Berichtszeitraum 2013, erstellt auf Basis der Sustainability Reporting Guidelines G3.1 der Global Reporting Initiative (GRI)

2013

NACHHALTIGKEITSBERICHT

für die bremenports GmbH & Co. KG
und das Sondervermögen Hafen
und das Sonstige Sondervermögen
Fischereihafen (Wasserseite)

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Freie Hansestadt Bremen

bremenports



2013
NACHHALTIGKEITSBERICHT

für die bremenports GmbH & Co. KG
und das Sondervermögen Hafen
und das Sonstige Sondervermögen
Fischereihafen (Wasserseite)

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORTE 6

1 Strategie und Analyse 8
1.1 Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers der Organisation 8
1.2 Beschreibung der wichtigsten Auswirkungen, Risiken und Chancen 11

2 Organisationsprofil 15
2.1 Rechtsform, Eigentümer- und Organisationsstruktur 15
2.2 Tätigkeitsfelder, Märkte, Marken, Produkte bzw. Dienstleistungen 16
2.3 Wesentliche Veränderungen im Berichtszeitraum 18
2.4 Im Berichtszeitraum erhaltene Auszeichnungen 18

3 Berichtsrahmen 19
3.1 Berichtszeitraum und Zyklus der Berichterstattung 19
3.2 Berichtsinhalte 19
3.3 Berichtsgrenzen 20
3.4 Änderungen gegenüber dem Nachhaltigkeitsbericht 2012 24

4 Governance, Verpflichtungen und Engagement 25
4.1 Führungsstruktur und Nachhaltigkeitsverantwortung 25
4.2 Nachhaltigkeitsleitbilder und ihre Umsetzung 27
4.3 Mitgliedschaften und Stakeholdermanagement 33

5 Ökonomische Nachhaltigkeit 40
5.1 Wirtschaftliche Leistung 40
5.2 Wesentlihe Infrastrukturinvestitionen im öffentlichen Interesse 42
5.3 Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen 44
5.4 Beschaffungspraktiken 46

6 Ökologische Nachhaltigkeit 48
6.1 Materialien und Abfall 49
6.2 Wasser und Abwasser 51
6.3 Energie 52
6.4 Emissionen und Klimaschutz 55
6.5 Chancen und Risiken des Klimawandels 59
6.6 Biodiversität 60
6.7 Ausgaben für den Umweltschutz 64

Die im Prüfungsumfang enthaltenen GRI-Indikatoren sind in den Textüberschriften sowie im GRI-Index (Anhang) mit dem Symbol Ⓟ gekennzeichnet.

7 Gesellschaftliche Nachhaltigkeit 65
7.1 Mitarbeiter und Arbeitswelt 65
7.1.1 Beschäftigung 65
7.1.2 Betriebliche Leistungen 67
7.1.3 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 67
7.1.4 Aus- und Weiterbildung 69
7.1.5 Vielfalt und Chancengleichheit 70
7.2 Korruptionsbekämpfung und Einhaltung der Gesetze 72
7.3 Kundenverantwortung 73
7.3.1 Kundengesundheit und Sicherheit 73
7.3.2 Schutz der Kundendaten 74
7.3.3 Kundenzufriedenheit 75
7.4 Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten auf das gesellschaftliche Umfeld 76
7.4.1 Verfahren zur Identifizierung der Auswirkungen 76
7.4.2 Potenzielle positive und negative Auswirkungen 77

UNABHÄNGIGE PRÜFBESCHEINIGUNG 82

GRI-INDEX 84

GRI – APPLICATION LEVEL CHECK 92

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Unsere Nachhaltigkeitsstrategie 8
Abbildung 2: Motivation zur Nachhaltigkeit 9
Abbildung 3: Hafenbereiche und hafenbezogene Kompensationsflächen in Bremen-Stadt 21
Abbildung 4: Hafengruppe Bremen 22
Abbildung 5: zentrale Hafenbereiche in Bremen-Stadt 22
Abbildung 6: Hafengebiete und hafenbezogene Kompensationsflächen in Bremerhaven 23
Abbildung 7: Hafengruppe Bremerhaven 23
Abbildung 8: Überseehafengebiet in Bremerhaven 23
Abbildung 9: Aufgabenteilung in Infra- und Suprastruktur 40
Abbildung 10: Kriterien nachhaltiger Beschaffungen 47
Abbildung 11: Hafenbezogene Treibhausgas-Emissionen 55
Abbildung 12: Entwicklung der Lärmimmissionen am Containerterminal 4 in Relation zum Umschlag 58
Abbildung 13: Entwicklung der Lärmimmissionswerte am Containerterminal 4 in Relation zu den Quartalswerten des Containerumschlags 58
Abbildung 14: Organigramm Arbeitsschutz 67
Abbildung 15: Intensität, Dauer und Reversibilität der Auswirkungen auf die Gemeinschaft 81

VORWORT



Auch der Umwelt und dem sozialen Miteinander verpflichtet

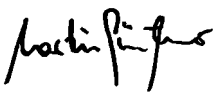
Der Anspruch der bremischen Landesregierung ist klar definiert: Der Hafen der Zukunft darf nicht nur ein Hafen sein, der sein wirtschaftliches Potenzial möglichst gut ausschöpft. Noch stärker als heute muss er auch der Umwelt und dem sozialen Miteinander verpflichtet sein.

Die bremischen Häfen haben erkannt, dass der nachhaltige Umgang mit den Ressourcen zu ihren wichtigsten Aufgaben gehört. Hier einige Beispiele:

- Unsere ökologischen Ausgleichsmaßnahmen für den Hafenbau setzen internationale Standards.
- Im Hafen und bei bremenports sinken die klimaschädlichen Kohlendioxid-Emissionen.
- Das Umweltmanagement der Zwillingshäfen wurde zum zweiten Mal nach dem europäischen Standard PERS zertifiziert.
- Bremen hat den Umweltindex ESI eingeführt. Seit 2012 zahlen Reeder geringere Gebühren, wenn sie in Bremen und Bremerhaven besonders umweltfreundliche Schiffe abfertigen lassen.
- Mit der erneuten Zertifizierung nach den strengen Kriterien der Stiftung Global Reporting Initiative machen wir deutlich, wie wichtig es uns ist, dass unsere Maßnahmen im Bereich der Nachhaltigkeit professionell dokumentiert und belegt werden.

Der Weg zu einem „grünen“ Hafen ist weit. Das wird in den kommenden Jahrzehnten noch viele Anstrengungen erfordern. Zum Glück ist seit der „greenports“-Initiative von 2009 viel erreicht worden – dieser Bericht beweist es. Er beschreibt mit einer Flut detaillierter Informationen, wie Nachhaltigkeit im Hafen und bei bremenports gelebt wird.

Mein Dank gilt den Beschäftigten der Hafengesellschaft, die an dieser Veröffentlichung mitgewirkt haben. Das Sammeln und Bewerten der Fakten und Daten war mit großem Engagement verbunden. Die Arbeit hat sich gelohnt. Denn wir wissen jetzt noch besser, wo wir stehen.



Martin Günthner
Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
der Freien Hansestadt Bremen



Nachhaltigkeit leben – ein Anspruch, dem wir uns stellen

Wenn von Nachhaltigkeit die Rede ist, liegen Anspruch und Wirklichkeit oft auseinander. Bei bremenports ist das nicht der Fall. Wir beschäftigen uns seit Jahren ausgiebig mit Nachhaltigkeitsfragen – bei der umweltbewussten Planung unserer Bauprojekte, bei der kostensparenden Unterhaltung der Anlagen, beim sensiblen Umgang mit belastetem Baggergut und in vielen anderen Bereichen der täglichen Arbeit für einen Welthafen.

Gelebte Nachhaltigkeit kann man sehen – zum Beispiel beim Blick auf die Elektrofahrzeuge, die seit Jahren den Fuhrpark von bremenports bereichern. Bei den umweltfreundlichen Landstromanschlüssen für Binnenschiffe, die wir geschaffen haben. Oder bei einer Wanderung über die Luneplate: Dort haben unsere Planer weite Flächen, die früher landwirtschaftlich genutzt wurden, in ein grünes Paradies verwandelt. Das größte Naturschutzgebiet des Landes Bremen steht für ökologischen Ausgleich auf höchstem Niveau.

Nachhaltigkeit hat viele Aspekte. Für uns bei bremenports stellte sich in diesem Zusammenhang eine generelle Frage: Wie lässt sich Nachhaltigkeit ermitteln, belegen und vergleichen? Die Antwort wurde gefunden – es war die Zertifizierung nach GRI-Standard und die damit verbundene systematische Erhebung und Aufbereitung jener Daten, die in diesen Nachhaltigkeitsbericht eingeflossen sind.

Wer sich nachhaltig (weiter)entwickeln will, muss dafür Voraussetzungen schaffen. Zwei neue Mitarbeiterinnen unterstützen bremenports jetzt auf diesem Weg – ein Zeichen für die wachsende Bedeutung, die das Thema für uns hat. Die beiden Kolleginnen kümmern sich um das Energiemanagement und das Nachhaltigkeitscontrolling. Ökologische Fragen und der faire Umgang mit den Beschäftigten sind zu Unternehmenszielen von bremenports geworden. Wir stellen uns diesem Anspruch.

Robert Howe
Geschäftsführer
bremenports
GmbH & Co. KG

Horst Rehberg
Geschäftsführer
bremenports
GmbH & Co. KG

1 STRATEGIE UND ANALYSE

1.1 Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers der Organisation

Die bremischen Häfen haben ihre Nachhaltigkeitsstrategie „greenports“ konsequent weiterverfolgt und den Anspruch als führender deutscher Hafen in Sachen Nachhaltigkeit untermauert.

Wesentliche bisherige Meilensteine:

2008: Zeichnung der World Ports Climate Declaration
2009: Veröffentlichung der greenports-Strategie mit einer Bestandsaufnahme
2010: Schutz der Wort-/Bildmarke greenports
2011: Zertifizierung des Umweltmanagements nach dem PERS[1]-Standard mit Erklärung zu umweltbezogenen Zielen
2011: Nachhaltigkeitsbroschüre der bremenports mit ersten Nachhaltigkeitszielen
2012: Berücksichtigung des Environmental Ship Index (ESI) bei den Hafengebühren
2013: Aufnahme in die „partnerschaft umwelt unternehmen“ Bremen
2013: Erster von der KPMG geprüfter Nachhaltigkeitsbericht für 2012 erhält von GRI den Berichtslevel B+ bescheinigt
2014: Mitgliedschaft in der Global Reporting Initiative (GRI)
2014: Erneute Zertifizierung des Umweltmanagements nach PERS[1]
2014: Erstmalige Verleihung des „greenports-Awards“ für 2013
2014: Zertifizierung des Qualitätsmanagements nach ISO 9001:2008

Unser Verständnis von Nachhaltigkeit:

Für uns besteht Nachhaltigkeit in Entwicklungen, die gleichermaßen ökonomisch, ökologisch und sozial verantwortungsbewusst sind und damit die Zukunftsfähigkeit der bremischen Häfen sicherstellen. Im Rahmen der greenports-Nachhaltigkeitsstrategie wollen wir Nachhaltigkeit sowohl im Hafenmanagement, im Hafengebiet und nach Möglichkeit auch in Hafenwirtschaft und Logistik fördern.

Zielsetzung unserer Nachhaltigkeitsstrategie

Sicherung der **Zukunftsfähigkeit** der bremischen Häfen

durch Entwicklungen, die sich am **Prinzip der Nachhaltigkeit** orientieren, das heißt

- **ökonomisch**
- **ökologisch und**
- **sozial**

verantwortungsbewusste Entwicklungen.



Abbildung 1: Unsere Nachhaltigkeitsstrategie

[1] PERS = Port Environmental Review System

Unsere Motivation:
Die Bereitstellung einer leistungsfähigen und zukunftsfähigen Infrastruktur für Wirtschaft und Gesellschaft erfordert es, negative und positive Einflüsse frühzeitig zu erkennen und sachgerecht in unsere Geschäftstätigkeit zu integrieren. Dabei sind betriebliche und standörtliche Risiken ebenso von Bedeutung wie entsprechende Chancen.

Motivation zur Nachhaltigkeit

Eine zukunftsfähige und leistungsfähige Infrastruktur für die Wirtschaft erfordert
- negative Einflüsse zu reduzieren
- positive Einflüsse zu sichern
- mit betrieblichen und standörtlichen Risiken bewusst umzugehen
- Chancen zu erkennen und zu nutzen

NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT ALS NEUE AUFGABE

Ökonomischer Fokus:
- Effizienzsteigerung
- Bewältigung von Risiken
- Überzeugung von Geldgebern



Abbildung 2: Motivation zur Nachhaltigkeit

Kernaussagen zur strategischen Ausrichtung:
Die folgenden Zitate belegen die frühzeitige und historisch gewachsene Verankerung des Themas in Aussagen hochrangiger Repräsentanten der bremischen Häfen:

„Die Erde erwärmt sich. Klimawandel und Meeresspiegelanstieg sind globale Megatrends, die über die Zukunft entscheiden. Es ist Zeit für neues Denken und Handeln. Erfolgreiches Wirtschaften, soziale Verantwortung und ökologische Vernunft gehören zusammen.“ (NAGEL, 2009)[2]

„Der maritime Umweltschutzgedanke zieht sich wie ein roter Faden durch die Arbeit von bremenports. Unsere Hafen- und Umweltplaner haben bei den großen Kajen- und Schleusenprojekten einen reichen Erfahrungsschatz zusammengetragen. Sie denken ganzheitlich. Sie schaffen Infrastruktur, damit Menschen Arbeit finden. Und sie lassen wertvolle ökologische Ausgleichsflächen entstehen, damit die Natur zu ihrem Recht kommt. ... Andere leisten ebenfalls ihren Beitrag: die maritime Logistik, die Terminal-Betreiber, die Reedereien. Die bremischen Häfen bekennen sich zum „greenports“-Gedanken und werden Kurs halten. Ein Anfang ist gemacht.“ (HOLTERMANN & WOLTERING, 2009)[3]

[2] Senator für Wirtschaft und Häfen der FHB und Aufsichtsratsvorsitzender der bremenports (2007–2010); vgl. greenports: Nachhaltig wirtschaften – erfolgreich handeln, S. 5

„Die bremischen Häfen als zweitgrößter Hafenstandort Deutschlands übernehmen national wie auch für die Region zentrale wirtschaftliche Funktionen. Der Senat bekennt sich zu seiner Verantwortung gemäß dem Prinzip der Nachhaltigkeit die wirtschaftlichen Belange und die Umweltbelange in Einklang zu bringen." (GÜNTHNER, 2010)[4]

„Nachhaltigkeit ist ein oft strapaziertes Wort. Und doch gibt es keinen besseren Begriff, um ein Zukunftsthema zu beschreiben, das die Wirtschaft immer stärker bewegt. ... Ökologische Fragen und der faire Umgang mit den Beschäftigten rücken in den Mittelpunkt – ein ganzheitlicher Ansatz, der auch die Arbeit der Hafengesellschaft bremenports prägt."(HOWE & BANIK, 2012)[5]

Konkrete Ziele:
Bereits im **September 2011** hat die bremenports über ihre Fortschritte berichtet[6], den Ausbau der sozialen Kompetenz in den Blick genommen und die eigenen **Nachhaltigkeitsziele** deutlicher formuliert (vgl. Kap. 4.8). Die bremenports GmbH & Co. KG hat den Schutz der Umwelt und den nachhaltigen Umgang mit den Ressourcen zum Firmenziel erhoben. Außerdem fühlt sie sich ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern verpflichtet, – als Firma, die vertrauensvoll mit den Beschäftigen umgeht und die Arbeitsbedingungen weiter verbessern möchte.

Der erste Nachhaltigkeitsbericht[7] für die bremischen Häfen wurde auf Basis der Sustainability Reporting Guidelines G3.1 der Global Reporting Initiative (GRI) erstellt und nach Prüfung durch die KPMG sowie die GRI im **Juli 2013** veröffentlicht. Er zeigt zu den Berichtsfeldern Ökonomie, Ökologie und Soziales (Arbeitsbedingungen, Menschenrechte, Gesellschaft und Produktverantwortung) die vorhandenen **Managementansätze, Ziele und Firmenrichtlinien** auf.

Auch die parallel erfolgende Zertifizierung **des Umweltmanagements** in den bremischen Häfen ist jeweils mit spezifischen **Zielaussagen** des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (zuletzt im **Dezember 2013**) verbunden.

In dieser erklärt der Senator, dass die bremischen Häfen

- *das im Jahr 2011 eingeführte Umweltmanagementsystem „PERS" fortführen, das den Anforderungen von Ecoports Rechnung trägt. Dieses dokumentiert die Leistungsfähigkeit der Häfen in Bezug auf Umweltschutz, und trägt zu kontinuierlichen Verbesserungen bei und bietet den Rahmen für die Formulierung und Überprüfung von Umweltzielen.*
- *den Anforderungen der relevanten Umweltgesetzgebung und -vorschriften sowie anderer Vorgaben, zu denen sich die Häfen verpflichtet haben, Rechnung tragen.*
- *die Vermeidung von Umweltbelastungen und die umfängliche Beachtung des Naturschutzes als einen entscheidenden Faktor im Hafenbetrieb und der Hafenentwicklung ansehen*
- *über die gesetzlichen Umweltstandards hinaus voranschreiten, um innovative Umwelttechniken und -verfahren einzuführen.*
- *möglichst Ressourcen sparend wirtschaften und bestrebt sind, insbesondere die Energieeffizienz zu steigern und damit die CO_2 Emissionen zu senken.*
- *Produkte nachfragen und einsetzen, die bezüglich ihrer Fertigung und Entsorgung möglichst geringfügige Umweltauswirkungen haben.*
- *der Vermeidung von Abfall mit schädlichen Umweltauswirkungen sowie den Möglichkeiten der Unfallbekämpfung eine große Bedeutung zumessen.*
- *den im Jahre 2011 erstellten Umweltbericht in zweijährigem Rhythmus fortschreiben und in geeigneter Form veröffentlichen.*

Um diese Umweltpolitik umzusetzen, werden die bremischen Häfen weiterhin dafür Sorge tragen, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entsprechend zu informieren und zu schulen, um ein hohes Niveau im Bereich der Umweltvorsorge dauerhaft zu sichern. Darüber hinaus werden sich die bremischen Häfen weiterhin bemühen, alle in Schifffahrt und Häfen tätigen Akteure für nachhaltige und umweltfreundliche Techniken und Praktiken zu gewinnen." (GÜNTHNER, 2013)[8]

---

[3] Geschäftsführer in der Bestandsaufnahme „greenports: Nachhaltig wirtschaften – erfolgreich handeln", S. 5
[4] Seit 2010 Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen der FHB und Aufsichtsratsvorsitzender der bremenports in 2010 & 2011 in: Umweltbericht 2010 für die Häfen Bremen/Bremerhaven, S. 15
[5] Vgl. Vorwort zum Nachhaltigkeitsbericht 2012, S. 7
[6] greenports (2011): Nachhaltig denken und handeln – Aktuelle Entwicklungen bei der Hafengesellschaft bremenports, S. 22
[7] Nachhaltigkeitsbericht 2012 für die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen
[8] Seit 2010 Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen der FHB in: Umweltbericht 2013 für die Häfen Bremen/Bremerhaven, S. 15

Praktische Beispiele aus 2013:
Neben der Fortsetzung langfristiger Kooperationen (Nationalparkverwaltung Nds. Wattenmeer), Partnerschaften & Initiativen (Stakeholderdialoge, LNG-Einführung, Optionen zur Klimaanpassung, Klimastadt Bremerhaven, Integrierte Baggergutentsorgung, Hafengebührenrabatte nach ESI, Kompensationsmaßnahmen) sind für 2013 folgende zeitlich zuzuordnende Beispiele hervor zu heben:

- Präsentation der Luneplate als Best-Practise-Beispiel auf der Europäischen Ästuarkonferenz in Leer,
- Bau und Bereitstellung von Landstromanschlüssen an Binnenschiffsanlegern,
- Aufnahme der bremenports in die „partnerschaft umwelt unternehmen“ Bremen,
- Zertifizierung nach GRI & Veröffentlichung des Nachhaltigkeitsberichtes 2012,
- 1. Bremer Kongress für Nachhaltigkeit in der Maritimen Wirtschaft (Sustainable Shipping 2013),
- Aufnahme der Maßnahmen auf der Luneplate als Gute-Praxis-Beispiel in das Handbuch des Umweltbundesamtes zur guten Praxis der Anpassung an den Klimawandel.

1.2 Beschreibung der wichtigsten Auswirkungen, Risiken und Chancen

Wichtigste Auswirkungen:
Wie bereits in 1.1 erkennbar wurde, hat die Berücksichtigung der Nachhaltigkeit in allen ihren Dimensionen (ökonomisch, ökologisch, sozial) bei der bremenports und in den bremischen Häfen einen außerordentlich hohen Stellenwert. Damit verbunden ist ein ausgeprägtes Bewusstsein in der bremenports als Managementgesellschaft für den verantwortungsvollen Umgang mit begrenzten finanziellen und ökologischen Ressourcen sowie den Rechten und Ansprüchen von Mitarbeitern und Gesellschaft.



Schifffahrt ist leider noch mit intensiven Emissionen verbunden

Besonders Häfen haben durch ihre komplexe Organisation einen sehr vielschichtigen Einfluss auf ihre Umwelt, sowohl aus ökonomischer, ökologischer als auch gesellschaftlicher Sicht. Große Material- und Wertestöme, verschiedenste Emissionen, hohe Bedarfe an Land- und Wasserflächen sowie große Ressourcenverbräuche sind mit dem Betrieb eines Hafens verbunden. bremenports ist sich dieses Umstandes bewusst und bezieht deshalb den Grundsatz nachhaltigen Handelns in alle Unternehmensprozesse ein. Ziel ist es, nachfolgenden Generationen eine lebensfähige und lebenswerte Umwelt zu hinterlassen und damit den Hafen zu erhalten sowie in Übereinstimmung mit diesen Werten und Zielen zu betreiben (license to operate). Die mit der Hafenentwicklung unumgänglichen Veränderungen können z. B. die Interessen verschiedener Gruppen (z. B. Naturschützer, betroffene Anlieger, Fischer, andere Nutzer, Erholungssuchende, Denkmal- und Küstenschützer) beeinträchtigen. Entwicklungsplanungen erfolgen daher auf Basis des bestehenden Rechts, das eindeutige Regelungen vorgibt. Ergänzend besteht schon zur Akzeptanzsicherung und zur Verkürzung von Planverfahren das Interesse frühzeitig mit möglichen Projektbetroffenen in Austausch zu treten und nach Möglichkeit zu kooperativen Lösungen zu kommen.



Nonnengänse nehmen Luneplate als Lebensraum an

Unabhängig von Planverfahren zeigt sich die bremenports kooperationsbereit und wirkt in Netzwerken, Runden Tischen, Partnerschaften und Projektkooperationen mit, um Interessen anderer Stake-

holder soweit möglich konstruktiv zu unterstützen. Hierzu zählen wir nicht nur die lokalen Aktivitäten, sondern auch die regionale Zusammenarbeit in der Metropolregion, den Austausch mit anderen deutschen Seehafenstandorten sowie den europäischen und internationalen Häfen, um Synergien zu erzeugen und zukunftsgerechte Entwicklungen durch koordiniertes Vorgehen zu unterstützen.

Um auch aus der Landesperspektive Bremens mit begrenzten Ressourcen verantwortlich umzugehen, werden letztlich alle wesentlichen Aktivitäten für die bremischen Häfen durch öffentliche Kontroll- und Steuerungsgremien legitimiert und damit den demokratisch gewählten Organen untergeordnet, selbst wenn damit die Entscheidungsmöglichkeiten der bremenports als Managementgesellschaft stark eingeschränkt sind.

Im Berichtsjahr 2013 wurde die bremenports GmbH & Co. KG in die „partnerschaft umwelt unternehmen" Bremen aufgenommen; eine Initiative mit damals immerhin schon 140 regionalen Unternehmen, die sich durch freiwillige herausragende Beiträge zum Umweltschutz qualifiziert haben. Auch die Mitwirkung an internationalen Arbeitsgruppen von IAPH[9] (WPCI-WG[10] zu LNG[11] bzw. ESI[12]) und PIANC[13] (Sustainable Ports – A guide for port authorities) sowie die Unterstützung von regionalen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben[14] (Nordwest 2050: „Resiliente Hafenstrukturen") und „Klimaanpassung an der Unterweser durch einen Tidepolder im Bereich der Drepteniederung" bildeten inhaltliche Arbeitsschwerpunkte, die den oben genannten Interessen zuzuordnen sind.

Chancen und Risiken:
Ein weiterer wichtiger Aspekt mit Einfluss auf den Hafen ist nach wie vor die Nutzung der Offshore-Windenergie. Sie bietet für die bremischen Häfen in Zukunft sowohl **Chancen** als auch **Risiken**, da die Entwicklung dieses Industriezweigs, wie an den wechselhaften Tendenzen der letzten Jahre zu erkennen war, auch für die nächsten Jahre schwer vorher zu sagen ist. Die Planung einer Infrastruktur für den Umschlag von Offshore-Komponenten sowie sonstigen Schwerlastgütern in Bremerhaven wird konsequent weiterverfolgt. Dessen bedarfsgerechte Fertigstellung ist für die Entwicklung der Offshore-Windenergie-Branche und die beabsichtigte Energiewende von hoher Bedeutung und stellt alle Beteiligten vor große Herausforderungen.

Unter geringerer öffentlicher Aufmerksamkeit erfolgen weitere wichtige Ausbaumaßnahmen in den Hafenbahnanlagen, die den Transport von Gütern auf der Schiene befördern sollen.

Daneben bereitet sich Bremerhaven, wie auch andere deutsche Seehäfen, auf die Einführung von LNG (Liquefied Natural Gas) als Schiffstreibstoff vor. Während Treibstoffanbieter an lokalen LNG-Bunkertanklagern planen, schafft bremenports die notwendigen Voraussetzungen für den Bau und den Einsatz LNG-betriebener Schiffe in der eigenen Flotte.
Neben den genannten, konkreten Risiken und Chancen für die bremenports ist als weiterer Aspekt die Entwicklung der Weltwirtschaft zu nennen. Aufgrund der engen Kopplung der Hafenwirtschaft an die Entwicklungen des weltweiten Warenhandels, haben Schwankungen in der Weltwirtschaft auch immer einen direkten Einfluss auf den Hafen. Als Hafenmanagementgesellschaft ist die bremenports davon jedoch eher indirekt betroffen.



Geplante neue Klappschute – erstes deutsches Binnenschiff mit LNG-Antrieb

Die bremischen Häfen verfügen bei der bremenports über ein umfassendes **Risikomanagement-System**, mit dessen Hilfe alle wesentlichen Risiken identifiziert, bewertet und regelmäßig überwacht werden. Als Risiken gelten alle Entwicklungen, die sich negativ auf das Erreichen der qualitativen und quantitativen Ziele auswirken können. Dabei sollen Risiken nicht generell unterbunden werden, da jegliches unternehmerisches Handeln zur Wahrneh-

[9] International Association for Ports and Harbours
[10] World Port Climate Initiative – Working Group …
[11] Liquefied Natural Gas
[12] Environmental Ship Index
[13] Permanent International Association for Navigation Congresses
[14] Vgl. „Fit für den Klimawandel – Klimaanpassung in der Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten", S. 22–24 & 28f.

mung von Chancen zwangsläufig auch mit Risiken einhergeht. Zielsetzung ist es vielmehr, Transparenz über das tatsächliche Risikopotenzial als Basis für aktive Gegensteuerungsmaßnahmen zu erlangen sowie ein weiteres Werkzeug zur Früherkennung von Abweichungen zu etablieren.

Nach folgenden risikopolitischen Grundsätzen wird dabei vorgegangen:

- Die Risikostrategie wird mit den Strategien für die bremischen Häfen und die bremenports abgestimmt und muss mit diesen konsistent sein.
- Das Risikomanagement-System ist in die laufenden Geschäftsprozesse integriert.
- Das Management der Risiken erfolgt im Wesentlichen durch die Geschäftsprozessverantwortlichen.
- Mithilfe des Risikomanagement-Prozesses soll sichergestellt werden, dass wesentliche Risiken identifiziert, bewertet und regelmäßig überwacht werden können.
- Die identifizierten Risiken werden den Entscheidungsträgern transparent kommuniziert.
- Zur Verfügung stehende Mittel der Risikovermeidung oder -begrenzung werden aktiv eingesetzt, um frühzeitig gegensteuernde Maßnahmen einleiten zu können.

Die Risikobewertung erfolgt nach den Kriterien der Eintrittswahrscheinlichkeit und der Quantifizierung der potentiellen Schadenshöhe. Primäre Ziele des Risikomanagements sind der kontrollierte Umgang mit Risiken sowie vorbeugende Maßnahmen zu deren Abwendung. Das Risikomanagement umfasst neben der monetären Bewertbarkeit alle Dimensionen der Nachhaltigkeit, das heißt ökologische, ökonomische und gesellschaftlich/soziale Aspekte.

Eine unternehmensweit gültige Risiko-Richtlinie regelt einheitlich, wie mit Risiken umgegangen wird. Die Risiken werden zweimal im Jahr vor Ort erhoben und die Informationen Bottom-Up verdichtet. Unabhängig von der regelmäßigen Risikoerhebung besteht für überraschend auftretende Ad-hoc Risiken eine unmittelbare Berichtspflicht. Damit ist gewährleistet, dass die Verantwortlichen zeitnah und effizient auf eine veränderte Risikosituation reagieren.

Alle Risiken werden nach ihrer Ausprägung, der potenziellen Schadenshöhe, der Eintrittswahrscheinlichkeit, der Kategorie, des möglichen Eintrittszeitpunktes und der Dauer eingeordnet. Für die bremischen Häfen und die bremenports werden die Ergebnisse der Risikosteuerung in einer Risikosituation zusammengefasst. Diese enthält alle wesentlichen Risiken in tabellarischer Form.

Nachfolgend einige Risiken unter besonderer Berücksichtigung der Nachhaltigkeit:

- Hierzu gehört bei einer *möglichen Eintrittswahrscheinlichkeit* die **Beeinträchtigung der Unterhaltungskette „Baggern und Entsorgen“** durch eine geänderte Umweltschutzgesetzgebung, neu auftretende oder bereits aufgetretene Schadstoffe in problematischen Konzentrationen.

- Die mit den Projektgenehmigungen verbundenen **Kompensationsverpflichtungen** können in der Regel erst nach einem 15-jährigen Zeitraum, in dem die Kompensationsflächen nach ihrer Erstherrichtung zielgerecht entwickelt werden, erfüllt werden. Ein begleitendes Monitoring sichert diesen Prozess ab, trotzdem verbleibt ein gewisses Risiko zu weitergehenden Nachbesserungsmaßnahmen und damit weiteren Aufwendungen. Die *Eintrittswahrscheinlichkeit* wird in den Hauptkompensationsgebieten wie folgt eingeschätzt:

  a) Bereich Luneplate: *möglich*
  b) Bereich Wurster Küste: *möglich*
  c) Bereich Drepteniederung: *möglich*



Kompensationsgebiet Luneplate

- Die internationale Schifffahrt, die auch noch in Zukunft unsere Häfen als attraktiven Umschlagsstandort vorfinden und nutzen können soll, wird mittel- bis langfristig emissionsärmere bzw. emissionsfreie Treibstoffe [wie z. B. LNG (Liquefied Natural Gas), LPG (Liquefied Petroleum Gas), Was-

serstoff oder schwefelarme Dieseltreibstoffe], anstelle der bisher genutzten Diesel-, Gas- und Schweröle nutzen und daher auch in den bremischen Häfen ein entsprechendes Angebot benötigen. Die Bedarfsmengen werden sich dabei mittelfristig mit der Ausweitung der Emissionsrichtlinien auf internationaler, europäischer, nationaler oder lokaler Ebene sowie anderer Forderungen steigern. Für die bremischen Häfen besteht dabei vor allem auch durch die Lage in einer SECA (Sulphur Emission Control Area) ein Risiko mit *möglicher Eintrittswahrscheinlichkeit*, dass die geforderten **Treibstoffe nicht oder nicht in ausreichender Menge zur Verfügung stehen** werden, wenn die Nachfrage anläuft und sich steigert. Dieser Aspekt gilt in Bremen auch für die Binnenschifffahrt, jedoch mit geringerer Eintrittswahrscheinlichkeit.

- Für den Fall einer **verspäteten Realisierung des Offshore-Terminals-Bremerhaven**,
  a) wären sowohl die landseitigen Investitionen des Landes Bremen als auch die Investitionen von Hafennutzern beeinträchtigt,
  b) würden in der Übergangszeit ggfs. zwischengenutzte Hafenareale im Überseehafengebiet in Bremerhaven weiterhin für eine Offshore-bezogene Zwischennutzung benötigt und damit für andere Nutzungen blockiert.

  Die *Eintrittswahrscheinlichkeit* wird jedoch in allen Fällen nur als *möglich* eingeschätzt.

- Die Hafenanlagen sind stark von der **seeseitigen Anbindung** (Außen- und Unterweseranpassung) und von der **bedarfsgerechten Hinterlandanbindungen** (mit Blick auf die Nachhaltigkeit v. a. im Bereich von Schiene und Wasserstraße) abhängig. In diesem Zusammenhang ist ein funktionsfähiger Bahnknoten Bremen, die Hinterlandanbindung über die Mittelweser, aber auch die Hafenanbindung an die Autobahn erforderlich. Eine unzureichende Entwicklung kann über die Entwertung von Anlagen des Sondervermögens bis zur Abwanderung einzelner Hafenkunden führen. Die *Eintrittswahrscheinlichkeit* wird als *möglich* eingestuft.

- Desweiteren bestehen mit einer *möglichen bis mittleren Eintrittswahrscheinlichkeit* bei drei Grundstücken **Altlasten**probleme.

- Als ein Risiko mit *möglicher Eintrittswahrscheinlichkeit,* aber hoher wirtschaftlicher Belastung, sind **Anschläge auf Hafeninfrastrukturanlagen** zu nennen.

- Zu den Nachhaltigkeitsrisiken mit einer *großen Eintrittswahrscheinlichkeit* zählen die auf den **demographischen Wandel** zurückzuführenden Herausforderungen. Folgende Prämissen sind – neben den allgemein bekannten – bei bremenports von Relevanz: Mit der vom Jahr 2014 zunehmenden Anzahl von ausscheidenden Mitarbeitern geht ein Wissensverlust einher. Die Erhöhung des Renteneintrittsalters und die Änderungen der Altersteilzeitbedingungen führen zu einer längeren Verweilzeit im Unternehmen und einen späteren Berufsaustritt. Bei den Arbeitsbedingungen und der Personalentwicklung sind künftig verstärkt die Bedürfnisse älterer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu berücksichtigen.
- Ein weiteres Nachhaltigkeitsrisiko mit *großer Eintrittswahrscheinlichkeit* ist der **Klimawandel**. Häfen sind generell aufgrund ihrer Lage an schiffbaren Gewässern und der vielen Prozesse, die im Freien sehr exponiert stattfinden müssen, besonders von den zu erwartenden Erscheinungen des Klimawandels betroffen. Die bremischen Häfen müssen sich vor allem auf einen zu erwartenden Meeresspiegelanstieg, zunehmende Sturmfluten sowie Starkwind- und Starkregenereignisse und damit verbundene Sekundärwirkungen über unterbrochene oder beeinträchtigte Transportketten vorbereiten, die sowohl auf die Ökonomie, die Ökologie und die Arbeitsbedingungen Einfluss nehmen werden.

Schlussfolgerung:
Für die bremischen Häfen ließen sich im Jahr 2013 im Rahmen der Gesamtbeurteilung aufgrund der engen Anbindung an den Haushalt der Freien Hansestadt Bremen sowie für die bremenports keine bestandsgefährdenden Risiken für die künftige Entwicklung erkennen. Absehbare Risiken für die zukünftige Hafenentwicklung sollen frühzeitig erfasst und in geeigneter Art und Weise aufgegriffen werden, um aus dieser frühzeitigen Antizipation des Risikos vielleicht sogar eine „Chance“ für den Hafenstandort zu generieren.

2 ORGANISATIONSPROFIL

2.1 Rechtsform, Eigentümer- und Organisationsstruktur

Name und Hauptsitz:
Im Kern der Betrachtung steht die bremenports GmbH & Co. KG als Hafenmanagementgesellschaft. Sie handelt für die Sonstigen Sondervermögen Hafen & Sonstiges Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite)[15]. Die Hauptniederlassung der bremenports GmbH & Co. KG ist in Bremerhaven unter der Anschrift: Am Strom 2, 27568 Bremerhaven, Deutschland. Nähere Angaben zur Größe der Organisation sind in Kap. 5 dargestellt.



Firmensitz Sail City in Bremerhaven

Eigentümerstruktur und Rechtsform: bremenports GmbH & Co. KG
Die bremenports GmbH & Co. KG (bremenports) ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Freien Hansestadt Bremen – Stadtgemeinde – FHB. Geschäftsführende Kommanditistin ist die bremenports Beteiligungsgesellschaft mbH, deren alleinige Gesellschafterin die Stadtgemeinde Bremen ist. Die Beteiligungsgesellschaft handelt durch ihren bzw. ihre Geschäftsführer. Die bremenports GmbH & Co. KG ist von der Stadtgemeinde, vertreten durch den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, mit der Geschäftsführung der Sonstigen Sondervermögen Hafen und Fischereihafen (Wasserseite) beauftragt.

Sonstiges Sondervermögen Hafen
Die Freie Hansestadt Bremen – Stadtgemeinde – (FHB) hat unter dem Namen „Sonstiges Sondervermögen Hafen der Stadtgemeinde Bremen“ ein nicht rechtsfähiges Sondervermögen mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung gebildet. Dem Sondervermögen sind die im Eigentum der Stadtgemeinde Bremen stehenden Grundstücke, Wasserflächen und Anlagen, die im wesentlichen das Hafengebiet in Bremen und Bremerhaven umfassen, sowie die Ausgleichs- und Ersatzflächen für Hafeninvestitionen des Sondervermögens, die außerhalb der Hafengebiete oder außerhalb Bremens liegen, zugewiesen. Das Sondervermögen kann im Rechtsverkehr unter seinem Namen handeln, klagen und verklagt werden.

Sonstiges Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite)
Die Freie Hansestadt Bremen – Land – (FHB) hat unter dem Namen „Sonstiges Sondervermögen Fischereihafen des Landes“ ein nicht rechtsfähiges Sondervermögen mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung gebildet. Dem Sondervermögen sind die im Eigentum des Landes Bremen stehenden Grundstücke, Wasserflächen und Anlagen, die im Wesentlichen das Fischereihafengebiet in Bremerhaven umfassen, sowie die Ausgleichs- und Ersatzflächen für Hafeninvestitionen des Sondervermögens, die außerhalb der Hafengebiete liegen, zugewiesen. Die Geschäftsführung des Sonstigen Sondervermögen Fischereihafen ist vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen für die Landseite auf die Fischereihafen-Betriebsgesellschaft mbH und für die Wasserseite auf die bremenports GmbH & Co. KG übertragen worden. Letztere erstellt für das gesamte Sondervermögen Fischereihafen den Jahresabschluss. Das Sondervermögen kann im Rechtsverkehr unter seinem Namen handeln, klagen und verklagt werden.

[15] Die beiden Sondervermögen werden im weiteren, soweit zulässig, auch als Sonstige Sondervermögen Häfen zusammengefasst

Organisationsstruktur:
Das Unternehmen bremenports GmbH & Co. KG ist in die drei **Geschäftsbereiche** Hafenbau, Hafeninstandhaltung und kaufmännischen Angelegenheiten unterteilt. Zusätzlich besteht die erweiterte Geschäftsleitung aus vier Stäben:

- Öffentlichkeitsarbeit und Marketing,
- Hafenentwicklung,
- Justitiariat, Vergabestelle, interne Revision, Antikorruptionsstelle,
- Internationale Projekte.

Die bremenports verfügt über keine verschiedenen Betriebsstätten, Tochterunternehmen oder Joint Ventures.

Die **bremenports GmbH & Co. KG** als 100 %ige Tochtergesellschaft der Freien Hansestadt Bremen wurde mit der Geschäftsführung der Sondervermögen Hafen und Fischereihafen (Wasserseite) beauftragt. Sie hält selbst zurzeit keine Beteiligungen. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen regelt die Rechte und Pflichten der bremenports in den Geschäftsbesorgungsverträgen.

Die treuhänderische Führung der Sonstigen Sondervermögen Häfen stellt die Kernaufgabe dar. Diese wird in sogenannte Regel- und Sonderaufgaben, die für die Sondervermögen erbracht werden, unterteilt. Regelaufgaben umfassen Aufgaben wie Betrieb und Unterhaltung der Hafeninfrastruktur einschließlich Hafenbahn, Verwaltung der Immobilien und Grundstücke sowie das Marketing für die bremischen Häfen. Sonderaufgaben werden separat vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen beauftragt und umfassen z. B. die vom Senat beschlossenen Investitionsvorhaben.

Das **Sonstige Sondervermögen Hafen** (s. o.) der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde Bremen) hielt zum 31.12.2013 folgende unmittelbare Beteiligungen:

- BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG, Bremen: 100 %
- BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT[16], Bremen: 50,4 %
- bremenports GmbH & Co. KG, Bremen: 100 %
- Jade-Weser-Port Realisierungs-GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven: 49,9 %
- bremenports Beteiligungs-GmbH, Bremerhaven: 100 %
- Jade-Weser-Port Realisierungs-Beteiligungsgesellschaft mbH, Wilhelmshaven: 49,9 %
- Columbus Cruise Center Bremerhaven GmbH, Bremerhaven: 43,0 %

Das **Sonstige Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite)** der Freien Hansestadt Bremen (Land) hielt zum 31.12.2013 keine eigenen unmittelbare Beteiligungen; ist aber selbst Bestandteil des Sonstigen Sondervermögens Fischereihafen (s. o.).

2.2 Tätigkeitsfelder, Märkte, Marken, Produkte bzw. Dienstleistungen

Tätigkeitsfelder (inhaltlich und räumlich):
Laut geltender Geschäftsbesorgungsverträge[17] unterteilen sich die Tätigkeitsfelder in Regel- und Sonderaufgaben:

Regelaufgaben:

- treuhändische Verwaltung des Betriebs gewerblicher Art Hafenbetrieb (kurz: BgA Hafen)
- Betrieb, Bewirtschaftung und Unterhaltung der Infrastruktur
- Verwaltung und Vermarktung von Liegenschaften
- Durchführung der Deichunterhaltung, des Sturmflutdienstes und der ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- Bau-, Planungs-, Genehmigungs- und Projektmanagement sowie Wahrnehmung der Eigentümer- und Bauherrenaufgaben bei Umbauten, Erneuerungs- und Unterhaltungsmaßnahmen bezüglich der oben genannten, übertragenen Aufgaben
- Werbung und Marketing für die Häfen
- Buchführung und Bilanzierung für die Sondervermögen

[16] Aktiengesellschaft von 1877
[17] Für das Sonstige Sondervermögen Hafen in der Fassung vom 23. Januar 2002 (ausführlich dargestellt in § 2) und das Sonstige Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite) in der Fassung vom 21. Mai 2003.

- Erarbeitung von Planungen und Vorschlägen für den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zur strategischen Hafenentwicklung zur Stärkung der Wirtschaftsstandorte Bremen und Bremerhaven
- Kapitaldienst für laufende Investitionsprojekte nach Maßgabe der Vorgaben des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Erfüllung laufender Vertragsbeziehungen zu Dritten nach Maßgabe des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Sonderaufgaben:
- sonstige hafen- und grundstücksbezogenen Tätigkeiten auf der Grundlage der jeweils im Einzelfall von Bremen zu erteilenden Aufträge, vor allem Bau-, Planungs-, Genehmigungs- und Projektmanagement, Finanzierungsmanagement, Vorbereitung und Durchführung strategischer Allianzen

Räumlich ist die Bundesrepublik Deutschland das primäre Tätigkeitsfeld. Darüber hinaus ist die bremenports GmbH & Co. KG international zurzeit in den Ländern Timor-Leste und Indien beratend tätig, ohne in diesen Ländern eine Betriebsstätte zu unterhalten. Ein Projekt auf Island befindet sich in der Anlaufphase. Darüber hinaus werden Fortbildungslehrgänge im Hafenmanagement für Indonesien sowohl in Bremen als auch vor Ort in Indonesien angeboten und durchgeführt. Weitere Zielländer für Fortbildungen sind gegenwärtig die VR China und Vietnam.

Märkte:
Im Bereich des **Standortmarketings** gibt es grundsätzlich keine Festlegung auf bestimmte regionale Märkte, allerdings zeigt sich, dass die Schwerpunkte bei Messeauftritten (s.u.) in China, Süd- und Nordamerika sowie in Europa liegen. Kundenveranstaltungen (Veranstaltungsformat „Logistics Talks“) sind sehr stark auf den deutschsprachigen Raum ausgerichtet.

Der Akquisitionsraum für **Internationale Projekte** (Consulting) ist grundsätzlich nicht eingegrenzt. Allerdings haben sich in den letzten Jahren aus verschiedenen Gründen – zu denen auch Fragen zur Beachtung von Menschenrechten oder zur Korruptionsbekämpfung sowie die Frage nach der Sicherheit des einzusetzenden Personals gehören – bestimmte regionale Schwerpunkte herausgebildet, die vor allem in Südost-Asien (Indonesien, Timor-Leste), in Indien und in der Golfregion (Kuwait, Qatar) liegen. In Europa wird gerade ein Projekt auf Island entwickelt.

Im Bereich der **Regel- und Sonderaufgaben** ist der Markt regional begrenzt.

Wichtigste Marken, Produkte bzw. Dienstleistungen
Seit Januar 2002 betreibt die bremenports im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen die Infrastruktur der Hafengruppe Bremen/Bremerhaven. Die Experten von bremenports halten engen Kontakt zu Schifffahrt und Logistik, um die Hafenentwicklung im Land Bremen konsequent auf den Bedarf ausrichten zu können. Sie verfolgen ökologische und gesellschaftliche Entwicklungen, um sie in geeigneter Weise in Hafenentwicklung und eigene Konzepte integrieren zu können und sie planen und verwirklichen Bauprojekte wie den Container-Terminal 4 (Fertigstellung 2008), die Kaiserschleuse (2011) oder den Offshore-Terminal Bremerhaven (in Planung), um den Welthafen an der Weser auf die Zukunft vorzubereiten. Sie betreiben, warten und reparieren die komplexen Anlagen der maritimen Infrastruktur. Und sie vermarkten ihr nautisch-technisches und ökologisches Know-how im In- und Ausland. Damit wird die Hafenmanagementgesellschaft zu einem interessanten Partner für Projekte in aller Welt.

In der Rechtsform einer GmbH & Co. KG hat die Gesellschaft bremenports einen Meilenstein im deutschen Hafen-Management gesetzt – ein schlagkräftig und flexibel agierender öffentlicher Infrastruktur-Dienstleister mit konsequenter wirtschaftlicher Ausrichtung.

Durch diese in der Öffentlichkeit – insbesondere am Standort Bremen/Bremerhaven – sichtbaren und wahrnehmbaren Aktivitäten der bremenports (u.a. die „greenports“-Initiative) hat sich ihr Corporate Identity zu einer Marke entwickelt, die als Synonym für hohe Qualität im technischen, ökologischen und organisatorischen Bereich eines fortschrittlichen Hafenmanagements gilt.

Eine weitere wichtige Aufgabe der bremenports GmbH & Co. KG ist das Standortmarketing für den Hafen- und Logistikstandort Bremen/Bremerhaven. Wenn sich die Fachwelt auf Logistik- und Transportmessen in Moskau, Shanghai oder München trifft, ist die bremische Hafen- und Logistikwirtschaft immer mit dabei. Dafür sorgen die Fachleute von bremenports. Sie organisieren das Standort-Marketing der bremischen Häfen. Auf repräsentativen Gemeinschaftsständen unter den Marken „VIA BREMEN“ und „GERMAN PORTS“ bieten sie großen und kleinen

Hafenfirmen die perfekte Plattform für einen professionellen Messeauftritt.

Und nicht nur das: bremenports initiiert und organisiert zahlreiche Kundenveranstaltungen, stellt Standort und Projekte in Broschüren vor, gibt ein alle zwei Monate erscheinendes Fachmagazin heraus und betreut nationale und internationale Delegationen und Besuchergruppen. Außerdem informiert die Gesellschaft – zum Beispiel mit einem Hafenportal im Internet – über alles Wissenswerte zum Hafen- und Logistikstandort Bremen/Bremerhaven. Seit Frühjahr 2011 stellt der Standort Bremen/Bremerhaven unter der Standortmarke VIA BREMEN seine Logistik-Kompetenz markant, selbstbewusst und gebündelt heraus.

Produkte und Dienstleistungen:
Die Produkte der bremenports sind die von ihren Auftraggebern (primär Sondervermögen Hafen bzw. Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen) nachgefragten Hafeninfrastrukturanlagen (z.B. Schleusen, Kajen, Terminalflächen, schiffbare Hafenbecken und Fahrwasser im Hafenbereich, Ausgleichs- und Kompensationsflächen sowie Eisenbahntrassen, Straßen und Brücken). Die von der bremenports erbrachten Planungs-, Bau-, Betriebs-, Unterhaltungs- und Verwaltungsleistungen sind Dienstleistungen für die Sonstigen Sondervermögen oder separat beauftragte Sonderaufgaben des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (s.o.) sowie das Dienstleistungs- und Beratungsgeschäft, welches bremenports für andere Kunden weltweit anbietet und durchführt.

2.3 Wesentliche Veränderungen im Berichtszeitraum

Für den Berichtszeitraum sind hinsichtlich Größe, Struktur oder Eigentumsverhältnissen der Organisationen gegenüber dem Nachhaltigkeitsbericht 2012 keine wesentlichen Veränderungen zu berichten. Der erweiterte Berichtsumfang ist in Kap. 3 (insbesondere Kap. 3.4) erläutert.

2.4 Im Berichtszeitraum erhaltene Auszeichnungen

Auszeichnungen im engeren Sinne haben bremenports oder die bremischen Häfen im Berichtszeitraum zwar nicht erhalten, sodass an dieser Stelle auf ausgesprochene Anerkennungen und erfolgreiche Prüfungen, Zertifizierungen oder Platzierungen hingewiesen werden soll.

- So hat die bremenports, wie in den Vorjahren, auch in 2013 die Anerkennung durch ADFC und AOK als fahrradaktiver Betrieb erhalten.
- Das Land Bremen und der Impulsgeber Zukunft e.V. haben die bremenports in Anerkennung für das familienfreundliche Engagement und ihre vorbildlichen Aktivitäten zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie als „Familienfreundliches Unternehmen des Landes Bremen“ ausgezeichnet.
- In Anerkennung des freiwilligen Umweltengagements wurde die bremenports GmbH & Co. KG als Mitglied der „partnerschaft umwelt unternehmen“, einem Netzwerk zwischen dem Land Bremen und ausgewählten Unternehmen, aufgenommen.
- Auf der europäischen Ästuarkonferenz in Leer haben Naturschutz-NGOs eingeladen, um die Möglichkeiten, Planungen und Umsetzung der Renaturierung Europäischer Ästuare zu diskutieren. Auf dieser Veranstaltung wurde das „Projekt Luneplate an der Unterweser“ als Gute-Praxis-Beispiel vorgestellt.
- Das Umweltbundesamt hat ein Handbuch zur guten Praxis der Anpassung an den Klimawandel herausgegeben. In acht Handlungsfeldern wurden je zwei national vorbildliche Beispiele präsentiert. In der Kategorie „Naturschutz und Biodiversität“ wurde das Projekt „Öko-Ausgleich auf der Luneplate“ aufgenommen und der Beitrag zur Klimaanpassung beschrieben.

3 BERICHTSRAHMEN

3.1 Berichtszeitraum und Zyklus der Berichterstattung

Der vorliegende Bericht ist der zweite Nachhaltigkeitsbericht aufgestellt nach den Sustainability Reporting Guidelines G3.1 der Global Reporting Initiative (GRI), Berichtszeitraum ist das Geschäftsjahr 2013 (1. Januar bis 31. Dezember 2013).

Bereits im April 2011 wurde das Umweltmanagement in den bremischen Häfen nach dem Port Environmental Review System (PERS), einem von der Ecoports Foundation für die European Seaports Organisation (ESPO) entwickelten Standard, der eine Prüfung durch Lloyd's Register in Rotterdam erfordert, zertifiziert. Der erste Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2012 erschien im Juli 2013 und erhielt durch die GRI den Level B+ bescheinigt.

bremenports beabsichtigt weiterhin **jährlich** für sich und den eigenen Wirkungsbereich (Sondervermögen Hafen & Sondervermögen Fischereihafen-Wasserseite) einen Nachhaltigkeitsbericht nach GRI zu veröffentlichen.


CERTIFICATE OF VERIFICATION

ECOPORTS

Ports of Bremen/Bremerhaven Germany

Port Environmental Review System (PERS) version 3

Activities, products and services of the port authority

PERS Zertifikat

3.2 Berichtsinhalte

Bestimmung des Berichtsinhalts:
Den Rahmen für die Bestimmung von Themen für die Berichterstattung über Nachhaltigkeit bildet der GRI-Leitfaden (Version 3.1). Dabei orientieren wir uns an den Prinzipien zur Bestimmung von Berichtsinhalten: Wesentlichkeit, Einbeziehung von Stakeholdern, Nachhaltigkeitskontext und Vollständigkeit. Ausgangspunkt der Themenidentifizierung sind die Aspekte und Indikatoren der Bereiche Ökonomie, Umwelt, Gesellschaft, Arbeitspraktiken, Menschenrechte und Produktverantwortung[18].

In der Vorbereitungs- und Umsetzungsphase dieses Berichts haben wir die Berichtsthemen sowohl für uns als Unternehmen, als auch für unsere Stakeholder entsprechend ihrer Bedeutung priorisiert. Dabei wurden laufend alle relevanten Organisationseinheiten eingebunden. Es flossen die Fragen und Wünsche ein, die Mitarbeiter, Kunden oder Vertreter der Öffentlichkeit in jüngster Zeit geäußert haben.

Zudem hat uns eine externe Gesellschaft bei der Einführung und Heranführung an das Thema unterstützt und in gemeinsamen Workshops mit dem Management von bremenports eine Materialitätsanalyse aus-

[18] Angegebene Geldbeträge sind auf 1 000 EUR gerundet

gearbeitet. Die Ergebnisse dieser Materialitätsanalyse haben wir kontinuierlich unter Einbezug von Rückmeldungen unserer Stakeholder und der Leser unseres Nachhaltigkeitsberichts weiterentwickelt.

GRI-Index-Tabelle:
Der konkrete Umfang der Berichterstattung gemäß GRI ist in der Index-Tabelle am Ende des Berichtes dokumentiert. In dieser Tabelle sind auch die konkreten Fundstellen für die offen zu legenden Informationen ablesbar.

Erhebungsmethoden und Berechnungsgrundlagen für verwendete Daten:
Ein Großteil der für die Indikatoren erhobenen Daten konnten aus den vorliegenden kaufmännischen und technischen Unterlagen bezogen werden. In den meisten Fällen handelt es sich dabei um gemessene Daten aus dem gesamten Zeitraum vom 01.01.2013 bis 31.12.2013. Sofern ausnahmsweise auf Schätzungen zurückgegriffen werden musste, wird diese detailliert im Indikatorenzusammenhang erläutert. Wir arbeiten daran, die Datenqualität unserer Nachhaltigkeitskennzahlen kontinuierlich zu verbessern, indem wir unsere Richtlinien, Systeme, Prozesse und internen Kontrollen für die Erhebung dieser Daten weiterentwickeln.

Zur Erhebung der Indikatoren wurden Datenmasken in Excel entwickelt und in das betriebsinterne Dokumentenmanagement-System integriert. Dort können alle Beteiligten ihre Angaben einpflegen und anschließend aktuelle Berichte generiert werden.
ten Fundstellen für die offen zu legenden Informationen ablesbar.

Bestätigung:
Um hohe Glaubwürdigkeit und Qualität unserer Berichterstattung zu gewährleisten, haben wir die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, eine betriebswirtschaftliche Prüfung bezüglich ausgewählter Angaben und Kennzahlen des Berichtsjahres 2013 durchzuführen. Informationen zu Umfang, Untersuchungshandlungen und Ergebnissen dieser betriebswirtschaftlichen Prüfung mit begrenzter Sicherheit (‚limited assurance') sind in der Prüfbescheinigung auf den Seiten 82 bis 84 dargestellt. Die im Prüfungsumfang enthaltenen GRI-Indikatoren sind in den Textüberschriften sowie im GRI-Index (Anhang) mit dem Symbol Ⓟ gekennzeichnet.

Zusätzlich wollen wir die Anwendungsebene B+ dieses Berichts von der Global Reporting Initiative (GRI) bestätigen lassen.

Der vorliegende Bericht ist in der bremenports-internen GRI-Arbeitsgruppe, einem Redaktionsteam, und mit den Geschäftsführern abgestimmt worden. Vorgehen und Inhalte wurden auch Vertretern des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (SWAH) vorgestellt.

Dieser zweite GRI-Report dient aufgrund seines Formats in erster Linie der strukturierten Berichterstattung nach GRI. Er soll in diesem Jahr als Ganzes und in Themenauszügen per Internetdownload in Deutsch und Englisch veröffentlicht werden. Unabhängig davon enthält auch der geprüfte und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Jahresabschluss der bremenports GmbH & Co. KG für das Geschäftsjahr 2013 wesentliche Informationen zu Mitarbeitern sowie zum Umwelt- und Risikomanagement. Er ist bereits in gedruckter Form bzw. im Internet öffentlich zugänglich. Die Jahresabschlüsse für das Sonstige Sondervermögen Hafen sowie das Sonstige Sondervermögen Fischereihaven (Wasserseite) liegen seit Juni 2014 in geprüfter Form vor.

Ansprechpartner für Fragen zum Bericht:

- Für allgemeine Fragen:
  Rüdiger Staats, Pressesprecher
  Tel. +49 471 30901-105
  E-Mail: ruediger.staats@bremenports.de

- Für Fragen zum Nachhaltigkeitsmanagement:
  Uwe von Bargen, Umweltdirektor
  Tel. +49 471 30901-550
  E-Mail: uwe.vonbargen@bremenports.de

3.3 Berichtsgrenzen

Die Aussagen und Daten dieses Berichts beziehen sich auf die bremenports GmbH & Co. KG sowie auf die treuhänderisch für die Freie Hansestadt Bremen verwalteten Sonstigen Sondervermögen Häfen, nicht aber auf deren unmittelbare Beteiligungen (vgl. Kap. 2.1). Der Bericht umfasst sämtliche Abteilungen der bremenports. Die Datenerhebung für diesen Bericht bezieht keine von Lieferanten gemeldeten Daten ein.

In diesem Bericht werden die Sonstigen Sondervermögen Häfen und die bremenports GmbH & Co. KG zusammen ausgewiesen, da sie gemeinsam das Gebiet der bremischen Häfen im Zuständigkeitsbereich der bremenports GmbH & Co. KG widerspiegeln.

Wenn bestimmte Indikatoren nur auf einzelne Betrachtungsteile (Sondervermögen Hafen, Sondervermögen Fischereihafen/Wasserseite oder bremenports GmbH & Co. KG) zutreffen, wird dies explizit erwähnt. Eine gemeinsame Betrachtung aller Teile ist notwendig, um die Vergleichbarkeit mit anderen Häfen zu erreichen, da es in Bremen, anders als bei vergleichbaren Häfen, die Besonderheit der Sondervermögen gibt. Das bedeutet, dass die gesamten Hafenanlagen in Sondervermögen zusammengefasst werden und durch eine Managementgesellschaft geführt werden. Im nationalen als auch im internationalen Vergleich wird dies oft abweichend gehandhabt, dort gehören die Hafenanlagen direkt zur Managementgesellschaft.

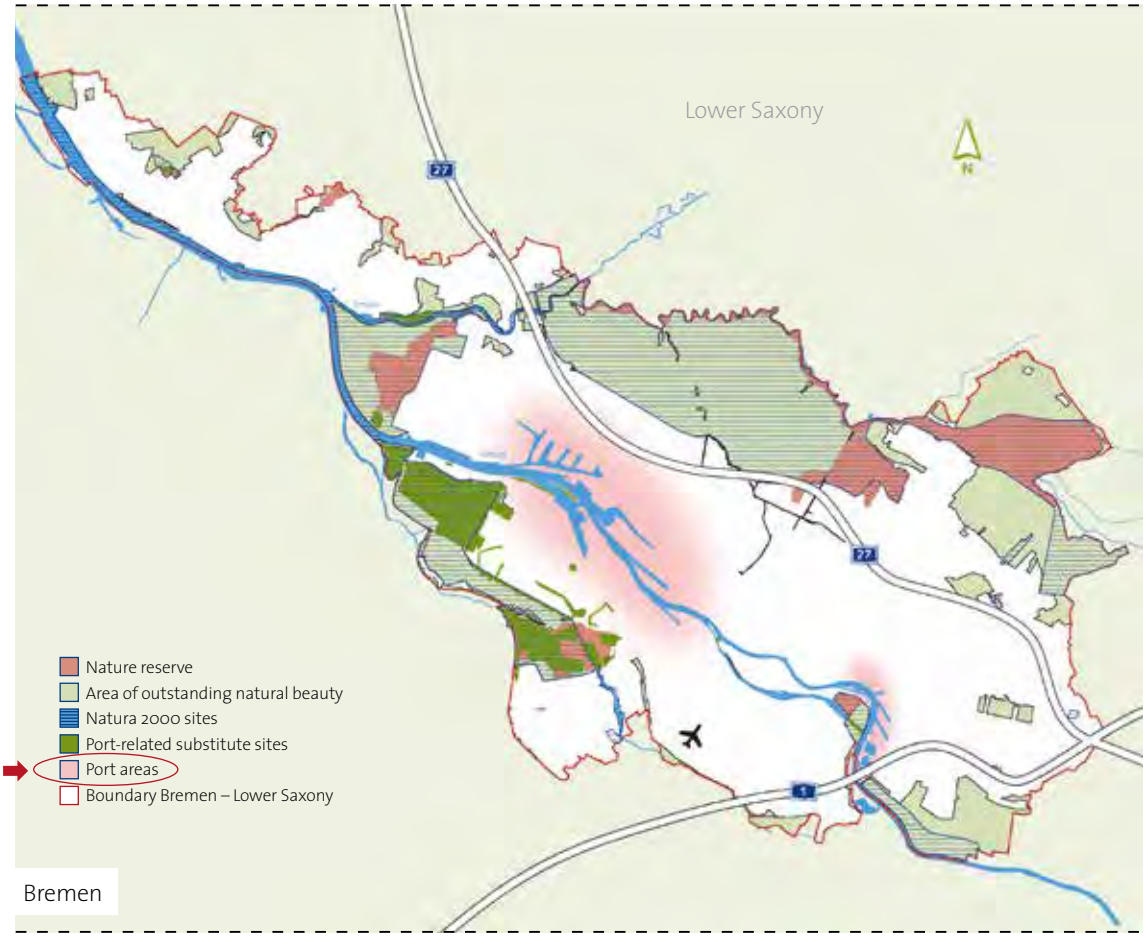


Abbildung 3: Hafenbereiche und hafenbezogene Kompensationsflächen in Bremen-Stadt

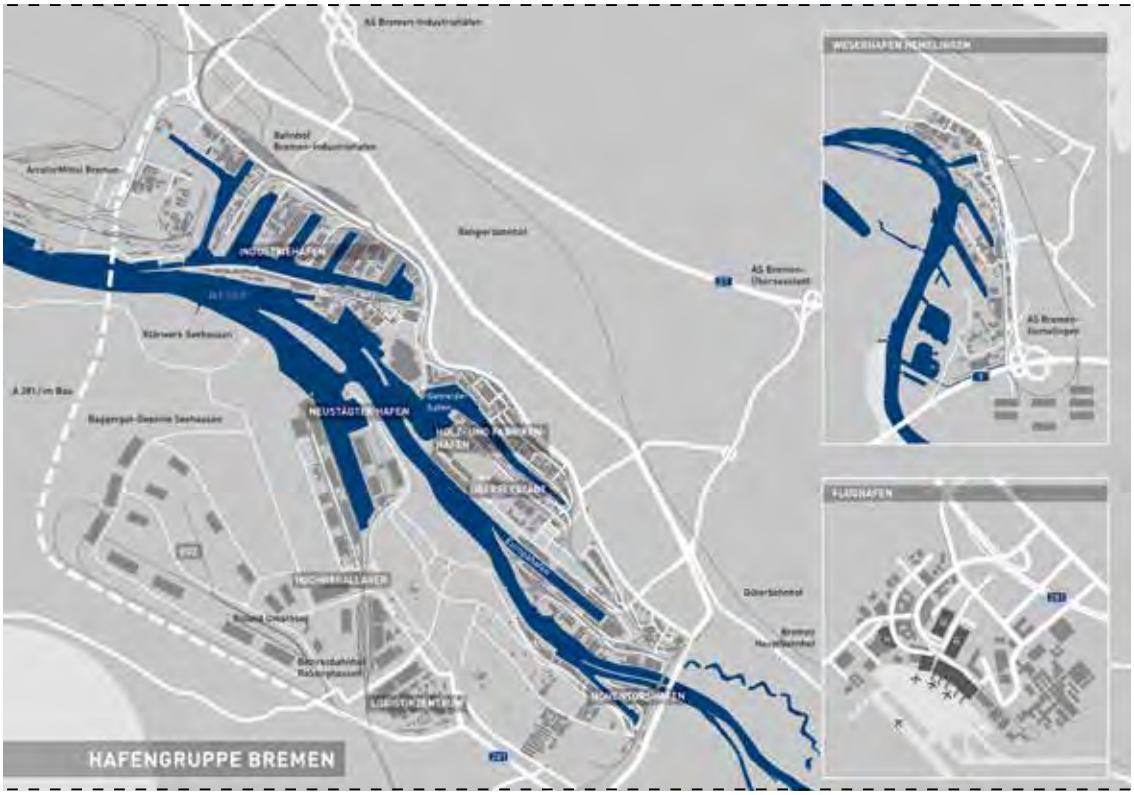


Abbildung 4: Hafengruppe Bremen



Abbildung 5: zentrale Hafenbereiche in Bremen-Stadt

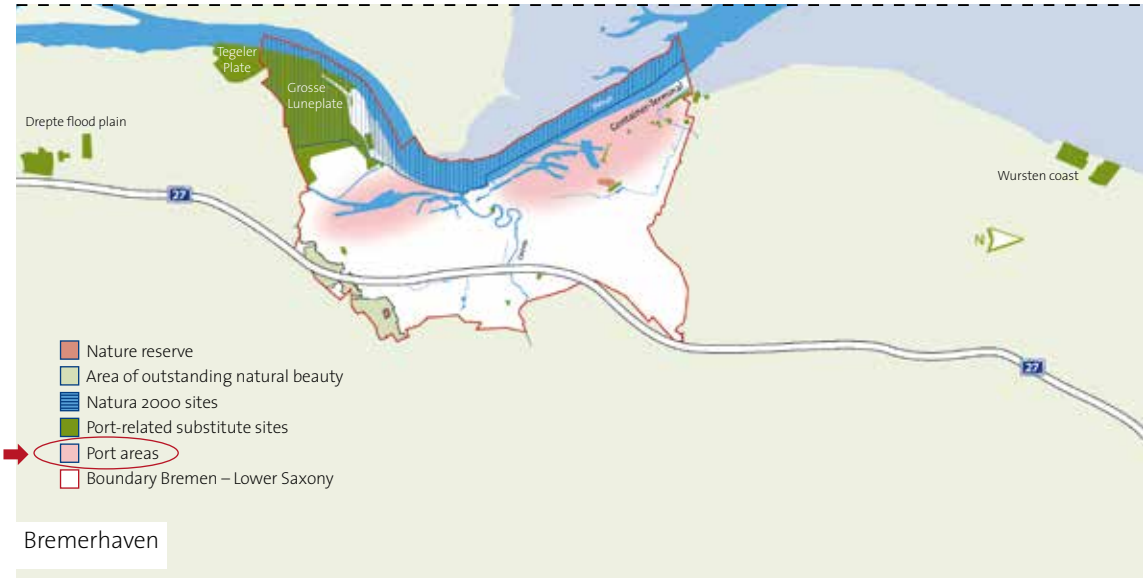


Abbildung 6: Hafengebiete und hafenbezogene Kompensationsflächen in Bremerhaven



Abbildung 7: Hafengruppe Bremerhaven



Abbildung 8: Überseehafengebiet in Bremerhaven

3.4 Änderungen gegenüber dem Nachhaltigkeitsbericht 2012

Auswirkungen durch geänderte Darstellung gegenüber früheren Berichten
Gegenüber dem Vorjahresbericht, in dem bereits Darstellungen zu 31 geprüften Indikatoren enthalten waren, wurden in diesem Bericht Darstellungen zu weiteren zwölf Indikatoren aufgenommen. Für alle Indikatoren mit wiederholter Berichterstattung werden in diesem Bericht Vergleichsmöglichkeiten zu den Vorjahrswerten angeboten. Im Layout des Berichtes haben wir die strenge Gliederung der Leistungsindikatoren nach den sechs Kategorien EC, EN, LA, HR, SO und PR abgeändert, um stärker nach Themenfeldern zu berichten, die für uns eine hohe Relevanz haben und insgesamt die Übersichtlichkeit und Lesbarkeit zu steigern. Durch den GRI-Index am Ende des Berichtes bleibt jedoch der Nachvollzug des Umfangs der Berichterstattung gegeben.

Änderungen in Grenzen, Umfang oder Messmethoden
Grenzen und Umfang des Berichtes haben sich insofern geändert, als in diesem Berichtsjahr erstmals das Sonstige Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite) vollständig mit aufgenommen werden konnte. Räumlich erweiterte sich der Betrachtungsraum damit um 160 ha Hafenwasserfläche im Süden Bremerhavens, die im letzten Bericht 2012 noch nicht einbezogen waren. Darüber hinaus konnte die Datenqualität gegenüber 2012 gesteigert werden, da die Datenerhebung stärker formalisiert und abgesichert werden konnte.



Hafenflächen im Fischereihafen

4 GOVERNANCE, VERPFLICHTUNGEN UND ENGAGEMENT

4.1 Führungsstruktur und Nachhaltigkeitsverantwortung

- **Sonstige Sondervermögen Hafen und Fischereihafen (Wasserseite)**

Die Rechte und Pflichten aus den Beteiligungen der Sondervermögen (vgl. Kap. 2.6) werden von der Freien Hansestadt Bremen wahrgenommen. Die Geschäftsführung des Sondervermögens Hafen ist gem. § 5 des SVG[19] dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen übertragen. Dieser hat die Geschäftsführung für beide Sondervermögen der bremenports übertragen. Rechte und Pflichten der bremenports sind über einen Geschäftsbesorgungsvertrag geregelt. Die bremenports unterliegt bei der Geschäftsführung der Kontrolle und Weisungsbefugnis des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen.

Der Steuerungs- und Kontrollprozess der Sondervermögen innerhalb der Verwaltung setzt bei dem Senat als oberster Entscheidungsinstanz an, der die Konzernziele vorgibt. Die Steuerung erfolgt über die Fachressorts, die die Ziele für die Beteiligungsgesellschaft mit der Gesellschaft abstimmen.

Als Beteiligungsunternehmen der Freien Hansestadt Bremen unterliegt die bremenports bei der Wirtschaftsführung den Bestimmungen des Ortsgesetzes, der Landeshaushaltsordnung, des Bremischen Gesetzes für Eigenbetriebe des Landes und der Stadtgemeinden. Für bestimmte Rechtsgeschäfte resultieren aus diesen Bestimmungen Zustimmungsvorbehalte.

- **bremenports GmbH & Co. KG**

Geschäftsführung

Die Geschäftsführung der bremenports GmbH & Co. KG wird durch die Geschäftsführer (100 % männlich) der bremenports Beteiligungs-GmbH wahrgenommen. Die inhaltliche Zuständigkeit für die greenports-Nachhaltigkeitsinitiative teilen sich technischer und kaufmännischer Geschäftsführer; wobei der technische Geschäftsführer die regelmäßigen Jour-Fix-Gespräche durchführt und die interne Projektgruppe zur Nachhaltigkeitsberichterstattung begleitet. Beide Geschäftsführer stimmen sich eng ab.

Gesellschafterversammlung

Der Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung (GV) unterliegen die ihr gesetzlich und/oder vertraglich zugewiesenen Entscheidungen. Sie beschließt über den Erlass oder die Änderung von Geschäftsanweisungen für die GmbH.

Aufsichtsrat

Die bremenports hat einen Aufsichtsrat (AR) und einen Beirat (BR). Der AR bestand im Berichtszeitraum aus bis zu 20 Mitgliedern: zehn Arbeitgebervertreter (100 % männlich), zehn Arbeitnehmervertreter (darunter eine Frau). Der Aufsichtsratsvorsitzende und seine Vertreterin werden vom Aufsichtsrat gewählt. Im Berichtszeitraum hatte der zuständige Staatsrat des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen den Vorsitz des Aufsichtsrats inne. Als seine Stellvertreterin war eine Arbeitnehmervertreterin bestimmt. Der Aufsichtsrat legt die Grundsätze der Geschäftspolitik fest, sofern diese nicht bereits durch die Geschäftsbesorgungsverträge festgelegt sind und überwacht die Geschäftsführung. Entscheidungen der Geschäftsführung, die über den gewöhnlichen Betrieb des Unternehmens hinausgehen, bedürfen eines vorherigen zustimmenden Aufsichtsratsbeschlusses.

Beirat

Der Beirat (BR) besteht aus bis zu 14 Mitgliedern (im Berichtszeitraum: zwölf männliche und ein weibliches Mitglied). Die Mitglieder des Beirats werden durch die Gesellschafterin, Freie Hansestadt Bremen

[19] Bremisches Gesetz für Eigenbetriebe und sonstige Sondervermögen des Landes und der Stadtgemeinde (BremSVG)

(Stadt) berufen. Laut Gesellschaftsvertrag hat der Beirat eine beratende Funktion.

Umweltdirektor
Die bremenports hat seit 2008 einen Umweltdirektor, der innerhalb des Stabes Hafenentwicklung an die Geschäftsleitung angebunden ist. Er hat für die bremischen Häfen (d.h. bremenports, Sondervermögen und bremische Hafenwirtschaft) die Nachhaltigkeitsstrategie „greenports" entwickelt und begleitet, nach enger Abstimmung mit den Geschäftsführern, die inhaltliche Ausgestaltung, Weiterentwicklung und Umsetzung. Je nach Bedarf berichten die Geschäftsführer oder der Umweltdirektor den jeweiligen Gremien und nehmen von diesen Hinweise, Anregungen oder Aufträge entgegen.

Möglichkeiten für Mitarbeiter sich inhaltlich einzubringen
Bis Ende 2011 bestand bei der bremenports ein betriebliches Vorschlagswesen überbetrieblicher Art unter der Aufsicht der bremischen Senatorin für Finanzen. Eine Anschlussregelung besteht noch nicht. Im Rahmen der vorbereitenden Maßnahmen zur Zertifizierung gemäß ISO 9001:2008 in 2014 wurden erste Schritte zur Einführung eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses (KVP) eingeführt. Hierzu gehören z.B. Maßnahmen zur Auswertung der Kundenzufriedenheit. Ein Punkt im KVP ist die Verbesserung der internen und externen Kommunikation. Hierzu wurde im Rahmen eines zweitägigen Auftaktwork-shops mit verschiedenen Mitarbeitergruppen Verbesserungspotenziale identifiziert und in drei Arbeitsgruppen in Themenschwerpunkte weiter untergliedert. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen in den kommenden Jahren nach Abstimmung mit der Geschäftsleitung und ggf. den Gremien stufenweise umgesetzt werden.

Zusammenhang zwischen der Bezahlung von Leitungsverantwortlichen und der Leistung der Organisation
Bei der bremenports GmbH & Co. KG sind fast alle Mitarbeiter im Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) beschäftigt. Sie erhalten neben dem Tarifentgelt im Rahmen der tariflichen Gestaltung ein Leistungsentgelt (2013 = 2,00 %) nach tariflichen Vorgaben auf Basis der Vorjahreslohnsumme. Der bremenports GmbH & Co. KG sind zum Stichtag 31.12.2013 noch 15 (Vorjahr 20) Beamte der Freie Hansestadt Bremen zur Dienstleistung zugewiesen gewesen. Die Mitglieder der Geschäftsleitung haben außerhalb der tariflichen Bestimmungen einzelvertragliche Arbeitsverträge ohne variable Vergütungsbestandteile. Die beiden Geschäftsführer erhalten darüber hinaus Tantiemen nach dem Grad der Zielerreichung. Die Gesamtbezüge der beiden Geschäftsführer sind jeweils im Geschäftsbericht ausgewiesen und öffentlich einsehbar.

Qualifikation und Expertise der Leitungsgremien im Bereich Nachhaltigkeit
Das Management der beiden Sondervermögen Hafen und Fischereihafen (Wasserseite) erfolgt durch die bremenports, wobei sie der Kontrolle und Weisungsbefugnis des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in Bremen unterstellt ist.

Innerhalb der bremenports werden die Entscheidungen der Geschäftsführer im Bereich Nachhaltigkeit durch Vorlagen des Umweltdirektors vorbereitet und unter Einbezug der Geschäftsleitungsrunde getroffen. Sofern eine Einbindung des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, anderer Senatsdienststellen oder des Aufsichtsrates vorgesehen sind, werden diese sichergestellt. Sowohl für das Nachhaltigkeitsmanagement als auch das hafenbezogene Umweltmanagement bestehen Prozessbeschreibungen, die bis zur Zertifizierung des Qualitätsmanagements nach ISO 9001:2008 in 2014 aktualisiert wurden.

Beide Geschäftsführer wie auch die Aufsichtsratsvorsitzenden haben sich öffentlich zu einem an Nachhaltigkeit ausgerichtetem Hafenmanagement bekannt und unterstützen das neue Leitbild. Als Experte steht ihnen der Umweltdirektor beratend und initiativ zur Seite. Seine langjährige umweltfachliche Berufserfahrung in den bremischen Häfen, seine lokale bis internationale Akzeptanz und die mehr als 24-jährige Betriebszugehörigkeit wirken sich hierbei sehr vorteilhaft aus. Seit Anfang 2012 wird er durch eine Mitarbeiterin unterstützt, die primär die schiffsseitigen Aspekte von greenports betrachtet.

Im Aufsichtsrat der bremenports sind sowohl Arbeitgebervertreter als auch Arbeitnehmervertreter vertreten, die sich aufgrund ihrer eigenen beruflichen Tätigkeit oder aufgrund ihrer politischen Leitbilder der Nachhaltigkeit besonders verpflichtet sehen.

Frauen sind in allen genannten Leitungsgremien noch unterrepräsentiert, wobei alle Beteiligten eine Verbesserung dieser Verhältnisse anstreben und die Frauenquote im gesamten Unternehmen bis 2020 auf 30 % gesteigert werden soll.

Verfahren der Leitungsgremien zur Vermeidung von Interessenkonflikten
Der Senat der Freien Hansestadt Bremen hat im Januar 2007 den Public Corporate Governance Kodex für alle Beteiligungsgesellschaften beschlossen.

Die bremenports hat sich seitdem der besonderen Verpflichtung unterworfen, sich an strengen Transparenz- und Effizienz-Maßstäben messen zu lassen. Es liegt auch im Eigeninteresse von bremenports gegenüber Parlament und Öffentlichkeit regelmäßig Rechenschaft über Ziele, Strategien und Handeln abzulegen.

Die regelmäßige Teilnahme der Aufsichtsratsmitglieder an den Aufsichtsratssitzungen wird entsprechend des Kodexes überwacht. Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben Interessenskonflikte anzuzeigen. Dieses wird jährlich durch Abfrage überwacht. Die Innenrevision führt jährliche Schwerpunktprüfungen zu speziellen Inhalten durch und informiert bzw. schult regelmäßig gemeinsam mit der bremischen Antikorruptionsstelle. Der Leistungsbericht und die Entsprechenserklärung werden jährlich dem Aufsichtsrat vorgelegt, im Jahresabschluss ausgewiesen und im Geschäftsbericht veröffentlicht.

4.2 Nachhaltigkeitsleitbilder und ihre Umsetzung

Leitbilder mit Bedeutung für die Nachhaltigkeitsleistung der Organisation
Die Nachhaltigkeitsstrategie „greenports" hat sich sukzessive entwickelt (vgl. Kap. 1.1), ohne dass die verschiedenen Zielaussagen in ein konsistentes Zielsystem zusammengeführt worden sind, ein notwendiger Schritt, der in nächster Zukunft anzugehen ist. Die bisherigen Nachhaltigkeitsziele unserer greenports-Initiative sind[20]:

„Die bremenports GmbH & Co. KG hat den Schutz der Umwelt und den nachhaltigen Umgang mit den Ressourcen zum Firmenziel erhoben. Außerdem fühlt sie sich ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern verpflichtet, – als Firma, die vertrauensvoll mit den Beschäftigten umgeht und die Arbeitsbedingungen weiter verbessern möchte.

Wir wollen
- *unsere Kompetenz in allen Fragen der maritimen Ökologie ausbauen,*
- *einen noch stärkeren Beitrag für mehr Umweltschutz und Nachhaltigkeit in den bremischen Häfen leisten,*
- *die 2011 vorgenommene Zertifizierung des Umweltmanagements der Hafengruppe Bremen/Bremerhaven (nach dem internationalen PERS-Standard) offensiv unterstützen und die Standards in diesem Bereich weiterentwickeln,*
- *den Dialog mit der Wirtschaft über den richtigen Weg zum nachhaltigen Hafen fortsetzen,*
- *unsere Öffentlichkeitsarbeit zu Themen des maritimen Umweltschutzes intensivieren,*
- *den Energieverbrauch im Unternehmen senken,*
- *in Nachhaltigkeitsberichten regelmäßig über die Entwicklungen bei bremenports berichten und*
- *das Zukunftsprojekt Offshore-Terminal Bremerhaven zum Erfolg führen.*



Ausbilder Köhnken im Kreis der Azubis

Außerdem wollen wir
- *eine Unternehmenskultur des fairen Miteinanders pflegen,*
- *unsere soziale Verantwortung für die Beschäftigten noch konsequenter wahrnehmen,*

[20] Vgl. greenports: Nachhaltig denken und handeln – Aktuelle Entwicklungen bei der Hafengesellschaft bremenports, S. 22 (2011)

- *den Anteil der Frauen und Schwerbehinderten in der Hafengesellschaft erhöhen und*
- *mehr junge Menschen ausbilden, um die Entwicklung des Unternehmens zu sichern und unserer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht zu werden."*

Im Weiteren wurden *fünf Unternehmensgrundsätze* entwickelt, die unser Handeln leiten sollen:

I. Kundengerechtes Leistungsangebot:
- Wir gehen aktiv auf unsere Kunden zu und erkennen ihre Bedürfnisse. Im persönlichen Gespräch und in der partnerschaftlichen Zusammenarbeit beweisen unsere Mitarbeiter Professionalität.
- Wir überzeugen unsere Kunden durch maßgeschneiderte und umfassende Leistungen entlang der Wertschöpfungskette Planung, Neubau, Instandhaltung und Betrieb sowie des Consultings.
- Wir betrachten Projekte ganzheitlich und berücksichtigen den gesamten Lebenszyklus von Infrastrukturanlagen.

II. Erfolgreiche Mitarbeiter:
- Wir verbessern kontinuierlich unsere Ergebnisse. Dafür setzen wir uns mit Ideen, unternehmerischem Handeln, Loyalität und Leistungsbereitschaft ein.
- Wir übernehmen Verantwortung für komplexe Aufgaben und erhalten die notwendigen Freiräume, um die vereinbarten Ziele zu erreichen. Wir pflegen den offenen und konstruktiven Umgang mit Fehlern.
- Wir vereinbaren konkrete individuelle Ziele in unseren strukturierten Mitarbeitergesprächen. Durch eine transparente Bewertung verbessern wir unsere Motivation und Leistung.
- Wir arbeiten in bereichsübergreifenden Projektteams, um unsere Kompetenzen bestmöglich einzusetzen.
- Wir bilden uns kontinuierlich weiter und leben eine Unternehmenskultur, in der jeder gefordert und gefördert wird.

III. Nachhaltiges Handeln:
- Wir wirtschaften nachhaltig und bekennen uns zu unserer Verantwortung gegenüber Umwelt und Gesellschaft.
- Wir setzen uns für Chancengleichheit ein und lehnen Diskriminierung in jedweder Form ab.
- Wir fördern den Arbeits- und Gesundheitsschutz. So reduzieren wir das Unfallrisiko und sichern die Gesundheit aller Mitarbeiter.
- Wir haben das Ziel, die Belange von Berufsleben und Familie möglichst optimal miteinander zu verbinden.

IV. Wertorientierte Strategie:
- Wir steuern bremenports wertorientiert und gehen verantwortungsvoll mit den uns anvertrauten Infrastrukturanlagen um.
- Wir kommunizieren offen nach innen und außen und sind einer transparenten Berichterstattung verpflichtet.
- Wir verpflichten uns, den „Public Corporate Governance Kodex" der Freien Hansestadt Bremen einzuhalten.

V. Partnerschaftliches Verhalten gegenüber Lieferanten:
- Die Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten basiert auf Vertrauen und Fairness.
- Von den Lieferanten wird erwartet, dass sie unsere Qualitätsstandards akzeptieren und einhalten.

Steuerung und Kontrolle der Nachhaltigkeitsleistung

Dem Umweltdirektor wurde im Zusammenhang mit der bisherigen Umweltverantwortung auch die Entwicklung der gesamthafenumfassenden greenports-Initiative, die Koordination des Themenfeldes Nachhaltigkeit, dessen inhaltliche Weiterentwicklung sowie die Positionierung der bremischen Häfen auf nationaler und internationaler Ebene übertragen. Einmal im Monat wird gemeinsam mit dem technischen Geschäftsführer ein Jour-Fix bzgl. wesentlicher Projekte und Ziele durchgeführt. Die Ergebnisse werden zwischen ihnen und dem kaufmännischen Geschäftsführer ausgetauscht. Daneben finden bedarfsabhängig weitere Besprechungen statt, an der je nach Bedarf weitere Kollegen beteiligt werden.

Bei Nachhaltigkeitsthemen, die eher einen technischen Schwerpunkt besitzen (z. B. LNG-Tankstelle in Bremerhaven, Neubauten von Schiffen mit LNG-Antrieb, F+E-Projekt Nordwest 2050, F+E-Projekt Tidepolder Drepte) erfolgen vergleichbare Projektgespräche mit dem technischen Geschäftsführer. Je nach Bedarf wird auch die Geschäftsleitungsrunde durch Präsentationen des Umweltdirektors informiert und um Unterstützung gebeten. Die Geschäftsführer/der Umweltdirektor berichten auf Anfrage in den jeweiligen Gremien (Aufsichtsrat, Hafenausschuss,

Umweltdeputation, o.Ä.). Mit dem Fachpersonal beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen gibt es bedarfsabhängig terminierte Routinebesprechungen, die der gegenseitigen Information, Abstimmung und Unterstützung dienen.

Für das Themenfeld Flüssiggaseinführung in den bremischen Häfen wurde ein ressortübergreifender Arbeitskreis gebildet, der sich themenbezogen abstimmt und gegenseitig unterstützt. Betriebsintern bestehen weitere formalisierte Abstimmungsrunden innerhalb der Stabstelle Hafen-entwicklung (wöchentlich) und monatliche Gespräche des Umweltdirektors mit einer Vertreterin der Abteilung Umweltplanung. Um die Nachhaltigkeitsleistung einer externen Überprüfung zuzuführen, wurde in 2012 eine interne Arbeitsgruppe gebildet, die seitdem die angestrebten Zertifizierungen nach dem GRI[21]-Standard vorbereiten soll.

Beurteilung der Nachhaltigkeitsleistungen
Zur Beurteilung der Nachhaltigkeitsleistungen des höchsten Leitungsorgans standen als „messbare" Größen bisher lediglich die folgenden fünf PERS-Umweltindikatoren zur Verfügung, die von der



Wasserinjektionsgerät im Einsatz zur Vermeidung von Sedimentation im Geestvorhafen

bremenports beeinflusst werden. Für die seit 2008 (2007) vorliegenden Kennzahlen wird im Rahmen der ausstehenden Rezertifizierung die Weiterentwicklung bis einschließlich 2012 offen gelegt. Mit dem Nachhaltigkeitsbericht 2012 stehen 31 weitere geprüfte Nachhaltigkeitsindikatoren zur Verfügung, die nach dem GRI-Standard erhoben und in ihrer Ausprägung beschrieben wurden. Die Beschreibung des Management-Ansatzes für diese Indikatoren soll die weitere zielgerechte Entwicklung verdeutlichen. Neben der internen Bewertung dieser Kenngrößen ist im Rahmen der Zertifizierung/Berichterstattung nach PERS und GRI auch eine externe Beurteilung möglich und gewünscht.

- Betrachtungsebene: *Umweltauswirkungen des Hafens*

Baggermenge

Betrachtungsebene	**Umweltwirkungen**
Ermittlung	In Bremen und Bremerhaven gebaggertes Sediment in m^3 (ohne Einbezug der Wendestelle in der Seeschifffahrtsstraße Weser)/Hafenwasserfläche in m^2 nach Hafenordnung
Erhebung durch	bremenports GmbH & Co. KG; Geschäftsbereich Hafeninstandhaltung
Wert für **2008**	**0,08 m^3/m^2**
Wert für **2009**	**0,065 m^3/m^2**
Wert für **2010**	**0,063 m^3/m^2**
Wert für **2011**	**0,084 m^3/m^2**
Wert für **2012**[22]	**0,129 m^3/m^2**

[21] GRI = Global Reporting Index
[22] Jährliche Schwankungen der Baggermengen unterliegen starken hydraulischen und gewissen Managementeinflüssen (wann wird welcher Bedarf zur Gewährleistung der Wassertiefe wie hergestellt); darüber hinaus sind betriebliche Sondereffekte (Sandbedarfe Dritter) möglich.

Lärmentwicklung des Containerterminals

Betrachtungsebene	**Umweltwirkungen**
Ermittlung	Am Rand des Terminals und an den nächstgelegendsten Wohngebieten gemessene Immissionshöhe. Der angegebene Lärmpegel wurde manuell für nachts, einschließlich aller zusätzlichen Belastungen, als Mittelwert berechnet.
Erhebung durch	bremenports GmbH & Co. KG; Geschäftsbereich Hafenentwicklung
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**

- Betrachtungsebene: *Umweltmanagementleistungen des Hafens*

Deponierung von Baggergut

Betrachtungsebene	**Eigene Umweltanstrengungen**
Ermittlung	Deponierung von Baggergut in m^3/Gesamtjahresbaggermenge pro Jahr; Ziel: Reduzierung der deponierten Menge
Erhebung durch	bremenports GmbH & Co. KG; Geschäftsbreich Hafeninstandhaltung
Wert für **2008**	**3,0 %**
Wert für **2009**	**18,0 %**
Wert für **2010**	**10,0 %**
Wert für **2011**	**20,0 %**
Wert für **2012**	**3,0 %**



Neue Lebensräume durch erfolgreiche Kompensationsmaßnahmen an der Wurster Küste

Nutzung regenerativer Energien

Betrachtungsebene	**Eigene Umweltanstrengungen**
Ermittlung	Strom aus erneuerbaren Energien im Verhältnis zum Gesamtstromverbrauch der Hafeninfrastruktur
Erhebung durch	bremenports GmbH & Co. KG; Geschäftsbereiche Hafeninstandhaltung und Hafenbau
Wert für **2008**	**18,0 %**
Wert für **2009**	**20,3 %**
Wert für **2010**	**20,2 %**
Wert für **2011**	**95,0 %**
Wert für **2012**	**82,9 %**

- Betrachtungsebene: *Umweltqualität in und um die Häfen*

Biotop-Index für den Gesamthafen

Betrachtungsebene	**Umweltqualität im und um den Hafen**
Ermittlung	Von bremischen Häfen verantwortete Biotopfläche in ha/Gesamthafenfläche in ha
Erhebung durch	bremenports GmbH & Co. KG; Umweltdirektor
Wert für **2007**	**20,19 %**
Wert für **2008**	**20,08 %**
Wert für **2009**	**22,52 %**
Wert für **2010**	**22,54 %**
Wert für **2011**	**22,85 %**
Wert für **2012**	**23,16 %**

Teilnahme an und Unterstützung von externen Standards, Vereinbarungen und Initiativen für Nachhaltigkeit

Die bremenports bzw. die bremischen Häfen beteiligen und unterstützen folgende externe Standards, Vereinbarungen und Initiativen, die zur Nachhaltigkeit beitragen:

- **World Ports Climate Declaration**

Je ein Vertreter der bremenports und des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen haben im Juli 2008 an der World Ports Climate Conference in Rotterdam teilgenommen. Die gemeinsame, freiwillige Erklärung wurde am 11. Juli von der Vertreterin des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen für die bremischen Häfen unterzeichnet. Sie verpflichtet die bremischen Häfen neben den anderen 55 unterzeichnenden Häfen zur Reduzierung von Treibhausgasen in der Schifffahrt, in den Häfen und im Hinterlandtransport beizutragen; den Einsatz regenerativer Energien zu fördern und Überwachungssysteme zu entwickeln und zu nutzen, die die Bestandsaufnahme von CO_2-Emissionen zum Gegenstand haben. Als aktive Unterstützer der Initiative beteiligen sich die bremischen Häfen an der Weiterentwicklung des Environmental Ship Index (ESI; s. u.) und an einer internationalen Arbeitsgruppe zur Unterstützung der Einführung von LNG als Schiffstreibstoff.

- **Port Environmental Review System (PERS)**

Eine Arbeitsgruppe von bremenports, Hansestadt Bremisches Hafenamt und Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat unter dessen Federführung die Zertifizierung des gemeinsamen hafenbezogenen Umweltmanagements nach dem PERS-Standard (Version 3.0) der ECOPORTS vorbereitet. Die Zertifizierung erfolgte am 27. April 2011 für die European Seaports Organisation (ESPO) durch Lloyd's Register in Rotterdam. Mit dem Umweltbericht 2013 wurde eine erneute Zertifizierung (Version 4.0) am 19. Februar 2014 erreicht.

- **Environmental Ship Index (ESI)**

Gemeinsam mit den Häfen von Rotterdam, Antwerpen, Le Havre, Hamburg und Amsterdam haben die bremischen Häfen bis November 2010 den ESI entwickelt. Nach dessen Vorstellung und Einführung in Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen und Hamburg wurde der ESI ab Januar 2012 in die Bremische Hafengebührenordnung aufgenommen und ermöglicht seitdem Reedern, die besonders emissionsarme Schiffe einsetzen, unter gewissen Voraussetzungen Hafengebührenrabatte zu erhalten.

- **Global Reporting Initiative (GRI)**

Für das Jahr 2012 wurde die Nachhaltigkeitsleistung der bremischen Häfen nach den Sustainability Reporting Guidelines G3.1 der Global Reporting Initiative bilanziert, berichtet und im Juni 2013 mit dem Anwendungslevel B+ durch GRI und KPMG bescheinigt.

- **Beruf und Familie**

Die Hertie-Stiftung hat bereits vor Jahren die Möglichkeit einer Zertifizierung der betrieblichen Anstrengungen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie angeboten. Die bremenports hat diese Zertifizierung in 2005 zum ersten Mal erreicht. Die Rezertifizierung erfolgt alle drei Jahre, weshalb auch in den Jahren 2008, 2011 und 2014 eine Rezertifizierung erreicht wurde.

- **Betriebliches Gesundheitsmanagement**

Eine Arbeitsgruppe „Gesundheit" gibt es bei der bremenports bereits seit dem 29.04.2003, jedoch zunächst ohne eine Rahmenvereinbarung. Auf Nachfrage der AOK hat die bremenports sich dann zu einem gemeinsamen Programm für das betriebliche Gesundheitsmanagement entschlossen. Dies wurde nach der Unterzeichnung am 20.01.2010 begonnen und wird seit dem erfolgreich fortgeführt.

- **Fahrradfreundlicher Betrieb**

Mitarbeiter der bremenports und die bremenports selbst beteiligen sich schon seit vielen Jahren an einer gemeinsamen Initiative von AOK und ADFC. Sofern gewisse Voraussetzungen erfüllt sind, erhält ein Unternehmen die Auszeichnung als fahrradaktiver Betrieb. Die bremenports wurde seit 2008 jährlich ausgezeichnet[23].

[23] Urkunden liegen der Organisationsabteilung vor (bzw. hängen in der Geschäftsführungsetage)

- **Klimastadt Bremen**

Die bremenports unterstützt seit Januar 2010 die Initiative der Seestadt Bremerhaven durch Mitwirkung im Beirat und Unterstützung zahlreicher Aktivitäten (Arbeitsgruppen, Homepage, etc.).

- **Nordwest 2050**

Die bremenports erklärte am 04. Juli 2008 die Bereitschaft sich als Partner in das Forschungsvorhaben Nordwest 2050 einzubringen und gemeinsam mit der Hochschule Bremen vor dem Hintergrund des Klimawandels und der erforderlichen Klimaanpassung an der Entwicklung „resilienter" Hafen- und Logistikinfrastrukturen mitzuarbeiten. Das Projekt wurde nach Bewilligung in 2011 begonnen und Ende März 2014 abgeschlossen.

- **Tidepolder Drepteniederung**

Bis Februar 2012 hat die bremenports gemeinsam mit Vertretern des Landvolks Wesermünde, dem BUND und der Hochschule eine Projektidee zur Klimaanpassung entwickelt. Die Hochschule Bremen und bremenports haben anschließend für den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen einen Antrag auf Förderung durch die Metropolregion Bremen-Oldenburg erstellt. Mit Bescheid vom 30.08.2012 wurde das Projekt bewilligt und im November 2012 begonnen. Bis Ende März 2014 wurde eine Vorstudie erarbeitet, die als Grundlage für anschließende Machbarkeitsuntersuchungen dienen kann.



Homepage zum Projekt Tidepolder in der Drepteniederung

4.3 Mitgliedschaften und Stakeholdermanagement

Mitgliedschaften in Verbänden und Interessengruppen
Die bremenports ist Mitglied in folgenden Verbänden und Vereinen (Stand 31.12.2013):

- Bremische Hafenvertretung e.V.
- ZDS – Zentralverband deutscher Seehafenbetriebe
- KAV – Kommunaler Arbeitgeberverband
- Wilhelmshavener Hafenwirtschaftsvereinigung e.V.
- VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
- Deutsches Verkehrsforum
- BVL – Bundesvereinigung Logistik e.V.
- Baltic Sea Forum
- Handelskammer Bremen
- IHK – Industrie- und Handelskammer Bremerhaven
- DVWG – Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.
- IAPH – International Association of Ports and Harbors
- World Port Climate Initiative (ESI & LNG)
- PIANC – Permanent International Association for Navigation Congresses
- HTG – Hafentechnische Gesellschaft
- Dekra
- VIA BREMEN
- Wirtschaftsverband Weser
- NV – Nautischer Verein Bremerhaven
- Klimastadt Bremerhaven
- Kinder im Zentrum
- Windenergieagentur Bremen/Bremerhaven e.V.
- Creditreform
- Netzwerk Schiffdorf
- DEMAKO – Deutscher Maritimer Kommunikationsverband
- Impulsgeber Zukunft e.V.
- Franzius-Institut der Universität Hannover
- OAV – German Asia-pacific Business Association
- AHK Österreich
- Bundesvereinigung der Personalmanager

Anspruchsgruppen und ihr Einbezug (Stakeholderdialoge)
Die Identifizierung von relevanten Stakeholdern/ Anspruchsgruppen an die bremischen Häfen (Sondervermögen Hafen und bremenports) erfolgte im Zusammenhang mit dem ersten Nachhaltigkeitsbericht in einem internen Workshop im Dezember 2011 unter Beteiligung erfahrener Kollegen aus dem Umweltmanagement, dem Controlling und dem Bereich Finanzen.

Aufgrund der Tätigkeiten der bremenports im Hafenmanagement und des daraus resultierenden, breiten Geschäftsfeldes mit verschiedensten Aufgaben, ist die Zahl der relevanten und zu betrachtenden Stakeholdergruppen groß.

Alle von der internen Arbeitsgruppe identifizierten Stakeholder bzw. alle Gruppen, die Ansprüche an die bremenports oder die Sondervermögen stellen, sind in der nachfolgenden Liste berücksichtigt. Sie wird regelmäßig auf ihre Aktualität hin überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben.

Die bremenports steht aufgrund ihres komplexen Aufgabenfeldes mit einer Vielzahl von Stakeholdern in Kontakt. Eine große Anzahl von Mitarbeitern ist hierin einbezogen. Die folgende Übersicht zeigt auch in welcher Häufigkeit bzw. in welchem Rhythmus der Dialog mit Stakeholdern erfolgt und in welcher Form dieser in der Regel stattfindet:

Anspruchsgruppen	**SV Hafen**	**SV F.-Hafen (WS)**	**bremen-ports**	**Stakeholderdialog**	
				Häufigkeit	**Art**
Aufsichtsrat			X	4x/a	Sitzungen mit der Geschäftsführung
Beirat			X	mind. 1x/a	Sitzungen mit der Geschäftsführung
Gesellschafter			X	mind. 1x/a	Sitzungen mit der Geschäftsführung
Wirtschaftsverbände/-akteure sowie Fachverbände					
Verband deutscher Reeder	X	X		unregelmäßig	bei Bedarf
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.	X	X		unregelmäßig	bei Bedarf
Handelskammern in der Region	X	X	X	regelmäßig	auf verschiedenen Ebenen in Arbeitskreisen
Wirtschaftsverband Weser e.V.			X	regelmäßig	Mitgliederver-sammlung
VIA BREMEN			X	regelmäßig	auf verschiedenen Ebenen in Arbeitskreisen
WfB Wirtschaftsförderung Bremen	X		X	laufend	Projekt-bezogene AK
BIS Bremerhavener G.f. Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH		X	X	laufend	Projekt-bezogene AK

Anspruchsgruppen	SV Hafen	SV F.-Hafen (WS)	bremen-ports	Stakeholderdialog	
				Häufigkeit	Art
Wirtschaftsverbände/-akteure sowie Fachverbände					
Fischereihafen-Betriebsgesellschaft		X	X	laufend	Projekt-bezogene AK
Regionalflughafen Bremerhaven-Luneort		X		unregelmäßig	bei Bedarf
Brancheninitiativen					
International Association für Ports and Harbors (IAPH)			X	unregelmäßig	bei Bedarf
World Port Climate Initiative			X	regelmäßig	in Arbeitskreisen
European Seaports Organisation (ESPO)	X	X		-	(erfolgt durch SWAH)
Permanent International Association for Navigation Congresses (PIANC)			X	unregelmäßig	in Arbeitsgruppen/ auf Kongressen
Hafentechnische Gesellschaft (HTG)			X	unregelmäßig	in Arbeitsgruppen/ auf Kongressen
Politik					
Senatsstellen (v.a. Senatoren für Wirtschaft, Arbeit und Häfen/Umwelt, Bau und Verkehr/Finanzen) und Magistrat Bremerhaven	X	X	X	regelmäßig	Besprechungen
Bundesverwaltung (v.a. Verkehrs- und Umweltministerium)	X	X	X	unregelmäßig	nur bei Bedarf
Europäische Institutionen (direkt, über Senatsstellen oder über Vertretung des Landes Bremen in Brüssel, z.B.: EIB)	X	X	X	unregelmäßig	nur bei Bedarf
Generaldirektionen der EU (u.a.: DG's: MOVE, MARE, ENV, CLIM)	X	X	X	unregelmäßig	nur bei Bedarf
Politische Parteien			X	unregelmäßig	nur bei Bedarf
Behörden					
Umweltbehörden (Bundes-/ Landes-/Kommunale Ebene)	X	X	X	laufend	Projekt-bezogene AK
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	X	X	X	unregelmäßig	bei Bedarf
Landes- und Kommunalverwaltung	X	X		unregelmäßig	bei Bedarf
Hafenkapitän (HBH)	X	X	X	unregelmäßig	bei Bedarf

Anspruchsgruppen	SV Hafen	SV F.-Hafen (WS)	bremen-ports	Stakeholderdialog	
				Häufigkeit	Art
Nichtregierungsorganisationen					
Naturschutzverbände (v.a. BUND, NABU, WWF)	X	X	X	unregelmäßig	bei Bedarf
Sonstige NGOs (wechselnd)	X	X	X	unregelmäßig	bei Bedarf
Regionale/Lokale Akteure/Initiativen					
Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e.V.			X	unregelmäßig	bei Bedarf
Regionalforum Unterweser e.V.			X	unregelmäßig	bei Bedarf
Landwirte	X	X	X	unregelmäßig	bei Bedarf
Fischer	X	X	X	selten	bei Bedarf/ projektbezogen
Bürgerinitiative Weddewarden	X		X	regelmäßig	Besprechungen
Lärmschutzinitiativen	X		X	selten	bei Bedarf/ projektbezogen
Projekt Klimastadt Bremerhaven	X	X	X	unregelmäßig	bei Bedarf
Forschungsprojekt Nordwest 2050/ Klimaanpassung im Cluster Hafenwirtschaft & Logistik	X	X	X	laufend	Projekt-bezogene AK
AK Binnenschifffahrt	X	X	X	regelmäßig	Besprechungen
Kunden					
Direkte betriebliche Nutzer der Häfen	X	X	X	regelmäßig	in Arbeitskreisen
Kunden von Kunden			X	regelmäßig	in Arbeitskreisen
Verlader	X		X	regelmäßig	in Arbeitskreisen
Spediteure	X		X	regelmäßig	in Arbeitskreisen
Hafendienstleister	X	X	X	regelmäßig	in Arbeitskreisen
Kunden von Dienstleistungen der bremenports GmbH & Co. KG			X	regelmäßig	bei Bedarf projektbezogen
Arbeitnehmer					
Mitarbeiter			X	1x/a	Betriebsversamm-lung/JMG
Gewerkschaften			X	selten	bei Bedarf
Betriebsrat			X	regelmäßig	Besprechungen
Gesamthafen-Betriebsverein	X			selten	bei Bedarf
Arbeitnehmerkammer			X	selten	bei Bedarf

Anspruchsgruppen	SV Hafen	SV F.-Hafen (WS)	bremen-ports	Stakeholderdialog	
				Häufigkeit	Art
Kapitalgeber					
Europäische Förderbank (EIB)	X	X	X	selten	bei Bedarf
Europäische Fonds (z. B.: EFRE)	X	X	X	selten	bei Bedarf
Bundesministerien über Senatsdienst-stellen oder andere öffentliche Stellen	X	X	X	regelmäßig	
Senator für Finanzen und Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen bzw. Magistrat Bremerhaven (Landes-/ Kommunalhaushalt)	X	X	X	regelmäßig	bei Bedarf
Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU)			X	selten	bei Bedarf
Lieferanten					
Baufirmen	X	X	X	laufend	Projekt-bezogene AK
Material- und Energielieferanten	X	X	X	laufend	Projekt-bezogene AK
Dienstleister für Untersuchungen, Gutachten & Planungen	X	X	X	laufend	Projekt-bezogene AK
Gesellschaft					
Universitäten, Hochschulen			X	laufend	Projekt-bezogene AK
Bildungsnetzwerke			X	laufend	Projekt-bezogene AK
Presse/Medien			X	regelmäßig	in Arbeitskreisen
Fachpresse			X	regelmäßig	in Arbeitskreisen
Lokal/Regional (unvollständige Liste)					
Regionalfernsehen „buten + binnen“			X	laufend	Pressearbeit
Rundfunksender (z. B. Radio Bremen)			X	laufend	Pressearbeit
Weser-Kurier			X	laufend	Pressearbeit
Nordsee-Zeitung			X		Pressearbeit
Sonntagsjournal				laufend	Pressearbeit
German Ports – The Logistics Pilot	X	X	X	laufend	Marketing
Wirtschaft in Bremen			X	laufend	Pressearbeit
Wirtschaft an Strom und Meer			X	laufend	Pressearbeit

Anspruchsgruppen	SV Hafen	SV F.-Hafen (WS)	bremen-ports	Stakeholderdialog	
				Häufigkeit	Art
National/International (unvollständige Liste)					
Diverse Fernsehsender			X	laufend	Pressearbeit
Verkehrsrundschau			X	laufend	Pressearbeit
Täglicher Hafenbericht			X	laufend	Pressearbeit
Deutsche Verkehrs-Zeitung			X	laufend	Pressearbeit
Hansa			X	laufend	Pressearbeit
Binnenschifffahrt			X	laufend	Pressearbeit
Schiff und Hafen			X	laufend	Pressearbeit
Ports and Harbors			X	laufend	Pressearbeit
Green Ports Journal			X	laufend	Pressearbeit
Port strategy			X	laufend	Pressearbeit

Für die jeweiligen Kontaktebenen bestehen intern festgelegte Ansprechpartner, die diese Aufgabe primär funktionsbezogen wahrnehmen und die Ergebnisse in die bremenports berichten. Dies erfolgt in der Regel hierarchisch und bezieht andere Mitarbeiter oder die Geschäftsführer mit ein, soweit die Bedeutung dies erfordert.

Innerhalb der bremenports bestehen für die Mitarbeiter neben der formellen Betriebsversammlung eine Reihe von Informationsmöglichkeiten, so z. B. „intern@bremenports“ als Mitarbeiterzeitung und als betriebsinterne Intranet-Information sowie Aushänge in den Betriebsräumen.

Mit dem Senatsressort Wirtschaft, Arbeit und Häfen gibt es eine Reihe von regelmäßigen Routinesitzungen und anlassbezogenen Zusammentreffen, die eine umfassende gegenseitige Information sicherstellen sollen.

Zur Pflege der Kundenkontakte werden eine Reihe von Möglichkeiten (Gespräche, Arbeitskreise, Workshops, Events, Messen, o. Ä.) genutzt, um auch hier in gegenseitiger Information zu optimalen standortbezogenen Angeboten und Lösungen zu kommen und Bedarfe, ebenso wie Probleme frühzeitig erkennen und aufgreifen zu können.

Daneben steht der Öffentlichkeit die Internetseite www.bremenports.de zur Verfügung, die eine breite Information zu den bremischen Häfen und zu den Leistungen der bremenports bietet. Sie ist verlinkt mit der Seite www.greenports.de auf der seit Dezember 2009 zusätzliche Informationen zur greenports-Initiative angeboten werden. Auf den jeweiligen Seiten werden Kontaktpersonen genannt und Kontaktmöglichkeiten aufgezeigt.

Zentrale Anliegen der Stakeholder

Die vorherigen Kapitel haben bereits die komplexe Stakeholderstruktur beschrieben, wobei die verschiedenen Gruppen sehr unterschiedliche Ziele verfolgen und seitens der bremenports Ansätze erfordern, um diese nach Möglichkeit miteinander zu vereinbaren.

Zentrales Anliegen der **Vertreter des Eigentümers** an die bremenports ist zunächst eine zukunftsfähige Sicherung bzw. der Ausbau bremischen Eigentums (Werterhalt/-steigerung). Sie verbinden damit aber auch leistungsfähige Angebote für die maritime Wirtschaft, die die lokale bzw. regionale Wertschöpfung und Beschäftigung sichern sollen. Aufgrund der Finanzlage Bremens ist verständlich, dass dabei nach Möglichkeit auch stärker auf externe Finanzierungsquellen zurückgegriffen werden soll.

Staatliche Stellen erwarten, dass neben der Einhaltung öffentlich-rechtlicher Regelungen aktiv zum Wohl der Allgemeinheit, insbesondere lokaler und regionaler Interessen beigetragen wird und dabei vor allem die Anforderungen des Emissionsschutzes, einer sicheren Schifffahrt, des Natur- und Umweltschutzes, des Gewässerschutzes, des Klimaschutzes sowie des Küstenschutzes gewährleistet werden.

Die **Hafennutzer** wünschen sich eine zuverlässige (sichere und funktionsfähige), kosteneffiziente sowie kostengünstige Hafeninfrastruktur, die ökologisch und sozial verträglich sein soll. Proaktive und fortschrittliche Initiativen, wie die Nachhaltigkeitsinitiative „greenports", werden ausdrücklich gelobt und unterstützt. Weitere Fortschritte zu zukunfts- und wettbewerbsfähigen Transportketten, die nachhaltig und CO_2-arm sein sollen, liegen im gemeinsamen Interesse und werden in gemeinsamen Arbeitskreisen verfolgt.

Gesunde und zufriedenstellende (motivierende) Arbeitsbedingungen im Hafen und bei der bremenports sollen die Gesundheit und Einsatzbereitschaft der tätigen **Arbeitnehmer** fördern. Eine gute Entlohnung und die Berücksichtigung familiärer Bedingungen gehören dazu und sollen zu einem attraktiven Arbeitsfeld beitragen, das auch in der Zukunft die benötigten Fachkräfte findet.

Lieferanten und Dienstleister erheben Anspruch auf eine auskömmliche Vergütung ihrer Lieferungen und Leistungen. Vereinzelt wurde der Wunsch geäußert, sich als Partner der bremenports an der greenports-Initiative beteiligen zu können.

Andere Nutzergruppen (z. B. Fischer, Landwirte, Umweltschützer & Anlieger), die durch Hafenaktivitäten beeinträchtigt werden können, wünschen sich eine angemessene Berücksichtigung ihrer Interessen. Insbesondere Naturschutzverbände können hier auf eine gute Organisation zurückgreifen und bringen ihre Forderungen (v. a. zum Umweltschutz, Erhalt der Lebensgrundlagen, Erhalt der Biodiversität, Reduzierung von Umweltbeeinträchtigungen) in direkten Gesprächsrunden vor. Auch eine größtmögliche Energieeffizienz, die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien und Kosten-Nutzen-Analysen, die stärker als bisher alle gesellschaftlichen Folgekosten einbeziehen, sind gewünscht. Seit 2010 führen Naturschutz- und Landwirtschaftsvertreter jeweils Gespräche mit der bremenports, um nach Möglichkeit in gemeinsamen Projekten zu einer besseren Kooperation und einer gewissen Unterstützung dieser Interessengruppen zu kommen.

Vertreter anderer Häfen und die jeweiligen politischen Ebenen wünschen sich auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene eine intensive Kooperation und nach Möglichkeit einen intensiven Know-how-Austausch, um Fehlentwicklungen zu vermeiden und von den Erfahrungen anderer zu lernen. Neben Arbeitsgruppen, die von gegenseitiger Information profitieren, hat die bremenports Dienstleistungsangebote entwickelt, durch die das sehr spezielle Know-how der bremenports-Mitarbeiter auch anderen Interessierten zur Verfügung gestellt werden kann.

Bildungseinrichtungen (v. a. Universitäten, Hochschulen, Schulen) sind ebenfalls an einer engen Zusammenarbeit interessiert, um die Ausbildung junger Menschen attraktiv, bedarfsgerecht und perspektivreich zu gestalten und gleichzeitig Forschung und Entwicklung an den Bedarfen der Praxis zu orientieren. Diese wünschen sich in diesem Zusammenhang meist noch eine finanzielle oder persönliche Beteiligung an gemeinsamen Projekten.

Schließlich interessieren sich die **politischen Gremien** und die **Öffentlichkeit** für eine schnelle, transparente und offene Information über dieses gesellschaftlich hoch interessante und bedeutsame Arbeitsfeld.

Alles in allem war der Bedarf an nachhaltigen Infrastrukturangeboten, die ökologische und soziale Folgen stärker berücksichtigen, bereits vor Jahren erkennbar und hat letztlich dazu beigetragen, die greenports-Initiative der bremischen Häfen zu entwickeln und inhaltlich auszubauen!



Stakeholdergespräche

5 ÖKONOMISCHE NACHHALTIGKEIT

Managementansatz
Unser wichtigstes ökonomisches Ziel ist es, die Häfen in Bremen und Bremerhaven langfristig für Reeder, Terminalbetreiber, Be- und Verfrachter, Logistikunternehmen, Speditionen, Werften und andere Dienstleister ihren Bedürfnissen entsprechend verfügbar zu halten und der deutschen Wirtschaft, aber auch benachbarten EU-Staaten, für Ex- und Importe ein leistungsfähiges und kostengünstiges „Gateway" zu bieten.

Auch durch die wichtige Bedeutung des Hafens für die Wirtschafts- und Arbeitsmarktsituation der gesamten Region, haben wir die große Verantwortung, beide Häfen jederzeit für den internationalen Markt bedarfsgerecht zu gestalten und vor allem auch wirtschaftlich attraktiv zu halten, um maximale regionalwirtschaftliche Effekte zu erzielen.

Das operative Hauptleistungsziel der bremischen Häfen ist eine nahezu 100%ige Hafenverfügbarkeit zu gewährleisten.

Unsere grundsätzlichen strategischen Ziele sind:
- bremenports gewährleistet die Wettbewerbsposition der bremischen Seehäfen über ein schlagkräftiges und flexibles Hafenmanagement.
- bremenports stellt die wirtschaftliche und nachhaltige Führung der im Sondervermögen Häfen gebündelten Hafeninfrastruktur entlang ihres Lebenszyklus sicher.
- bremenports ist die zentrale Anlaufstelle für alle Fragen der Hafenentwicklung und der Förderung der Seehafenverkehrswirtschaft.
- bremenports ist für alle seine Kunden und Lieferanten im In- und Ausland ein kompetenter, partnerschaftlich agierender Häfen-Servicedienstleister.

Aus Nachhaltigkeitsgesichtspunkten ist es unser Ziel, die für die Durchführung unserer Tätigkeiten erforderlichen Waren und Dienstleistungen, soweit möglich in der Metropolregion Nordwest zu beschaffen. Dadurch kann auch auf eventuell auftretende Bedarfe oder Engpässe schnell und flexibel reagiert werden. Außerdem wollen wir soziale und ökologische Kriterien verstärkt im Beschaffungsprozess berücksichtigen.

5.1 Wirtschaftliche Leistung

GRI EC 1

Um die wirtschaftliche Leistung der bremenports sowie der Sondervermögen interpretieren zu können **(EC 1 Ⓟ)**, muss die Aufgabenteilung der bremischen Häfen nach dem „Landlord-Modell", also die Trennung zwischen Infra- und Suprastruktur berücksichtigt werden:

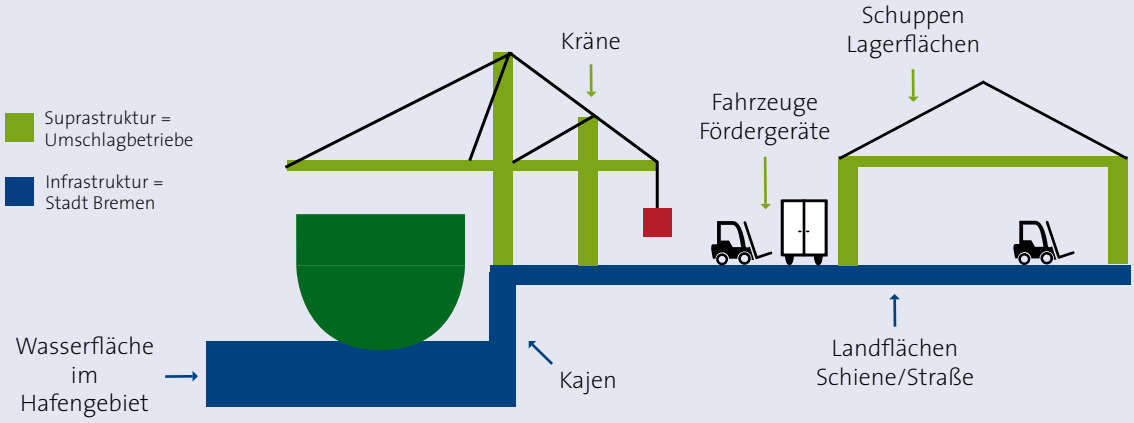


Abbildung 9: Aufgabenteilung in Infra- und Suprastruktur

Die Infrastruktur ist Eigentum der Freien Hansestadt Bremen, die den Bestand der umfangreichen Hafenanlagen in das Sonstige Sondervermögen Hafen bzw. das Sonstige Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite) ausgegliedert hat. Die Verwaltung dieser Sondervermögen erfolgt durch die bremenports GmbH & Co. KG, die als öffentliches Unternehmen wiederum eine 100 %ige Tochtergesellschaft der Stadt Bremen ist. Alle betrachteten Organisationen stehen damit in öffentlichem Eigentum (vgl. Kap. 2.1). Die Hafeninfrastruktur wird – wie im allgemeinen üblich – somit öffentlich finanziert und stellt in sich betrachtet ein Verlustgeschäft dar, da die aus dem Hafenumschlag resultierenden Gewinne bei den Sondervermögen keine Berücksichtigung finden. Die Nutzung der Hafenlandflächen, der sog. Suprastruktur sowie der gewinnbringende Betrieb der Terminals erfolgt durch private Unternehmen. Positive ökonomische Effekte, die aus der Bereitstellung der Hafeninfrastruktur resultieren sind im Kapitel 5.3 weiter ausgeführt.

Die im Folgenden dargestellte Entstehung der Wertschöpfung stellt den im Berichtsjahr geschaffenen Wertzuwachs als Beitrag des Unternehmens zum Bruttoinlandsprodukt dar. Die Entstehung der Wertschöpfung ist dabei in unserem Fall primär auf öffentliche Einnahmen zurückzuführen. Bei der bremenports resultieren 75 % der Umsatzerlöse aus der Erbringung von Regelaufgaben für die Sonstigen Sondervermögen. Die übrigen 25 % resultieren aus der Erbringung von Sonderaufgaben für den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie aus Beratungs- und Ingenieurdienstleistungen im Drittgeschäft. 197.000 EUR der Umsatzerlöse wurden durch Beratungs- und Ingenieurdienstleistungen im Ausland erwirtschaftet.

Die Verwendung der Wertschöpfung zeigt auf, wie der geschaffene Wert auf Mitarbeiter, Kapitalgeber, den Staat sowie die Kommanditistin der Freien Hansestadt Bremen verteilt wird.

		bremenports GmbH & Co. KG	Sonstiges Sondervermögen Hafen	Sonstiges Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite)
Entstehung der Wertschöpfung (in EUR)				
a.) **Einnahmen**	Umsatzerlöse	26.115.343	63.861.997	338.659
	Bestandsveränderungen	24.262		
	Sonstige Erträge	1.287.225	24.479.818	92.964
b.) **Aufwendungen**	Materialaufwand	768.071	770.954	738.919
	Abschreibungen	129.111	41.952.647	5.616.581
	Sonstige Aufwendungen	3.170.561	78.390.054	5.492.739
		23.359.086	**–32.771.840**	**–11.416.617**
Verwendung der Wertschöpfung (in EUR)				
a.) **Mitarbeiter**	Löhne & Gehälter	22.030.803		
b.) **Kapitalgeber**	Zinsaufwand	137.909	30.164.885	1.059.914
c.) **Staat**	Steuern/Abgaben	197.481	–628.417	722
d.) **Abführung an die Kommandistin**	Jahresüberschuss/ Jahresfehlbetrag	992.893	–62.308.309	–12.477.254
		23.359.086	**–32.771.840**	**–11.416.617**

GRI EC 4

Die darüber hinaus zu berichtenden finanziellen Zuwendungen (vor allem im Sinne von Steuervergünstigungen, Fördergeldern, Zuschüssen, Prämien und Gebührenbefreiungen) fallen im Berichtsjahr folgendermaßen aus **(EC 4 Ⓟ)**.

	bremenports GmbH & Co. KG	Sonstiges Sondervermögen Hafen	Sonstiges Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite)
Finanzielle Zuwendungen (in EUR)			
Fördergelder		579.000	19.000
Investitionszuschüsse		1.229.000	

5.2 Wesentliche Infrastrukturinvestitionen im öffentlichen Interesse

GRI EC 8

Bei jedem öffentlichen Investitionsvorhaben **(EC 8 Ⓟ)** werden die Risiken und Chancen in Bezug auf die geplante Investition betrachtet. Grundlage ist zunächst immer eine Entscheidungsvorlage, die den Bedarf der Investition begründet und ggfs. erfasst, welche Alternativen geprüft wurden. Je nach Art der Investition werden auch umweltstrategische Anforderungen, personal- bzw. arbeitsrechtliche und geschlechterspezifische Auswirkungen sowie die Auswirkungen der Investition auf den Mittelstand und weitere potenzielle Risiken erfasst. Investitionen über 250.000 EUR bedürfen dabei grundsätzlich der Zustimmung der entsprechend verantwortlichen Gremien:

- Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
- Fachdeputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
- Senatorin für Finanzen
- Haushalts- und Finanzausschuss

Im Rahmen unserer Berichterstattung sehen wir Investitionsprojekte mit einer Investitionssumme über 500.000 EUR als wesentlich an. Im Berichtsjahr wurden für das Sondervermögen Hafen die nachfolgend dargestellten vier Projekte abgeschlossen. Im Bereich des Sondervermögens Fischereihafen (Wasserseite) sind 2013 keine Abschlüsse von Vorhaben dieser Größenordnung zu berichten.

Sanierung der Lohmann-/Schleusenstraße durch Erd-, Kanal- und Straßenbauarbeiten

Kosten: 1.036.000 EUR
Anteil öffentlicher Mittel: 100 %
Projektzeitraum: Oktober 2012 – Juni 2013

Grund der Investition:
Die Straßenbaulast für den Abschnitt Lohmannstraße/Schleusenstraße obliegt aufgrund seiner Lage innerhalb des Sondervermögens Hafen der Stadtgemeinde Bremen und wird von der bremenports wahrgenommen. Um den sich in einem baulich schlechten Zustand befindenden Straßenabschnitt wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen und auch für höhere Belastungen freigeben zu können, wurde eine Grundsanierung der Behebung akuter Schäden vorgezogen.

Zu erwartende positive Effekte:
Verbesserung der Verkehrsführung im Kurvenbereich, verminderte Verkehrsbehinderungen durch regelmäßige Unterhaltungsmaßnahmen und Berücksichtigung von Anforderungen der Deichverteilung führten im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Wahl der Grundsanierung als Ausführungsvariante. Durch die Grundsanierung wurde der Straßenabschnitt Lohmannstraße/Schleusenstraße langfristig in einen den auftretenden Belastungen entsprechenden Zustand versetzt und die Erschließung der Columbus-Halbinsel gesichert.

Neubau des Arbeitsschiffs „Möwe“ als Ersatz für die Barkasse „Butt“

Kosten: 659.000 EUR
Anteil öffentlicher Mittel: 100%
Projektzeitraum: Oktober 2012 – Juli 2013

Grund der Investition:
Für die wasserseitigen Arbeiten an den Hafenanlagen in Bremerhaven wurde bisher das Arbeitsschiff „BUTT“ (Baujahr 1935) eingesetzt. Das Schiff konnte die regelmäßig zu überprüfenden Sicherheits- und Umweltstandards nicht mehr einhalten und war aufgrund eines fehlender Krans, fehlender Stromversorgung und eines fehlenden WCs in seiner Funktions- und Einsatzart stark eingeschränkt.

Zu erwartende positive Effekte:
Das neue Arbeitsschiff „Möwe“ wird mit einem Bordkran und einem ausreichenden Bordnetzgenerator ausgerüstet. Die Antriebsausführung soll nach neuesten Abgasvorschriften und Umweltstandards auf Basis eines Dieselantriebes erfolgen. Zusätzlich ist der Einbau eines Kombischwingers geplant, sodass beim Ausfall des Vermessungsschiffs „Kiek Ut“ eine ausfallsichere Durchführung von Peilarbeiten für den Hafen sichergestellt werden kann. Die Größe des Bordkrans wird so ausgelegt, dass Lasten aufgenommen und transportiert werden können, die bisher durch Mobilkrane und andere kostenintensive Transportfahrzeuge erledigt wurden.



Das neue Arbeitsschiff „Möwe“

Entwicklung und Installation eines digitalen Video- und Kamerasystems im Überseegebiet Bremerhaven

Kosten: 532.000 EUR
Anteil öffentlicher Mittel: 100 %
Projektzeitraum: Juli 2012 – September 2013

Grund der Investition:
Um die gewachsenen Hafensicherheitsanforderungen gemäß ISPS-Code (International Ship and Port Facility Security Code) erfüllen zu können musste die Videoüberwachung der Schleusen auf zusätzliche Bereiche im Überseehafen erweitert werden. Die bereits vorhandene analoge Übertragungstechnik wurde zunächst durch neue, digitale Komponenten ergänzt. Nach Inbetriebnahme stellte sich jedoch heraus, dass ein Mischbetrieb von analogen Kameras mit digitaler Systemtechnik zu erheblichem Qualitätsverlust der dargestellten Bilder führt, sodass eine sichere Fernbedienung der Schleusen und Brücken nicht gewährleistet werden konnte.

Zu erwartende positive Effekte:
Durch die Investition in das dem Stand der Technik entsprechende, digitale Video- und Kamerasystem können die geforderten Zugangsbeschränkungen unter Vermeidung von umfangreichen Zaunanlagen erfüllt werden.

Erneuerung der kathodischen Korrosionsschutzanlage für die Containerterminals I und II

Kosten:	1.918.000 EUR
Anteil öffentlicher Mittel:	100 %
Projektzeitraum:	März 2012–Dezember 2013

Grund der Investition:
An den Kajen der Containerterminals sind seit Mitte der 80er Jahre diverse Maßnahmen erfolgt, um den durch Korrosion entstandenen Schäden entgegenzuwirken. Gesonderte Untersuchungen zur Zustandsbeurteilung des aktiven Korrosionsschutzes in den Jahren 2007/2008 stellten die Notwendigkeit heraus, eine neue Kathodische Korrosionsschutzanlage für die Bereiche CT Süd, CTI und CT II zu installieren. Darüber hinaus wird das Gesamtsystem in Zukunft in ein Fernüberwachungssystem einbezogen.

Zu erwartende positive Effekte:
Die Erneuerung der kathodischen Korrosionsschutzanlage schafft den notwendigen Schutz, um die Anlagenverfügbarkeit nachhaltig zu gewährleisten. Durch das Fernüberwachungssystem können Funktionsstörungen in Zukunft frühzeitig entdeckt und rechtzeitig auf Änderungen am System reagiert werden. Hierdurch reduzieren sich die Kosten für die Überwachung der Anlage durch beauftragte Dritte um ca. 40.000 EUR im Jahr.

5.3 Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen

GRI EC 9

bremenports und die Sondervermögen Häfen generieren eine ganze Reihe indirekter wirtschaftlicher Effekte **(EC 9 Ⓟ)**. Als Arbeit- und Auftraggeber sowie als Anbieter von Sach- und Dienstleistungen liefert bremenports eine Reihe von positiven Beiträgen für die Metropolregion Nordwest, in der sie tätig ist.

Effekte als Arbeitgeber
Ein großer indirekter wirtschaftlicher Beitrag geht von den 375 Mitarbeitern der bremenports aus, die mit ihren in den Wirtschaftskreislauf fließenden Gehältern in Höhe von ca. 22 Mio. EUR weitere Effekte auslösen. Die aus den Beschäftigungsverhältnissen resultierenden steuerlichen Effekte betrugen im Berichtszeitraum durchschnittlich 3.666 EUR/je Mitarbeiter vor dem Länderfinanzausgleich bzw. 961 EUR/je Mitarbeiter nach dem Länderfinanzausgleich.

Effekte als Auftraggeber
Weitere indirekte wirtschaftliche Effekte resultieren aus der Auftragsvergabe der bremenports für die Häfen. Für die Planung und den Neubau von Hafeninfrastrukturanlagen bzw. deren Instandhaltung wurden durch die Sondervermögen finanzielle Ressourcen in Höhe von insgesamt 49,7 Mio. EUR aufgewendet.

Diese Ausgaben tragen zur Wertschöpfung von Unternehmen vor allem in der Metropolregion bei, indem sie wirtschaftliche Perspektiven für Auftragnehmer bieten, Steuereinnahmen generieren und im Rahmen der indirekt Beschäftigten weitere Einkommen generieren.

Effekte als Anbieter von Sach- und Dienstleistungen
Im Drittgeschäft erzielte bremenports mit einem Umsatzvolumen von 3,1 Mio. EUR weitere wirtschaftliche Folgeeffekte durch Beratungs- und Ingenieurdienstleistungen. Die Aufträge wurden vielfach zusammen mit regionalen, aber auch internationalen Partnern erbracht. 197.000 EUR der Umsatzerlöse entfallen dabei auf das Ausland. Als Jahresüberschuss wurden durch die Dienstleistungen der bremenports ca. 993.000 EUR erwirtschaftet, die der Kommanditistin (FHB) gutgeschrieben wurden und dieser zusätzlich zur Verfügung standen.

Beschäftigungseffekte der Sondervermögen Hafen
Im Land Bremen waren im Jahr 2010 rund 74.000 Personen direkt und indirekt hafenabhängig beschäftigt und haben damit ein Fünftel der Wertschöpfung des Landes Bremen generiert. Die nachfolgende Tabelle zeigt, auf welche Branchen sich die Personen verteilen[24]:

[24] Die Angaben beziehen sich auf die letzte regionalökonomische Untersuchung der bremischen Häfen vgl. Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) (2011): Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen.

Branchen 2010	Beschäftigte*	Anteil
Hafenabhängig Beschäftigte	74.000	**100 %**
Direkt hafenabhängige Beschäftigte	57.000	**77 %**
Seehafenverkehrswirtschaft	32.900	**44 %**
Hafenwirtschaft	13.500	**18 %**
Schiffahrt	4.000	**5 %**
Hinterlandverkehr	12.900	**17 %**
Dienstleistungen	2.500	**3 %**
Hafenbezogene Wirtschaft	24.100	**33 %**
Hafenabhängige Industrie	17.800	**24 %**
Groß-/Außenhandel	6.300	**9 %**
Indirekte hafenabhängig Beschäftigte	16.900	**23 %**
Vorleistungsverflechtungen	11.200	**15 %**
Konsumeffekte	5.700	**8 %**

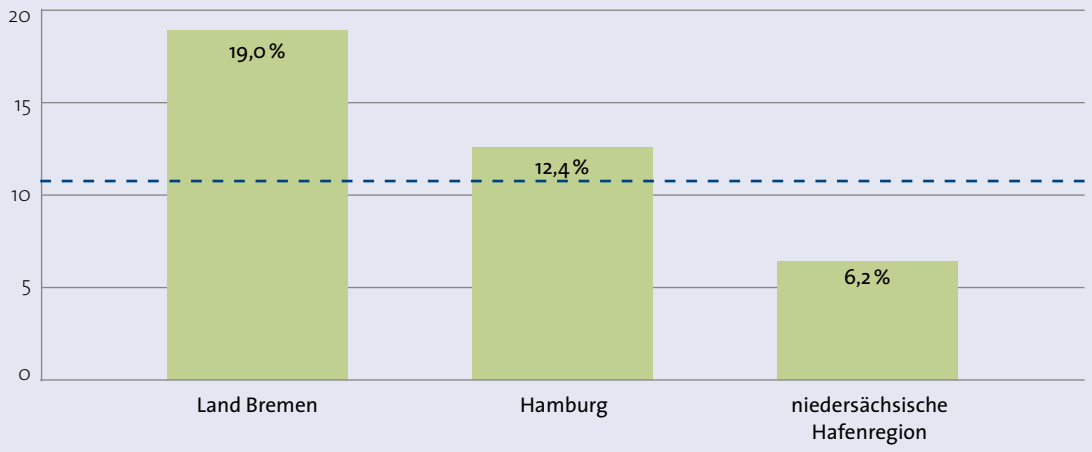
* gerundet auf 100

ISL

Regionalwirtschaftliche Bedeutung der bremischen Häfen im Ländervergleich

Die besondere regionalwirtschaftliche Bedeutung der bremischen Häfen drückt sich in der deutlich höheren Beschäftigungsquote der hafenabhängigen Arbeitsplätze aus. Während an der Weser fast jeder fünfte Arbeitsplatz von den Häfen abhängt (19,0 %), ist es an der Elbe nur jeder achte (12,5 %) und in den niedersächsischen Hafenregionen nur jeder sechzehnte Arbeitsplatz (6,2 %).

Anteil hafenabhängig Beschäftigte an Erwerbstätigen



ISL

5.4 Beschaffungspraktiken

GRI EC 6

Regionale Beschaffung (EC 6 Ⓟ)
Wo immer es möglich ist, versucht bremenports die für das Unternehmen und die Sondervermögen benötigten Waren und Dienstleitungen regional, d.h. innerhalb der Metropoloregion Nordwest zu beschaffen, um so einen Beitrag für die Wirtschaftkraft der 2,7 Millionen Einwohner umfassenden Region, rund um die Städte Bremen, Oldenburg, Osnabrück, Bremerhaven, Delmenhorst, Cuxhaven und Wilhelmshaven zu leisten.



Metropolregion Bremen–Oldenburg im Nordwesten – Schwerpunkt der regionalen Beschaffung

Als öffentlicher Auftraggeber haben die Unternehmen jedoch diverse rechtliche Vergabevorschriften einzuhalten. Diese ergeben sich – je nach Beschaffungsgegenstand und Auftragssumme – im Wesentlichen aus dem Bremischen Tariftreue- und Vergabegesetz [TtVG], der Sektorenverordnung [SektVO] für Aufträge im Bereich des Verkehrs sowie die Vergabe- und Vertragsordnungen [VOL/A] für Liefer- und gewerbliche Dienstleistungen, [VOB/A] für Bauaufträge und [VOF] für freiberufliche Dienstleistungen. Das Anliegen, Waren und Dienstleistungen regional zu beschaffen, steht dadurch teilweise im Konflikt zu den je nach Beschaffungsgegenstand und Auftragssumme geltenden Vergabevorschriften. Diese schreiben beispielsweise vor, dass der Wettbewerb nicht auf Unternehmen beschränkt werden darf, die in bestimmten Regionen oder Orten ansässig sind, bzw. dass Leistungen oberhalb bestimmter Schwellenwerte grundsätzlich europaweit abgefragt werden müssen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt dennoch, dass auch im Jahr 2013 der überwiegende Teil an Waren und Dienstleistungen regional beschafft werden konnte. Das Anliegen der Regionalität ging aufgrund der geringen Transportkosten oft automatisch mit dem Grundsatz der Sparsamkeit einher, welcher bei der Vergabe öffentlicher Mittel vor anderen ökologischen und sozialen Zielen maßgeblich ist.

	2013	2012
bremenports GmbH & Co. KG		
Waren	50 %	88 %
Dienstleistungen	65 %	74 %
Sonstiges SV Hafen		
Waren	49 %	61 %
Dienstleistungen	74 %	79 %
Sonstiges SV Fischereihafen (Wasserseite)		
Waren	71 %	noch nicht betrachtet
Dienstleistungen	69 %	noch nicht betrachtet

Nachhaltige Beschaffung (EC 6 Ⓟ)
Neben rein ökonomischen Grundsätzen wird Nachhaltigkeitsaspekten bei der Beschaffung von Waren und Dienstleistungen immer mehr Bedeutung beigemessen. Das Land Bremen wirkt mit entsprechenden Vergaberichtlinien darauf hin, dass soziale und ökologische Kriterien zunehmend berücksichtigt werden. In folgenden Bereichen greift bereits eine rechtliche Grundlage:

Soziale Kriterien
Der § 18 des Bremisches Tariftreue- und Vergabegesetzes [TtVG] ruft zur Berücksichtigung sozialer und weiterer Kriterien auf. Es ist darauf hinzuwirken, dass keine Waren Gegenstand der Leistung sind, die unter Missachtung der in den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) festgelegten Mindeststandards gewonnen oder hergestellt worden sind. Ergänzend dazu bestimmt die Bremische Kernarbeitsnormenverordnung [BremKernV] das Verfahren zur Sicherung der Einhaltung der ILO Kernarbeitsnormen bei der Beschaffung von Arbeits- und Dienstbekleidung, Naturstein, Tee, Kaffee und Kakao.

Nach § 18(3) des [TtVG] erhält bei wirtschaftlich gleichwertigen Angeboten derjenige Bieter den Zuschlag, der die Pflicht zur Beschäftigung schwerbehinderter Menschen erfüllt, sowie Ausbildungsplätze bereitstellt. Gleiches gilt für Bieter, die die Chancengleichheit von Frauen und Männern im Beruf fördern.

Nach dem Bremischen Landesmindestlohngesetz [MindLohnG] dürfen öffentliche Aufträge nur an solche Unternehmen vergeben werden, die sich bei der Angebotsabgabe schriftlich verpflichten, ihren Beschäftigten, abgesehen von Auszubildenden, bei der Ausführung der Leistung ein Entgelt in Höhe von 8,80 EUR je Zeitstunde zu zahlen.

Ökologische Kriterien
Nach § 19 des Bremisches Tariftreue- und Vergabegesetzes [TtVG] müssen bei der Vergabe von Bau-, Liefer- oder Dienstleistungen Umwelteigenschaften berücksichtigt werden. Diese können unter Einhaltung bestimmter Voraussetzungen u. a. durch die Spezifikation von Umweltzeichen bestimmt werden.

bremenports arbeitet derzeit an unternehmensinternen Vorgaben, um soziale und ökologische Kriterien über diese rechtlichen Vorgaben hinaus in den Beschaffungs- und Vergabeprozess zu integrieren.

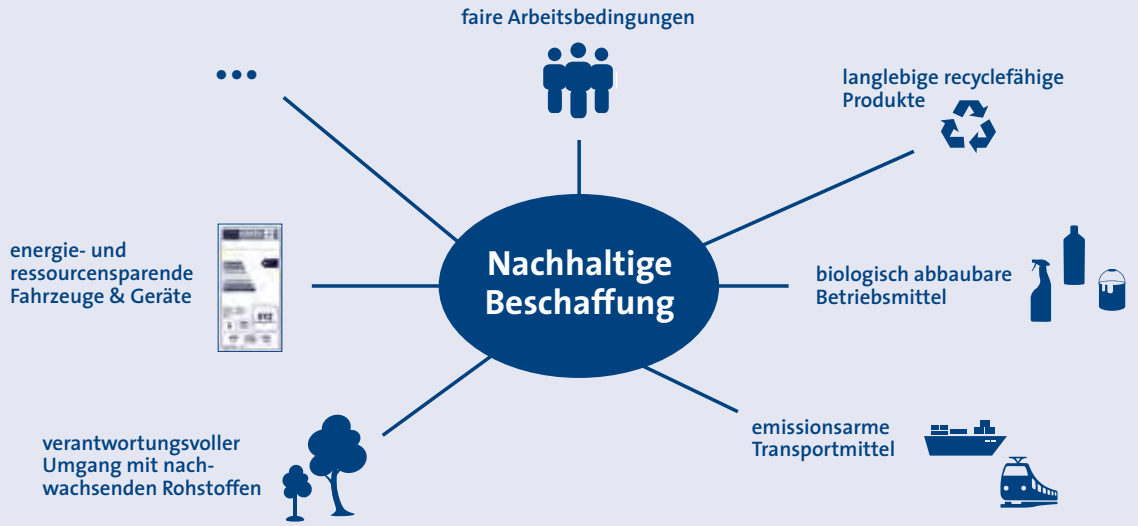


Abbildung 10: Kriterien nachhaltiger Beschaffung

6 ÖKOLOGISCHE NACHHALTIGKEIT

Managementansatz
Ziel ist es, die 100%ige Hafenverfügbarkeit für unsere Kunden zu gewährleisten und dabei Nachhaltigkeitsaspekte soweit wie möglich zu berücksichtigen, um den Hafen für die Zukunft nach ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Aspekten bestmöglich aufzustellen. Schutz der Umwelt und nachhaltiger Umgang mit den Ressourcen sind damit fester Bestandteil der Firmenziele (vgl. unsere Geschäftsberichte seit 2006[25]).

Betroffene Leistungsfelder, die durch uns bedient werden, sind vor allem Neu-, Umbau- und Unterhaltungsmaßnahmen, die in den Häfen von Bremen und Bremerhaven durchgeführt werden. Bei sämtlichen Maßnahmen werden jederzeit Nachhaltigkeitsaspekte berücksichtigt. Die Art der Leistung bestimmt dabei stark das Ausmaß an erforderlichen Nachhaltigkeitsmaßnahmen. Vor allem bei Großbauprojekten erfordert die Vermeidung und Reduzierung von Beeinträchtigungen, sowie die häufig unumgängliche Berücksichtigung von Kompensationsmaßnahmen, ein hohes Maß an ökologischer Sensitivität.

Vorrangige ökologische Ziele sind:
- Vermeidung/Reduktion/Wiederverwertung von Abfällen,
- Vermeidung/Reduktion des Ressourcenverbrauchs,
- Vermeidung/Reduktion von Emissionen (v.a. CO_2, NO_x, SO_x und Feinstäube),
- Vermeidung/Reduktion der Negativauswirkungen auf die Umwelt durch Licht, Staub, Gerüche, Lärm, Landverbrauch,
- Erhaltung der Biodiversität sowie die glaubwürdige und erfolgreiche Umsetzung von Kompensationsverpflichtungen (Aufbau und Erhalt einer „grünen Infrastruktur").

Auch für den ökologischen Bereich gelten die Maßgaben der World Ports Climate Declaration[26], die allgemeinen Aussagen der greenports-Nachhaltigkeitsstrategie für die bremischen Häfen[27], die Zielaussagen in der Nachhaltigkeitsbroschüre „Nachhaltig denken und handeln"[28], die umweltpolitische Erklärung des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen[29] und der Nachhaltigkeitsbericht 2012[30].

Der Umweltdirektor initiiert und koordiniert das hafenbezogene Umweltmanagement und bearbeitet alle Umweltaspekte von Hafen und Schifffahrt. Er berät die Geschäftsführer und bereitet strategische Entscheidungen vor. Daneben unterstützt und berät er alle Mitarbeiter in ökologischen Belangen. Vor diesem Hintergrund entwickelt er neue strategische Ansätze und kümmert sich um Forschungsprojekte sowie andere Initiativen.

Die Planung und Entwicklung der Kompensationsflächen erfolgt im Zuge von Bauvorhaben durch die Abteilung Umweltplanung der bremenports.

Der umweltschonende Erhalt von Wassertiefen in den Hafenbecken und Hafenfahrwassern wird durch die Abteilung Wassertiefen gewährleistet. Darüber hinaus sind spezielle Abfallbeauftragte berufen.

Interne Schulungen zu Umweltthemen werden bei bremenports bisher in der Regel nicht durchgeführt und beschränken sich meist auf Informationen betroffener und interessierter Mitarbeiter. Für die häufig speziellen individuellen Fortbildungsbedarfe der Mitarbeiter wird auf spezialisierte fachliche Anbieter zurückgegriffen.

Bewusstseinsbildung zu Umweltfragen erfolgt durch unterschiedliche Instrumente, wie z. B. die Mitarbeiterzeitung, Broschüren zu Umweltthemen im Hafen, Intranet und die firmeneigene Internetseite sowie Führungen in die Kompensationsgebiete.

---

[25] http://www.bremenports.de/unternehmen/mediathek/downloads
[26] unterzeichnet für die bremischen Häfen durch SWAH in 2008
[27] erschienen: September 2009
[28] erschienen: September 2011
[29] Vgl. PERS-Umweltberichte 2010 und 2013
[30] erschienen: Juli 2013

6.1 Materialien und Abfall

GRI EN 1

Die Aspekte Materialien **(EN 1 Ⓟ)** und Abfall **(EN 22 Ⓟ)** sowie diesbezügliche Initiativen zur Reduzierung von Umweltauswirkungen **(EN 26 Ⓟ)** werden an dieser Stelle gemeinsam betrachtet.

Für *bremenports* wurden Papier und Toner als relevante Materialien mit Umweltauswirkung betrachtet. Die Tonerkartuschen wurden zur fachgemäßen Entsorgung entweder an das Leasingunternehmen (95 Stk./76,5 kg) oder den Lieferanten zurückgegeben.

	2012	2013
Material bremenports		
Papier	nicht erhoben	3.702 kg
Druckertoner (Tonergewicht)	173,5 kg	146,5 kg

Im Rahmen der Unterhaltungsmaßnahmen für die *Sondervermögen Häfen* wird eine Vielzahl von Materialien (z. B. Stahlteile für Kajen, Holz für Fender), aber auch (z. T. ökologisch problematische) Betriebsstoffe, wie Schmierfette, -öle oder Schiffsfarben eingesetzt.

	SV Hafen		SV F.-hafen (WS)	
	2012	2013	2012	2013
Material Sondervermögen				
Holz für Fender	nicht erhoben	160 m³	noch nicht betrachtet	kein Verbrauch
Stahlteile für Hafenunterhaltung	nicht erhoben	14.709 kg		7886 kg
Schmierfette	400 kg	400 kg		kein Verbrauch
Mineralöle	5.500 L	8.740 L		kein Verbrauch
Schiffsfarben und Lacke	4.550 L	6.830 L		kein Verbrauch
Bio-Schmieröl	850 L	400 L		kein Verbrauch
Bio-Schmierfett		18 kg		kein Verbrauch

Da sich der Verbrauch der Materialien an den betrieblichen Anforderungen orientieren muss und daher großen Schwankungen unterworfen ist, ist eine Beeinflussung der Mengen v. a. über einen ressourcenschonenden Planungs- und Beschaffungsprozess realisierbar. Hierzu gehört z. B. auch der Austausch mit Lieferanten über geeignete Substitute, die eine geringere Umweltauswirkung haben. Initiativen dieser Art sind beispielsweise die anteilige Nutzung von Bio-Schmierölen und Schmierfetten, die nach Verwendung zudem vom Hersteller zurückgenommen werden

GRI EN 22

Im Themenbereich Abfall sind der landseitige Bau von Hafenanlagen, die Unterhaltung derselben sowie die Wassertiefenerhaltung zu betrachten. Dabei steht die Entsorgung von gefährlichen Abfällen im Vordergrund. Je nach betrieblicher Anforderung fallen, analog dem Materialverbrauch, von Jahr zu Jahr stark variierende Volumen an. In Abhängigkeit ihrer Einstufung als gefährlicher oder ungefährlicher Abfall werden sie den nach dem Kreislaufwirtschaftsgesetz vorgeschriebenen Entsorgungswegen zugeführt.

Sediment aus der Wassertiefenerhaltung	**Sondervermögen Hafen**		
	Menge 2012	**Menge 2013**	**Entsorgungsart 2013**
Baggergut verwertet	97.500 m³	93.790 m³ (abgetrocknet)	in Baggergutaufbereitungs- und Beseitigungsanlage (IBE-Seehausen) entwässert und verwertet, nachfolgende Wiederverwendung im Deichbau, für Ausbau der IBE-Seehausen und Bau der Baggergutdeponie
Baggergut deponiert	49.960 m³	143.920 m³ (nass)	Deponierung im Slufter (Niederlande)

Zusätzlich zu den hier aufgeführten Mengen, wurden im Berichtszeitraum 338.200 m³ Sand sowie 72.290 m³ unbelastetes, schlickiges Baggergut in der Weser umgelagert. Dieser Vorgang ist der Sedimentverwertung zuzuordnen und daher nicht der Abfallentsorgung zuzurechnen. Die Rückgabe von Sedimenten in das Gewässersystem wird als Stützung des Sediment- bzw. Schwebstoffhaushalts angesehen. Sie ist jedoch nur dann zulässig, wenn Grenzwerte von Kontaminationen, hier v. a. Tributylzinn[31] (als Zusatz in Antifouling-Anstrichen genutzt und seit 2008 verboten), unterschritten sind. Durch das von bremenports jährlich durchgeführte Monitoring der Hafensedimente hat sich gezeigt, dass die im Bereich Schleusenhafen/Fischereihafen Brhv. anfallenden Sedimente nicht mehr aufbereitet und/oder deponiert werden müssen, sondern direkt in die Weser zurückgeführt werden dürfen. Um generell die Menge an Baggergut, das kostenintensiv zu behandeln bzw. zu deponieren ist, zu verringern, werden soweit möglich Wasserinjektionsgeräte eingesetzt, die die erforderlichen Sedimententnahmen nachweislich signifikant reduzieren.

An gefährlichen Abfällen (hier: hauptsächlich belastete Böden bzw. Abbruch aus Baumaßnahmen) fielen im Berichtszeitraum 3.019 t an, davon konnten 1.745 t über Bodensanierungsanlagen der Verwertung zugeführt werden.

[31] TBT

Initiativen zur Reduzierung der Abfallmengen
Generell besteht bei bremenports und den Sondervermögen das Ziel, die Abfallmenge, insbesondere die der gefährlichen Abfälle, auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Folgende Maßnahmen sollen beispielhaft Erwähnung finden:

- Einkauf von Gebinde- und Verpackungseinheiten dem zu erwartenden Verbrauch entsprechend, sodass sowohl Verpackungsmaterial, als auch zu entsorgende Restmengen von vornherein minimiert werden
- Nutzung von freiwilligen Rücknahmesystemen, z.B. für Eisenbahnschwellen aus teerölgetränktem Holz, die ausgetauscht werden müssen
- Einsatz von Bahnschwellen aus Beton oder unbehandeltem Holz
- Nutzung von wiederverwendbaren Putztüchern im Werkstattbetrieb, die zur Reinigung abgeholt und gebracht werden
- Einsatz von wiederbefüllbaren Sprühdosen für Öle
- Biologischer Waschtisch (Mikroorganismen) zur Teilereinigung

GRI EN 26

Als Best-Practice-Beispiel soll abschließend die Wiederverwendung von Kleiboden, der während der Umbaumaßname der ABC-Halbinsel im Kaiserhafen abgetragen wurde, genannt werden. Für den Berichtszeitraum wurden ca. 50.000 m³ Kleiboden auf eigenen Lagerflächen im Bereich der Luneplate zwischengelagert, die im Weiteren für den Deichbau bzw. die -unterhaltung verwendet werden.

6.2 Wasser und Abwasser

Die Indikatoren **EN 8** Ⓟ und **EN 21** Ⓟ wurden für 2013 wie nachfolgend dargestellt quantifiziert.

GRI EN 8 EN 21

	2012	2013
bremenports		
Wasser, kommunal	771[32] m³	700 m³
Abwasser Bremerhaven	520 m³	419 m³
Abwasser Bremen	251 m³	281 m³
Sondervermögen Hafen		
Wasser, kommunal	7.881[33] m³	5.716 m³
Abwasser Bremerhaven	2.427 m³	2.349 m³
Abwassser Bremen	3.857 m³	1.657 m³
Sondervermögen Fischereihafen (WS)		
Wasser	noch nicht betrachtet	222 m³
Abwasser	noch nicht betrachtet	222 m³

[32] Vorjahreswert korrigiert, wegen veränderter Zuordnung bp/ SV Hafen
[33] Vorjahreswert nachfolgend korrigiert

Desweiteren wurden für das Sondervermögen Hafen ca. 130 m³ Regenwasser auf dem Werkstattgelände gesammelt, das für Reinigungsarbeiten mit dem Hochdruckreiniger im Bereich des zentralen Waschplatzes verwendet wurde und somit den Frischwasserbezug reduziert hat. Die Abwasser-Berechnung erfolgte jeweils nach Frischwasser-Verbrauch, für das Sondervermögen Hafen abzüglich der Standrohrkapazitäten und der Wasserschmierung eines Hafenpumpwerks.

Generell handelt es sich bei den Abwässern um solche, die mit Abwässern aus Büro- und Gewerbebetrieben vergleichbar sind und nicht um Prozessabwässer aus Produktionsprozessen.

Die Relevanz des Themas Wasser/Abwasser, wie auch die Einflussnahme durch das Unternehmen werden daher als eher gering eingeschätzt.

6.3 Energie

In diesem Abschnitt werden die Indikatoren **EN 3** Ⓟ, **EN 4** Ⓟ, **EN 6** Ⓟ und **EN 7** Ⓟ für 2013 im Zusammenhange betrachtet.

Für den Bereich Energie hat sich bremenports das Ziel gesetzt, neben einer Optimierung der Datenerfassungsprozesse verstärkt an der Analyse der Verbrauchsdaten zu arbeiten, Verbesserungspotenziale zu identifizieren und hieraus Initiativen zu entwickeln. Neben der Energieeffizienz steht hier besonders die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Vordergrund (siehe Kap. 6.4). Die Abgrenzung der Energieverbräuche zwischen bremenports und den beiden Sondervermögen wurde anhand der Aufteilung der internen Kostenabrechnung vorgenommen. Wegen der erstmaligen Erfassung des SV Fischereihafen (Wasserseite) werden diese Verbrauchsdaten im Bericht getrennt ausgewiesen, sollen aber zukünftig in Summe für die Sondervermögen Häfen berichtet werden. Alle Energiemengen werden in Megajoule (MJ) quantifiziert. Energie wird bei bremenports direkt verbraucht durch die Nutzung der Primärenergieträger Erdgas (Heizung Bürogebäude), Diesel und Benzin (Fuhrpark) sowie indirekt durch den Bezug von Strom und Fernwärme.

Hierbei konnte in 2013 die Erfassungstiefe verbessert werden und noch einzelne dezentral erfasste Verbrauchswerte erstmals mit aufgenommen werden. Um die bessere Vergleichbarkeit der Daten zu gewährleisten, wurden die entsprechenden Werte für 2012 nacherhoben.

GRI EN 3 EN 4

	2012	2013
bremenports		
Erdgas	409.864 MJ[34]	472.901 MJ
Benzin	63.885 MJ	50.439 MJ
Diesel	1.168.367 MJ	1.176.570 MJ
Summer direkter Energieverbrauch aus Primärenergieträger	**1.642.116 MJ**	**1.699.910 MJ**
Strom aus erneuerbaren Energieträgern	1.123.060 MJ	1.291.569 MJ
Strom, konventioneller Strommix	862.247 MJ	819.072 MJ
Fernwärme	2.115.172 MJ	2.053.067 MJ
Summer indirekter Energieverbrauch	**4.100.479 MJ**	**4.163.708 MJ**

[34] Wert korrigiert aufgrund verbesserter Datenqualität

Für die *Sondervermögen* werden an Primärenergieträgern Treibstoffe für den Fuhrpark und die Schiffsflotte sowie Heizöl, Erdgas und Propan für die Wärmeversorgung und den Maschinenbetrieb der zahlreichen Anlagen benötigt. Der indirekte Energieverbrauch beschränkt sich auf Strom.

	2012	2013
SV Hafen		
Erdgas	9.971.557 MJ	6.526.554 MJ
Heizöl	5.094.673 MJ	6.112.234 MJ
Benzin	464.991 MJ	220.711 MJ
Diesel	29.783.622 MJ	25.726.494 MJ
Propan	900.252 MJ	971.687 MJ
Summer direkter Energieverbrauch aus Primärenergieträger	**46.215.095 MJ**	**39.557.680 MJ**
Strom aus erneuerbaren Energieträgern	17.720.132 MJ	19.561.074 MJ
Strom, konventioneller Strommix	3.447.180 MJ	2.155.311 MJ
Summer indirekter Energieverbrauch	**21.167.312 MJ**	**21.716.385 MJ**

	2012	2013
SV Fischereihafen (WS)		
Erdgas	noch nicht betrachtet	691.535 MJ
Heizöl		95.138 MJ
Summer direkter Energieverbrauch aus Primärenergieträger		**786.673 MJ**
Strom aus erneuerbaren Energieträgern		2.104.956 MJ
Summer indirekter Energieverbrauch		**2.104.956 MJ**

Bezogen auf den gesamten Stromverbrauch der bremenports und der Sondervermögen in Höhe von 25.931.982 MJ stammten 89 % des bezogenen Stroms aus regenerativen Quellen (vornehmlich Wasserkraftwerken).

Die absoluten Energieverbräuche hängen von vielen Rahmenbedingungen ab und sind daher über die Jahre nur bedingt vergleichbar. So spielen bezüglich der Wärmeversorgung die Witterungsbedingungen eine große Rolle oder auch die Nutzungsintensität der Hafeninfrastruktur (z. B. Anzahl der Schleusungen, vermehrte Schleusungen bei Niedrigwasser). Zudem wurden beim Sondervermögen Hafen Immobilien verkauft, bzw. vormals verpachtete Immobilien wurden wieder in den Bestand zurückgeführt, wodurch sich z. T. gravierende Änderungen im Verbrauch von Erdgas oder Heizöl ergaben.

GRI EN 7

Die Ermittlung des indirekten Energieverbrauchs in vorgelagerten oder nachgeschalteten Stellen erwies sich als bis auf Weiteres noch nicht leistbar:

- Nutzung energieintensiver Materialien: Stahl und Aluminium wurden bereits in 2012 als betrachtenswerte Materialien identifiziert. Für eine vollständige Ermittlung der Verbräuche (siehe Materialien, Kap. 6.1.) bestehen derzeit noch keine handhabbaren Erfassungsmöglichkeiten.
- Die Ermittlung des Energieverbrauchs i. R. von Unteraufträgen spielt keine Rolle.
- Der Energieverbrauch der Mitarbeiter im Berufsverkehr (Weg von und zur Arbeit) konnte aufgrund fehlender Daten bisher nicht ermittelt werden. Für Geschäftsreisen der bremenports wurden folgende Zahlen ermittelt:

	2012	2013
bremenports		
Bahnreisen	34.356 km	44.670 km
Flugreisen	401.766 km	264.600 km

GRI EN 6

Initiativen zur Steigerung der Energieeffizienz:
Die im Nachhaltigkeitsbericht 2012 beschriebenen Aktivitäten des Fuhrparkmanagements haben sich etabliert:

- Die beiden E-Fahrzeuge werden insbesondere auf innerstädtischen Strecken gut genutzt, ebenso nach Möglichkeit die E-Bikes,
- Fahrgemeinschaften (bei Fahrten zwischen den einzelnen bremenports-Standorten, sowie wenn möglich bei externen Terminen),
- Die Aspekte Downgrading von Fahrzeugen und geringer Treibstoffverbrauch wurden bei der Auswahl neuer Fahrzeuge im Eigentumsbestand, wie auch in der Leasingflotte grundsätzlich einbezogen

Der Kraftstoffverbrauch ist beim Fuhrpark der bremenports im Vergleich zum Basisjahr 2011 um 3,2 %, beim Sondervermögen Hafen sogar um 25,8 % gesunken. Die Bemühungen um die Einführung einer modernen Fahrzeugflotte mit reduziertem Treibstoffverbrauch zeigen sich hier deutlich. Für das nächste Jahr ist zur besseren Vergleichbarkeit und weiteren Analyse eine zusätzliche Einbeziehung der Jahreskilometerleistung geplant.

Im Arbeitsbereich Elektrotechnik wird grundsätzlich bei Instandhaltungs- und Neubaumaßnahmen der Einsatz von möglichst energiesparenden Betriebsmitteln (z. B. Beleuchtung) geprüft.

Exemplarisch sei hier der Anleger „Am Deich“ in Bremen genannt: Im Zuge der Sanierung und Modernisierung des Anlegers wurde in 2013 sowohl die Leinenpfad-, wie auch die Dalben- und Schilderbeleuchtung in LED ausgeführt. Zusätzlich wurde hier ein Landstromanschluss für Binnenschiffe geschaffen (Inbetriebnahme 2014), durch dessen Nutzung die Schiffsemissionen während der Liegezeit deutlich vermindert werden können.

Der Einsatz erneuerbarer Energien wird von bremenports auch aktiv betrieben. Durch die Photovoltaikanlage auf dem Werkstattdach der bremenports wurden 116.060 MJ Solarstrom erzeugt und direkt ins öffentliche Netz eingespeist. Dies entspricht in etwa einem Fünftel der Strommenge, die in den Werkstätten in 2013 verbraucht wurden. Die ebenfalls bei den Werkstätten installierte Solarthermieanlage vermindert rein rechnerisch die für die Warmwasserversorgung benötigte Erdgasmenge um ca. 5.800 kW/h pro Jahr. Eine in die Fassade integrierte PV-Anlage am Steuerstand der Kaiserschleuse erzeugte weitere 2.676 kW/h Solarstrom in 2013, der ebenfalls eingespeist wurde.

6.4 Emissionen & Klimaschutz

Der Bericht zu Treibhausgas (THG)-Emissionen[35] **(EN 16–18 Ⓟ)** sowie weiteren relevanten Emissionen, wie NO_x, SO_x, **(EN 20 Ⓟ)** basiert im Wesentlichen auf den berichteten Energieverbrauchswerten. Daneben spielt für den Hafenbetrieb als solches das Thema Lärmimmissionen (EN 20) eine große Rolle und soll in diesem Zusammenhang mit betrachtet werden.

GRI EN 16 EN 17

Treibhausgas-Emissionen
bremenports setzt sich im Rahmen der greenports-Strategie bereits stark für eine Reduzierung der CO_2-Emissionen ein, insbesondere bei den Scope 1 und 2-Emissionen.

CO_2-Fußabdruck 2013 bremische Häfen	bremenports		SV-Häfen*		gesamt	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Scope 1: Direkte Emissionen						
a) aus Erzeugung von Wärme (aus Primärenenergieträgern)	23**	**27**	960**	**876***	983	**902**
b) aus Fahrzeug- & Gerätebetrieb	88**	**88**	2.171**	**1.876**	2.259	**1.963**
Scope 2: Indirekte Emissionen						
aus Verbrauch von Sekundärenergieträgern	76	**72**	422	**323**	496	**395**
Scope 3: Sonstige indirekte Emissionen						
aus Geschäftsreisen (Flugzeug, Bahn)	55**	**33**	0	**0**	55	**33**
Gesamt 2013 (in Tonnen CO_2-Äquivalent)	242	**220**	3.553	**3.073**	3.795	**3.293**

* Werte inkl. Sondervermögen Fischereihafen (WS)
** Werte korrigiert durch bessere Datenqualität

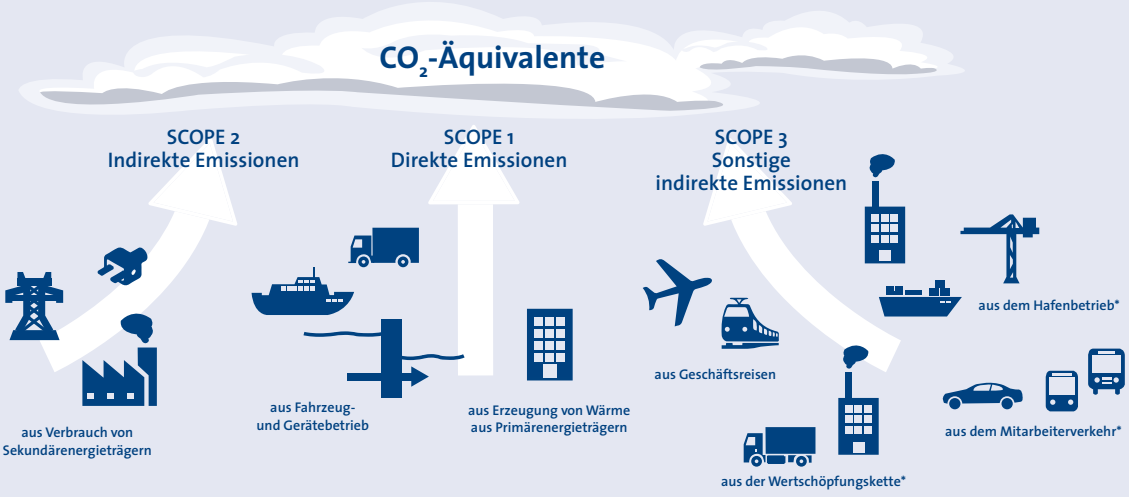


Abbildung 11: Hafenbezogene Treibhausgas-Emissionen[36] * noch nicht betrachtet

[35] CO_2-Faktoren wurden berechnet nach DEFRA, 2013
[36] Grafik in Anlehnung an die World Port Climate Initiative (WPCI)

GRI EN 18

Initiativen zur Verminderung der Treibhausgas-Emissionen:
Um die Treibhausgas-Emissionen zu senken, bezieht bremenports für die Bürogebäude, wie auch für die Sondervermögen hauptsächlich Strom aus erneuerbaren Energiequellen. Hierdurch konnten die Emissionen um

- 158 t CO_2 (entspricht 42 %) bei der bremenports
- 2.396 t CO_2 (entspricht 44 %) beim Sondervermögen Hafen
- 258 t (entspricht 85 %) beim Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite) reduziert werden.

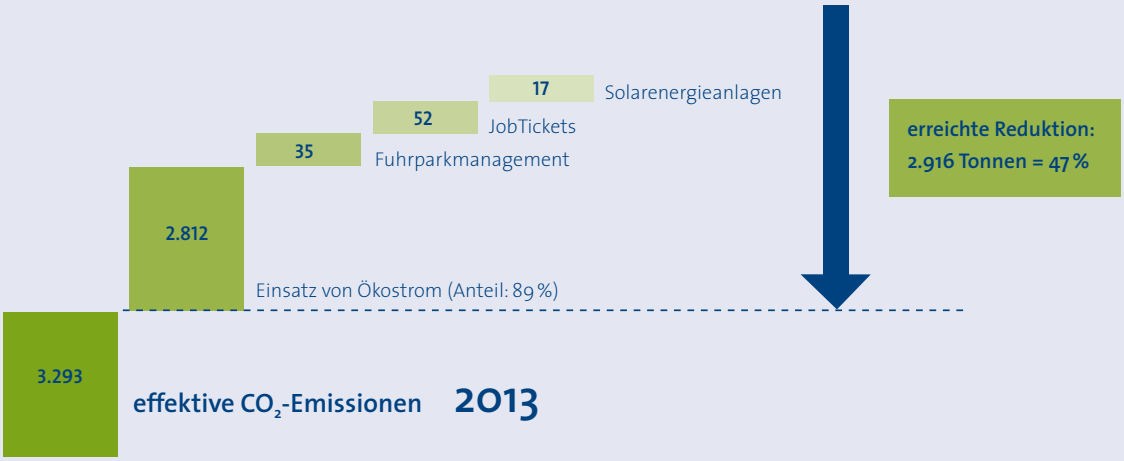
Der Bezug von Strom aus erneuerbaren Energiequellen soll in den Folgejahren sukzessive auf alle Abnahmestellen erweitert werden (mit Ausnahme derer, auf die keine Einflussnahme möglich ist).



Elektrofahrzeuge im Einsatz zur Reduzierung von CO_2-Emissionen

Durch die im Bereich Energie bereits berichteten Initiativen des Fuhrparkmanagements wurden beim Sondervermögen Hafen weitere 35 t CO_2 sowie durch die Solarstrom-Einspeisung der PV-Anlagen und die Solarthermieanlage zusätzliche 17 t CO_2 eingespart. Die hier beschriebenen Initiativen sind freiwilliger Art und gehen nicht auf rechtliche Forderungen zurück.

Als Anreiz zur Verminderung des CO_2-Footprints wird den Beschäftigten weiterhin das vergünstigte JobTicket für den ÖPNV angeboten. Dabei ist das JobTicket für die Beschäftigten um 28 % günstiger als ein normales Jahresabonnement. Die Inhaber können auf ihrem JobTicket in der Woche ab 19 Uhr, Wochenende und feiertags (ganztägig) zusätzlich einen Erwachsenen und bis zu vier Kinder kostenlos mitnehmen. Bei der bremenports nahmen in 2013 insgesamt 25 Beschäftigte (2012: 23) das JobTicket in Anspruch und tragen damit zur Reduzierung des Individualverkehrs bei. Obwohl derzeit noch keine Darstellung der durch den Pendelverkehr erzeugten Scope 3-Emissionen möglich ist, wurde beispielhaft für 2013 berechnet, um welchen Betrag die Nutzer des JobTickets den CO_2-Footprint durch den Pendelverkehr der Mitarbeiter vermindern: Hätten die Mitarbeiter an allen Arbeitstagen in 2013 die Strecke mit dem Pkw zurückgelegt, wären 72 t CO_2 angefallen, durch die Nutzung des ÖPNV waren es nur 20 t[37], was einer rechnerischen Einsparung von 52 t CO_2 entspricht.



[37] Berechnungsgrundlage: DEFRA 2013, Emissionswerte Bahn (ab 20 km einfache Entfernung) : 0,04904 kg CO_2e/km, Bus (bis 20 km einfache Entfernung): 0,112 kg CO_2e/km, KFZ: 0,19083 kg CO_2e/km

Stickoxide (NO_x) und Schwefeloxide (SO_x)
Eine genaue Quantifizierung von Stickoxiden in Schiffs- oder Kfz-Abgasen kann nur durch sensorische Messungen vorgenommen werden, die als solche bisher nicht erfolgt ist.

Eine Annäherung ist rechnerisch theoretisch möglich. Die Berechnung hängt insbesondere von der einzelnen motorischen Leistung und dem jeweiligen Lastabnahmeprofils (Voll- oder Teillast) ab. Da die motorische Ausstattung der Arbeitsschiff- und Baggereiflotte aufgrund des Schifftyps und damit zusammenhängender Einsatzart unterschiedlich ist und sich die individuelle Leistungsabnahme nicht repräsentativ wiedergeben lässt, wird eine rechnerische Annäherung von NO_x-Emissionen vorerst nicht weiter verfolgt .

GRI EN 20

Im Gegensatz zu den NOx-Emissionen lassen sich die SOx-Emissionen anhand der Art und Menge des verbrannten Kraftstoffes berechnen. Die Schiffsflotte des Sondervermögen Hafens fährt (entsprechend der gesetzlichen Vorgaben für Binnenschiffe) mit Diesel, der dem für Kraftfahrzeuge entspricht. Der gesetzlich festgelegte Grenzwert für diese als schwefelfrei bezeichnete Kraftstoffe beträgt 10 ppm (0,001 %). Als Jahreswerte für *SO_x-Emissionen* ergeben sich daraus für 2013:

- für die Schiffsflotte (SV Hafen): 0,0111 t,
- für die Dieselfahrzeuge der bremenports 0,0005 t und für die Dieselfahrzeuge des SV Hafen 0,0008 t.

Initiativen zur Emissionsreduktion am Beispiel der Klappschuten
Wie im Vorjahr angekündigt, wurde in 2013 die Machbarkeit des Einsatzes von Flüssigerdgas (LNG) als Kraftstoff in der eigenen Schiffsflotte untersucht. Im Vergleich zu den kleineren Schiffseinheiten, wie dem Arbeitsschiff „Butt“ (2013 außer Dienst gestellt) und dem Nachfolger „Möwe“ (die parallel auf einen LNG-Antrieb geprüft wurden), eignen sich die Klappschuten aufgrund ihrer Baugröße und des Einsatzprofiles für einen Gasantrieb. Ein LNG-Antriebssystem benötigt bei gleicher Leistung und ähnlicher Einsatzdauer vergleichsweise mehr Raum für die Kraftstofftanks sowie die sog. Gasregelstrecke. Zudem ist das Einsatzprofil der Klappschuten durch kontinuierliche Betriebsmodi gekennzeichnet – d. h. Fahrten zwischen Bagger- und Klappstelle oder Baggergutbehandlungsanlage. Gasmotoren sind besonders effizient bei nahezu gleichen Lastabnahmen und wenigen Lastwechseln.

Mit dem Einsatz von LNG werden die Anteile des Schwefeldioxid-Ausstoßes um 100 %, der Stickoxide um 80–90 %, der Kohlendioxide bis zu 25 % (bei optimaler Verbrennung) reduziert und nahezu kein Feinstaub emittiert im Vergleich zu konventionellen Schiffskraftstoffen wie Schweröl (HFO) oder Marine-Diesel-Öl/Marine-Gas-Öl. Da es bis heute noch keine schiffbaulichen Standards für LNG-betriebene Binnenschiffe gibt (diese befinden sich in der Entwicklung und sollen 2015 zur Verfügung stehen), wurde 2013 das Projekt LNG-Klappschute bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zur baulichen und betrieblichen Genehmigung eingereicht und im Februar 2014 angenommen. Eine Klappschute mit LNG-Antrieb ist ein innovatives Pilotprojekt (weltweit). Ein Fördermittelantrag bei der EU wurde im Sommer 2014 u. a. deshalb positiv beschieden. Die LNG-Klappschute soll Ende 2015 in Betrieb gestellt werden.

GRI EN 26

Grundsätzlich wird für alle Schiffsneubauten geprüft, welche alternativen Antriebs- und oder Abgasnachbehandlungssysteme verfügbar und in dem betreffenden Schiff mit seinem jeweiligen Anforderungsprofil einsetzbar wären: Abgasfilter/-wäscher, alternative Kraftstoffe (LNG), Hybrid-Antriebe etc.

Lärmimmissionen
Lärm und Lärmschutz wird, insbesondere in den an den Hafen angrenzenden städtischen Siedlungsbebieten, als für den Hafenbetrieb wichtige Kenngröße wahrgenommen. Hierbei spielt die Lärmentwicklung im Bereich des Containerterminals in Bremerhaven eine große Rolle. Zur internen Bewertung der Lärmentwicklung wird auf den eigenen PERS-Lärmindikator zurückgegriffen, der als Quotient aus dem Lärmkennwert Lr manuell (in dB(A) aus Quartalsberichten) und dem zugehörigen Containerumschlag (in Mio. TEU aus Umschlagstatistik) berechnet wird. Die nachstehende Abbildung zeigt im Zeitraum 2003 – 2009 einen zunehmenden und ab 2010 wieder abnehmenden Verlauf des Lärmindikators.



Abbildung 12: Entwicklung der Lärmimmissionen am Containerterminal 4 in Relation zum Umschlag

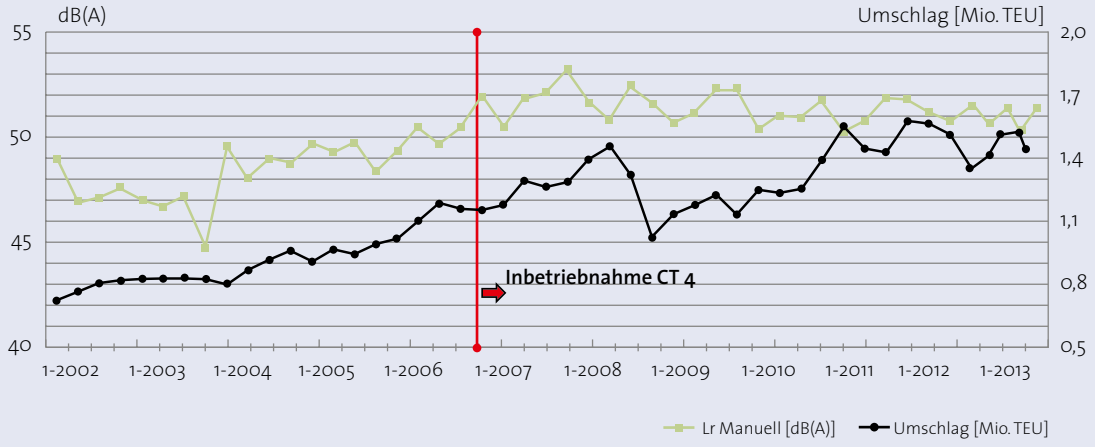


Abbildung 13: Entwicklung der Lärmimmissionswerte am Containerterminal 4 in Relation zu den Quartalswerten des Containerumschlags

Aus den Grafiken, die im Zuge des langjährigen Lärmmonitorings erstellt werden, kann auch der Erfolg der Lärmschutzanstrengungen der Terminalbetreiber belegt werden: Trotz zunehmenden Umschlagvolumens zeigt der Lärm seit 2008 eine abnehmende Tendenz.

Die Aufgabe von bremenports (in Vertretung der SV) liegt hier primär darin, im regelmäßigen Austausch zwischen Anwohnern und den Terminalbetreibern für gegenseitiges Verständnis und Möglichkeiten für weitere Lärmreduzierungen zu sorgen.

6.5 Chancen und Risiken des Klimawandels

GRI EC 2

Der Klimawandel und seine Folgen sind bereits seit einigen Jahren eine Thema für unsere Organisation. Die Chancen und Risiken **(EC 2 Ⓟ)** wurden durch folgende Initiativen angegangen:



Meeresspiegelanstieg und Sturmfluten erfordern Anpassungsmaßnahmen

- Mitwirkung in der World Port Climate Initiative (u.a. Arbeitsgruppen zu ESI[38] & LNG[39] as Fuel)
- integrierte Berücksichtigung im Nachhaltigkeitsmanagement/der „greenports-Strategie“
- Mitwirkung als Partner am F+E-Vorhaben[40] Nordwest 2050 („Resiliente Hafenstrukturen“)
- Initiierung und Bearbeitung des F+E-Vorhabens „Tidepolder Drepte“
- Berücksichtigung im Risikomanagement für die Sondervermögen

In der nachstehenden Übersicht sind die erwarteten Veränderungen und die damit verbundenen Risiken zusammengestellt:

	Risiken[41]	
Erwartete Veränderungen	**bremenports GmbH & Co. KG**	**SV Häfen**
Anstieg des mittl. Meeresspiegels 2050: +17,5 cm (+9 bis +70 cm) 2085: +34,5 cm (+18 bis +140 cm)		Mit den Veränderungen können außergewöhnliche Schäden an der Hafeninfrastruktur verbunden sein, die Hafenverfügbarkeit eingeschränkt werden und mit zurückgehenden Hafengebühreneinnahmen verbunden sein.
Erhöhung der Sturmflutwasserstände 2050: +43 cm (+19 bis +111 cm) 2085: +90 cm (+53 bis +216 cm)		
Zunahme der Starkregenereignisse (min 20 mm Niederschlag) 2050: +1 Tag 2085: +1,8 Tage		
Zunahme der Starkwindereignisse (Sturmtage mit min 17,2 m/s) 2050: +0,4 Tage (–1,3 bis +3 Tage) 2085: +0,7 Tage (+1,5 bis +3 Tage)	Die Veränderungen können die Arbeits- und Erholungsbedingungen der Mitarbeiter beeinträchtigen.	
Zunahme von Hitze (Jahresmitteltemperatur in 2 m Höhe) 2050: +1,5°C (+1 bis +1°C) 2085: +2,8°C (+1,9 bis +4,7°C)		
Zunahme tropischer Nächte (Tropische Nächte mit min. 20°C) 2050: +1,7 Nächte (+0,3 bis +1,7 Nächte) 2085: +4 Nächte (+1,3 bis +18,7 Nächte)		

[38] ESI = Environmental Ship Index
[39] LNG = Liquefied Natural Gas
[40] F+E-Vorhaben = Forschungs- und Entwicklungsvorhaben
[41] Vgl. 14. Werkstattbericht Nordwest 2050

Mit den erwarteten Änderungen können neue Vorschriften (oder Anpassungen) verbunden sein, die bei den Sondervermögen zur Erhöhung von Kapital- und Betriebskosten bei begrenzter Kapi-talverfügbarkeit führen können, wobei eine quantitative Abschätzung der finanziellen Folgen bislang nicht möglich ist. Als regulatorische Risiken wurden für die Sondervermögen identifiziert:

- **Änderung der Bemessung von Ingenieurbauwerken:** könnte zu Anpassungsbedarfen (baulich, organisatorisch, Unterhaltung) führen, die sich bisher nicht kalkulieren lassen
- **Anpassung der Anforderungen an Entwässerungsanlagen:** größere Dimensionierung, zusätzliche Rückhaltekapazitäten (noch keine Auswirkung in 2013; darüber hinaus noch nicht abschätzbar)
- **Anpassung der Bauvorschriften (Windklassen):** erhöhte Sicherheitsanforderungen (zusätzl. konstruktiver Aufwand; noch keine Auswirkung in 2013; darüber hinaus noch nicht abschätzbar)

Für den Zeitraum 2015–2019 sind weitergehende konzeptionelle Ausarbeitungen zur Klimaanpassung sowie zum CO_2-neutralen Hafen angedacht.

Um die Möglichkeiten neuer Technologien, Produkte und Dienstleistungen zu nutzen, wurden in 2013 für die Sondervermögen folgende Projekte auf den Weg gebracht:

1) erste Bausteine für ein Emissionsmodell für die bremischen Häfen:
   a) Pilotanwendung eines Modells zur Quantifizierung der Schiffsemissionen in Brhv.
   b) Entwicklung eines CO_2-Footprint-Tools für charakteristische Umschlagsgüter
2) Förderung der Einführung von LNG als Treibstoff:
   a) LNG-Arbeitskreis bremische Häfen
   b) Initiierung von LNG-Tankstellen für Schiffe in Bremen und Bremerhaven
   c) Entwicklung von LNG-getriebenen Arbeitsschiffen
3) Anregung eines F+E-Projektes beim Förderfond der Metropolregion Bremen-Oldenburg zur Nutzung von Wasserstoff als erneuerbarer Energiespeicher in der maritimen Wirtschaft
4) Unterstützung von „green-logistics"-Konzepten

Für die bremenports besteht die Möglichkeit aus der frühzeitigen Antizipierung der aus dem Klimawandel resultierenden Anforderungen Wettbewerbsvorteile zu generieren und klimaangepasste Hafenentwicklungs-, Hafenbau- und Kompensationsmaßnahmen als neue Dienstleistungen anzubieten. Für das Geschäftsfeld Küstenschutz sind zusätzliche Auftragsvolumen generierbar.

Die Sondervermögen könnten aus dem aus Klimaschutzgründen bestehenden Trend zur verstärkten Nutzung von Schiffen bzw. der Bahn als Verkehrsträger profitieren. Dieser Effekt wird sich aber nur nutzen lassen, wenn die erforderlichen Kapazitäten zur Verfügung stehen und nicht gleichzeitig die Störungsanfälligkeit zunimmt.

6.6 Biodiversität

Die Aspekte Lage in/an Schutzgebieten oder hochwertigen Gebieten **(EN 11 Ⓟ)**, Auswirkungen auf diese Gebiete durch die Geschäftstätigkeit **(EN 12 Ⓟ)** sowie durch eigene Maßnahme geschützte oder wiederhergestellte Lebensräume **(EN 13 Ⓟ)** werden an dieser Stelle gemeinsam betrachtet.

Bedeutsam sind für uns insbesondere folgende Aspekte:

- Wir kennen sensible Flächen mit hoher Bedeutung für die Biodiversität in unserer Umgebung und berücksichtigen diese bei unserer Geschäftstätigkeit.
- Wir nehmen übertragene Kompensationsverpflichtungen ernst (license to operate).
- Zielgerecht entwickelte Kompensationsflächen werden Bestandteil unserer „grünen Infrastruktur".

GRI EN 11

Als Managementgesellschaft versucht die *bremenports* bei ihren Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen für ihre Auftraggeber Maßnahmen zu entwickeln, die Beeinträchtigungen der Biodiversität soweit möglich zu vermeiden.

Auch im Rahmen der konkreten Betriebs-, Unterhaltungs- und Neubauarbeiten für das Sondervermögen Hafen werden Beeinträchtigungen der Biodiversität soweit möglich vermieden und wo unvermeidbar durch Minimierungsmaßnahmen reduziert und durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen. Die erforderlichen Maßnahmen werden durch die bremenports für das SV Hafen umgesetzt und sind soweit erforderlich zur Erfolgssicherung bzw. -kontrolle mit Begleituntersuchungen kombiniert.

In die Betrachtung einbezogen wurden alle Betriebsstätten der bremenports als Verwaltungsgesellschaft, Grundstücke in der Verwaltung des Sondervermögens Hafen als Betrieb gewerblicher Art (16,98 km²) und Grundstücke in der Verwaltung des Sondervermögens Fischereihafen-Wasserseite (1,46 km²). Die genannten Schutzgebiete sind als Europäische Schutzgebiete gelistet (ihre Kennnummer enthält das Kürzel für Deutschland). Das Naturschutzgebiet Weserportsee ist aufgrund der bundesdeutschen Naturschutzgesetzgebung geschützt.

Schutzgebiete	**Qualitätsmerkmale**	**bremenports** Verwaltungsgebäude Sail City (Bhv)	**SV Hafen**			**SV F.-hafen (WS)**
			Übersee-hafengebiet (Bhv)	**Hafen-gebiet HB-Nord**	**Baggergut-behandlungs-anlage**	
FFH-Gebiet Weser bei Bremerhaven **DE2417-370**	Lebensraumtyp Ästuarien 1130; schutzwürdige Arten (Finte, Fluss- und Meerneunauge)	benachbart	direkt östlich angrenzend	-	-	direkt östlich angrenzend
Nationalpark Nds. Wattenmeer als Vogelschutzgebiet **DE2210-401** FFH-Gebiet **DE2306-301** Weltnaturerbe	Lebensraumtyp Vegetationsfreies Schlick-, Sand- und Mischwatt sowie Atlantische Salzwiesen sowie schutzwürdige Arten (Meerneunauge, Schweinswal und Seehund)	benachbart	direkt süd-östlich angrenzend	-	-	-
Naturschutzgebiet Weserportsee	naturnaher Sekundärlebensraum unterschiedlicher Biotoptypen in enger Verzahnung (Lebensraumvielfalt aus dem eigentlichen Weserportsee, mehreren Kleingewässern, feuchten Senken sowie wertvollen Röhrichtbeständen, Gehölzen, offenen Sandflächen und Magerrasen) als Lebensraum vieler z.T. bestandsbedrohter Tier- und Pflanzenarten sowie deren Gemeinschaften	-	Teil des Hafengebietes	-	-	-
FFH-Gebiet Weser zwischen Ochtummündung und Rekum **DE2817-370**	schutzwürdige Arten (Finte, Fluß- und Meerneunauge)	-	-	direkt angrenzend	-	-
Vogelschutzgebiet Niedervieland **DE2918-401**	schutzwürdige Vogelbestände (v.a. Brutvögel: Blaukehlchen, Rohrweihe, Sumpfohreule, Tüpfelralle, Wachtelkönig, Weißstorch; Gastvögel: Bruchwasserläufer, Goldregenpfeifer, Kampfläufer, Kornweihe, Zwergsäger, Zwergschwan)	-	-	-	direkt angrenzend	-

GRI EN 12

Von unserer Geschäftstätigkeit können verschiedene direkte und indirekte Auswirkungen auf die Biodiversität ausgehen:

- Im Rahmen der *Herstellung von Hafenanlagen* durch die bremenports werden häufig Rammungen von Spundwänden oder auch Dalben nötig. Der dabei auftretende besonders hohe Schall wird im Wasser weit übertragen und kann besonders schützenswerte Organismen (z. B. Finten, Fluß- bzw. Meerneunaugen oder Schweinswale) empfindlich beeinträchtigen. Vermeidungsmaßnahmen, wie Rütteln mit Schlussrammen, zeitliche Beschränkungen und spezielle Vorkehrungen, wie Blasenvorhänge sowie langsames „Anrammen" werden hierbei üblicherweise praktiziert. Gegebenenfalls muss auf zeitlich begrenzte Vergrämungsmaßnahmen zurückgegriffen werden.

- Selbst wenn durch die *Schifffahrt im Hafen* durch Unfälle oder TBT-haltige Antifouling-Unterwasseranstriche[42] z. T. sehr langlebige Schadstoffe eingebracht werden können, beschränkt sich dieser (abnehmende) Einfluss auf die eigentlichen Hafengewässer, betrifft dort aber alle Gewässerorganismen. In die Hafengewässer eingetragene und an das Sediment gebundene Schadstoffe werden im Rahmen der Wassertiefenerhaltung entnommen und soweit erforderlich zur integrierten Baggergutbehandlungsanlage nach Bremen-Seehausen gebracht. Die damit verbundene „Gewässersanierung" tragen die beiden Hafensondervermögen, obwohl sie nicht selbst Verursacher dieser Belastungen ist. Darüber hinaus steht den Reedern die Abgabe fester und flüssiger Schiffsabfälle offen, wobei bestimmte Teile mit der Hafengebühr unabhängig davon kostenpflichtig werden, ob diese Dienstleistung in Anspruch genommen wurde. Damit ist der Anreiz verbunden, diese bezahlte Dienstleistung auch tatsächlich zu nutzen und möglichst geringe Mengen auf offener See zu entsorgen und damit die Meere zu verschmutzen.

- Mit dem Ballastwasser von Schiffen können *invasive Arten* in Häfen, schiffbare Gewässer und deren Umgebung eingetragen werden und neben direkten Schadwirkungen die gebietstypischen Arten dauerhaft verdrängen. Um diesen Eintrag zu begrenzen, unterstützen die Häfen das Ballastwasserübereinkommen, das von den Reedern als Verursachern entsprechende Aktivitäten verlangt.

- Häfen und Schifffahrt haben im Verbund mit Küstenschutz und Landwirtschaft den *Lebensraum Unter- und Außenweser* über die letzten 1.000 Jahre (aber beschleunigt in den letzten 100 Jahren) auch über die Veränderung der ökologischen Prozesse sehr stark bzw. deutlich verändert. Damit verbundene Beeinträchtigungen der Biodiversität im Weserästuar und benachbarten Wattenmeer sind anhaltend stark. Eine strukturelle Umkehrbarkeit ist grundsätzlich denkbar, aufgrund kultureller Gegebenheiten aber wenig wahrscheinlich und daher auf Sonderflächen wie Kompensationsflächen beschränkt. Insbesondere Vorhaben der Schifffahrtsverwaltung als auch der bremischen Häfen waren in den letzten 20 Jahren mit umfangreichen Begleitmaßnahmen verbunden, die weitere Verschlechterungen vermeiden sollten. In F+E-Vorhaben wie zum Tidepolder Drepte sowie im Integrierten Bewirtschaftungsplan Weser bringt sich die bremenports ein, um gemeinsam mit den anderen Interessengruppen Verbesserungsoptionen zu sondieren bzw. umzusetzen.

Aus Sicht der bremischen Häfen ist an der Rückkehr von Finten und Schweinswalen bereits eine gewisse Regeneration des Weserästuars erkennbar. Für die weitere Regeneration ist das Zurückdrängen noch bestehender Belastungen durch die Schifffahrt von ebenso großer Bedeutung, wie die Erschließung und Wiederherstellung von Flach- und Seitengewässern sowie tidebeeinflussten Außendeichsländereien. Für entsprechende Fortschritte ist eine breite Kooperation und Mitwirkungsbereitschaft verschiedener Interessensgruppen nötig.

[42] seit 1.1.2008 verboten

GRI EN 13

Geschützte und wiederhergestellte natürliche Lebensräume

Die Hafenentwicklung in Bremen und Bremerhaven ist durch den Ausbau vorhandener Häfen bei starker naturräumlicher Abhängigkeit von schiffbaren Gewässern und hohem Kooperationsbedarf mit Niedersachsen geprägt. Insbesondere die Lage Bremerhavens an der Wesermündung in direkter Nachbarschaft zum Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer, hatte z. B. bei der Entwicklung des Containerterminals vergleichsweise hohe Kompensationsauflagen zur Voraussetzung.



Seit 2012 mit der Weser verbunden – Tidepolder auf der Luneplate

Dieser Aufgabe haben sich die bremischen Häfen mit der bremenports offensiv gestellt. Bis heute wurden für das *Sondervermögen Hafen*

a) erfolgreich saniert[43]:
- in Bremerhaven (hafennah und hafenextern an der Luneplate): 400,1 ha (–0,6 ha),
- in Bremen (hafennah): 141,5 ha;

b) gesichert/geschützt[43]:
- in Bremerhaven (hafennah und hafenextern an der Luneplate, der Wurster Küste und Dreptenniederung): 1031,5 ha (+3,8 ha),
- in Bremen (hafennah und hafenextern): 141,6 ha (–1,9 ha)

Die angegebenen Flächenänderungen gegenüber 2012 ergaben sich aus korrigierten Flächengrößen, einer zusätzlichen Kompensationsfläche in Bremerhaven bzw. durch Zuordnung von Flächen in Bremen an andere Vorhabenträger. Die nachfolgende Übersicht stellt die Funktionsfähigkeit der von bzw. für die bremischen Häfen betreuten Lebensräume dar (in die Bewertung waren die Nationalparkverwaltung und die haneg mbH beteiligt, an die die Pflege bzw. Entwicklung bestimmter Teilflächen übertragen wurde).

Statusbewertung der Funktionsfähigkeit der betreuten Lebensräume

Kategorien	Bremerhaven		Bremen		
	bremenports	Nationalpark-verwaltung	bremenports	haneg	Summe
voll funktionsfähig	**6** (3)	**2** (2)	**1**	**1**	**10** (5)
gut funktionsfähig	**14** (15)	-	**1**	**1**	**16** (15)
funktionsfähig	**12** (12)	-	**1**	**2**	**15** (12)
eingeschränkt funktionsfähig	- (1)	-	-	**1**	**1** (1)
sehr eingeschränkt funktionsfähig	- (-)	-	-	-	-
keine Angabe			- (6)	**2** (7)	**2** (13)
Summe	**32 (31)**	**2** (2)	**3** (6)	**7** (7)	**44** (43)

(Vorjahreswerte)

[43] Saniert sind die Kompensationsflächen, die nach Bau und zielgerechter Entwicklung in die Unterhaltung übergegangen sind. Flächen die noch in der zielgerechten Entwicklung sind, können als gesichert eingestuft werden. Die Angabe der gesicherten Flächen schließt die sanierten Flächen mit ein.

Zur *Erfolgssicherung* tragen eine Reihe von Maßnahmen und externen Mitwirkenden bei. Neben der Abstimmung der Ausführungs- und Entwicklungsplanungen mit den zuständigen Naturschutzbehörden erfolgen Schlussabnahmen zu den Baumaßnahmen, Zwischenberichte zum Monitoring (soweit vorgesehen) und eine Schlussabnahme nach abgeschlossener Entwicklung jeweils unter Beteiligung der zuständigen Naturschutzbehörde. Im Rahmen der Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen zum Großbauvorhaben CT III wurde zusätzlich ein weiterer unabhängiger Sachverständiger (WBNL) um abschließende Beurteilung gebeten.

Neben der Tätigkeit für das Sondervermögen Hafen ist die bremenports noch für weitere Kunden tätig geworden. So hat sie im Auftrag Dritter bisher in Bremerhaven weitere 4,7 ha (in der Rohrniederung und an der Lune) saniert und in Bremerhaven 300,3 ha (an der Luneplate, in der Drepteniederung und an der Geeste) aktiv geschützt[44]. Gegenüber 2012 sind keine weiteren Flächen dazu gekommen.

Die im Auftrag Dritter in Bremen hergerichteten Flächen sind heute nicht mehr in der Betreuung der bremenports. Die im Auftrag Dritter von der bremenports betreuten Gebiete in Bremerhaven wurden bei selbstkritischer interner Betrachtung (Ende 2013) als funktionsfähig (2) bzw. gut funktionsfähig (7) bewertet. Lediglich eine Fläche hat gegenüber 2012 ihren Status von funktionsfähig in eingeschränkt funktionsfähig verschlechtert.

Neben der Abstimmung der Ausführungs- und Entwicklungsplanungen mit den zuständigen Naturschutzbehörden erfolgen auch hier Schlussabnahmen zu den Baumaßnahmen, Zwischenberichte zum Monitoring (soweit vorgesehen) und eine Schlussabnahme nach abgeschlossener Entwicklung jeweils unter Beteiligung der zuständigen Naturschutzbehörde. „Partnerschaften" mit Dritten zum Schutz oder zur Wiederherstellung von Lebensräumen bestehen im Rahmen der gewerblichen Dienstleistungstätigkeit nicht.

6.7 Ausgaben für den Umweltschutz

GRI EN 30

Die für bremenports und die beiden Sondervermögen relevanten Kostengruppen für den Umweltschutz **(EN 30 Ⓟ)** sind in der nachfolgenden Übersicht dargestellt. Die Kosten für die beiden Sondervermögen wurden an dieser Stelle zusammengefasst.

in EUR	bremenports 2012	bremenports 2013	SV Häfen 2012	SV Häfen 2013
Ausgaben zur Bewältigung von Umweltproblemen	0	0	8.765.000	9.031.000
Ausgaben für den präventiven Umweltschutz	25.000	43.000	203.000	272.000
Gesamtausgaben	**25.000**	**43.000**	**8.968.000**	**9.303.000**

Unter den Ausgaben zur Bewältigung von Umweltproblemen entfielen die wesentlichen Kosten des Sondervermögens Hafen – wie in 2012 – auf das vor allem mit Tributylzinn belastete Baggergut, welches im Rahmen der Wassertiefenerhaltung anfällt und zur Entsorgung aufbereitet werden muss.

[44] Der Wert für die geschützte Fläche umfasst zahlenmäßig auch die sanierten Flächen.

7 GESELLSCHAFTLICHE NACHHALTIGKEIT

7.1 Führungsstruktur und Nachhaltigkeitsverantwortung

Managementansatz
Als privatwirtschaftliches, öffentliches Unternehmen ist bremenports bemüht sich auch weiterhin als verantwortungsvoller Arbeitgeber am Markt zu positionieren. Sichere Arbeitsplätze, umfangreiche Arbeitnehmerrechte, die aktive Förderung von Vielfalt und Chancengleichheit, umfassende Aus- und Weiterbildungsprogramme, ein effektives Gesundheitsmanagement und zahlreiche Möglichkeiten zur Vereinbarung von Familie und Beruf rüsten das Unternehmen für die Zukunft und machen es zu einem attraktiven Arbeitgeber.

Die folgenden Leitlinien zur Führung und Zusammenarbeit spiegeln die Glaubwürdigkeit, die faire Zusammenarbeit und den respektvollen Umgang im Unternehmen wider:

- WIR übernehmen Verantwortung für unser Handeln und die getroffenen Entscheidungen.
- WIR führen fair und vertrauensvoll.
- WIR handeln zielorientiert und kommunizieren zeitnah, transparent, offen und respektvoll.
- WIR sind verlässlich, glaubwürdig und loyal.
- WIR fördern teamorientierte, kooperative Zusammenarbeit sowie anforderungsbezogene Qualifikation.
- WIR motivieren durch Übertragung von Verantwortung und vermitteln AnerkennunG.

Um die Konzepte effektiv zu managen, wurden die folgenden, organisatorischen Maßnahmen etabliert:

- Die Auditierung „Beruf und Familie“ stellt die betrieblichen Maßnahmen zur Work-Life-Balance sicher.
- Das Personalentwicklungskonzept mit seinem Potenzialförderprogramm schafft die organisatorische Grundlage für eine effektive Personalentwicklung.
- Der Frauenförderplan und die Integrationsvereinbarung Schwerbehinderter schaffen die Grundlage für eine ausgewogene Mitarbeiterstruktur.
- Die Handlungshilfe „Partnerschaftliches Verhalten“ dient als Präventions- und Interventionsleitfaden bei Diskriminierungsvorfällen.
- Der paritätische Arbeitssicherheitsausschuss (ASA) dient der organisatorischen Unfallvermeidung und -verhütung.



Bis 2020 soll der Anteil an Frauen auf 30 % erhöht werden

7.1.1 Beschäftigung

Beschäftigungsverhältnisse (LA 1 Ⓟ)
Die nachstehende Übersicht gibt umfassend die Beschäftigungsverhältnisse zum 31.12.2013 bei der bremenports GmbH & Co. KG wieder. In der Gesellschaft waren zum Stichtag noch 15 (2012 : 20) zugewiesene Beamte beschäftigt. Die Anzahl der Beamten ist rückläufig, da seit der Gründung der bremenports kein weiterer Zugang von Beamten in den Mitarbeiterbestand mehr erfolgt.

GRI LA 1

Befristete Arbeitsverhältnisse stellen mit einem Anteil von 2,9 % die Ausnahme dar und werden wenn möglich vermieden. 10,4 % der Beschäftigten sind in Teilzeit beschäftigt – davon überwiegend weibliche Mitarbeiter.

Insgesamt ist die Belegschaft im Vergleich zum Vorjahr leicht gewachsen, wobei es bezüglich der Geschlechteraufteilung keine signifikante Veränderung gab.

		gesamt	davon Männer	davon Frauen
Größe der Gesamtbelegschaft (ohne Auszubildende, Praktikanten & Diplomanden)		**375**	**286**	**89**
Arbeitsverhältnis	unbefristet	364	281	83
	befristet	11	5	6
	Zeitarbeit	2	1	1
Tätigkeitsbereich	technisch	140	108	32
	kaufmännisch verwaltend	93	39	54
	gewerblich	142	139	3
Beschäftigungsart	Vollzeit	336	279	57
	Teilzeit	39	7	32
Region	Bremen	64	51	13
	Bremerhaven	311	235	76

GRI LA 2

Mitarbeiterfluktuation (LA 2 Ⓟ)

Die Fluktuationsquote ist eine wichtige Kennzahl, da sie ein Indiz für Mitarbeiterzufriedenheit sein kann. Im Berichtszeitraum wurden 29 Mitarbeiter neu eingestellt, das entspricht einem Prozentsatz von 7,7 % im Verhältnis zu allen Mitarbeitern. Aus freiwilligen Gründen verließen uns im gleichen Zeitraum lediglich 1,3 % der Mitarbeiter. Die aus Altersgründen ausgetretenen Mitarbeiter konnten durch qualifizierte Mitarbeiter ersetzt werden. Bei den Neueinstellungen zeigt sich, dass der Anteil an neu eingestellten Frauen im Verhältnis zu allen weiblichen Mitarbeiterinnen (89) im Berichtsjahr zugenommen hat.

		gesamt	davon Männer	davon Frauen
Eintritte	18–35	16	10	6
	36–55	11	5	6
	über 55	2	2	0
	gesamt	**29**	**17**	**12**
	Eintrittsquote	+ 7,7 %	+ 5,9 %	+ 13,5 %
freiwillig Austritte	18–35	2	1	1
	36–55	3	2	1
	über 55	0	0	0
	gesamt	**5**	**3**	**2**
	Austrittsquote	– 1,3 %	– 1,1 %	– 2,3 %
Aus anderen Gründen ausgetretene Mitarbeiter		22	18	4
	Quote	– 5,9 %	– 6,3 %	– 4,5 %

7.1.2 Betriebliche Leistungen

Angebote und Umfang von Tarifverträgen (LA 3 Ⓟ, LA 4 Ⓟ)
Die Arbeitsbedingungen richten sich in Ergänzung zu den landesspezifischen gesetzlichen Regelungen überwiegend nach den geltenden Tarifverträgen des öffentlichen Dienstes (TVöD), die mit dem Kommunalen Arbeitgeberverband Bremen e.V. und der zuständigen Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft e.V. (ver.di) vereinbart sind. Bei bremenports fielen im Berichtsjahr 93,9 % (2012: 92,5 %) der Mitarbeiter unter den Geltungsbereich dieses Tarifvertrags. Der Anstieg ist mit der sinkenden Anzahl an im Unternehmen beschäftigten Beamten zu begründen.

Zusätzlich zur tariflichen Entgeltzahlung erhalten die Beschäftigten ein Leistungsentgelt, das dazu beitragen soll Motivation und Eigenverantwortung zu fördern. Im Jahr 2013 betrug dieses nach tariflichen Vorgaben 2,00 % (2012 = 1,75 %) auf Basis der Vorjahreslohnsumme. Für außergewöhnlich schwere Arbeiten wird ein Erschwernisszuschlag gezahlt.

GRI LA 3 LA 4

Nach dem TVöD besteht zudem Anspruch auf eine zusätzliche betriebliche Altersversorgung, auf eine Jahressonderzahlung, auf Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall, auf vermögenswirksame Lei-stungen sowie auf Jubiläums- und Sterbegeld. Das Bremische Bildungsurlaubsgesetz gewährt jedem Arbeitnehmer außerdem Anspruch auf anerkannten Bildungsurlaub. Zusätzlich zu den geltenden Vorschriften hat bremenports für alle Beschäftigten eine Gruppenunfallversicherung abgeschlossen. Im Ausland tätige Beschäftigte erhalten für den Zeitraum einen zusätzlichen Unfallversicherungsschutz sowie eine Reisegepäckversicherung. Die betrieblichen Leistungen werden grundsätzlich allen Mitarbeitern angeboten – unabhängig ob diese befristet oder unbefristet in Voll- oder Teilzeit beschäftigt sind.

7.1.3 Betriebliche Leistungen

Arbeitssicherheit (LA 6 Ⓟ, LA 7 Ⓟ, LA 9 Ⓟ)
Arbeitsschutz und Sicherheit ist für bremenports selbstverständlich und kennzeichnet sich vor allem durch umfangreiche Präventionsarbeit. Das nachfolgende Organigramm zeigt wie bremenports die gesetzlichen Arbeitsschutzgesetze und -verordnungen innerbetrieblich umgesetzt hat:

GRI LA 6 LA 9

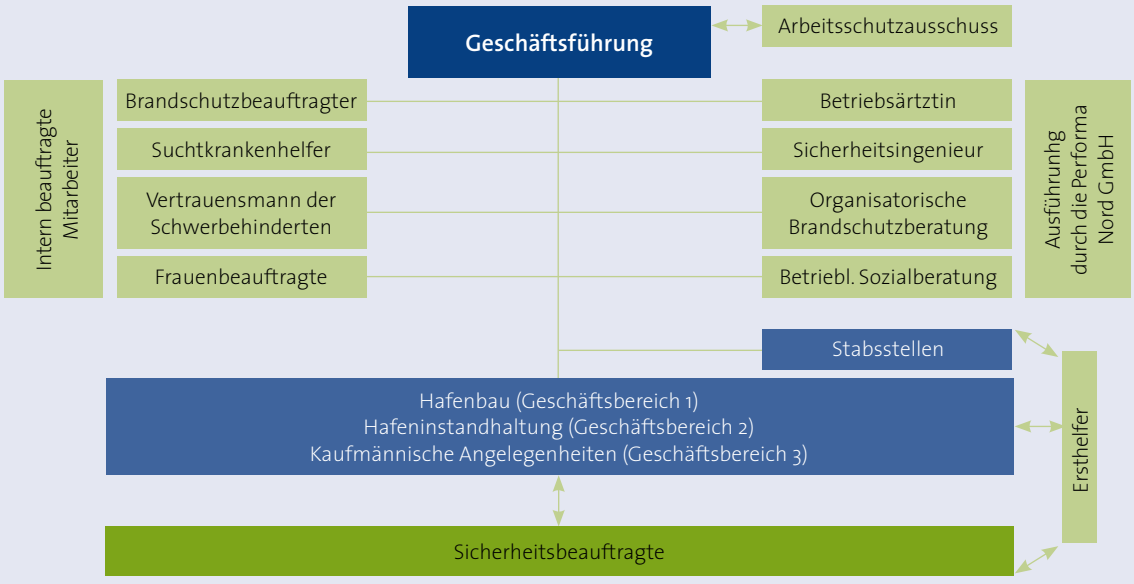


Abbildung 14: Organigramm Arbeitsschutz

Folgende Aufgabensegmente werden durch das Arbeitssicherheitsmanagement abgedeckt:

- Veranlassen von verbindlichen Gefährdungsbeurteilungen durch die Fachkraft für Arbeitssicherheit/den Sicherheitsingenieur für jeden Arbeitsplatz,
- Veranlassen von Folgegefährdungsbeurteilungen durch die Stabs- und Abteilungsleitungen,
- Verhinderung der Auswirkungen unvermeidbarer Gefahren durch technische, organisatorische und persönliche Schutzmaßnahmen,
- Durchführung und Veranlassung von regelmäßigen Arbeitsschutzunterweisungen,
- Beanstanden von Fehlverhalten durch die Sicherheitsbeauftragten in den einzelnen Abteilungen,
- Wirksamkeitskontrolle im Rahmen von Betriebsbegehungen der Geschäftsbereichsleitungen,
- Recht und Verpflichtung aller Mitarbeiter gefahrdrohende Arbeiten sofort einzustellen.

Mitbestimmungs- und Gestaltungsmöglichkeiten auf betrieblicher Ebene bietet der Arbeits- und Sicherheitsausschuss (ASA). Hier wird auf vierteljährlicher Basis über Anliegen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung beraten. Alle Mitarbeiter werden über die entsprechenden Vertreter im ASA-Ausschuss vertreten und haben zudem die Möglichkeit, über die Mitwirkung des Betriebsrates, des Schwerbehindertenvertreters, der Frauenbeauftragten sowie des Sprechers der Sicherheitsbeauftragten ihre Anliegen und Beschwerden einzubringen. Die bremenports hat darüber hinaus keine Arbeitssicherheitsvereinbarungen mit Gewerkschaften geschlossen. Im Berichtszeitraum waren in der bremenports keine arbeitsbedingten Todesfälle zu verzeichnen. Zudem wurden bisher keine Berufskrankheiten bekannt. Neun Arbeitsunfälle wurden gemeldet, sieben davon im gewerblichen Bereich und zwei beim technischen Personal. Dabei wurden auch kleinere Unfälle auf dem Niveau von Erste-Hilfe-Maßnahmen erfasst. Im Bereich des kaufmännisch-verwaltendem Personals sind keine Unfälle aufgetreten. Die neun Unfälle verursachten insgesamt 98 Ausfalltage, dies entspricht 0,11 % der geplanten Arbeitsstunden. Hochgerechnet auf eine Million geleisteter Arbeitsstunden sind damit bei bremenports im Berichtsjahr 17,59 Verletzungen aufgetreten. Anzumerken bleibt, dass im Berichtszeitraum, wie auch im Vorjahr, keine einzige weibliche Beschäftigte von einem Unfall betroffen war.

GRI LA 7

	2013	2012
Anzahl der meldepflichtigen Unfälle (mit mindestens einem Ausfalltag)	9	12
Verletzungsrate (LTIR) (Meldepflichtige Arbeitsunfälle je 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden)	17,59*[45]	19,75
Unfallbedingte Abwesenheiten (in Tagen)	98	301
Ausfalltagequote (LDR) (Unfallbedingte Fehlzeiten/Sollzeiten=Zeitverlust durch Arbeitsunfälle)	0,11 %	0,34 %

Gesundheitsschutz (LA 7 Ⓟ)

Wer körperlich und psychisch fit ist, kann seinen Berufsalltag engagierter und erfolgreicher gestalten. Vor diesem Hintergrund hat bremenports im Jahr 2010 gemeinsam mit der Gesundheitskasse AOK Bremen/Bremerhaven das betriebliche Gesundheitsmanagement initiiert. Es verfolgt nicht nur das Ziel die krankheitsbedingten Ausfallzeiten zu reduzieren, sondern soll ganzheitliche Rahmenbedingungen

[45] Die Berechnung erfolgte 2013 erstmalig anhand der im Controlling erfassten, tatsächlich geleisteten Iststunden. Unter Anwendung der Berechnungsmethodik aus 2012 (Überleitung der Sollstunden in Iststunden) ergibt sich für das Berichtsjahr ein LTIR von 14,81.

schaffen, die die Mitarbeiter dabei unterstützen, ihre Gesundheit zu erhalten und zu verbessern.

Das körperliche Wohlbefinden der Beschäftigten wird dabei mit Angeboten wie dem Firmenfitnessprogramm „Hansefit“, der Initiative „mit dem Rad zur Arbeit“ sowie regelmäßigen Gesundheitstagen unterstützt. Die externe betriebliche Sozialberatungsstelle bei der Performa Nord GmbH steht bei vertraulichen Problemen mit Rat und Tat zur Seite. In Zusammenarbeit mit dem Kooperationspartner AOK Bremen/Bremerhaven unterliegt das Gesundheitsmanagement einer regelmäßigen Wirtschaftlichkeits- und Wirksamkeitskontrolle.

	2013	2012
krankheitsbedingte Abwesenheiten (in Tagen)	7.609	6.910
Abwesenheitsquote (AR) (Fehlzeiten/Sollzeiten=Zeitverlust durch Krankheiten insgesamt)	8,55 %	7,85 %

Im Berichtszeitraum sind rd. 7.600 Arbeitstage unfall- und krankheitsbedingt ausgefallen. Das sind 8,55 % aller geplanten Arbeitsstunden. Anzumerken bleibt, dass Langzeitkranke bei der Berechnung der Ausfalltage mit berücksichtigt werden. Während im Vorjahr nur ein Beschäftigter aus krankheitsbedingten Gründen zu 100 % abwesend war, waren im Jahr 2013 insgesamt 5 Beschäftigte zu 100 % abwesend. Der Anstieg der Abwesenheitsquote ist daher mit der Zunahme an krankheitsbedingten Totalausfällen zu begründen. Diese Ausfalltage lassen sich durch ein effektives Gesundheitsmanagement nicht bzw. nur unter bestimmten Voraussetzungen beeinflussen.

7.1.4 Aus- und Weiterbildung

GRI LA 10

bremenports sieht in der qualifizierten **Ausbildung (LA 10 Ⓟ)** junger Menschen eine wichtige gesellschaftliche Aufgabe und rüstet sich mit seinem Ausbildungsangebot gleichzeitig für den mit dem demographischen Wandel verbundenen Wettbewerb um die Mitarbeiter der Zukunft. In Kooperation mit dem Aus- und Fortbildungszentrum Bremen übernahm die Hafengesellschaft im Berichtsjahr die Ausbildung von 32 jungen Menschen in acht Ausbildungsberufen. Das entspricht einer Ausbildungsquote von 9,3 % gemessen an der Gesamtzahl der Beschäftigten. Drei der Auszubildenden waren direkt bei bremenports angestellt, davon einer im dualen Studium. Für die 29 (2012: 25) weiteren jungen Menschen übernahm bremenports die Ausbildung für das Land Bremen. Mittelfristig soll die Zahl der Ausbildungsplätze weiter erhöht werden.

Darüber hinaus gaben wir im Berichtszeitraum zehn studentischen Praktikanten und zwei Diplomanden die Möglichkeit im Rahmen des Studiums oder von Abschlussarbeiten praktische Erfahrungen zu sammeln. Mit dem „Potenzialförderungsprogramm“ möchte bremenports speziell das Potenzial von Nachwuchskräften fördern. Durch Schulungen in Sozial-, Führungs- und Methodenkompetenzen werden diese auf ihre zukünftigen Aufgaben vorbereitet.

Die Erhaltung und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit hängt in wesentlichem Maß von der Entwicklung unserer Mitarbeiter ab. Ziel unserer Personalentwicklung ist es daher, berufliches Wissen durch **Weiterbildung (LA 10 Ⓟ)** zu erhalten und auszubauen, um den Know-how-Transfer auf die nächste Generation zu sichern und zudem die Leistungsbereitschaft der Mitarbeiter zu erhalten. In strukturierten Jahresmitarbeitergesprächen (JMG) auf allen Ebenen werden persönliche Entwicklungsmöglichkeiten und Weiterbildungsbedarfe besprochen und abgestimmt. Um den sich verändernden Anforderungen gerecht zu werden und das lebenslange Lernen zu fördern, nehmen alle Mitarbeiter entsprechend ihrer individuellen Bedarfe an Weiterbildungsmaßnahmen teil. Im Jahr 2013 wurde so jeder einzelne bremenports Mitarbeiter im Durchschnitt 14 Stunden weitergebildet. Anzumerken ist,

dass Weiterbildungsmaßnahmen im gewerblichen Bereich im Wesentlichen durch praxisorientierte Einweisungen in die entsprechenden Tätigkeiten bzw. technischen Anlagen gekennzeichnet sind. Diese sog. „Training-on-the-Job"-Maßnahmen werden zeitlich nicht erfasst, sodass der vergleichsweise niedrige Weiterbildungswert von 5,5 Stunden je gewerblicher Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung an dieser Stelle nicht repräsentativ ist.

kaufmännisch verwaltend	mit Führungsverantwortung	**18,2 Stunden**
	ohne Führungsverantwortung	**9,5 Stunden**
technisch	mit Führungsverantwortung	**34 Stunden**
	ohne Führungsverantwortung	**20,7 Stunden**
gewerblich	mit Führungsverantwortung	**19,8 Stunden**
	ohne Führungsverantwortung	**5,5 Stunden**

7.1.5 Vielfalt und Chancengleichheit

GRI LA 15

Vereinbarkeit von Familie und Beruf (LA 15 Ⓟ)
Am Arbeitsplatz wünschen sich viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter größtmögliche Flexibilität, um berufliche und familiäre Interessen miteinander in Einklang bringen zu können. Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie nimmt daher auch bei bremenports einen hohen Stellenwert ein. Seit dem Jahr 2005 ist bremenports durch das „audit beruf und familie" als familienfreundliches Unternehmen zertifiziert. Grundlage für diese Auszeichnung bilden flexible Arbeitszeiten und unterschiedliche Arbeitszeitmodelle.

Müttern und auch Vätern wird für eine bessere Flexibilität bei der Kinderbetreuung auf Wunsch zudem ein Heimarbeitsplatz eingerichtet, um einen Teil der Arbeitszeit von zu Hause aus absolvieren zu können. Durch Kooperationen mit ausgewählten Krippen, Kinderferienprogrammen und einem Eltern-Kind-Büro vor Ort werden berufstätige Eltern zusätzlich entlastet.

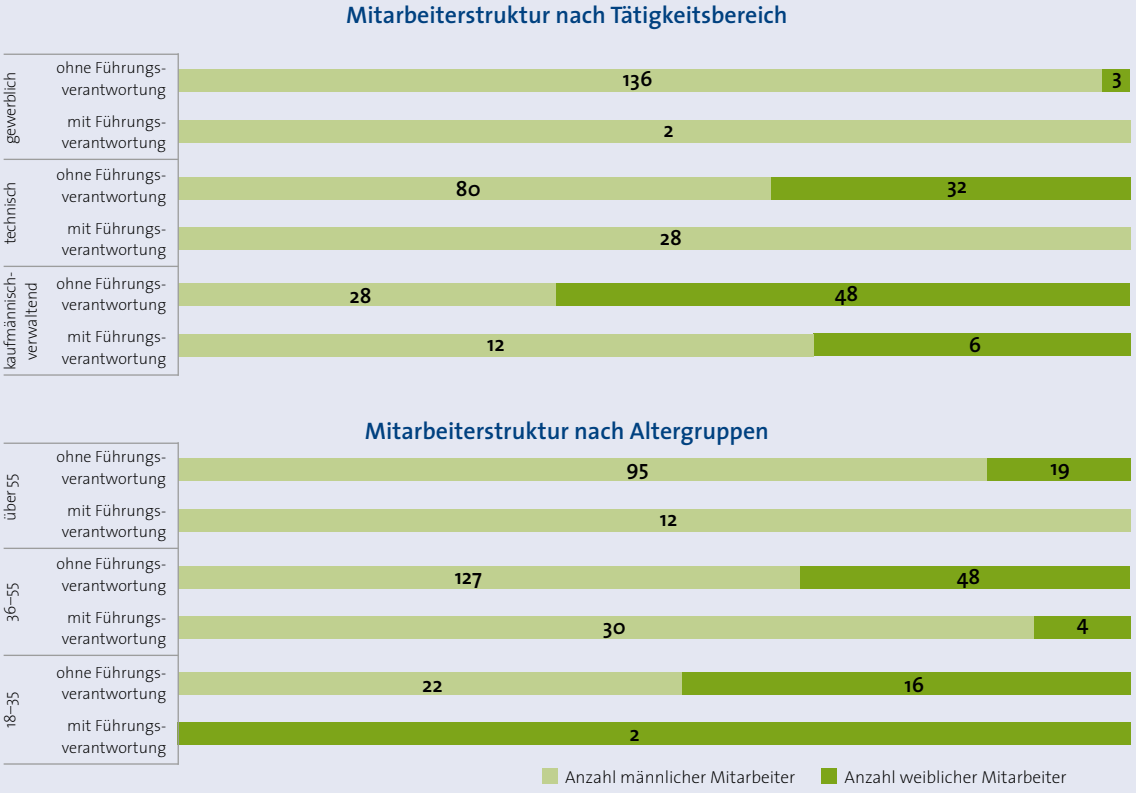
Grundsätzlich haben alle Mitarbeiter Anspruch auf Elternzeit. Inzwischen ist es Normalität geworden, dass auch die männlichen Kollegen bei Geburt eines Kindes Elternzeit nehmen. Insgesamt nahmen im Berichtszeitraum neun Mitarbeiter, davon fünf weibliche und vier männliche, die Elternzeit in Anspruch. Fünf Mitarbeiter kehrten in 2013 an ihren Arbeitsplatz zurück. Bisher haben bremenports während oder unmittelbar nach der Elternzeit keine Mitarbeiter verlassen.

		davon Männer
Mitarbeiter, die 2013 Elternzeit in Anspruch nahmen	**9**	**4**
Mitarbeiter, die sich zum 31.12. noch in Elternzeit befanden	**4**	**1**
Mitarbeiter, die im Jahr 2013 aus der Elternzeit zurückkehrten	**5**	**3**
Mitarbeiter, die das Unternehmen nach der Elternzeit verlassen haben	**0**	**0**

GRI LA 13

Chancengleichheit (LA 13 Ⓟ)
Nach wie vor ist das Arbeitsumfeld Hafenbau und -instandhaltung männlich geprägt. Insbesondere in den gewerblichen und technischen Bereichen sowie bei den Führungspositionen sind Frauen stark unterrepräsentiert.

Um eine ausgewogenere Mitarbeiterstruktur zu schaffen hat bremenports einen „Frauenförderplan“ entwickelt. Dieser wurde im Berichtsjahr konsequent umgesetzt. Im Jahr 2013 konnte die Frauenquote so von 22,7 % auf 23,7 % gesteigert werden. Dem Ziel, den Anteil an Frauen an der Gesamtbelegschaft bis zum Jahr 2020 auf 30 % zu steigern strebt bremenports so weiter entgegen. Neben der Quotenregelung wird u. a. auch durch Maßnahmen wie dem Girls Day versucht für die frauenuntypischen Berufe zu werben und junge Frauen für technische Ausbildungsberufe zu begeistern.



Auch im Berichtsjahr blieb unsere Schwerbehindertenquote mit über 10 % weit überdurchschnittlich über der vom Behindertengleichstellungsgesetz des Landes Bremen geforderten Quote von 6 %. Um dies zu stützen haben Geschäftsführung, Betriebsrat und Schwerbehindertenvertretung eine Integrationsvereinbarung getroffen. Durch sie soll die Integration und Beschäftigungssituation von Schwerbehinderten im Unternehmen kontinuierlich und nachhaltig verbessert werden.

Ein weiteres zentrales Anliegen von bremenports ist es eine *ausgewogene Altersstruktur* zu schaffen. Sicherstellen möchten wir dieses Ziel auch durch attraktive Angebote für die älteren Beschäftigten. Unsere flexiblen Modelle zur freiwilligen Altersteilzeit orientieren sich am geltenden Tarifvertrag TV FlexAZ. Dieser durch Teilzeitbeschäftigung einen schrittweisen Übergang vom Berufsleben in den Ruhestand, ohne dabei frühzeitig in Rente gehen zu müssen. Die Beschäftigten haben auch nach dem Renteneintrittsalter noch die Möglichkeit auf freiwilliger Basis am Berufsleben teilzunehmen.

Gleichbehandlung und Antidiskriminierung (HR 4 P)

GRI HR 4

Gleichbehandlung ist für bremenports selbstverständlich und wird entsprechend durch ein faires und respektvolles Miteinander aller Beschäftigten gelebt. Als öffentliches Unternehmen beachten wir neben dem Allgemeinen Gleichstellungsgesetz (AGG) das Bremische Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und das Bremischen Gesetz zur Gleichstellung von Frau und Mann im öffentlichen Dienst (LGG). Im Berichtszeitraum hat es weder im

Rahmen der Tätigkeiten im inneren und äußeren Wirkungsbereich des Unternehmens, noch im Zuge von Bewerbungs- und Einstellungsverfahren Klagen oder Beschwerden gegen die Gleichstellungsgrundsätze gegeben. Auch dem Betriebsrat lagen keine Fälle von Diskriminierung vor.

Von Diskriminierung betroffene Mitarbeiter können sich je nach Art und Ausmaß der Diskriminierung an den Vorgesetzten, den Betriebsrat, die Frauen- oder Schwerbehindertenvertretung, den Personalbereich oder die betriebliche Sozialberatung wenden. Diese haben die Aufgabe die Betroffenen unverzüglich nach Kenntnis des Vorfalls zu beraten und zu unterstützen, in getrennten und/oder in gemeinsamen Gesprächen mit den betroffenen Personen den Sachverhalt festzustellen und zu dokumentieren, die betroffenen Personen über die tatsächlichen und arbeitsrechtlichen Zusammenhänge und Folgen aufzuklären, allen – auch vertraulichen – Hinweisen und Beschwerden im vorgenannten Sinne nachzugehen sowie den Betroffenen zu allen Gesprächen zu begleiten, zu beraten und sie in ihrer Vertretung zu unterstützen.

Bewerber haben die Möglichkeit sich im Rahmen des Bewerbungsverfahrens an den AGG-Beauftragten der Personalstelle zu wenden.

7.2 Korruptionsbekämpfung und Einhaltung der Gesetze

GRI SO 2 SO 3 SO 4

Managementansatz
Zur Sicherstellung der Anforderungen werden bei der bremenports Verfahren zur Compliance und internen Revision verfolgt.

Im Rahmen der *Compliance* steht die Korruptionsprävention im Vordergrund. Die Geschäftsführung ist verpflichtet die Vorschrift zur Vermeidung und Bekämpfung der Korruption in Gesellschaften der Freien Hansestadt Bremen sowie die Verwaltungsvorschrift über die Annahme von Belohnungen und Geschenken durch geeignete Maßnahmen umzusetzen. Die Antikorruptionsbeauftragte ist in dieser Funktion der Geschäftsführung unmittelbar unterstellt. In Anwendung der Fachkunde auf dieses Arbeitsfeld ist die Antikorruptionsbeauftragte weisungsfrei. Umfang und Inhalt der Präventionsmaßnahmen werden von der Korruptionsbeauftragten mit den Geschäftsführern regelmäßig abgestimmt.

Die *interne Revision* ist eine unabhängige Prüfungsfunktion im Auftrage der Geschäftsführung und des Aufsichtsratsvorsitzenden, die sich an die Maßgabe der Richtlinie der Internen Revision hält. Die Aufgabe ist in einer Stabsfunktion verankert und der Geschäftsführung direkt unterstellt. Sie ist der Geschäftsführung gegenüber weisungsgebunden, hinsichtlich der Wahrnehmung und Durchführung ihrer Aufgaben unabhängig und hat ein uneingeschränktes Informationsrecht. In Absprache mit der Geschäftsführung können auch interne und externe Sachverständige hinzugezogen werden.

Korruptionsbekämpfung (SO 2 Ⓟ, SO 3 Ⓟ, SO 4 Ⓟ)
Mit der Einrichtung einer Antikorruptionsstelle wurden im Jahr 2008 mögliche Korruptionsrisiken in allen Bereichen von bremenports analysiert. Diese Analyse wurde Anfang 2014 wiederholt. Zu den Schwerpunkten der kontinuierlichen Antikorruptionsarbeit zählen die Beratung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie die Sensibilisierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf der Basis regelmäßiger Antikorruptionsschulungen durch die Zentrale Antikorruptionsstelle Bremen (ZAKS). Bisher wurden 167 Mitarbeiter geschult, davon 14 im Berichtszeitraum (13 Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung), was 3,7 % der Gesamtmitarbeiteranzahl entspricht. Alle neu eingestellten Mitarbeiter erhalten im Rahmen der Einarbeitung zudem eine Einweisung zum Thema. Nach einem Korruptionsfall im Jahr 2012 wurde im Jahr 2013 ein weiterer Korruptionsfall zur Anzeige gebracht und untersucht. bremenports hat hier durch die Innenrevision eine externe Stelle beauftragt, um eine unabhängige Überprüfung des Falles sicherzustellen. Die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen sind noch nicht abgeschlossen.

GRI SO 8

Einhaltung der Gesetze (SO 8 Ⓟ)
Im Berichtszeitraum 2013 kam es zu keinen Verfahren aufgrund von Verstößen gegen Rechtsvorschriften, die zu wesentlichen nicht monetären Strafen geführt haben.

7.3 Kundenverantwortung

Managementansatz
Im Rahmen der Kundenverantwortung sind folgende Ziele hervorzuheben:

- bremenports stellt für das Sondervermögen Hafen langfristig die wirtschaftliche und nachhaltige Führung der gebündelten Hafeninfrastruktur entlang ihres Lebenszyklus sicher.
- bremenports ist für alle seine Kunden und Lieferanten im In- und Ausland ein zuverlässiger, kompetenter, partnerschaftlich agierender Häfen-Servicedienstleister.

Dazu gehören in erster Linie:

- Die Sicherstellung der Nutzungsqualitäten über den gesamten Lebenszyklus der Hafenanlagen.
- Angemessene Aktivitäten zur Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft und Verkehrssicherheit.
- Die störungsfreie Beseitigung von Hindernissen und Mindertiefen sowie die Gewährleistung einer permanenten Aufrechterhaltung ausreichender Wassertiefen.
- Der Schutz der Kundendaten sowie die Sicherheit digitaler Informationssysteme.

7.3.1 Kundengesundheit und Sicherheit

Die Sicherheit und Gesundheit für Beschäftigte, Kunden, Dienstleister, beauftragte Unternehmen und Dritte **(PR 1 Ⓟ)** auf den Anlagen der Sondervermögen Hafen / Fischereihafen (WS) ist für die bremenports oberstes Gebot. Nationale und internationale Gesetze, Verordnungen und Abkommen bilden die Grundlage sowohl für die betriebliche Sicherheit (Safety), als auch für die Abwehr von äußeren Gefahren (Security).

Potenzielle Risiken bestehen:

- durch die möglichen Folgen von Naturereignissen, die aus Hochwasser und Stürmen resultieren,
- durch technisches Systemversagen,
- durch Sabotage und Terrorangriffe.

Grundsätzlich stehen die Erstellung von Risikobewertungen, die Einleitung von Präventivmaßnahmen, die Erstellung von Verfahrensanweisungen zur Gefahrenabwehr sowie das kontinuierliche Schulen und Üben dieser Verfahren im Fokus der internen Sicherheitsarbeit.

Die Verfahren, die sowohl zur Gefahrenabwehr als auch zur schnellen Wiederherstellung des Betriebs nach einem Schadensereignis eingeführt wurden, werden regelmäßig verifiziert und validiert und im Bedarfsfall um neue Prozesse erweitert.

Die folgende Systematisierung zeigt, dass der Bereich der betrieblichen Sicherheit (Safety) von der Masterplanung über den Bau und die Nutzung bis zur Unterhaltung berücksichtigt wird, wohingegen der Bereich der Gefahrenabwehr (Security) lediglich im Bereich der Hafennutzung von Bedeutung ist:

GRI PR 1

Planung:

- Im Rahmen der Projektplanung wird grundsätzlich eine Bewertung hinsichtlich der Gefahr für Leib und Leben vorgenommen.

Bau:

- Im Neubau wird auf den Einbau von nicht gesundheitsschädlichen Materialien geachtet. Die Umsetzung ist Bestandteil eines entsprechenden Qualitätsmanagements. Dieses befand sich im Berichtszeitraum in Vorbereitung und wurde 2014 mit der Zertifizierung nach ISO 9001:2008 in der ersten Stufe abgeschlossen.
- Wenn für ein Neubauvorhaben externe Firmen beauftragt und damit Beschäftigte unterschiedlicher Unternehmen eingesetzt werden, achtet bremenports auf die Bestellung eines Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinators (= SiGeKo). Dieser hat alle erforderlichen Maßnahmen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes in einem sogenannten SiGe-Plan festzulegen, zu koordinieren und ihre Einhaltung zu überprüfen.

Nutzung:

- **Security – Hafensicherheit (ISPS-Code)**
  Mit steigender Tendenz besteht eine globale Bedrohung für die (deutsche) Wirtschaft durch organisierte Kriminalität, Sabotage und Terrorismus. Häfen und Hafenanlagen bieten dabei teilweise Ziele für terroristische Aktivitäten. Die Bundesrepublik Deutschland ist in ihren Hafenstandorten

unmittelbar auf sichere Im- und Exportmöglichkeiten angewiesen. Aus diesen Gründen wurde in den letzten Jahren der präventive Schutz des Seeschiffsverkehrs und der Hafenwirtschaft vor Terrorangriffen verbessert. Seit 2004 werden in den bremischen Häfen auf Basis nationaler und internationaler gesetzliche Rahmenbedingungen, wie dem International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) Risikobewertungen für ISPS-Hafenanlagen durchgeführt. Darauf aufbauend werden durch Behörden und Anlagenbetreiber Gefahrenabwehrkonzepte für drei Gefahrenstufen entwickelt und umgesetzt. Es handelt sich um bauliche, technische und organisatorische Maßnahmen. Zur Kontrolle und Weiterentwicklung erfolgt die Schulung der Mitarbeiter und beauftragten Unternehmen. Unternehmensübergreifend werden jährlich Übungen zur Überprüfung der Prozesse durchgeführt.

- **Safety – Arbeitssicherheit**
  Um die Gesundheit der Mitarbeiter von auf Hafenanlagen tätigen Unternehmen zu gewährleisten, wurden Sicherheitsbestimmungen erarbeitet. Diese sind nicht nur von beauftragten Unternehmen, sondern auch von jedem Nutzer der Anlagen, anzuerkennen. Hierzu gehören Regelungen zum Befahren der Anlage, genauso wie Vereinbarungen zur Nutzung von Sicherheitskarten. Zur sozialen Unterstützung der Schiffsbesatzungen werden von den Umschlagsunternehmen zudem Fahrdienstleistungen angeboten. So kann die Besatzung sicher vom Hafengelände in die Innenstadt (bspw. zur Seemannsmission gelangen), um am sozialen Leben teilhaben zu können.

Unterhaltung:
- Auch im Rahmen der Hafeninstandhaltung wird auf die Verwendung von nicht gesundheitsschädlichen Materialien geachtet. So werden beim Betrieb der Hafeninfrastrukturanlagen und der Betriebsmittel (Arbeitsschiffe, Fahrzeuge) möglichst biogene Betriebs- und Schmierstoffe eingesetzt.
- Im Bereich der Baggerei erfolgt eine jährliche Untersuchung des Baggergutes aus jedem Hafenbereich. Zudem wird ein regelmäßiges Schadstoffmonitoring für jedes Spülfeld auf der Baggergutdeponie Seehausen durchgeführt.
- Im Rahmen des Liegenschaftsmanagements erfolgt bei Grundstücksveräußerungen in begründeten Fällen eine Untersuchung auf Altlasten.

Forschung und Entwicklung:
- Neben der Erhöhung der Sicherheit von Personen und Waren im direkten Umschlag ist Bremen durch Beteiligung an nationalen und internationalen Forschungsprojekten wie z. B. an ECSIT (Erhöhung der Containersicherheit durch berührungslose Inspektion im Hafen-Terminal) oder Cassandra (Common Assessment and Analysis of risk in global supply chain) bestrebt, die Sicherheit in der gesamten Transport- und Lieferkette zu steigern.

7.3.2 Schutz der Kundendaten

GRI PR 8

Seit der Gründung der bremenports GmbH & Co. KG wird die Umsetzung und Einhaltung des Datenschutzes **(PR 8 Ⓟ)** durch den betrieblichen Datenschutzbeauftragten unterstützt. Dieser richtet sich nach den gesetzlichen Regelungen zur Erhebung, Verarbeitung oder Nutzung personenbezogener Daten, die aus dem Bundesdatenschutzgesetz [BDSG] und dem Bremischen Datenschutzgesetz [BremDSG] hervorgehen.

Über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus erstellt der Datenschutzbeauftragte auf freiwilliger Basis einen jährlichen Datenschutzbericht. Dieser erschien erstmalig 2012 und wurde für 2013 fortgeführt. Er enthält Informationen zu den wichtigsten Projekten, datenschutzrelevanten Vorfällen, gesetzlichen Änderungen und sonstigen Aufgaben des Datenschutzbeauftragten. Auch die Anzahl an Anfragen und Beschwerden ist hier entsprechend hinterlegt. Auf den Erfüllungsgrad des Datenschutzes ausgegliederter Prozesse wie beispielsweise die Lohn- und Gehaltsabrechnung und die Rechnungsabwicklung hat bremenports keinen Einfluss.

Anfrage und Beschwerden durch Kunden und Bürger
Im Jahr 2013 sind weder Beschwerden von Kunden und Bürgern eingegangen, noch wurden Anfragen von Kunden über die Nutzung persönlicher Daten in Softwaresystemen oder bei der Videoüberwachung an bremenports gerichtet. Hinweise auf Missbrauch von Daten oder Datenpannen liegen der Datenschutzbeauftragten nicht vor.

Folgende Angebote stellen das Anfrage- und Beschwerdemanagement sicher:
- Einen Überblick über die verwendeten personenbezogene Daten und deren Einsatz erhalten interessierte Bürger auf der Internetseite www.bremenports.de im Bereich Impressum und Datenschutz. Im hier hinterlegten öffentlichen Verfahrensverzeichnis sind die erhobenen Datengruppen anhand von Personengruppen beschrieben.
- Bei Rückfragen, Beschwerden oder Anregungen steht der betriebliche Datenschutzbeauftragte jederzeit als Ansprechpartner zur Verfügung. Dieser ist telefonisch oder per E-Mail unter datenschutz@bremenports.de jederzeit erreichbar. Die Kontaktdaten sind auf der Internetseite veröffentlicht.
- Bei Bedarf können im Anschluss für weitergehende Gespräche kurzfristig persönliche Termine vereinbart werden. In diesen Terminen ist dann z. B. auch die Einsicht in Videoaufzeichnungen nach dem 4-Augenprinzip möglich.

Anfragen und Beschwerden durch Mitarbeiter
Seitens der Mitarbeiter wurden 2013 keine schriftlichen Beanstandungen ausgesprochen. Soweit es zu geringfügigen Verstößen von datenschutzrechtlichen Bestimmungen und Regelungen im persönlichen Umgang der Mitarbeiter untereinander gekommen ist, wurde den Empfehlungen und Hinweisen umgehend gefolgt. Ein Beispiel ist der Verzicht auf die Nennung des Abwesenheitsgrundes eines Mitarbeiters. Insgesamt nimmt der Datenschutz im Bewusstsein der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine ausgeprägte Rolle ein. Dies belegen die Mitarbeiteranfragen, bei denen oft schon präventiv die datenschutzrechtlichen Bewertungen eingeholt werden.

Folgende Angebote stellen das Anfrage- und Beschwerdemanagment sicher:
- Neben den allgemeinen Kontaktmöglichkeiten wie Telefon oder E-Mail wird bei Anfragen oder Anregungen durch die Mitarbeiter der persönliche Kontakt genutzt. Hierzu wurde die Erreichbarkeit der Datenschutzbeauftragten in die Telefonliste des Betriebs unter Angabe der Büroadresse und der Raumnummer aufgenommen.
- Nach der Aufnahme der Anfrage oder auch der Beschwerde wird der Sachverhalt mit den beteiligten Fachbereichen ggf. gemeinsam mit den Betroffenen nachgegangen. Je nach Art des Anliegens und Bearbeitungsdauer erhalten die Betroffenen eine Zwischenmeldung bzw. nach Beseitigung des Mangels eine Rückmeldung.
- Aus entsprechenden Vorfällen werden ggf. Maßnahmen für die kommenden Jahre entwickelt.

7.3.3 Kundenzufriedenheit

Im Berichtszeitraum 2013 wurde keine strukturierte Analyse der Kundenzufriedenheit durchgeführt, sondern in Vorbereitung zur ISO-Zertifizierung die erste Sammlung von Kundenreaktionen vorgenommen.

Mit dem Aufbau und der Einführung des Qualitätsmanagement-Systems werden nun auf Basis von systematischen Auswertungen der Kundenreaktion Daten erhoben. Diese werden zukünftig u. a. über Fragebögen, Auswertung von Kündigungen bis zur Einrichtung eines Beschwerdemanagers ermittelt. Die Häufigkeit der Bewertung ergibt sich aus einer noch zu ermittelnden Prioritätenliste. Die Bewertung und Definition evtl. Korrekturmaßnahmen erfolgt über die Geschäftsleitung und den Qualitätsmanagement-Beauftragten.

7.4 Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten auf das gesellschaftliche Umfeld

Managementansatz
Problemübergreifend und über rechtliche Anforderungen hinaus gehend hat sowohl bremenports mit der greenports-Strategie als auch der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen mit der umweltpolitischen Erklärung im Rahmen der PERS-Zertifizierung Voraussetzungen geschaffen, um negative Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten zu vermeiden bzw. positive zu fördern.

Die bremenports verfügt als Hafenentwickler sowie als Manager der Sondervermögen über erhebliche Gestaltungsmöglichkeiten, um Beeinträchtigungen auf die lokale Gemeinschaft zu minimieren, die durch Art und Ausgestaltung der Management- und Consulting-Tätigkeiten (Beratung, Planung, Bauleitung/-überwachung) ergänzt werden. Die Aufgabenwahrnehmung ermöglicht eine Reihe positiver Einflussnahmen und bietet die Möglichkeit Negativeinflüsse zu vermeiden. Die Abgrenzung zwischen bremenports und den Sondervermögen orientiert sich an der inhaltlichen Zuordnung der Geschäftstätigkeit, obwohl i.d.R. die bremenports praktisch in Erscheinung tritt.

7.4.1 Verfahren zur Identifizierung der Auswirkungen

GRI SO 1

Je nach Größenordnung der Investition sind unterschiedlich weit reichende Verfahren vorgegeben, um die mit öffentlichen Investitionen verbundenen Auswirkungen – auch solche sozialer Art, wie gesundheits- und sicherheitsrelevante Aspekte – frühestmöglich zu prüfen und Beeinträchtigungen zu vermeiden. Hierzu gehören u.a. interne Entscheidungsvorlagen, Deputations- bzw. Senatsvorlagen sowie Investitionsprogramme, in denen entsprechende Angaben abgefragt werden.

Darüber hinaus sind die eigentlichen Zulassungsvoraussetzungen für Projekte rechtlich geregelt und reichen von einfachen fachrechtlichen Genehmigungsverfahren („ohne Konzentrationswirkung“) bis zu komplexen Planfeststellungsverfahren („mit Konzentrationswirkung“). In diesen Verfahren werden fachbehördliche Anforderungen z.B. zu Aspekten der Gesundheit, Sicherheit und Geschlechtergerechtigkeit direkt abgefragt oder im Wege der Beteiligung eingebracht. In diesen Zusammenhang sind auch Umweltverträglichkeitsprüfungen zu nennen, die diese Themenfelder teilweise mit berücksichtigen. Sie sind rechtlich in Art einer Positivdefinition (alle Projekte einer Art) vorgegeben.

Sofern bei Zulassungsverfahren eine öffentliche Beteiligung durchgeführt wird, können sich Interessengruppen und lokal Betroffene per Anhörung oder Stellungnahme einbringen. Zudem sind bestimmte Umweltverbände im Wege der Verbändebeteiligung einzubinden und besitzen unter bestimmten Voraussetzungen ein Verbandsklagerecht. In einfachen Zulassungsverfahren wird seitens der Genehmigungsbehörden auf diese Form der Beteiligung verzichtet und nur direkt Betroffenen die Stellungnahme eingeräumt.

Sollten in der Umsetzungsphase rechtliche Defizite erkannt werden, die im Wege einer Ergänzung der Zulassung behoben werden können, besteht auch dann noch die Möglichkeit, diese Aspekte der Sozialverträglichkeit eines Vorhabens nachzubessern.



Wesermündung mit Wattflächen – Hafen und Naturschutz müssen gemeinsam organisiert werden

7.4.2 Potenzielle positive und negative Auswirkungen

GRI SO 9 SO 10

A. Flächennutzung:

A.1. Wettbewerb um Flächen (Zugang zur Weser/Ressourcenverbrauch)

Große Teile der Weserufer sind in Bremen und Bremerhaven mit hafenwirtschaftlichen oder industriellen Nutzungen überprägt, die den Zugang zur Weser und die Nutzung des Naturraums einschränken. Die Nutzbarkeit der Ufer bzw. ufernahen Flächen durch die Öffentlichkeit ist dadurch dauerhaft eingeschränkt.

Auch wenn der Flächenbedarf auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt wird, ist der Verbrauch natürlicher Ressourcen unvermeidbar. Die Funktionalisierung der Weser und Uferflächen durch Schifffahrt und Häfen trägt zur ökologischen Verarmung der Unterweserregion bei – Pflanzen und Tieren wird ihr z.T. spezifischer Lebensraum dauerhaft entzogen.

Die Randbedingungen (Lage an der Weser bzw. Wesermündung mit standortbedingter Ausrichtung der Ökonomie auf die maritime Wirtschaft; begrenztes Flächenpotenzial im Stadtstaat Bremen) bedingen physische Grenzen und eine starke ökonomische Ausrichtung auf die natürliche Standortgunst am seeschifftiefen Fahrwasser. Eine enge Kooperation mit Niedersachsen und den jeweiligen Stadtumlandgemeinden wirkt Beeinträchtigungen entgegen. Zahlreiche jüngere Investitionsvorhaben in Schifffahrt und Häfen waren mit umfangreichen Kompensationsmaßnahmen verbunden, die Ersatzlebensräume schaffen und der ökologischen Verarmung entgegen wirken (vgl. EN 13).

Ein Rückbau von Hafenanlagen ist grundsätzlich nicht ausgeschlossen; dies betrifft z.B. Umwidmungen von Flächen, die hafenwirtschaftlich nicht mehr benötigt werden. In Vereinbarkeit mit der Hafennutzung werden Ansätze unterstützt, die Häfen z.B. für touristische Angebote oder andere Funktionen zu öffnen (siehe Überseestadt in Bremen, Hafenwelten und Schaufenster Fischereihafen in Bremerhaven).

A.2. Wertminderungen und -steigerungen von Grundstücken

Der Hafen übt direkt über seine Flächenbedarfe (auch Kompensationsflächen) einen hohen Druck auf andere Flächennutzungen aus. Je nach Art benachbarter Flächennutzungen sind Wertsteigerungen (gewerbliche Nutzflächen) durch eine Ausdehnung des Hafens ebenso möglich wie Wertminderungen (Wohngebiete). Preissteigerungen durch erhöhte Flächennachfrage beeinträchtigen zwar andere Nutzer, sind aber marktbedingt und durch den Hafen nicht beeinflussbar. Werden durch Hafenausbauten Wertminderungen an Immobilien verursacht und in den Genehmigungsverfahren Entschädigungen geltend gemacht, werden diese bei Eintritt auch vom Verursacher/Verpflichteten übernommen.

Der Flächenerwerb erfolgt unter Einschaltung öffentlicher Kontrollinstitutionen und unter Einhaltung marktüblicher Preise. Die bisherigen Flächeneigentümer sind damit häufig trotzdem „Nutznießer" öffentlicher Bedarfe. Verschiedene Aufsichtsgremien und Organisationsregelungen stellen sicher, dass Benachteiligungen Dritter vermieden oder auf ein Minimum reduziert werden.

In Kooperation mit Interessengruppen (Landwirten, Grundeigentümern, Naturschutzverbänden etc.) werden Gespräche geführt, um gemeinsame Interessen auszuloten, gemeinsame Projekte zu organisieren und letztlich nachteilige Entwicklungen zu vermeiden.

B. Enge räumliche Verflechtungen:

B.1. Lärmemissionen

Lärmemissionen des Hafens resultieren aus bau-, anlage- und betriebsbedingten Quellen sowie den vor- und nachgelagerten Verkehren (Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt, Bahn, Lkw). Trotz Einhaltung rechtlich vorgegebener Grenzwerte werden die Lärmemissionen von Betroffenen als sehr belastend eingestuft. Seitens der Hafenbeteiligten besteht am Containerterminal (CT 4) ein Lärmschutzmanagement, das problematische Lärmspitzen sofort an die Umschlagsfirmen meldet und Gegenmaßnahmen erlaubt. Neben aktiven Lärmschutzmaßnahmen wurden in begrenztem Umfang auch passive Lärmschutzmaßnahmen an benachbarten Wohnimmobilien (Weddewarden) durchgeführt.

Um weitere Verbesserungen mit allen Beteiligten zu erreichen, finden regelmäßig „Runde Tische zur proaktiven Auseinandersetzung" statt (siehe auch EN 20).

B.2. Emissionen von Luftschadstoffen

Ein Hafenbetrieb setzt dauerhaft see- und landseitige Verkehre voraus. Vor allem Schifffahrt und Straßenhinterlandverkehre verursachen nennenswerte Luftschadstoffbelastungen, die aufgrund günstiger Windverhältnisse bisher lokal zu keinen problematischen Belastungen geführt haben. Zudem bilden die landseitigen Hafenumschlagsflächen räumlich gesehen Pufferflächen zu den Auswirkungen der Schifffahrt. Im zeitlichen Trend sind die Belastungen in Bremen und Bremerhaven leicht rückläufig[46].

Nichtsdestotrotz sind alle Beteiligten an Emissionsreduzierungen interessiert, die sich aber v. a. in der Schifffahrt (aufgrund internationaler Regelungsbereiche) aller Voraussicht nach nur langfristig umsetzen lassen. Zu den Maßnahmen, die direkt durch das Management umgesetzt werden konnten, gehören die Einführung von Hafengebührenrabatten für besonders emissionsarme Schiffe (Environmental Ship Index) und einer damit verbundenen Honorierung mit dem „greenports Award" für das emissionsärmste Schiff und die Reederei mit der entsprechenden Flotte, die die bremischen Häfen im Jahr 2013 regelmäßig angelaufen haben. Zu den Hauptaufgaben zählt zudem in den letzten Jahren der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zur Begünstigung der bahngestützten Hinterlandtransporte (siehe auch EN 18: Nutzung von Ökostrom).

B.3. Lichtemissionen

Der Hafen benötigt sowohl für verkehrliche Anforderungen als auch für den Betrieb von Arbeitsstätten eine gewisse Beleuchtung, die in der Konzentration auf Nachbarn dauerhaft belästigend wirken kann und trotzdem im rechtlichen Rahmen liegt. Die an vielen Stellen aus Naturschutzgründen notwendigen Abschirmungen an den Lichtquellen führen zu Verminderungen, die auch der lokalen Gemeinschaft zugutekommen. Die technische Ausgestaltung der Lichtquellen und die Relevanz des Problems werden bei Hafenentwicklungsprojekten regelmäßig neu betrachtet. Zudem werden Mitarbeiter und Hafenwirtschaft informiert und sensibilisiert.

B.4. Verkehrsbelastungen

Insbesondere die Bahntrassen um Bremen sowie zwischen Bremen und Bremerhaven weisen eine sehr hohe Aus- und damit Belastung auf; ähnlich beschreibt sich die Situation auf den innerörtlichen Erschließungsstraßen zu den Hafengebieten sowie zum Güterverkehrszentrum. Aufgrund der Entwicklungsprognosen ist mit einem Anstieg der Um-

[46] Jahresbericht 2013 zum Bremer Luftüberwachungssystem (BUISY Bremen)

schlagsvolumen und damit der Verkehre zu rechnen. Verschiebungen im Modal Split (Verteilung auf die Verkehrsträger) können räumliche Verlagerungen ergeben.

Durch rechtzeitige Kapazitätsplanung und -ausbau sollen größere Probleme vermieden werden. Bremen bemüht sich hierbei um eine enge Abstimmung mit den Nachbarn, den norddeutschen Bundesländern, um eine geordnete Entwicklung zu erreichen.

B.5. Unfallgefahren

Unfallrisiken sind bei allen Verkehrsträgern gegeben und korrelieren mit der Verkehrsdichte, die insbesondere bei Bahn und Lkw relativ hoch ist. Insgesamt ist das Risiko durch die Verkehrsplanung und -gestaltung minimiert. Schwere Unfälle traten im Berichtszeitraum 2013 nicht auf.

B.6. Zugangs- und Naturschutzbeschränkungen

Der Schutz vor Terrorangriffen hat zu Zugangs- und Nutzungsbeschränkungen im Hafen geführt, die der individuellen Freizügigkeit dauerhaft Grenzen setzt (ISPS). Dem öffentlich nutzbaren Hafenbus wurden bestimmte Hafenbereiche zur Einbindung in Hafenrundfahrten angeboten, um der Gesellschaft trotzdem einen Einblick bieten zu können. Spezifische Fragestellungen werden darüber hinaus von Arbeitsgruppen regelmäßig bearbeitet und umgesetzt.

C. Volumen und Art der Schadstofffreisetzung:

Ein überdurchschnittlicher Einsatz von zugelassenen Bioziden (auch Anti-Fouling) erfolgt in der Hafenunterhaltung nicht. Seit 2008 ist die Nutzung von Tributylzinn (TBT)-haltigen Unterwasseranstrichen bei Schiffen weltweit verboten, jedoch gilt der Betrieb der Werften in den bremischen Häfen immer noch als Eintragsquelle für teilweise hohe TBT-Gehalte im gebaggerten Sediment. Darüber hinaus können Schadstofffreisetzungen auch außerhalb des Aufgabenbereichs von bremenports aus (illegal) entsorgten Schiffsabfällen oder Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen resultieren.

Einmal in die Gewässer eingetragene Giftstoffe sind nur mit großem Aufwand zu entfernen und unschädlich zu machen. In der Regel kann dieser nur mit ordnungsbehördlichen Maßnahmen unterbunden bzw. reduziert werden. Ohne Hafenbecken würden sich im Gewässer transportierte Schadstoffe nicht absetzen und in das Wattenmeer/die Nordsee eintreiben. Die zur Wassertiefenerhaltung notwendigen Baggermaßnahmen leisten damit auch einen erheblichen Beitrag zur Gewässersanierung. Bei übermäßiger Belastung ist eine Umlagerung ausgeschlossen und eine Entnahme aus dem Gewässer ist unumgänglich. In diesem Zuge trägt der Hafen zur Gewässersanierung bei.

Auch Regenwasserrückhaltebecken und offene Grabensysteme nehmen zunächst Belastungen aus der Oberflächenentwässerung auf. Durch die Gewässerreinigung werden diese Stoffe dem Gewässersystem entzogen und auf Bedarf einer geordneten Entsorgung zugeführt.

D. Umschlag und Transport gefährlicher Güter:

Als Universalhafen besteht kein direkter Einfluss auf die umgeschlagenen Güter, so dass auch gefährliche Güter umgeschlagen und an- bzw. abtransportiert werden. Die Sicherheitsstandards zur Handhabung von Gefahrgut sind in den bremischen Häfen durch das Hansestadt Bremische Hafenamt vorbildlich und beispielgebend für andere Hafenstandorte geregelt. Eine bremische Regelung hat zur Einschränkung der Transporte von atomaren Gefahrgütern geführt. Fragestellungen werden kontinuierlich in den entsprechenden Arbeitsgruppen bearbeitet und weiter verfolgt. Unfälle oder Schäden sind für das Jahr 2013 nicht zu berichten.

E. Sozioökonomische Entwicklung:

Für die bremenports, die den Personalbedarf für das Management der Sondervermögen stellt, ist es wichtig, sich den Veränderungen sowohl in der Arbeitswelt als auch der Gesellschaft anzupassen.

E.1. Veränderung der Arbeitswelt – technischer Fortschritt

Ein stetiger technischer Fortschritt ist ein positives Kennzeichen moderner Gesellschaften, die eine vielfältige Anpassung verlangt, sowohl arbeitgeber- als auch -nehmerseitig. Infolge der Arbeitsplatzverdichtung werden Arbeitsinhalte häufig komplexer und vielfältiger, der Bedarf an qualifiziertem Personal steigt.

E.2. Veränderungen der Gesellschaft – Rollenverständnis und demografischer Wandel

Eine Veränderung des Rollenmodells vom „traditionellen Modell“ (Einzelversorger) zum „Doppelversorgermodell mit externer Kinderbetreuung“ ist ein Ergebnis gesellschaftlicher Prozesse, die schwer oder gar nicht zu beeinflussen sind. Die Schaffung

von flexiblen, an die Bedürfnisse der Mitarbeiter ausgerichteten Arbeitszeitmodellen, wie Teilzeit oder Homeoffice sind bei bremenports bereits an der Tagesordnung.

Dem sich im demographischen Wandel abzeichnenden Fachkräftemangel entgegnet das Unternehmen bereits seit dem Jahr 2011, indem es ein langfristiges Personalentwicklungskonzept bis zum Jahr 2020 erfolgreich implementiert hat. Es zielt zum einen darauf ab, vorhandene Ressourcen bei den Mitarbeitern zu entdecken und zu fördern. Hierfür wurde u.a. ein „Potenzialförderungsprogramm" gestartet. Zum anderen schafft das Gesundheitsmanagement Rahmenbedingungen, unterstützende Angebote und eine Unternehmenskultur, die die Beschäftigten dabei unterstützen, ihre Gesundheit zu erhalten und nachhaltig zu verbessern. Weiterhin werden eine hohe Anzahl an Ausbildungsplätzen sowie duale Studienangebote angeboten.

E.3. Geschlechtergleichheit

Innerhalb der bremenports ist die Gleichbehandlung der Geschlechter selbstverständlich.

Die Bevölkerungsprognose im Land Bremen lässt erkennen, dass das zukünftige Arbeitskräfteangebot in der Berufsgruppe der 30- bis unter 50-Jährigen stärker als bisher durch Frauen geprägt sein wird. Dies hat auch bremenports bereits in den Vorjahren erkannt und einen „Frauenförderplan" entwickelt. Dieser wurde im Berichtsjahr konsequent und mit Nachdruck umgesetzt. Im Jahr 2013 konnten wir die Frauenquote von 22,7 % auf 23,7 % steigern. Dem Ziel, die Frauenquote bis zum Jahr 2020 auf 30 % zu steigern, streben wir so weiter entgegen, im technischen Bereich und in der Geschäftsführung sind Frauen noch unterrepräsentiert.

In 2013 erhielt bremenports den Auftrag als Modellunternehmen an dem von der Hans-Böckler-Stiftung initiierten Forschungsprojekt EG-Check mitzuwirken. Ziel des Forschungsprojekts ist es, Benachteiligungen von Frauen oder Männern aufzudecken und ihre Ursachen zu beseitigen. bremenports trägt durch die Teilnahme als Modellunternehmen dazu bei, die entwickelten Prüfmodelle zur Entgeltgleichheit für Frauen und Männer zu verifizieren. Hierzu werden in 2014 erste Kennzahlen und Erfahrungen vorliegen.

F. Wettbewerb um begrenzte Finanzmittel:

Die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens und seine funktions- und zukunftsgerechte Gestaltung benötigen dauerhaft erhebliche, aber begrenzte kommunale bzw. Landes-Investitionsmittel, sodass der Wettbewerb mit anderen gesellschaftlichen Interessen dauerhaft ist. Gleichzeitig sind die Häfen aber auch Hauptarbeitgeber und damit wesentliche regionale Basis für individuelle und gesellschaftliche Wertschöpfung. Zur Verfügung stehende Finanzmittel können nur einmal ausgegeben, wobei akzeptiert wird, dass eine Ausbalancierung der konkurrierenden Interessen nötig ist und aktuell die Interessen von Bildung und Gesundheit begünstigt werden.

G. Status als wichtiger Arbeitgeber in der lokalen Gemeinschaft:

G.1. Unterstützung von Unternehmen – Wirtschaftsförderung

Die über die beiden Sondervermögen bereitgestellte Infrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für Ansiedlung und Betrieb zahlreicher Unternehmen, die als maritimes Cluster einen bedeutsamen Einfluss auf den lokalen und regionalen Arbeitsmarkt haben. Die Häfen versuchen sich über ein hochwertiges Angebot als moderner und zukunftsfähiger Standort für Unternehmen darzustellen, um ihren Status zu halten bzw. auszubauen. Die Aufrechterhaltung eines solchen Angebotes unterliegt gewissen Risiken, die im Risikomanagement betrachtet werden.

G.2. Unterstützung des Arbeitsmarktes – Beschäftigungsförderung

Die Arbeitsmarkteffekte der bremischen Häfen entfalten eine im Vergleich zu Hamburg oder anderen deutschen Häfen größere regionale Wirkung. Um diesen bisher sehr positiven Effekt weiterhin zu halten bzw. auszubauen, steht die Wettbewerbsfähigkeit im Vordergrund. Um als interessanter Arbeitgeber wahrgenommen zu werden, stellen sich die Häfen zudem modern und zukunftsfähig auf. Auch dieser Aspekt ist Bestandteil des Risikomanagements.

Summarisch betrachtet wurden mit den eingesetzten Mitteln die Ziele zur Vorbeugung oder Minderung von Negativeinflüssen sowohl bei der bremenports als auch beim Sondervermögen Hafen erreicht.

Die nachstehende Übersicht vermittelt einen Eindruck der Relevanz der betrachteten Aspekte anhand einer jeweils dreistufigen Bewertung der vorgegebenen Kriterien:

Mit der Geschäftstätigkeit verbundene Auswirkungen	relevant für	Themen	Intensität/Schweregrad/Tragweite der Auswirkung			Voraussichtliche Dauer der Auswirkung			Reversibilität der Auswirkung		
			gering	mittel	hoch	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	ganz	teilweise	gar nicht
Flächennutzung	SV	Zugang zur Weser									
		Ressourcenverbrauch									
		Wertminderungen/-steigerungen von Grundstücken									
Enge räumliche Verflechtung	SV	Lärmemissionen									
		Emissionen von Luftschadstoffen									
		Lichtemissionen									
		Verkehrsbelastung									
		Unfallgefahren									
		Zugangs- und Nutzungsbeschränkungen									
Volumen und Art der Schadstofffreisetzung	SV	Biozide in der Unterhaltung/Einflüsse der Schifffahrt									
Transport gefährlicher Stoffe	SV	Umschlag Gefahrgut									
Wettbewerb um knappe Finanzmittel	SV	begrenzte finanzielle Ressourcen									
Ansiedlungseffekte	SV	Unterstützung von Unternehmen/Wirtschaftsförderung									
Beschäftigungseffekte	SV	Unterstützung des Arbeitsmarktes/Beschäftigungsförderung									
Veränderungen in der Arbeitswelt mit Folgen für die Gemeinschaft	bp	Folgen des technischen Fortschritts									
Veränderungen in der Gemeinschaft mit Folgen für die Arbeitswelt	bp	verändertes Rollenverständnis bei jungen Familien & demografischer Wandel									
Geschlechtergleichheit innerhalb der Gemeinschaft	bp	Geschlechtergleichheit									

Abbildung 15: Intensität, Dauer und Reversibilität der Auswirkungen auf die Gemeinschaft

UNABHÄNGIGE PRÜFBESCHEINIGUNG

An die Geschäftsleitung der bremenports GmbH & Co. KG, Bremerhaven

Wir wurden beauftragt eine betriebswirtschaftliche Prüfung bezüglich ausgewählter Angaben und Kennzahlen im Nachhaltigkeitsbericht 2013 für das Berichtsjahr 2013 (im Folgenden 'der Bericht') durchzuführen. Die Angemessenheit der Aufstellung und Darstellung der Angaben sowie die Angemessenheit der Ermittlung und Darstellung der Kennzahlen in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien, einschließlich der Identifizierung wesentlicher Themen, liegt in der Verantwortung der Geschäftsführung. Unsere Aufgabe ist es, bezüglich der Angaben und Kennzahlen im Bericht ein Urteil in Form dieser Bescheinigung abzugeben.

Auftragsgegenstand
Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung so geplant und durchgeführt, um mit begrenzter Sicherheit ausschließen zu können, dass die folgenden ausgewählten Angaben und Kennzahlen nicht in allen wesentlichen Belangen angemessen in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien dargestellt sind:

- Leistungsindikatoren zu Ökonomie: "Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert" (EC1), „Risiken und Chancen des Klimawandels" (EC2), „Finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand" (EC4), „Geschäftspolitik, -praktiken und Anteil der Ausgaben, der auf Zulieferer vor Ort entfällt" (EC6); „Infrastrukturinvestitionen und Dienstleistungen, die vorrangig im öffentlichen Interesse erfolgen" (EC8), „Wesentliche indirekte wirtschaftliche Auswirkungen" (EC9).
- Leistungsindikatoren zu Ökologie: „Materialien" (EN1); „Energie" (EN3, EN4, EN6 und EN7); „Biodiversität" (EN11, EN12 und EN13); „Treibhausgasemissionen" (EN16, EN17 und EN18); „Wasser und Abwasser" (EN8 und EN21); „Abfall" (EN22); „Andere wesentliche Luftemissionen, insbesondere Lärm" (EN20); „Initiativen zur Reduzierung von Umweltauswirkungen" (EN26); „Umweltschutzausgaben und -investitionen" (EN30).
- Leistungsindikatoren zu Arbeitspraktiken und menschenwürdiger Beschäftigung: „Belegschaft nach Beschäftigungsverhältnissen und Regionen" (LA1); „Betriebliche Leistungen, die nur Vollzeitbeschäftigten und nicht Mitarbeitern mit einem befristeten Arbeitsvertrag oder Teilzeitkräften gewährt werden, ausgeschlüsselt nach Hauptbetriebsstätten" (LA2); „Mitarbeiterfluktuation nach Altersgruppe, Geschlecht und Regionen" (LA3); „Anteil der Arbeitnehmer abgesichert durch Tarifverträge" (LA4); „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz" (LA6, LA7 und LA9), „Aus- und Weiterbildung" (LA10), „Vielfalt und Chancengleichheit" (LA13), „Inanspruchnahme der Elternzeit nach Geschlecht" (LA15).
- Leistungsindikatoren zu Menschenrechten: „Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen" (HR4).
- Leistungsindikatoren zu Gesellschaft: „Einhaltung der Gesetze" (SO8); „Gemeinwesen" (SO1, SO9 und SO10); „Korruption" (SO2, SO3 und SO4).
- Leistungsindikatoren zu Produktverantwortung: „Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen entlang des Produktlebenszyklus" (PR1); „Beschwerden in Bezug auf Datenschutzmaßnahmen" (PR8).

Prüfungshandlungen zur Erlangung begrenzter Sicherheit sind auf die Feststellung der Plausibilität von Informationen ausgelegt und weniger umfangreich als zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit.

Berichtskriterien und Prüfungsstandards
bremenports GmbH & Co. KG wendet die Sustainability Reporting Guidelines G3.1 der Global Reporting Initiative unterstützt durch interne Richtlinien, wie in den Abschnitten GRI 3.5 bis 3.11 erläutert, als Berichtskriterien an.

Wir haben unseren Auftrag unter Beachtung des International Standard for Assurance Engagements (ISAE) 3000: „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information", herausgegeben vom International Auditing and Assurance Standards Board, durchgeführt. Dieser Standard erfordert unter anderem, dass das Prüfungsteam über solche spezifischen Fachkenntnisse, Fähigkeiten und berufsständischen Qualifikationen verfügt, aufgrund derer es die Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung sowie die Einhaltung der Anforderungen zur Unabhängigkeit des Code of Ethics for Professional Accountants der International Federation of Accountants würdigen kann.

Durchgeführte Prüfungshandlungen
Unsere Prüfungshandlungen beinhalteten:

- Befragung von Mitarbeitern auf Betriebsebene um ein Verständnis über die Vorgehensweise zur Identifizierung wesentlicher Nachhaltigkeitsthemen von bremenports GmbH & Co. KG, des Sondervermögens Hafen und des Sondervermögens Fischereihafen (Wasserseite) zu erlangen.
- Eine Risikoeinschätzung, einschließlich einer Medienanalyse, zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitsleistung von bremenports GmbH & Co. KG, des Sondervermögens Hafen und des Sondervermögens Fischereihafen (Wasserseite) in der Berichtsperiode.
- Einschätzung der Konzeption und der Implementierung von Systemen und Prozessen für die Ermittlung, Verarbeitung und Kontrolle der ausgewählten Angaben und Kennzahlen, einschließlich der Konsolidierung der Daten.
- Befragungen von Mitarbeitern, die für die Ermittlung und Konsolidierung sowie die Durchführung der internen Kontrollhandlungen bezüglich Daten der bremenports GmbH & Co. KG, des Sondervermögens Hafen und des Sondervermögens Fischereihafen (Wasserseite) verantwortlich sind.
- Besichtigungen des Standorts in Bremerhaven (Deutschland) zur Beurteilung des Datenerhebungs- und Berichterstattungsprozesse sowie der Verlässlichkeit der gemeldeten Daten.
- Beurteilung interner und externer Dokumente bezüglich der ausgewählten Angaben und Kennzahlen, um zu bestimmen, ob qualitative und quantitative Informationen durch ausreichende Nachweise hinter legt sowie zutreffend und ausgewogen dargestellt sind.
- Einschätzung der Gesamtdarstellung der ausgewählten Angaben und Kennzahlen, die in unseren Auftragsgegenstand fallen.

Ergebnis
Aufgrund der bei der Durchführung unserer betriebswirtschaftlichen Prüfung gewonnenen Erkenntnisse sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass die ausgewählten Angaben und Kennzahlen im Bericht nicht in allen wesentlichen Belangen angemessen in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien dargestellt sind.

Empfehlungen
Ohne unser oben beschriebenes Ergebnis einzuschränken, sprechen wir folgende Empfehlung in Bezug auf die Nachhaltigkeitsbilanzierung und -berichterstattung aus:

- Weiterentwicklung und Formalisierung von Richtlinien, Systemen, Prozessen und internen Kontrollen für die Bilanzierung von Leistungsindikatoren in den Bereichen Material, Abfall, und Umweltschutzausgaben.
- Weitere Verzahnung der Prozesse des Qualitätsmanagements mit dem Nachhaltigkeitsmanagement, insbesondere hinsichtlich des Aspekts Kundenzufriedenheit.
- Weiterentwicklung und Implementierung von Nachhaltigkeitskriterien in Beschaffungs- und Vergabeprozessen hinsichtlich wesentlicher Auswirkungen.

Düsseldorf, den 5. Dezember 2014

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Fischer
Wirtschaftsprüferin

ppa. Hell

GRI-INDEX

GRI-Indikator		Kommentar	Verweis	Status	geprüft
1.	**Strategie und Analyse**				
1.1	Erklärung der Geschäftsführung		S. 8	+	
1.2	Auswirkungen der Geschäftstätigkeit sowie Chancen und Risiken		S. 11	+	
2.	**Organisationsprofil**				
2.1	Name der Organisation	Handelnde Organisation ist die bremenports GmbH & Co. KG als Hafenmanagementgesellschaft und gleichzeitig handelnd für die Sonstigen Sondervermögen Hafen & Sonstiges Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite) . Der Hauptsitz der Organisation ist in Bremerhaven unter der Anschrift: Am Strom 2, 27568 Bremerhaven, Deutschland	S. 15	+	
2.2	Wichtigste Marken, Produkte bzw. Dienstleistungen		S. 17	+	
2.3	Organisationsstruktur		S. 16	+	
2.4	Hauptsitz der Organisation	Bremerhaven, Deutschland	S. 15	+	
2.5	Länder der Geschäftstätigkeit		S. 17	+	
2.6	Eigentümerstruktur und Rechtsform		S. 15	+	
2.7	Märkte		S. 17	+	
2.8	Größe der Organisation		S. 40/65	+	
2.9	Wesentliche Veränderungen der Größe, Struktur, Eigentumsverhältnisse	Für den Berichtszeitraum sind hinsichtlich Größe, Struktur oder Eigentumsverhältnissen der Organisationen gegenüber dem Nachhaltigkeitsbericht 2012 keine wesentlichen Veränderungen zu berichten. Der erweiterte Berichtsumfang ist in Kap. 3 (insbesondere Kap. 3.4) erläutert.	S. 24	+	
2.10	Im Berichtszeitraum erhaltene Preise		S. 18	+	
3.	**Berichtsparameter**				
3.1	Berichtszeitraum	Geschäftsjahr 2013 (1. Januar bis 31. Dezember 2013)	S. 19	+	
3.2	Veröffentlichung des letzten Berichts	Nachhaltigkeitsbericht 2012 erschienen im Juli 2013	S. 19	+	

- Nicht berichtet
o Teilweise berichtet
+ Komplett berichtet
Ⓟ Darstellung wurde von unabhängiger Seite geprüft
fett Kernindikator
normal Zusatzindikator

GRI-Indikator		Kommentar	Verweis	Status	geprüft
3.3	Berichtszyklus	jährlich	S. 19	+	
3.4	Ansprechpartner	• **Für allgemeine Fragen:** Rüdiger Staats, Pressesprecher, Tel. +49 471 30901-105 E-Mail: ruediger.staats@bremen-ports.de • **Für Fragen zum Nachhaltigkeitsmanagement:** Uwe von Bargen, Umweltdirektor, Tel. +49 471 30901-550 E-Mail: uwe.vonbargen@bremen-ports.de	S. 21	+	
3.5	Vorgehensweise zur Bestimmung des Berichtsinhaltes		S. 19	+	
3.6	Berichtsgrenzen		S. 20	+	
3.7	Beschränkungen des Berichtsumfangs und Grenzen		S. 20	+	
3.8	Joint Ventures, Tochterunternehmen, Outsourcing	Joint Ventures und Tochterunternehmen sind nicht vorhanden, Betriebsstätten oder Tätigkeiten wurden nicht ausgelagert		+	
3.9	Erhebungsmethoden und Berechnungsgrundlagen		S. 20	+	
3.10	Auswirkungen durch neue Darstellung von Informationen		S. 24	+	
3.11	Änderungen des Umfangs, der Berichtsgrenzen oder der verwendeten Messmethoden		S. 24	+	
3.12	GRI-Content-Index	an dieser Stelle vorliegend		+	
3.13	Externe Prüfung des Berichtes	erfolgt durch die KPMG	S. 82	+	
4.	**Governance, Verpflichtungen und Engagement**				
4.1	Führungsstruktur und Nachhaltigkeitsverantwortung		S. 25	+	
4.2	Höchstes Leitungsorgan bei Unternehmen ohne Aufsichtsrat	Da bremenports einen Aufsichtsrat hat entfällt diese Angabe		+	
4.3	Zusammensetzung des höchsten Leitungsorgans in Unternehmen ohne Aufsichtsrat	Da bremenports einen Aufsichtsrat hat entfällt diese Angabe		+	
4.4	Mechanismen für Empfehlungen an das höchste Leitungsorgan	Über den Betriebsrat KVP im Rahmen des QMS	S. 65 S. 26	+	
4.5	Zusammenhang zwischen der Bezahlung der Führungsgremien und der Unternehmensleistung		S. 26	+	

GRI-Indikator		Kommentar	Verweis	Status	geprüft
4.6	Mechanismen zur Vermeidung von Interessenkonflikten	Interne Handlungshilfe Partnerschaftliches Verhalten Aufsichtsrat/Innenrevision	S. 71, S. 26	+	
4.7	Qualifikation der Leitungsgremien in Bezug auf Nachhaltigkeit		S. 26	+	
4.8	Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien		S.27	+	
4.9	Verfahren des höchsten Leitungsorgans zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung		S. 27	+	
4.10	Verfahren zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung des höchsten Leitungsorgans		S. 28	+	
4.11	Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips	Das Vorsorgeprinzip ist ein untrennbares Element von Umweltschutz und Nachhaltigkeit und damit fester Bestandteil unseres Nachhaltigkeitsverständnisses und der greenports Strategie		+	
4.12	Teilnahme und Unterstützung von externen Standards, Vereinbarungen und Initiativen		S. 32	+	
4.13	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen		S. 33	+	
4.14	Übersicht der Anspruchsgruppen		S. 34	+	
4.15	Identifizierung der Anspruchsgruppen		S. 34	+	
4.16	Dialog mit Anspruchsgruppen		S. 34	+	
4.17	Berücksichtigung zentraler Anliegen der Anspruchsgruppen		S. 38	+	
Ökonomische Leistungsindikatoren					
	Managementansatz		S. 40	o	
EC 1	**Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert**		S. 40	+	Ⓟ
EC 2	**Finanzielle Folgen des Klimawandels**		S. 59	+	Ⓟ
EC 3	**Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen**	nicht betrachtet	-	-	
EC 4	**Finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand**		S. 42	+	Ⓟ

- Nicht berichtet
o Teilweise berichtet
+ Komplett berichtet

Ⓟ Darstellung wurde von unabhängiger Seite geprüft

fett Kernindikator
normal Zusatzindikator

GRI-Indikator		Kommentar	Verweis	Status	geprüft
EC 5	Verhältnis der Standard-Eintrittsgehälter zum lokalen Mindestlohn	nicht betrachtet	-	-	
EC 6	**Standortbezogene Auswahl von Zulieferern**		S. 46	+	Ⓟ
EC 7	**Standortbezogene Personalauswahl**	nicht betrachtet	-	-	
EC 8	**Infrastrukturinvestitionen und Dienstleistungen, die vorrangig im öffentlichen Interesse erfolgen**		S. 42	+	Ⓟ
EC 9	Wesentliche indirekte wirtschaftliche Auswirkungen		S. 44	+	Ⓟ
Ökologische Leistungsindikatoren					
	Managementansatz		S. 48	o	
EN 1	**Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen**		S. 49	+	Ⓟ
EN 2	**Anteil von Recyclingmaterial am Gesamtmaterialeinsatz**	nicht betrachtet	-	-	
EN 3	**Direkter Energieverbrauch (nach Primärenergieträgern)**		S. 52	+	Ⓟ
EN 4	**Indirekter Energieverbrauch (nach Primärenergieträgern)**		S. 52	+	Ⓟ
EN 5	Eingesparte Energie aufgrund von umweltbewusstem Einsatz und Effizienzsteigerungen	nicht betrachtet	-	-	
EN 6	Initiativen für eine Erhöhung der Energieeffizienz, zur Berücksichtigung erneuerbarer Energien		S. 54	+	Ⓟ
EN 7	Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauchs und erzielte Einsparungen		S. 54	+	Ⓟ
EN 8	**Gesamtwasserentnahme nach Quellen**		S. 51	+	Ⓟ
EN 9	Wasserquellen, die von Entnahmen betroffen sind	nicht betrachtet	-	-	
EN 10	Anteil an rückgewonnenem und wiederverwendetem Wasser	nicht betrachtet	-	-	
EN 11	**Grundstücken in oder angrenzend von Schutzgebieten**		S. 61	+	Ⓟ
EN 12	**Auswirkungen auf die Biodiversität in Schutzgebieten**		S. 62	+	Ⓟ
EN 13	Geschützte oder wiederhergestellte natürliche Lebensräume		S. 63	+	Ⓟ

GRI-Indikator		Kommentar	Verweis	Status	geprüft
EN 14	Strategien zum Schutz der Biodiversität	nicht betrachtet	-	-	
EN 15	Auswirkungen auf gefährdete Arten	nicht betrachtet	-	-	
EN 16	**Direkte und indirekte Treibhausgasemissionen nach Gewicht**		S. 55	+	Ⓟ
EN 17	**Andere relevante Treibhausgasemissionen nach Gewicht**		S. 55	+	Ⓟ
EN 18	Initiativen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen		S. 56	+	Ⓟ
EN 19	**Ozonschädigende Stoffe nach Gewicht**	nicht betrachtet	-	-	
EN 20	**NO_x,SO_x und andere wesentliche Luftemissionen nach Art und Gewicht**		S. 57	o	Ⓟ
EN 21	**Gesamte Abwassereinleitung**		S. 51	+	Ⓟ
EN 22	**Abfallmenge nach Art und Entsorgungsmethode**		S. 50	o	Ⓟ
EN 23	**Gesamtzahl und Volumen wesentlicher Freisetzungen**	nicht betrachtet	-	-	
EN 24	Transport von gefährlichen Abfällen	nicht betrachtet	-	-	
EN 25	Auswirkungen von Abwässern auf die Biodiversität	noch nicht betrachtet	-	-	
EN 26	**Initiativen zur Minimierung der Umweltauswirkungen von Produkten und Dienstleistungen**		S. 51, S. 57	+	Ⓟ
EN 27	**Wiederverwertung von Verpackungsmaterial**	nicht betrachtet	-	-	
EN 28	**Strafen für Nichteinhaltung der Rechtsvorschriften im Umweltbereich**	nicht betrachtet	-	-	
EN 29	Wesentliche Umweltauswirkungen durch den Transport von Produkten, Gütern und Materialien sowie durch die Mobilität von Mitarbeitern	nicht betrachtet	-	-	
EN 30	Gesamte Umweltschutzausgaben		S. 64	+	Ⓟ

- Nicht berichtet
o Teilweise berichtet
+ Komplett berichtet

Ⓟ Darstellung wurde von unabhängiger Seite geprüft

fett Kernindikator
normal Zusatzindikator

GRI-Indikator		Kommentar	Verweis	Status	geprüft
Arbeitsbedingungen					
	Managementansatz		S. 65	o	
LA 1	**Belegschaft nach Beschäftigungsverhältnissen und Regionen**		S. 65	+	Ⓟ
LA 2	**Mitarbeiterfluktuation nach Altersgruppe, Geschlecht und Regionen**		S. 66	+	Ⓟ
LA 3	Betriebliche Leistungen für Vollzeitbeschäftigte		S. 67	+	Ⓟ
LA 4	**Anteil der Mitarbeiter mit Tarifverträgen**		S. 67	+	Ⓟ
LA 5	**Mitteilungsfrist(en) in Bezug auf wesentliche betriebliche Veränderungen**	nicht betrachtet	-	-	
LA 6	In Arbeitsschutzausschüssen vertretener Mitarbeiter		S. 67	+	Ⓟ
LA 7	**Verletzungen, Berufskrankheiten und Arbeitsunfälle**		S. 68	+	Ⓟ
LA 8	**Maßnahmen in Bezug auf ernste Erkrankungen**	nicht betrachtet	-	-	
LA 9	Arbeits- und Sicherheitsvereinbarungen mit Gewerkschaften		S. 67	+	Ⓟ
LA 10	**Aus- und Weiterbildungszeit pro Mitarbeiter**		S. 69	+	Ⓟ
LA 11	Programme für Wissensmanagement und lebenslanges Lernen	nicht betrachtet	-	-	
LA 12	Anteil der Mitarbeiter, die eine regelmäßige Leistungsbeurteilung und Entwicklungsplanung erhalten	nicht betrachtet	-	-	
LA 13	**Zusammensetzung der Führungsgremien und Aufteilung der Mitarbeiter**		S. 70	+	Ⓟ
LA 14	**Lohnunterschiede nach Geschlecht**	nicht betrachtet	-	-	
LA 15	**Inanspruchnahme Elternzeit nach Geschlecht**		S. 70	+	Ⓟ

GRI-Indikator		Kommentar	Verweis	Status	geprüft
Menschenrechte					
	Managementansatz		S. 65	o	
HR 1	**Investitionsvereinbarungen, die unter Menschenrechtsaspekten geprüft wurden**	nicht betrachtet	-	-	
HR 2	**Anteil Lieferanten, die unter Menschenrechtsaspekten geprüft wurden**	nicht betrachtet	-	-	
HR 3	Schulungen zu Menschenrechten	nicht betrachtet	-	-	
HR 4	**Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen**		S. 71	+	Ⓟ
HR 5	**Einschränkung der Vereinigungsfreiheit und des Rechts zu Kollektivverhandlungen**	nicht betrachtet	-	-	
HR 6	**Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Kinderarbeit**	nicht betrachtet	-	-	
HR 7	**Grundsätze und Maßnahmen zur Verhinderung von Zwangsarbeit**	nicht betrachtet	-	-	
HR 8	Schulungen des Sicherheitspersonals	nicht betrachtet	-	-	
HR 9	Verletzung der Rechte von Ureinwohnern	nicht betrachtet	-	-	
HR 10	**Überprüfung von Geschäftseinheiten auf Menschenrechtsverletzungen**	nicht betrachtet	-	-	
HR 11	**Anzahl der formell eingereichten Menschenrechtsbeschwerden**	nicht betrachtet	-	-	
Gesellschaft					
	Managementansatz		S. 72	o	
SO 1	**Geschäftstätigkeiten, die mit einem Engagement im Gemeinwesen verbunden sind, Bewertung von Auswirkungen sowie Entwicklungsprogramme**		S. 76	+	Ⓟ
SO 2	**Auf Korruptionsrisiken untersuchte Geschäftseinheiten**		S. 72	+	Ⓟ
SO 3	**Anteil der bzgl. Korruption geschulten Mitarbeiter**		S. 72	+	Ⓟ
SO 4	**Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen**		S. 72	+	Ⓟ

-	Nicht berichtet	Ⓟ	Darstellung wurde von unabhängiger Seite geprüft
o	Teilweise berichtet	**fett**	Kernindikator
+	Komplett berichtet	normal	Zusatzindikator

GRI-Indikator		Kommentar	Verweis	Status	geprüft
SO 5	**Politische Positionen und Lobbying**	nicht betrachtet	-	-	
SO 6	Zuwendungen an Parteien oder Politiker	nicht betrachtet	-	-	
SO 7	Klagen aufgrund wettbewerbswidrigen Verhaltens	nicht betrachtet	-	-	
SO 8	**Strafen wegen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften**		S. 72	+	Ⓟ
SO 9	**Geschäftstätigkeiten mit erheblichen potenziellen oder tatsächlichen negativen Auswirkungen auf Gemeinden/ Regionen**		S. 77	+	Ⓟ
SO 10	**Ergriffene Präventiv- und Minderungsmaßnahmen**		S. 77	+	Ⓟ
Produktverantwortung					
	Managementansatz		S. 73	o	
PR 1	**Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen entlang des Produktlebenszyklus**		S. 73	+	Ⓟ
PR 2	Nichteinhaltung von Vorschriften bezüglich Gesundheit und Sicherheit	nicht betrachtet	-	-	
PR 3	**Gesetzlich vorgeschriebene Informationen über Produkte und Dienstleistungen**	nicht betrachtet	-	-	
PR 4	Verstoß gegen die gesetzlichen und freiwilligen Informationspflichten für Produkte und Dienstleistungen	nicht betrachtet	-	-	
PR 5	Kundenzufriedenheit einschließlich der Ergebnisse von Umfragen		S. 75	o	
PR 6	**Programme zur Befolgung von Gesetzen, Standards und freiwilligen Verhaltensregeln in der Werbung**	nicht betrachtet	-	-	
PR 7	Verstöße gegen Marketingrichtlinien	nicht betrachtet	-	-	
PR 8	Beschwerden in Bezug auf Datenschutzmaßnahmen		S. 74	+	Ⓟ
PR 9	**Bußgelder aufgrund von Verstößen gegen Produkt- und Dienstleistungsvorschriften**	nicht betrachtet	-	-	
Prüfbescheinigung			S. 82		
GRI Application Level Check			S. 92		

GRI – APPLICATION LEVEL CHECK

Global Reporting Initiative™

Erklärung: Prüfung der Anwendungsebene durch die GRI

GRI bestätigt hiermit, dass **bremenports GmbH & Co. KG & Sonstiges Sondervermögen Hafen & Sonstiges Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite)** ihren Bericht „Nachhaltigkeitsbericht 2013" den GRI Report Services vorgelegt hat, die zum Schluss gekommen sind, dass der Bericht die Anforderungen der Anwendungsebene B+ erfüllt.

GRI Anwendungsebenen drücken den Umfang aus, in dem der Inhalt der GRI G3.1 in der eingereichten Nachhaltigkeitsberichterstattung umgesetzt wurde. Die Prüfung bestätigt, dass die geforderte Auswahl und Anzahl der Angaben für diese Anwendungsebene in der Berichterstattung enthalten ist. Die Prüfung bestätigt außerdem, dass der GRI-Content Index eine gültige Darstellung der vorgeschriebenen Offenlegungen gemäss den GRI G3.1 Richtlinien aufzeigt. Für die Methode siehe www.globalreporting.org/SiteCollectionDocuments/ALC-Methodology.pdf

Anwendungsebenen geben keine Beurteilung der Nachhaltigkeitsleistungen des Berichterstatters oder der Qualität der im Bericht enthaltenen Informationen wieder.

Amsterdam, 05.Dezember 2014

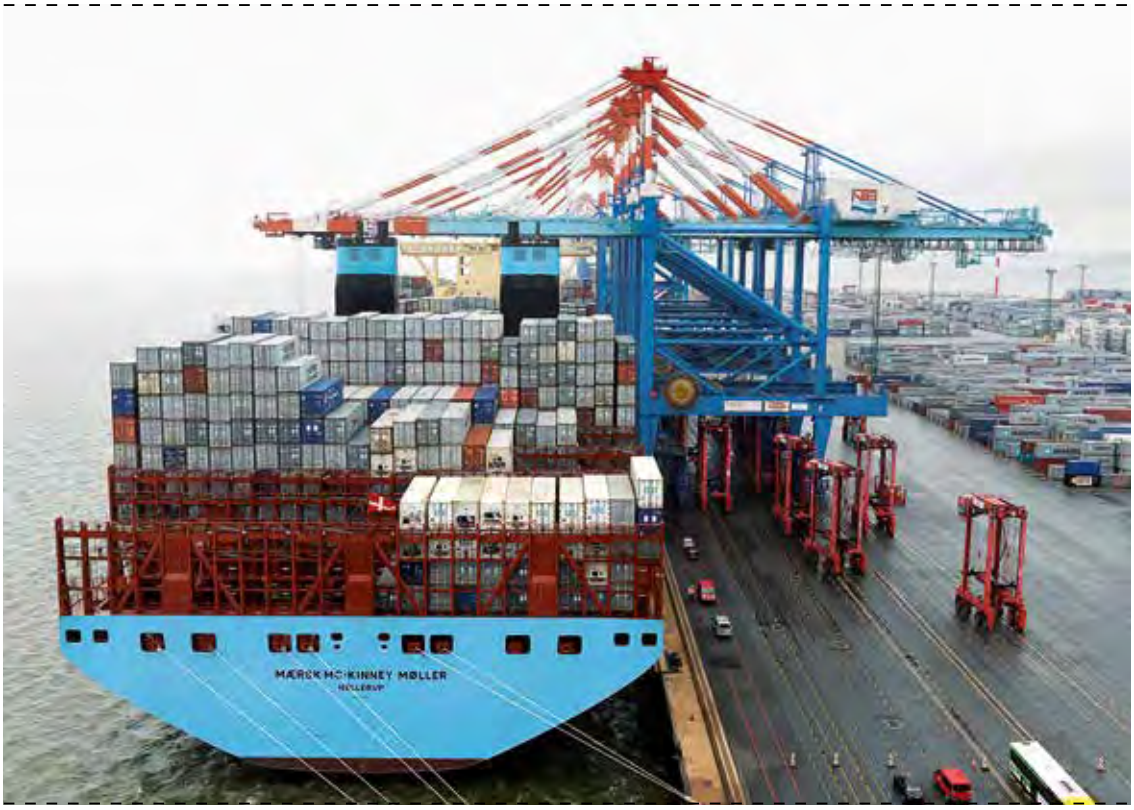
Ásthildur Hjaltadóttir
Director Dienstleistungen
Global Reporting Initiative

B+ GRI REPORT GRI CHECKED

Das "+" wurde dieser Anwendungsebene hinzugefügt, weil bremenports GmbH & Co. KG & Sonstiges Sondervermögen Hafen & Sonstiges Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite) für Teile des Berichts/den Bericht eine externe Bestätigung eingeholt hat. GRI akzeptiert dabei die Beurteilung des Berichterstatters selbst bezüglich der Auswahl seines Assurance-Anbieters und des Umfangs des Untersuchungsgegenstandes der externen Bestätigung.

Die Global Reporting Initiative (GRI) ist eine netzwerkbasierte Organisation, die den Weg für die Entwicklung des weltweit meist verwendeten Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung bereitet hat und sich zu seiner kontinuierlichen Verbesserung und weltweiten Anwendung einsetzt. Die GRI-Leitfaden legen die Prinzipien und Indikatoren fest, die Organisationen zur Messung und Berichterstattung ihrer ökonomischen, ökologischen und sozialen Leistungen verwenden können. www.globalreporting.org

Disclaimer: *Wo die entsprechende Nachhaltigkeitsberichterstattung externe Links enthält, einschliesslich audio-visuellen Materials, betrifft dieses Statement nur das bei GRI eingereichte Material zum Zeitpunkt der Prüfung am 28.November 2014 GRI schliesst explizit die Anwendung dieses Statements in Bezug auf jegliche spätere Änderungen dieses Materials aus.*



Container Terminal: Anlauf für die zur Zeit größten Containerschiffe (Maersk Mc-Kinney Möller)



Europaweit höchster Bahnanteil im Container-Hinterlandverkehr: KLV-Terminal am CT 4

Herausgeber
bremenports GmbH & Co. KG,
Bremerhaven

Redaktion
Uwe von Bargen, Alexandra Groth,
Sabine Müller, Karina Wieseler, Rüdiger Staats

Gestaltung
construktiv GmbH, Bremen

Bremerhaven, Dezember 2014





bremenports GmbH & Co. KG
Am Strom 2
27568 Bremerhaven
Telefon 0471 30901-0

www.bremenports.de

bremenports

construktiv, Bremen