NACHHALTIGKEITSBERICHT 2014

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
Freie Hansestadt Bremen
bremenports

greenports

greenports ist die Bezeichnung der Nachhaltigkeitsstrategie für die bremischen Häfen. Hierfür wurde die gleichlautende Marke registriert und geschützt. Die Strategie bündelt Ziele und Maßnahmen, um unter ökonomischen, ökologischen und sozialen Gesichtspunkten zu ausgewogenen und zukunfts-fähigen Lösungen zu kommen.

bremenports

NACHHALTIGKEITSBERICHT

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

2014

VORWORT



Der Nachhaltigkeit verpflichtet

Die Häfen bilden das Rückgrat unserer hanseatischen Volkwirtschaft. Seegüterumschlag, Transport und Logistik sichern an der Weser Tausende von Arbeitsplätzen; sie beleben die Kaufkraft in den Oberzentren Bremen und Bremerhaven und sorgen zuverlässig für erhebliche Steuereinnahmen.

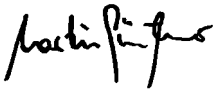
Vor diesem Hintergrund fühlt sich der Senat der Freien Hansestadt Bremen den Häfen und der maritimen Logistik seit jeher besonders eng verbunden. Die öffentliche Hand übernimmt Verantwortung – mit zukunftsweisenden Investitionen in den Ausbau der bremischen Hafenanlagen, aber auch mit einem verstärkten Einsatz für mehr Nachhaltigkeit und für höhere Standards im maritimen Umweltschutz.

Erinnern wir uns: Als Nachhaltigkeit noch kein nationales Großthema war, haben unsere Zwillingshäfen bereits konsequent auf die Umweltkarte gesetzt. Im vergangenen Jahrzehnt legte die bremenports GmbH & Co. KG ein umfassendes greenports-Konzept vor. Es wird seitdem fortlaufend weiterentwickelt und ist eng mit dem von mir geführten Senatsressort abgestimmt.

Unser Ziel ist klar definiert: Wir wollen die Zukunftsfähigkeit der bremischen Häfen sichern. Dafür setzen wir ohne Wenn und Aber auf eine nachhaltige Entwicklung in diesem Bereich. Ökologisch. Wirtschaftlich. Und sozial.

Inzwischen hat die Hafen-Managementgesellschaft bremenports den dritten Nachhaltigkeitsbericht vorgelegt. Er zeigt, dass viel erreicht worden ist. Die Palette reicht vom anspruchsvollen Naturausgleich für Kajen- und Schleusenbauprojekte bis zur permanenten Suche nach sinnvollen Lösungen für einen umweltfreundlichen Hafenbetrieb. Zur praktizierten Nachhaltigkeit gehört aber auch, dass im familienfreundlichen Betrieb bremenports erhebliche Anstrengungen unternommen werden, damit die Beschäftigten ihre beruflichen und privaten Belange miteinander in Einklang bringen können.

Für den Nachhaltigkeitsbericht 2014 hat das bremenports-Team erneut eine Vielzahl von Informationen aus Hafen und Hafen-Managementgesellschaft zusammengetragen und aktualisiert. Die Faktensammlung macht die erzielten Fortschritte mess- und vergleichbar – ein Beleg dafür, dass die maritime Nachhaltigkeitsstrategie des Senats Früchte trägt.



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



Sichtbare Fortschritte erzielt

Nachhaltig wirtschaften, die Belange der Umwelt zu einem zentralen Anliegen machen und ein fairer Arbeitgeber sein, der die Interessen der Beschäftigen ernst nimmt – das sind die Eckpfeiler unserer Unternehmensphilosophie.

Die Arbeit von bremenports unterliegt vielen externen Einflüssen. Hier treten Entwicklungen zutage, die kluge und nachhaltige Reaktionen erfordern: Wie stellen wir in Zeiten knapper öffentlicher Mittel sicher, dass die Zwillingshäfen Bremen und Bremerhaven langfristig vom wachsenden Welthandel profitieren und der Region mehr Arbeit und Wohlstand bringen? Wie tragen wir dazu bei, dass der Hafen einen größeren Beitrag zum maritimen Umweltschutz leistet? Und wie machen wir unsere Firma noch attraktiver, damit sie den Wettbewerb um die Mitarbeiter der Zukunft gewinnt? Das sind existenzielle Fragen, und die damit verbundenen Herausforderungen sind immens.

Fakt ist auch, dass Nachhaltigkeit bei bremenports gelebt wird. Das spiegelt der Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2014 wider. Die Veröffentlichung dokumentiert Status und Entwicklungen in den Themenfeldern Unternehmenssteuerung, wirtschaftliche Leistung, Umweltverträglichkeit, Mitarbeiter und Arbeitswelt sowie gesellschaftliche Verantwortung.

Der Bericht macht deutlich, dass bei bremenports und im öffentlichen Hafenbereich sichtbare Fortschritte erzielt werden konnten. Beispiel Klimaschutz: Erneut konnte der Verbrauch im Fuhrpark der Hafengesellschaft verringert und dadurch der Ausstoß von Kohlendioxid reduziert werden.

Um die verbliebenen Emissionen klimaneutral auszugleichen, beteiligt sich bremenports an der Finanzierung einer Moorvernässung im Landkreis Cuxhaven.

Für den Nachhaltigkeitsbericht 2014 haben wir uns intensiv mit den Anliegen unserer Stakeholder auseinandergesetzt. In die Auswahl relevanter Nachhaltigkeitsaspekte flossen die Ergebnisse eines Workshops ein, an dem Vertreter von Hafenwirtschaft, Wissenschaft, Naturschutz, Politik und Verwaltung teilgenommen hatten.

Im vorliegenden Report berichten wir zum dritten Mal in Folge nach den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI), diesmal nach dem ambitionierten Standard G4. Die extern geprüfte Daten- und Faktensammlung gibt unseren Auftraggebern, Kunden und Partnern umfassende Antworten auf die Frage, was Nachhaltigkeit für bremenports und die bremischen Häfen bedeutet.

Robert Howe
Geschäftsführer
bremenports
GmbH & Co. KG

Horst Rehberg
Geschäftsführer
bremenports
GmbH & Co. KG

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORTE 4



01 UNTERNEHMENSSTEUERUNG 8
Die Organisation der bremischen Häfen 10
Das Geschäftsmodell der bremenports 11
Unternehmensführung und Nachhaltigkeitsmanagement 12
Unsere greenports Nachhaltigkeitsstrategie 14
Im Kontakt mit unseren Stakeholdern 15
Wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte und Berichtsgrenzen 18
Compliance 22
Hafensicherheit & Gefahrenabwehr 24
Nachhaltige Beschaffung 25



02 WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG 26
Wertschöpfung & wesentliche Projekte 28
Wettbewerbsposition & Qualität 30
Nachgefragt bei unseren Stakeholdern – Interview mit Norbert Dierks, BMW Group 33
Zukunftsfähige Infrastruktur & Anpassung an den Klimawandel 34
Nachgefragt bei unseren Stakeholdern – Interview mit Sören Krüger, BLG Autoterminal Bremerhaven ... 37
Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen 38



03 UMWELTVERTRÄGLICHKEIT 40
Energiemanagement & Klimaschutz 42
Effekte der Wassertiefenerhaltung 46
Flächennutzung & Biodiversität 48
Nachgefragt bei unseren Stakeholdern – Interview mit Martin Rode, BUND Landesverband Bremen 53
Umweltfreundliche Schifffahrt 54
Nachgefragt bei unseren Stakeholdern – Interview mit Roger Strevens, Wallenius Wilhelmsen Logistics 57



04 MITARBEITER & ARBEITSWELT 58
Attraktive Arbeitsbedingungen 60
Faire Arbeitsbedingungen 64
Arbeitssicherheit 66



04 GESELLSCHAFTLICHE VERANTWORTUNG 68
Auswirkungen der bremischen Häfen auf die Bevölkerung 70

KENNZAHLENÜBERSICHT 74

greenports PROGRAMM 84

GRI-INDEX 88

UNABHÄNGIGE PRÜFBESCHEINIGUNG 92

ÜBER DIESEN BERICHT 94

IMPRESSUM 95

01







Robert Howe und Horst Rehberg
Geschäftsführer
bremenports GmbH & Co. KG

„Nachhaltigkeit bedeutet für uns, die Wettbewerbsposition der bremischen Häfen zu stärken, Beeinträchtigungen auf die Umwelt zu vermeiden, unsere Attraktivität als Arbeitgeber auszubauen und die negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung so gering wie möglich zu halten.“

DIE ORGANISATION DER BREMISCHEN HÄFEN

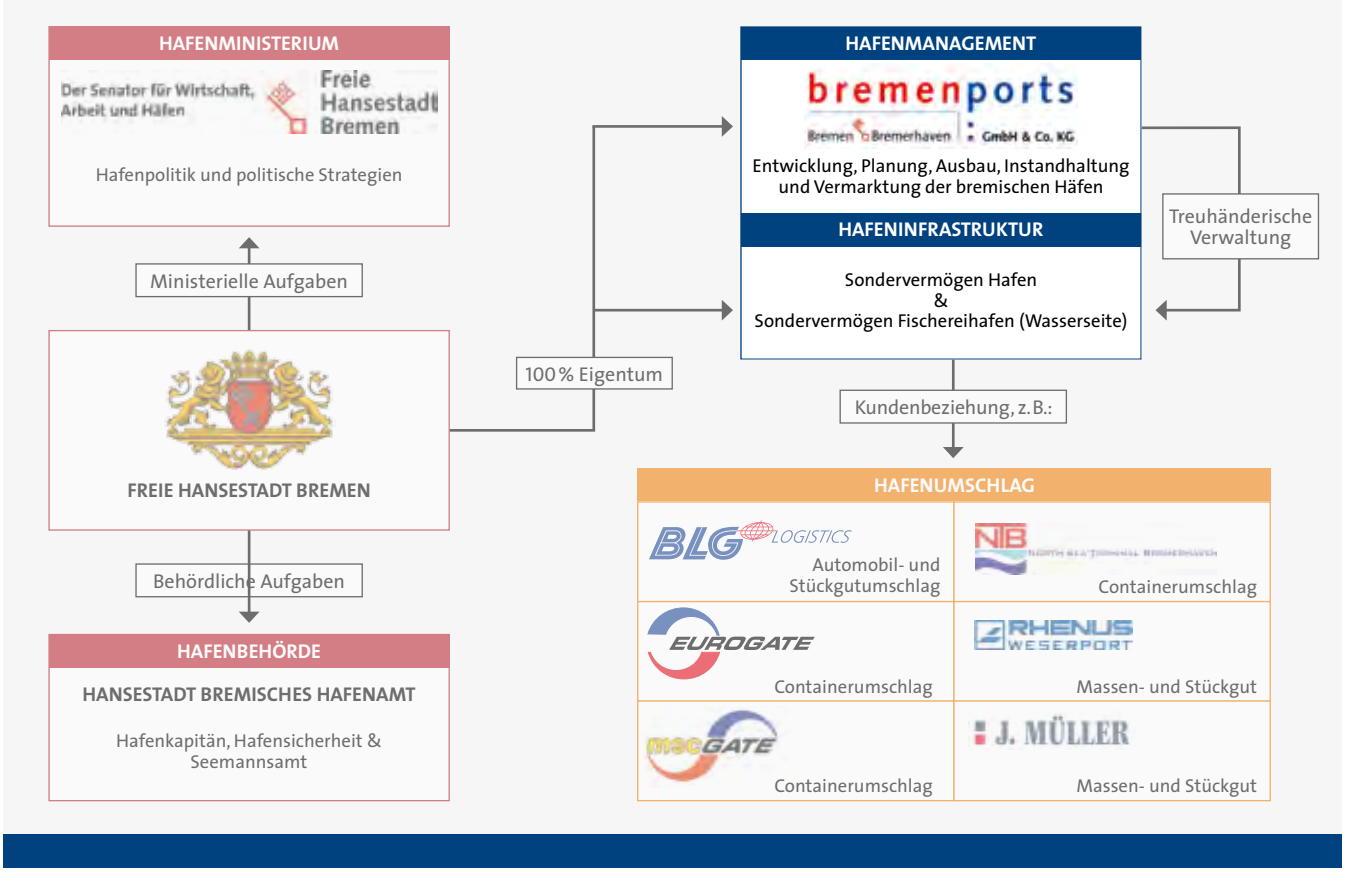
[G4-3, G4-7]

Zwei Städte, ein maritimes Kompetenzzentrum – die bremischen Häfen in Bremen und Bremerhaven zählen zu den wichtigsten Universalhäfen in Europa.

Container, Fahrzeuge, Projektladung sowie Stück- und Massengüter jeder Art werden in den bremischen Häfen umgeschlagen. Der Erfolg basiert dabei auf einer ausgeprägten Arbeitsteilung zwischen den Zwillingshäfen: Bremerhaven, nur 32 Seemeilen von der offenen See entfernt, ist auf die Abfertigung von Containerschiffen, Auto-Carriern, Spezialschiffen für Offshore-Anlagen und Kühlschiffen im Fruchtumschlag spezialisiert. Das 60 Kilometer weiter südlich gelegene Bremen konzentriert sich mit seinen Terminals vor allem auf den Stück- und Schwergutumschlag sowie auf das Handling von Massengütern.

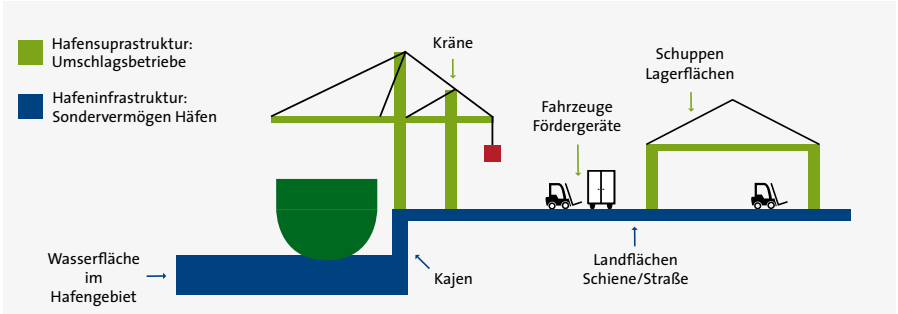
Die Hafenanlagen sind damit eine tragende Säule der Wirtschaft im kleinsten Bundesland Deutschlands und sichern direkt und indirekt etwa 75.000 Arbeitsplätze[1].

Organisiert sind die bremischen Häfen, wie in Europa überwiegend üblich, nach dem „Landlord-Modell", welches sich durch eine Trennung zwischen öffentlich finanzierter Hafeninfrastruktur und privat organisiertem Hafenumschlag auszeichnet. Die Infrastruktur der bremischen Häfen gehört der Freien Hansestadt Bremen, die den Bestand der Hafenanlagen in das Sonstige Sondervermögen Hafen bzw. das Sonstige Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite) ausgegliedert hat. Die Treuhänderische Verwaltung dieser Sondervermögen wurde durch das zuständige Ministerium, dem Bremer Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen an die im Jahr 2002 eigens dafür gegründete bremenports GmbH & Co. KG übertragen. In der gewählten Rechtsform hat die Hafenmanagementgesellschaft damit nicht nur einen Meilenstein im deutschen Hafenmanagement gesetzt – sondern sich auch zu einem schlagkräftig und flexibel agierenden Dienstleistungsunternehmen entwickelt.



[1] vgl. Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (2011): Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen, Bremen.

Die in diesem Nachhaltigkeitsbericht betrachteten Organisationen bremenports GmbH & Co. KG, Sonstiges Sondervermögen Hafen und Sonstiges Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite) stehen allesamt in öffentlichem Eigentum. Für sich betrachtet stellen sie ein Verlustgeschäft dar, da der gewinnbringende Hafenumschlag, der unter anderem durch die BLG Logistics Group AG & Co. KG und die EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG erfolgt, in den Bilanzen der bremenports und der Sondervermögen Häfen, keine Berücksichtigung findet und die Hafengebühren alleine nicht ausreichen, um Kostendeckung zu erzielen. Vielmehr stehen für die bremenports als treuhänderischer Verwalter des Sonstigen Sondervermögens Häfen die positiven volkswirtschaftlichen Effekte, die aus der bereitgestellten Hafeninfrastruktur resultieren, im Vordergrund der wirtschaftlichen Leistung.



Aufgabenteilung in Hafeninfra- und Hafensuprastruktur

DAS GESCHÄFTSMODELL DER BREMENPORTS

[G4-4, G4-6, G4-8, G4-9, G4-12, G4-13]

Beratungs- und Ingenieurgesellschaft mit Verantwortung für die bremischen Häfen – diesen Titel kann die bremenports GmbH & Co. KG für sich beanspruchen. Seit Januar 2002 betreibt die Gesellschaft im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen die Infrastruktur der bremischen Häfen.

Mit 374 Mitarbeitern ist die bremenports an den Standorten Bremen und Bremerhaven vertreten. Hinsichtlich Größe, Struktur oder Eigentumsverhältnissen sind keine wesentlichen Veränderungen zum Vorjahr zu berichten. Die Aufgaben der bremenports sind in Geschäftsbesorgungsverträgen geregelt, die mit dem Bremer Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen geschlossen wurden. Sie unterscheiden sich in sogenannte Regelaufgaben und Sonderaufgaben, die für die Sondervermögen Häfen erbracht werden, sowie in ein privatwirtschaftlich organisiertes Drittgeschäft.

› Regelaufgaben

Regelaufgaben umfassen den Betrieb und die Unterhaltung der Hafeninfrastruktur einschließlich der Hafenbahn, der Deiche, der ökologischen Ausgleichsflächen sowie die Verwaltung der Immobilien und Grundstücke. Im Einzelnen gehören dazu 37 km Kajen, 34 km Böschungen, 64 km Straßenanlagen, 225 km Bahngleise, 4 Schleusen, 4 Bewegliche Brücken, 3 Hafenpump- und Schöpfwerke, 63 Pontonanlagen, 373 Dalben und 92 Seeschiffsliegeplätze. Eine wichtige Regelaufgabe ist zudem das Standortmarketing der bremischen Häfen auf Logistik- und Transportmessen weltweit.

› Sonderaufgaben

Sonderaufgaben werden separat vom Bremer Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen beauftragt und umfassen die Umsetzung von Einzelaufträgen, wie z. B. aktuell die Planung des Offshore Terminal Bremerhavens, der achtgleisige Ausbau des Bahnhofs Imsumer Deich, die Schaffung von Binnenschiffsliegeplätzen mit Landstromanschlüssen, der Hochwasserschutz nach dem „Generalplan Küstenschutz“ oder die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen für getätigte Investitionsprojekte.

› Drittgeschäft

Als Hafen-, Logistik- und Umweltexperten, wissen die Mitarbeiter der bremenports wie man Hafenanlagen, Verkehrsflächen und Küstenschutzbauwerke plant, baut und unterhält. Daher offeriert die Hafenmanagementgesellschaft über die Regel- und Sonderaufgaben hinaus im privaten Drittgeschäft Projekt- und Beratungsdienstleistungen – und das weltweit. Im Jahr 2014 wurde im nationalen Drittgeschäft beispielsweise die Planung und der Ausbau des Regio-Port Weser in Minden fortgesetzt. Im internationalen Drittgeschäft wurden Beraterleistungen in Indonesien fortgeführt, das Projekt „Shanghai Waterway Engineering“ weiterverfolgt, ein neuer Beraterauftrag in Timor-Leste akquiriert, sowie die Entwicklung des Hafenprojektes „Finnafjord“ im Nordosten Islands fortgesetzt.

UNTERNEHMENSFÜHRUNG UND NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT

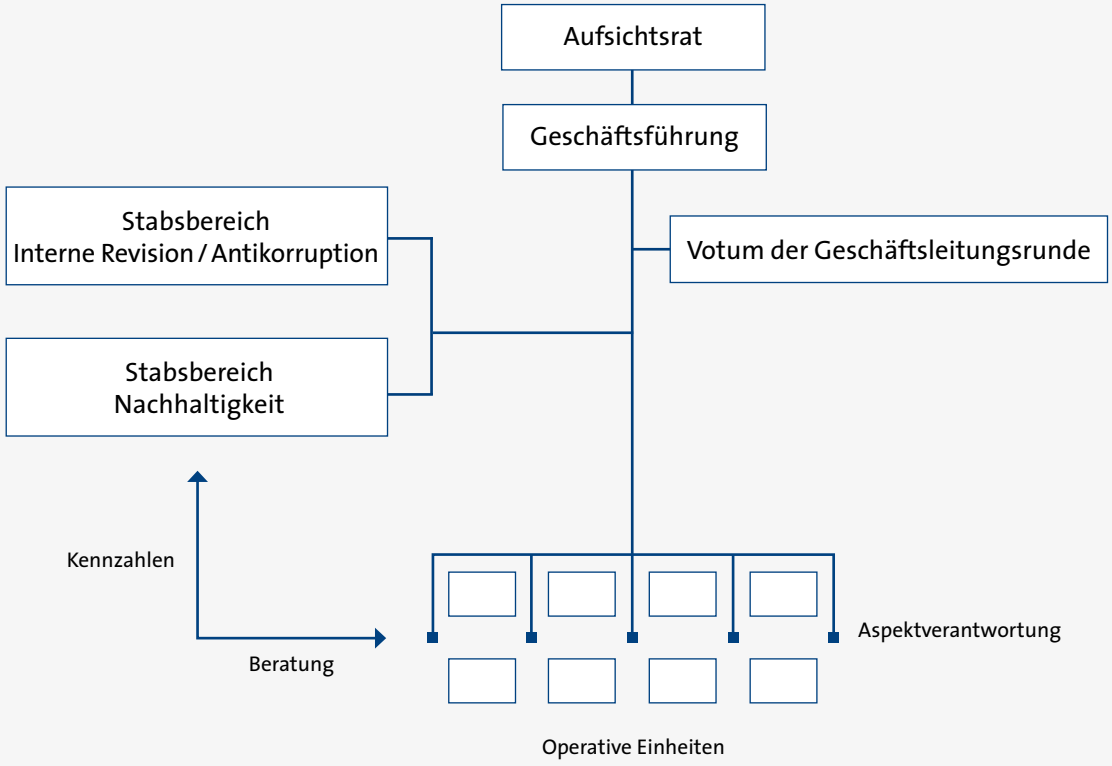
[G4-34]

Dauerhaften Erfolg erzielen wir nur wenn ökonomische, ökologische und soziale Faktoren Bestandteil unseres Kerngeschäfts sind. Das Thema Nachhaltigkeit wurde daher im Stabsbereich angesiedelt und ist direkt den Geschäftsführern unterstellt.

Die bremenports GmbH & Co. KG hält auf freiwilliger Basis an dem Bestand eines Aufsichtsrats und eines Beirates fest und folgt damit der Empfehlung des Public Corporate Governance Kodex der Freien Hansestadt Bremen, dem sie unterliegt. Der Aufsichtsrat bestellt, überwacht und berät die Geschäftsführung. Er besteht aus 20 Mitgliedern und ist paritätisch besetzt mit jeweils zehn Vertretern der Anteilseigner und zehn Vertretern der Arbeitnehmer. Der Beirat besteht darüber hinaus aus bis zu 14 Mitgliedern, die durch die Freie Hansestadt Bremen als Gesellschafterin der bremenports berufen werden.

Die Geschäftsführung leitet das Unternehmen. Sie entwickelt die strategische Ausrichtung des Unternehmens, legt sie gemeinsam mit dem Aufsichtsrat fest und sorgt für ihre operative Umsetzung. Ihre Befugnis erstreckt sich auf alle Handlungen, die der gewöhnliche Betrieb der Gesellschaft mit sich bringt. Für Geschäftsführungshandlungen, die darüber hinausgehen, bedarf es eines vorherigen Gremienbeschlusses. Im Berichtsjahr waren Herr Robert Howe und Herr Horst Rehberg zu Geschäftsführern bestellt.

Die Geschäftsbereichsleiter der drei Geschäftsbereiche Hafenbau, Hafeninstandhaltung und kaufmännische Angelegenheiten verstehen sich gemeinsam mit dem Stabsbereichsleiter Hafenentwicklung als Führungsteam und vertreten in enger Abstimmung die Geschäftsführung als Prokuristen bei Abwesenheit. Aus den Geschäftsführern, drei Geschäftsbereichsleitern und vier Stabsbereichsleitern setzt sich die Geschäftsleitungsrunde zusammen, welche für breitere Abstimmungen genutzt wird.



Organisation des Nachhaltigkeitsmanagements bei der bremenports GmbH & Co. KG



Stabsbereich Nachhaltigkeit v.l.n.r.: Karina Wieseler (Nachhaltigkeit in der Schifffahrt), Uwe von Bargen (Direktor für Umwelt- und Nachhaltigkeitsangelegenheiten), Alexandra Groth (Nachhaltigkeitscontrolling) und Sabine Müller (Energiecontrolling)

Die Geschäftsführung der bremenports hat das Thema Nachhaltigkeit mit Veröffentlichung der „greenports“-Strategie im Jahr 2009 zu einem Unternehmensziel erkoren. Es ist im Stabsbereich angesiedelt und inhaltlich direkt den Geschäftsführern unterstellt, mit denen einmal im Monat eine strategische Abstimmung erfolgt. Die Geschäftsführer befinden zu den vorgeschlagenen Initiativen über die Notwendigkeit einer Einbindung weiterer Gremien (bremenports-Geschäftsleitungsrunde, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, andere Senatsdienststellen oder den Aufsichtsrat).

Der Stabsbereich Nachhaltigkeit nimmt eine unternehmensweite Beratungs- und Steuerungsfunktion wahr. Er wirkt als Impulsgeber und initiiert Maßnahmen und Projekte zur Weiterentwicklung der greenports Nachhaltigkeitsstrategie. Im Rahmen des Nachhaltigkeitscontrollings werden unter Einbezug der verantwortlichen Mitarbeiter aus den operativen Einheiten die Kennzahlen für die einzelnen Nachhaltigkeitsaspekte erhoben, anhand derer sich die Nachhaltigkeitsleistung überprüfen und vergleichen lässt. Derzeit sind vier Mitarbeiter im Stabsbereich Nachhaltigkeit eingesetzt, die jeweils für sich die strategische Leitung, die schifffahrtsbezogenen Nachhaltigkeitsaspekte, das Energiecontrolling und das Nachhaltigkeitscontrolling/die -berichterstattung verantworten.

UNSERE greenports NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE

Unser Geschäftsmodell wird durch zahlreiche globale Megatrends beeinflusst – mit unserer greenports Nachhaltigkeitsstrategie wollen wir die bremischen Häfen zukunftsfähig gestalten!

Unsere Geschäftstätigkeit wird durch vielfältige gesellschaftliche Entwicklungen beeinflusst. Zu diesen sogenannten globalen Megatrends gehören unter anderem die weiterhin steigenden Warenströme, die auf eine zunehmend kaufkräftigere Mittelschicht in den Schwellenländern zurückzuführen sind. Gleichzeitig stellen uns die global begrenzte Ressourcenverfügbarkeit und die Bewältigung des Klimawandels vor Herausforderungen. Dazu kommt der sich auf nationaler Ebene bemerkbar machende demografische Wandel und das damit einhergehende, sinkende Arbeitskräftepotential. Mit diesen Herausforderungen umzugehen, also die mit ihnen einhergehenden Risiken zu erkennen und entsprechende Lösungsansätze zu entwickeln, heißt für uns nachhaltig zu wirtschaften. Mit unserer greenports Nachhaltigkeitsstrategie verfolgen wir ein integriertes Konzept, dass wirtschaftliche, ökologische und gesellschaftliche Interessen miteinander verknüpft, um die Zukunftsfähigkeit der bremischen Häfen sicherzustellen.

Bisher fokussieren wir uns dabei auf unseren direkten Einflussbereich, das von bremenports geführte Hafenmanagement und die von der bremenports treuhänderisch verwaltete Hafeninfrastruktur. Unser langfristiges Ziel ist es jedoch Teil einer ganzheitlich nachhaltigen Lieferkette zu werden, und die vorgelagerten Bereiche der Seeschifffahrt, den Bereich des Hafenumschlags und die nachgelagerten Bereiche des Hinterlandverkehrs mit einzubeziehen.

greenports MEILENSTEINE

Auf unserem Weg zu einem nachhaltigen Hafen können wir bereits auf zahlreiche Meilensteine zurückblicken. Diese gilt es in den folgenden Jahren weiter auszubauen.

2008

- Umweltdirektor als Stabstelle an der Geschäftsführung eingerichtet
- Zeichnung der World Ports Climate Declaration

2009

- Veröffentlichung der greenports Nachhaltigkeitsstrategie
- Errichtung einer Fotovoltaik- und solarthermischen Anlage auf der betriebseigenen Werkstatt von bremenports

2010

- Schutz der Wort-/Bildmarke greenports
- Umstellung des Fahrzeugmanagements (verbrauchsarme Fahrzeuge, internes Car-Sharing, Elektromobilität, vergünstigtes JobTicket für den ÖPNV)

2011

- Zertifizierung des Umweltmanagements nach dem Port Environmental Review System (PERS), mit Umwelterklärung des Senators und den Gute-Praxis-Beispielen Nachhaltiges Wassertiefenmanagement & Kompensationsmanagement
- Gründung des bremischen LNG-Arbeitskreises
- Umstellung der Stromversorgung auf Ökostrom
- Einrichtung einer Fotovoltaikanlage am Außenhaupt der Kaiserschleuse
- Mitwirkung als Praxispartner am Forschungsprojekt Nordwest 2050 zur Bestimmung von Klimaanpassungsbedarfen der Hafeninfrastruktur

IM KONTAKT MIT UNSEREN STAKEHOLDERN

[G4-15, G4-16, G4-24, G4-25, G4-26, G4-27]

Unsere greenports Nachhaltigkeitsstrategie befindet sich in einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Der Meinungsaustausch mit unseren Stakeholdern hilft uns dabei. Schließlich ist es nicht nur unsere Absicht auf die Anliegen unserer Stakeholder zu reagieren – im offenen Dialog suchen wir nach neuen Ideen und Anregungen um zukünftige Herausforderungen gemeinsam zu meistern.

Geleitet von der Frage „Wer hat einen Anspruch" haben wir unsere Stakeholder in unterschiedliche Gruppen eingeteilt und ihre Kernanliegen herausgearbeitet. Grundsätzlich sind wir an einem offenen und transparenten Meinungsaustausch interessiert. Für den entsprechenden Austausch gibt es jedoch keinen durchgängig formalisierten Prozess. Während sich für bestimmte Gruppen bereits standardisierte Strukturen etabliert haben, pflegen wir mit anderen Gruppen bedarfsbezogenen Kontakt.



Stakeholdergespräche

2012

- Einführung eines umweltbezogenen Hafenrabattes nach dem Environmental Ship Index (ESI)
- Inbetriebnahme des Sperrwerks an der Hafenausgleichsfläche Luneplate und Flutung des Tidepolders (hier wird eine etwa 220 Hektar große Fläche über ein Sperrwerk im Deich im Rhythmus der Gezeiten von der Weser beeinflusst)
- Erste Carbon-Footprint-Analyse für die bremischen Häfen

2013

- Veröffentlichung des ersten Nachhaltigkeitsberichts (GRI 3.1, B+)
- Unsere Luneplate wurde auf der europäischen Ästuarkonferenz in Leer präsentiert und durch das Umweltbundesamt als Gute-Praxis-Beispiel zur Anpassung an den Klimawandel ausgewählt
- Forschungsprojekt zur regionalen Klimaanpassung durch einen Tidepolder in der Dreptenniederung begonnen
- Initiierung der Entwicklung eines Emissionsmodells für die Hafenbereiche in Bremerhaven

2014

- Rezertifizierung des Umweltmanagements nach PERS mit den gute Praxis-Beispielen Lärmmanagement & Einsatz von alternativen Kraftstoffen (LNG)
- bremenports erklärt den CO_2-neutralen Hafen zum Ziel
- Erstmalige Verleihung des „greenports-Awards" für den Autofrachter Morning Linda und die Reederei EUKOR
- Vorstellung des Hafenentwicklungskonzepts 2020/2025 unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten
- Veröffentlichung des zweiten Nachhaltigkeitsberichts (GRI 3.1, B+)
- Initiierung des Forschungsprojekts „Wasserstoff als erneuerbarer Energieträger für die maritime Wirtschaft"
- Kompensation der durch die bremenports verursachten CO_2-Emissionen durch Wiedervernässung des Dorumer Moors (Unterstützung des BUND Projekts: Moorland)

2015

- Umstellung der Berichterstattung auf GRI G4 und Veröffentlichung des dritten Nachhaltigkeitsberichts
- Die IAPH verleiht den Port Environmental Award in Bronze für unsere geplante LNG-Klappschute

STAKEHOLDER	KERNANLIEGEN	DIALOGFORM
Gesellschafterin Freie Hansestadt Bremen	› Werterhaltung bzw. Wertsteigerung der Hafeninfrastruktur › Sicherung regionaler Wertschöpfung und Beschäftigung › Nachhaltige Hafenentwicklung	› Regelmäßiges Reporting › Routinesitzungen und themenbezogene Treffen mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit & Häfen › Enger Kontakt mit politischen Entscheidungsträgern
Staatliche Stellen	› Einhaltung öffentlich-rechtlicher Regelungen	› Bedarfsbezogener Dialog
Hafennutzer/Kunden	› Sichere, funktionsfähige und kostengünstige Hafeninfrastruktur › Gute Servicequalität › Nachhaltige Transportkette	› Direkter Kundendialog › Messeauftritte › Herausgabe des Logistics Pilot (Magazin für Hafen, Schifffahrt & Logistik)
Mitarbeiter	› Sichere Arbeitsplätze & leistungsgerechte Entlohnung › Attraktive Arbeitsbedingungen › Chancengleichheit und faires Miteinander	› Jahresmitarbeitergespräche › Ideenportal im Intranet › Dialogmöglichkeit über den Betriebsrat und den paritätisch besetzten Aufsichtsrat
Lieferanten & Dienstleister	› Fairer Wettbewerb › Angemessene und pünktliche Vergütung der Lieferungen & Leistungen	› Bedarfsbezogener Dialog
Fischer, Landwirte & Anlieger	› Berücksichtigung der individuellen Interessen in Entscheidungsprozessen	› Ständige Gesprächsbereitschaft für bedarfsbezogene Anliegen › Proaktiver Dialog mit Gemeinden und Bürgerinitiativen
Natur- und Umweltschutzverbände	› Reduktion negativer Umwelteinflüsse › Erhalt der Biodiversität › Klimaschutz › Sparsamer Umgang mit natürlichen Ressourcen › Transparente Kommunikation	› Kooperationen › Ständige Gesprächsbereitschaft bei bedarfsbezogenen Anliegen › Umwelt- und Nachhaltigkeitsberichte
Nationalpark Wattenmeer	› Reduktion negativer Umwelteinflüsse › Erhalt der Biodiversität	› Regelmäßiger Austausch im Rahmen einer strategischen Partnerschaft
Andere Häfen (national/international)	› Kooperation › Erfahrungsaustausch	› Mitarbeit in Arbeitsgruppen › Mitgliedschaft in internationalen Netzwerken (u.a.: PIANC, IAPH) › Bedarfsbezogener Erfahrungsaustausch
Wissenschaft/ Bildungseinrichtungen	› Unterstützung für Forschungsvorhaben › Bedarfsgerechte Ausbildungsangebote	› Bedarfsbezogener Dialog
Medien & Öffentlichkeit	› Schnelle, offene und transparente Kommunikation	› Pressesprecher als zentraler Ansprechpartner › Öffentliche Führungen im Rahmen zahlreicher Veranstaltungen (Luneplate, Tag der Logistik, Zukunftstag usw.)

WIR RICHTEN UNS NACH DEN FOLGENDEN KODIZES, PRINZIPIEN BZW. RICHTLINIEN:

Unternehmenssteuerung	› Public Corporate Governance Kodex der Freien Hansestadt Bremen
Qualitätsmanagement	› ISO 9001:2008
Nachhaltige Beschaffung	› § 18 und § 19 des Bremischen Tariftreue- und Vergabegesetzes (TtVG) › Bremische Kernarbeitsnormenverordnung (Brem-KernV) › Bremisches Landesmindestlohngesetz (MindLohnG)
Nachhaltigkeitsmanagement	› Global Reporting Initiative (GRI)
Umweltverträglichkeit	› World Port Climate Declaration › Port Environmental Review System (PERS) › Environmental Ship Index (ESI)
Mitarbeiter & Arbeitswelt	› Audit Beruf & Familie › Charta der Vielfalt

WESENTLICHE MITGLIEDSCHAFTEN IN BRANCHEN- UND INTERESSENVERBÄNDEN

Auch verschiedene Branchen- und Interessenverbänden werden von uns unterstützt.
Wir beteiligen uns aktiv an Projekten und in Arbeitsgruppen folgender Verbände:

Die Marke VIA BREMEN repräsentiert die Hafen- und Logistikwirtschaft im Lande Bremen und verfolgt das Ziel, den Hafen- und Logistikstandort Bremen/Bremerhaven im nationalen sowie internationalen Wettbewerb bekannter zu machen. Im Rahmen des Standortmarketings organisieren wir für die Dachmarke Gemeinschaftsstände auf internationalen Logistik- und Transportmessen und bieten damit großen und kleinen Hafenfirmen eine Plattform für einen professionellen Messeauftritt.

Die ESPO (European Sea Ports Organisation) setzt sich für einen sicheren, effizienten und umweltverträglichen europäischen Hafensektor ein. Das unter dem Dach der ESPO geschaffene Netzwerk Ecoports bietet mit PERS (Port Environmental Review System) ein Umweltmanagementsystem an, das auf die Bedürfnisse von Häfen zugeschnitten ist. Im 2012 von der ESPO veröffentlichten „green guide“ wurden drei Gute-Praxis-Beispiele aus den bremischen Häfen präsentiert. Während der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen ein Ecoports-Mitglied und in ESPO-Ausschüssen präsent ist, hat die bremenports hier keine aktive Rolle.

Die IAPH (International Association of Ports and Harbors) ist eine internationale Vereinigung der Häfen. Im Juli 2008 haben sich die bremischen Häfen gemeinsam mit 55 Häfen weltweit die World Ports Climate Declaration unterzeichnet. bremenports beteiligt sich als aktiver Unterstützer der Initiative an der Weiterentwicklung des Environmental Ship Index (ESI) und an der Einführung von LNG als Schiffstreibstoff.

Die PIANC ist eine internationale Vereinigung des Hafen- bzw. des Wasserstraßenbaus und der Schifffahrt. Unterschiedliche Arbeitsgruppen arbeiten an einer zukunftsorientierten Entwicklung. Ein unter unserer Mitwirkung entstandener Bericht der EnviCom Working Group 150 erschien 2014 unter dem Titel „Sustainable Ports“. Aktuell beteiligen wir uns in der EnviCom Working Group 174 „Sustainability Reporting for Ports” mit an der Entwicklung eines hafenspezifischen GRI Sektor-Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Ziel und Aufgabe der Metropolregion Bremen-Oldenburg sind die regionale Entwicklung, die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit sowie die Stärkung der Metropolfunktionen. Als Mitglied im Förderverein „Wirtschaft pro Metropolregion e.V.“ arbeiten wir in einer öffentlich-privaten Partnerschaft an der Weiterentwicklung des Standortes.

Als aktives Mitglied der nationalen LNG Initiative setzen wir uns für den Einsatz von LNG in der Schifffahrt ein, um eine deutliche Reduktion von Emissionen wie SO_x, NO_x, CO_2 und Feinstaub zu erlangen.

Die Seestadt Bremerhaven ist auf „KURS KLIMASTADT“ und hat sich verpflichtet, bis 2020 40 % ihrer CO_2-Emissionen gegenüber 1990 einzusparen. bremenports unterstützt diese Initiative durch die Mitwirkung im Beirat und durch die Unterstützung zahlreicher Aktivitäten und Arbeitskreise.

Wir beteiligen uns an der Partnerschaft Umwelt Unternehmen Bremen, einer Initiative aus ca. 170 regionalen Unternehmen, die vorbildlich im Umwelt- und Klimaschutz aktiv sind und sich damit für den Wirtschaftsstandort Bremen/Bremerhaven starkmachen.

Ziel des gemeinnützigen Vereins Impulsgeber Zukunft e.V. ist das Thema Familienfreundlichkeit nachhaltig in die Unternehmens- und Stadtkultur des Landes Bremen zu verankern. Durch die Teilnahme an regelmäßigen Jour-Fixes nutzen wir die Möglichkeit zum Erfahrungsaustausch, um unser Angebot an Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf weiterzuentwickeln.

WESENTLICHE NACHHALTIGKEITSASPEKTE UND BERICHTSGRENZEN

[G4-18, G4-19, G4-20, G4-21, G4-26, G4-27]

Die Auswahl der für die Hafenmanagementgesellschaft und die Hafeninfrastruktur relevanten Nachhaltigkeitsaspekte basiert auf einer Wesentlichkeitsanalyse, die im Rahmen der Erarbeitung unseres Hafenentwicklungskonzepts 2020/25 durchgeführt wurde. Hier wurden gemeinsam mit Stakeholdern Lösungsansätze definiert, die die Zukunftsfähigkeit des Hafens sicherstellen sollen.

Um gemeinsam mit Stakeholdern nach Lösungsansätzen für die zukünftigen Herausforderungen der Hafenwirtschaft zu suchen, wurde im April 2014 im Rahmen der Erarbeitung unseres Hafenentwicklungskozepts 2020/25 ein Stakeholderworkshop zum Thema „Hafen: nachhaltig gestalten“ durchgeführt.

Ziel war es diejenigen Themen zu identifizieren, aus denen sich heute und in Zukunft Chancen oder Risiken ergeben könnten. Gemeinsam mit Vertretern aus Hafenwirtschaft, Wissenschaft, Naturschutz, Bürgerinitiativen, Politik und Verwaltung wurden entsprechende Themen gesammelt, diskutiert und priorisiert. Dabei wurde die globale, die regionale, die standörtliche und die betriebliche Perspektive jeweils von einem repräsentativen Fachreferenten vertreten und im Rahmen eines Impulsreferats veranschaulicht.

Für die globale Perspektive trat Dr. Klaus Grosfeld vom Alfred Wegener Institut für Polar- und Meeresforschung ein. Die regionale Perspektive wurde von Prof. Dr. Winfried Osthorst, Professor an der Hochschule Bremen veranschaulicht. Uwe von Bargen, Umwelt- und Nachhaltigkeitsdirektor, referierte über standörtliche Entwicklungen und Angelo Caragiuli, Leiter Personalentwicklung der BLG Logistics Group, betrachtete die betriebliche Perspektive. Nachdem Fachreferenten und Workshopteilnehmer zentrale Herausforderungen und Lösungsansätze genannt hatten, wurden diese von den Teilnehmern priorisiert. Die folgende Auflistung zeigt das Ergebnis dieser von Stakeholdern vorgenommenen Bewertung.

WESENTLICHKEITSANALYSE

Themen mit hoher Relevanz für unsere Stakeholder:

Umweltverträglichkeit

- CO_2-neutraler Hafen (neue Technologien und regenerative Energien nutzen)
- Hafenentwicklung ohne Verbrauch zusätzlicher Flächen (Hafenkooperationen)
- Reduktion von Emissionen (Luftschadstoffe, Lärm, Licht)
- Ressourcenschutz und Recycling (Kreislaufwirtschaft)
- Wasserstraßen als Ökosystem bewahren (EU-Wasserahmenrichtlinie)

Wirtschaftliche Leistung

- Steigerung der Produktivität
- Sicherstellung eines bedarfsgerechten, kostengünstigen und resilienten Hafens (trotz abnehmender Finanzmittel)
- Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit (projektbezogene Kooperationen)
- Stärkung der Bedeutung von Hafenwirtschaft und Logistik für die regionale Wirtschaft
- Optimierung der Hinterlandanbindung (Modal Shift zu Bahn und Binnenschifffahrt)
- Transformation zur „green economy“

Mitarbeiter & Arbeitswelt

- Attraktive Arbeitsplätze erhalten und schaffen
- Die „richtigen“ Mitarbeiter finden und binden
- Auf den demografischen Wandel reagieren (Fachkräfte sichern, Bildungszugang erleichtern)

Gesellschaftliche Verantwortung

- Zielkonflikte durch Infrastrukturausbau angehen (z. B. Personen- vs. Güterzüge)
- Emissionen für (Hafen-)Anrainer vermeiden (z. B. Hafen- und Bahnlärm)



Kaiserschleuse Bremerhaven

Die Ergebnisse des Multistakeholderworkshops wurden mit den Einschätzungen der Hafenmanagementgesellschaft verglichen. Eine Zuordnung sämtlicher für unsere Stakeholder relevanten Themen zu den intern als wesentlich definierten Nachhaltigkeitsaspekten war möglich. Einzelne von den Stakeholdern genannte Themen wurden dabei zu einem Oberbegriff zusammengefasst. In einem abschließenden Schritt wurden sämtliche Nachhaltigkeitsaspekte auf Übereinstimmung mit den GRI-G4 Aspekten überprüft. Da derzeit noch kein GRI-Sektor-Standard[2] für die Hafenwirtschaft existiert, haben wir eigenständig zusätzliche hafenspezifische Aspekte entwickelt. Wir berichten auf dieser Grundlage zu 16 Aspekten. Die Bestimmung der Berichtsgrenzen erfolgte entlang der Logistikkette vom Einlaufen der Seeschiffe in den Hafen, über den Umschlag und die Nutzung der Hafeninfrastruktur bis hin zum Abtransport in das Hinterland über die unterschiedlichen Verkehrsmodi Bahn, Binnenschiff und LKW. Die folgende Auflistung deckt sämtliche Themenfelder ab, denen wir im Rahmen unserer greenports-Nachhaltigkeitsstrategie in Zukunft besondere Aufmerksamkeit schenken werden.

[2] GRI-Sector Disclosure for ports

WESENTLICHE NACHHALTIGKEITSASPEKTE UND IHRE EINFLUSSBEREICHE ENTLANG DER LOGISTIKKETTE AUS SICHT DER BREMENPORTS GMBH & CO. KG UND DER SONDERVERMÖGEN HÄFEN

ASPEKTE	SEESCHIFFFAHRT	BREMISCHE HÄFEN	
	 Seeschifffahrt	 Hafenwirtschaft	 Hafeninfrastruktur (Sondervermögen Hafen)
Unternehmenssteuerung			
Compliance			++
Hafensicherheit/ Gefahrenabwehr	+	+	++
Nachhaltiger Einkauf			++
Wirtschaftliche Leistung			
Wertschöpfung / Wesentliche Projekte		+	+
Zukunftsfähige Hafeninfrastruktur/ Anpassung an den Klimawandel	+	+	++
Wettbewerbsposition/ Qualität	+	+	+
Indirekte wirtschaftliche Effekte	+	+	+
Umweltverträglichkeit			
Ressourceneinsatz und Verwertung in Hafenbau/ Instandhaltung			++
Effekte der Wassertiefen-erhaltung	+	+	++
Energiemanagement/ Klimaschutz	+	+	++
Effiziente Flächennutzung/ Biodiversität		+	++
Umweltfreundliche Schifffahrt	+		++
Mitarbeiter & Arbeitswelt			
Arbeitsicherheit			+
Faire Arbeitsbedingungen			
Attraktive Arbeitsbedingungen			
Gesellschaftliche Verantwortung			
Auswirkungen der bremischen Häfen auf die Bevölkerung	+	+	++

HINTERLANDANBINDUNG

Hafenmanagement (bremenports GmbH & Co. KG)	Binnenschifffahrt	Eisenbahn	Lastkraftwagen
++			
++			
+	+	+	+
+	+	+	+
+	+	+	+
+	+	+	+
++			
	+		
++			
++			
+			
	+	+	+

+++ sehr großer Einflussbereich
++ großer Einflussbereich
+ kleiner Einflussbereich

Unwesentliche Einflüsse sind nicht dargestellt. Ein sehr großer Einflussbereich ist für uns in keinem Fall gegeben, da häufig eine Abstimmung mit der zuständigen senatorische Dienststelle erforderlich ist.

COMPLIANCE

[G4-56, SO3✓, SO4✓, SO5✓, SO8✓]

„Unter dem Oberbegriff „Compliance“ ist es unser Ziel mithilfe unterschiedlicher Maßnahmen das rechtmäßige Verhalten des Unternehmens und seiner Mitarbeiter zu gewährleisten. Im Vordergrund steht bei uns dabei die Minimierung von Korruptionsrisiken. Im Rahmen unseres neu gegründeten Compliance Arbeitskreises wollen wir das breite Themenfeld in den nächsten Jahren sukzessive weiterentwickeln.“

Marita Hinrichs
Antikorruptionsbeauftragte
bremenports GmbH & Co. KG

WARUM IST DER ASPEKT WESENTLICH?

In einem entwickelten Wirtschaftssystem zählen Vertrauen, Zuverlässigkeit, Ansehen und Integrität zu den wichtigen Grundlagen von Geschäftsbeziehungen. Damit diese Werte auch bei uns aktiv gelebt werden, bedarf es einer entsprechenden Führungskultur, sowie Regeln, an die sich alle Mitarbeiter zu halten haben. Denn gerade im Bereich der Vergabe öffentlicher Aufträge verursacht korruptes Verhalten beträchtlichen finanziellen Schaden zu Lasten der Allgemeinheit sowie den Verlust von Vertrauen in Politik und Verwaltung.



WIE MANAGEN WIR DEN ASPEKT?

› Rechtlicher Rahmen
bremenports bekennt sich zu einer guten und verantwortungsvollen Unternehmensführung und orientiert sich dabei an den Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex der Freien Hansestadt Bremen. Dieser dient u.a. dazu, einen kontinuierlichen Prozess zur Verbesserung der Unternehmensführung anzustoßen und durch mehr Öffentlichkeit und Nachprüfbarkeit das Vertrauen in Entscheidungen aus Verwaltung und Politik zu erhöhen. Eine Entsprechungserklärung zum Corporate Governance Kodex wird jährlich im Geschäftsbericht der bremenports veröffentlicht.



Als öffentliches Unternehmen unterliegt bremenports zudem den Verwaltungsvorschriften der Freien Hansestadt Bremen, sodass alle Mitarbeiter verpflichtet sind, sich an die entsprechenden Vorschriften:

- zur Vermeidung und Bekämpfung der Korruption,
- über die Annahme von Belohnungen und Geschenken,
- zur Genehmigung von Nebentätigkeiten,
- über die Annahme und Verwendung von Beträgen aus Sponsoring, Werbung, Spenden und mäzenatischen Schenkungen

zu halten.

Die bremenports GmbH & Co. KG selbst darf laut Gesellschafterbeschluss grundsätzlich keine Spenden, Schenkungen oder Zuwendungen vergeben. Diese dürfen lediglich in begründeten Einzelfällen mit Einwilligung des Aufsichtsratsvorsitzenden erfolgen.

› Klare Verantwortung
Organisatorisch ist der Bereich Antikorruption bei uns als Stabstelle bei der Geschäftsführung eingerichtet. Die Antikorruptionsbeauftragte führt regelmäßige Analysen zur Bestimmung korruptionsgefährdeter Stellen durch, plant Präventivmaßnahmen und stimmt diese regelmäßig mit den Geschäftsführern ab. Die Zentrale Antikorruptionsstelle des Landes Bremen (ZAKS) steht der Korruptionsbeauftragten als Beratungsstelle zur Seite. Im Jahr 2014 wurde eine erneute Risikoanalyse durchgeführt, um die Korruptionsgefährdung aller Arbeitsplätze zu ermitteln. Speziell für diese Stellen mit Gefährdungspotential wird aktuell eine vertiefende Schulung vorbereitet, die im kommenden Jahr durchgeführt werden soll.

› Regelmäßige Schulungen
Zu den Schwerpunkten der kontinuierlichen Antikorruptionsarbeit zählen neben der Risikoanalyse die Beratung sowie die Sensibilisierung der Mitarbeiter auf Basis regelmäßiger Antikorruptionsschulungen. Bisher wurden 177 Mitarbeiter geschult, davon 11 im Berichtszeitraum. Alle neu eingestellten Mitarbeiter erhalten im Rahmen der Einarbeitung zudem eine kurze Einweisung zum Thema. Seit 2012 waren alle Mitglieder der Geschäftsleitung unter den Teilnehmern, davon einer im Berichtszeitraum.

› Status
Im Berichtszeitraum 2014 kam es zu keinen Verfahren aufgrund von Verstößen gegen Rechtsvorschriften, die zu wesentlichen, nicht monetären Strafen geführt haben. Weiterhin ist kein Korruptionsfall aufgetreten. Die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen der Korruptionsfälle aus den Jahren 2012 und 2013 dauern noch an. Es liegt noch kein Ermittlungsergebnis vor.

„ARBEITSKREIS COMPLIANCE“ GEGRÜNDET
bremenports hat mit der Einrichtung eines Arbeitskreises zum Thema Compliance begonnen. Ziel dieses Arbeitskreises ist es, das Thema intern zu sondieren und weiterführende Maßnahmen abzuleiten.

HAFENSICHERHEIT & GEFAHRENABWEHR

[DMA✓]

„Sichere Im- und Exportmöglichkeiten in den bremischen Häfen sind von elementarer Bedeutung und werden von uns entsprechend der rechtlichen Anforderungen gewährleistet."

Martina Wellbrock
Port Facility Security Officer (PFSO)
bremenports GmbH & Co. KG

WARUM IST DER ASPEKT WESENTLICH?

Das zunehmende Risiko von Sabotage und Terrorangriffen stellt ausgehend vom Terroranschlag des 11. Septembers 2001 in den USA und einer Reihe weiterer ähnlicher Ereignisse in den vergangenen Jahren auch eine ernstzunehmende Gefahr für die bremischen Häfen dar. Die Auswirkungen eines Anschlags auf den Standort mit all seinen Anlagen wären gravierend: Mit einer Vielzahl von Staaten könnte kein oder ein nur eingeschränkter Güteraustausch erfolgen, so dass ein großer volkswirtschaftlicher Schaden eintreten würde. Aufgrund des großen Warenverkehrs mit den USA erlangt die Umsetzung der Gefahrenabwehr in den bremischen Häfen eine besondere Bedeutung.

WIE MANAGEN WIR DEN ASPEKT?

Um Gefahren zu vermeiden und den Schutz der Hafenanlagen, Schiffsbesatzungen und der Ladung zu gewährleisten werden umfangreiche Präventionsmaßnahmen umgesetzt. Diese richten sich entsprechend der gesetzlichen Regelungen nach dem International Ship and Port Facility Security Code Code (kurz: ISPS-Code), den europäischen und nationalen Sicherheitsgesetzen sowie dem Bremischen Hafensicherheitsgesetz. Der Port Facility Security Officer (PFSO) ist als Beauftragter für die Gefahrenabwehr für die Erarbeitung von Sicherheitsanalysen, Gefahrenabwehrplänen sowie für die Durchführung von Übungen und Audits sowie Schulungsmaßnahmen zuständig.

› Gewährleistung der Anlagensicherheit gemäß ISPS-Code

Für jede neue Hafenanlage bzw. bei Anlagenerneuerungen werden individuelle Risiken gemeinsam mit Sicherheitsbehörden festgestellt und Gefahrenabwehrpläne erarbeitet. Übergreifende Abwehrmaßnahmen sind in einem Gesamthafenplan unter behördlicher Verantwortung geregelt. Die Anlagen unterliegen einer regelmäßigen Überprüfung durch die lokale Aufsichtsbehörde. Darüber hinaus wird die Einhaltung der Gesetze in regelmäßigen Abständen durch Vertreter der EU und der amerikanischen Regierung überprüft. Bei identifizierten Mängeln werden Maßnahmen zur Behebung der Mängel innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens festgelegt und behoben.

› Präventivmaßnahmen

Unsere Risikoanalysen dienen dazu, Gefahren, die das Unternehmen unvorbereitet und unerwartet treffen könnten, frühzeitig zu erkennen und durch entsprechende Maßnahmen zu verhindern. Trotz allem können wir uns nicht auf jede Wahrscheinlichkeit vorbereiten. Ganz besonders dann gilt es funktionierende und erprobte Mechanismen und Kräfte zu aktivieren, welche in der Gefahrenabwehr zum Einsatz kommen. Diese Strukturen müssen jedoch bedarfsgerecht aufgebaut, ausgebildet und regelmäßig geübt werden.



Zufahrt zur Nordschleuse

› Projekte

Über die Umsetzung der gesetzlichen Vorschriften hinaus sind wir bestrebt das Risiko- und Notfallmanagement auszubauen sowie übergreifende Sicherheitsstrategien und Maßnahmenpläne zu entwickeln. So wurde bspw. im Jahr 2014 aufgrund internationaler Hinweise der neue Schwerpunkt IT-Sicherheit erkannt und bearbeitet.

NACHHALTIGE BESCHAFFUNG



Kriterien nachhaltiger Beschaffung

Das Land Bremen wirkt mit entsprechenden Vergaberichtlinien bereits darauf hin, dass soziale und ökologische Kriterien zunehmend berücksichtigt werden. In folgenden Bereichen greift dabei eine rechtliche Grundlage:

Soziale Kriterien

Der § 18 des Bremischen Tariftreue- und Vergabegesetz (TtVG) ruft zur Berücksichtigung sozialer Kriterien auf. So 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 (Brem-KernV) 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 zudem 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.

„Neben rein ökonomischen Grundsätzen wollen wir Nachhaltigkeitsaspekten bei der Beschaffung von Waren und Dienstleistungen in Zukunft noch mehr Bedeutung beimessen."

Horst Rehberg,
kaufmännischer Geschäftsführer
bremenports GmbH & Co. KG

Ökologische Kriterien

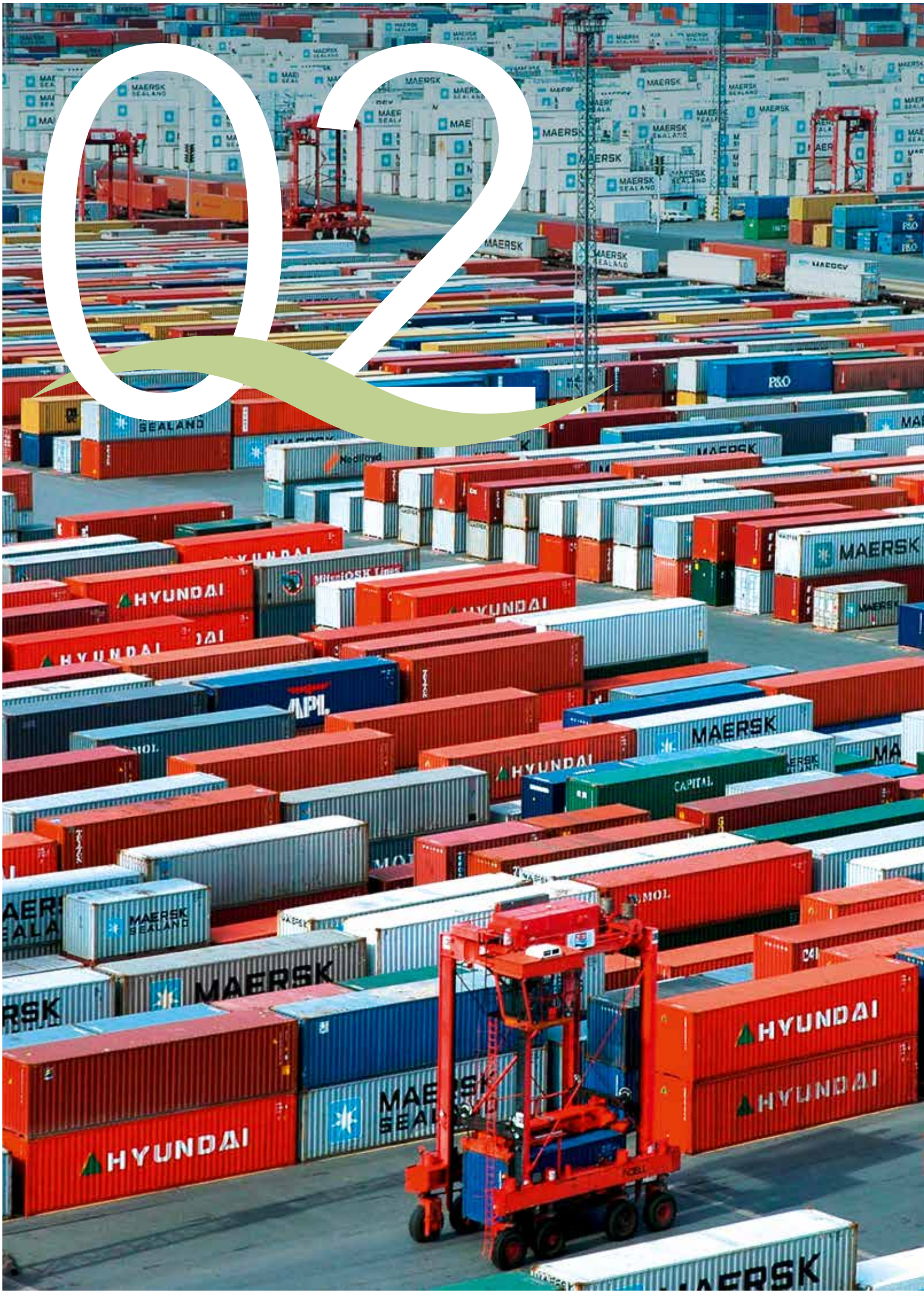
Nach § 19 des Bremischen Tariftreue- und Vergabegesetz (TtVG) müssen bei der Vergabe von Bau-, Liefer- oder Dienstleistungen Umwelteigenschaften berücksichtigt werden. Diese können unter Einhaltung bestimmter Voraussetzungen u. a. durch die Spezifikation von Umweltzeichen bestimmt werden.

Grundsatz der Regionalität

Als öffentlicher Auftraggeber dürfen wir Unternehmen nicht dafür bevorzugen, dass sie in bestimmten Regionen oder Orten ansässig sind. Das heißt, dass Leistungen oberhalb bestimmter Schwellenwerte grundsätzlich europaweit abgefragt werden müssen. Es steht uns also nicht offen Waren und Dienstleistungen gezielt regional zu beschaffen, um einen Beitrag für die Wirtschaftskraft der Region zu leisten und gleichzeitig die ökologischen Vorteile kurzer Lieferwege zu nutzen.

Derzeit arbeiten wir an unternehmensinternen Vorgaben, um auch Bereiche, in denen soziale und ökologische Kriterien noch nicht berücksichtigt wurden, künftig einzubinden. In vielen Bereichen ist der Umstieg auf umwelt- und sozialverträgliche Produkte bereits realisiert:

- In unseren Besprechungsräumen schenken wir Kaffee und Tee aus ökologischem und fairem Anbau aus.
- Bei der Beschaffung von Natursteinen und Arbeitskleidung werden nach bremischer Verordnung die ILO-Kernarbeitsnormen berücksichtigt.
- In der Werkstatt werden waschbare Putztücher und wiederbefüllbare Sprühdosen für Öle eingesetzt.
- Im Rahmen von Instandhaltungsarbeiten setzen wir, wo immer möglich, Bio-Schmieröle und -Fette ein.
- Eisenbahnschwellen aus teerölgetränktem Holz ersetzen wir nach Möglichkeit durch Bahnschwellen aus Beton oder unbehandeltem Holz.


Q2
MAERSK
SEALAND
HYUNDAI
APL
P&O
CAPITAL
MOL





Jan Janssen
Hafenentwicklung
bremenports GmbH & Co. KG

„Unser wichtigstes ökonomisches Ziel ist es, die bremischen Häfen für Terminalbetreiber, Reeder, Logistikunternehmen, Werften und andere Dienstleister attraktiv zu halten. Zudem tragen wir eine große Verantwortung für die Wirtschafts- und Arbeitsmarktsituation der Region, hierfür gilt es die Häfen bedarfsgerecht zu gestalten.“

WERTSCHÖPFUNG & WESENTLICHE PROJEKTE

[EC7✓]

„Zur Erhaltung von Wettbewerbsfähigkeit & Qualität sind Investitionsprojekte von elementarer Bedeutung."

Erhard Kölln
Abteilungsleiter Technische Anlagen
bremenports GmbH & Co. KG

Für die bremenports als treuhänderischer Verwalter der Sondervermögen Häfen stehen nicht die eigene Wertschöpfung, sondern vielmehr die volkswirtschaftlichen Effekte, die aus der bereitgestellten Hafeninfrastruktur resultieren, im Mittelpunkt der wirtschaftlichen Leistung. Schließlich trägt die bereitgestellte Infrastruktur in hohem Maße zur regionalen und nationalen Wertschöpfung zahlreicher Unternehmen bei. Um die Wettbewerbsfähigkeit und Qualität des Standortes zu erhalten, werden laufend Investitionsprojekte getätigt. Grundlage ist immer eine Entscheidungsvorlage, die die mit dem Vorhaben verbundenen Risiken und Chancen begründet und zudem 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 analysiert. Investitionen über 250.000 EUR bedürfen dabei grundsätzlich der Zustimmung der verantwortlichen Gremien der Freien Hansestadt Bremen. Drei im Berichtsjahr abgeschlossene Investitionsprojekte mit einer Investitionssumme von jeweils über 500.000 EUR werden im Folgenden dargestellt.

NEUBAU DES HAFENSCHLEPPERS „ALBATROS" ALS ERSATZ FÜR DIE SCHLEPPER „HANSA" UND „STÖR"



Schlepper „Albatros"

› **Kosten:** 1.500.000 EUR[1]

› **Projektzeitraum:** 11/2013 – 07/2014

› **Grund der Investition:** Die Hafenschlepper „Hansa" (Baujahr 1958) und „Stör" (1968) waren über Jahrzehnte für wasserseitige Arbeiten wie das Versetzen von Schiffseinheiten, die Assistenz im Baggereibetrieb, das Ausbringen, Versetzen und Einholen von Ankern und Ankerdrähten sowie für das Eisbrechen in den Häfen von Bremerhaven im Einsatz. Der Schlepper „Hansa" konnte aufgrund seiner ausschließlichen Zulassung für Binnenwasserstraßen jedoch nur eingeschränkt genutzt werden, zudem entsprach seine Zugkraft infolge des Schiffsgrößenwachstums nicht mehr den heutigen Anforderungen. Beim Schlepper „Stör" wären für einen Weiterbetrieb umfangreiche Instandsetzungsarbeiten erforderlich gewesen, die einen weiteren Betrieb jedoch auch nur kurzfristig ermöglicht hätten. Als Ersatz für die Schlepper „Hansa" und „Stör" wurde daher der Neubau eines Hafenschleppers mit allen genannten Anforderungen in Auftrag gegeben.

› **Positive Effekte:** Der neue Schlepper „Albatros" ist auf die spezifischen Anforderungen seines Einsatzgebietes abgestimmt und verfügt damit u.a. über einen geringen Tiefgang, einen geschützten Schraubenantrieb, einen Ankerspill auf dem Vordeck mit ausreichender Bewegungsfreiheit zum Auflegen und Durchholen von Baggerleinen, Schlepphaken und Seitenwinden sowie ein hohes Maß an Wendigkeit. Zudem liegt eine Seezulassung vor, die bestätigt, dass das Schiff für die Fahrt in Küstengewässern geeignet ist. Anstelle von bisher zwei Arbeitsschiffen ist nun nur noch eines nötig.

[1] Stand der Daten Oktober 2014

HERSTELLUNG ZUKUNFTSORIENTIERTER WASSERTIEFEN IM INDUSTRIEHAFEN

› **Kosten:** 14.500.000 EUR[1]
› **Projektzeitraum:** 01/2014 – 12/2014

› **Grund der Investition:** Der Industriehafen ist ein wesentlicher Bestandteil der Hafenanlagen Bremen-Stadt. Hier sind derzeit etwa 50 Unternehmen mit 2.400 direkt beschäftigten Arbeitnehmern aus den Bereichen Hafenumschlag, Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen ansässig. Die wasserseitige Erreichbarkeit der Hafenanlagen hinter der Oslebshauser Schleuse war aufgrund der dortigen Hafensohle von 9,45 m begrenzt. Seeschiffe mit einem höheren Tiefgang konnten die Terminals nur teilabgeladen erreichen, sodass vorhandenen Abladekapazitäten ungenutzt blieben. Das führte zu wirtschaftlichen Nachteilen für die ansässigen Firmen und die den Industriehafen anlaufenden Reedereien. Zur dauerhaften Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Industriehafens war eine abschnittsweise Vertiefung der Hafensohle auf 10,50 m erforderlich, um diese an die Gegebenheiten der Oslebshausener Schleuse, die die Zufahrt zum tideunabhängigen Hafenbecken darstellt, anzupassen.

› **Positive Effekte:** Große Schiffseinheiten können durch die Vertiefung der Hafensohle zukünftig mit 15 % bis 30 % mehr Ladung verkehren und dadurch ihre Transportkosten entsprechend senken. Bei der Entscheidung zur Umsetzung der Maßnahme spielen übergeordnete strukturelle Aspekte zur Sicherung des Hafenstandortes eine wesentliche Rolle: So stellt die Vertiefung der Hafenbecken einen bedeutenden Baustein für die schrittweise Optimierung der wasserseitigen Anbindung der Unternehmen im Industriehafen dar und trägt zur Sicherung von Arbeitsplätzen bei.

FERTIGSTELLUNG VON BINNENSCHIFFSLIEGEPLÄTZEN „AM DEICH“ UND „OSTERDEICH“ SOWIE HERSTELLUNG VON LANDSTROMANLAGEN AN DIVERSEN BINNENSCHIFFSLIEGEPLÄTZEN

› **Kosten:** 2.500.000 EUR[1]

› **Projektzeitraum:** 07/2013 – 04/2014

› **Grund der Investition:** Die derzeit laufende Mittelweseranpassung schafft die Möglichkeit Bremen mit Großmotorgüterschiffen (L / B / H = 110 / 11,45 / 2,50 m), übergroßen Großmotorgüterschiffen (L / B / H = 135 / 11,45 / 2,50 m) und Schubverbänden von bis zu 139 m Länge zu erreichen. Damit wird die Anbindung an die Industriestandorte Hannover, Salzgitter, Wolfsburg und Braunschweig sowie über das westdeutsche Kanalnetz an den Rhein und den größten Binnenhafen Europas in Duisburg erheblich verbessert. Entsprechend war sicherzustellen, dass dem zukünftig zu erwartendem höheren Binnenschiffsaufkommen sowie den größeren Schiffseinheiten in Bremen-Stadt eine ausreichende Zahl geeigneter Liegeplätze zum Warten auf Be- oder Entladung sowie für Übernachtungszwecke zur Verfügung steht. Solche Plätze standen vorher nur an der Tiefer (mit bereits heute sehr hoher Auslastung), „Am Deich“ der Brauerei Beck GmbH & Co. KG (ABInBev) und am Osterdeich zur Verfügung. Diese wiesen zudem starke bauliche Mängel auf, sodass eine Erneuerung der Liegeplätze mit Anpassung für neue Schiffsgrößen erforderlich war. Der Umbau konnte zudem genutzt werden, um die Binnenschiffsliegeplätze mit Landstromanschlüssen auszustatten.

› **Positive Effekte:** Das Ziel, die Binnenschifffahrt als Verkehrsträger im Hinterlandverkehr weiter zu beleben, wurde durch die bereitgestellten Liegeplätze unterstützt, sodass die ansässigen Unternehmen und Reeder neue Potentiale, die sich durch die derzeit laufende Mittelweseranpassung ergeben, ausschöpfen können. Die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße Weser wird dadurch weiter verbessert. Die gleichzeitige Ausstattung der Binnenschiffsliegeplätze mit Landstromanschlüssen ermöglicht es den Reedern zudem die Dieselgeneratoren während der Liegezeit abzuschalten, Ökostrom zu beziehen und damit Beeinträchtigungen für Umwelt und Gesundheit entgegenzuwirken.

WETTBEWERBSPOSITION & QUALITÄT

„Unser Ziel ist der Erhalt und die Stärkung der Wettbewerbsposition der bremischen Häfen innerhalb der Nordrange sowie eine zunehmende Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Binnenschifffahrt."

Jan Janssen
Hafenentwicklung
bremenports GmbH & Co. KG

46,8% *der Hinterland-Container erreichten und verließen 2014 die bremischen Häfen per Bahn.*

Damit hat sich der Anteil der Schiene am Container-Hinterlandverkehr in den letzten 10 Jahren um fast **10%** *erhöht!*

WARUM IST DER ASPEKT WESENTLICH?

Die bremischen Häfen zählen zu den wichtigsten Universalhäfen Europas und bilden das Rückgrat einer maritimen Wirtschafts- und Logistiklandschaft, die die Ökonomie des kleinsten Bundeslandes prägt. Große Teile des Ladungsaufkommens stammen laut einer aktuellen Analyse der Seehafenhinterlandverkehre[2] aus Süddeutschland, Tschechien und Österreich.

Renommierte Institute sagen bis zum Jahr 2030 diverse globale Entwicklungen bzw. Megatrends voraus, die Einfluss auf die Entwicklung der lokalen Hafen- und Logistikwirtschaft im Land Bremen haben können. Dazu gehört ein überproportional hohes Wachstum des seegebundenen Handels. In diesem Zusammenhang prognostiziert die Fachwelt, dass neue Schiffstypen mit immer größerer Ladungskapazität, sog. „Megacarrier" gebaut werden, um das steigende Ladungsaufkommen möglichst energieeffizient und kostengünstig bewältigen zu können.



Anbindung der bremischen Häfen an das [illegible] the inland waterways network



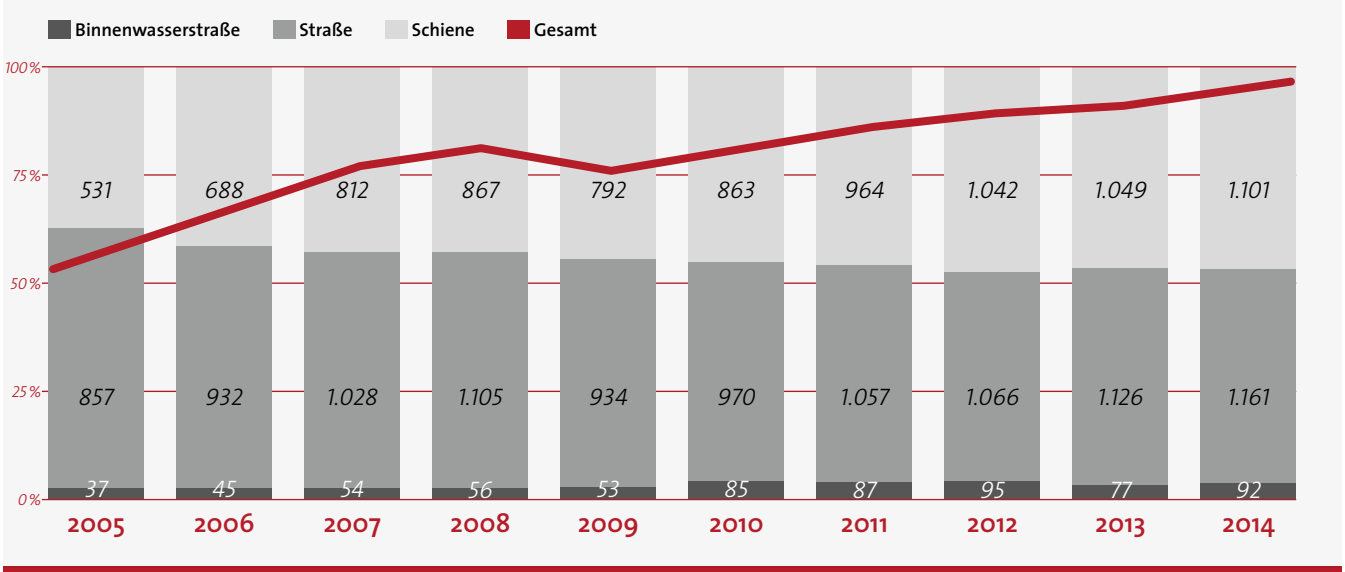
Effizienter Hinterlandverkehr über die Schiene

Leistungsfähige Verkehrswege, die für eine kapazitätsgerechte, -zeit und kostengünstige Anbindung sorgen, bilden dabei neben der Berücksichtigung weiterer Nachhaltigkeitsaspekte eine grundlegende Voraussetzung um das steigende Umschlagvolumen an- und abtransportieren zu können. In Bezug auf Bahn, Binnenschiff und LKW ist es erklärtes Ziel, die Hinterlandverkehre möglichst leise, sauber und energieeffizient, also auch klimafreundlich abzuwickeln. Um die gute Wettbewerbsposition der bremischen Häfen zu erhalten bzw. auszubauen, muss mit entsprechenden Infrastrukturmaßnahmen auf dieses Ziel hingearbeitet werden.

[2] vgl. Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (2015): Analyse der Seehafenhinterlandverkehre der bremischen Häfen bis zum Jahr 2030, Bremen.

WIE MANAGEN WIR DEN ASPEKT?

Um Wettbewerbsposition und Qualität des Standorts zu erhalten ist es nötig, durch Analysen und Prognosen Grundlagen für Planungen und Entscheidungsprozesse bereit zu stellen. Wesentliche Erfolgsgrößen sind die see- und hinterlandseitige Erreichbarkeit des Hafens, die zuverlässige Betriebs- und Leistungsfähigkeit unserer Hafenanlagen sowie leistungsstarke Hafendienstleister und Umschlagsunternehmen. Wie eine Wettbewerbsanalyse der HSH-Nordbank[3] belegt, nehmen die bremischen Häfen in der Nordrange eine gute Position ein. Von besonderer Bedeutung ist jedoch die Weiterentwicklung der Hafeninfrastruktur und der Ausbau der Hinterlandanbindungen. Wir als Hafenmanagementgesellschaft können notwendige Ausbaumaßnahmen an den Hinterlandanbindungen jedoch nur indirekt beeinflussen. Föderale Zuständigkeiten zwischen Bremen und Niedersachsen sowie nationale Verantwortlichkeiten bedingen eine hohe Komplexität. Dennoch nutzen wir unsere Möglichkeiten der Einflussnahme, um notwendige Themen immer wieder auf die politische Agenda zu bekommen.



Modal Split und Gesamt Hinterlandcontainer Bremerhaven (in 1.000 TEU)

ERFOLGE IM HINTERLANDVERKEHR

Der Bahnhinterlandverkehr erreichte auch 2014 Höchstwerte im absoluten Aufkommen. Die Binnenschifffahrt hingegen leidet bis heute darunter, dass die Wasserwege nicht überall restriktionsfrei befahren werden können. Um die Binnenschifffahrt zu beleben, baut der Bund zusammen mit dem Land Bremen seit mehreren Jahren die 156 km lange Mittelweser für 110 Meter lange und 11,45 Meter breite Großmotorengüterschiffe (GMS) mit einer Abladetiefe von 2,50 Meter aus.

Der Fokus unserer Aktivitäten liegt in den kommenden Jahren vor allem auf folgenden Projekten:

› Hafeneisenbahn

Vor dem Hintergrund des prognostizierten Anstiegs des Seegüterumschlags ist ein weiterer gezielter Ausbau der Hafeneisenbahninfrastruktur unumgänglich.

› Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)

Der OTB soll der Offshore-Windenergie-Industrie effiziente und günstige Verlademöglichkeiten für Anlagen anbieten und damit die Ziele der nationalen Energiewende unterstützen.



Ausbau der Hafeneisenbahninfrastruktur

[3] vgl. HSH-Nordbank (2015): Wettbewerbsfaktor Hafeninfrastruktur, Hamburg.

› Ersatz von Uferbauwerken
In den kommenden Jahren sind diverse Uferbauwerke zu ersetzen, da sie ihre technische Lebensdauer erreicht haben und ihre weitere Nutzbarkeit gewährleistet werden muss. Von besonderer Bedeutung ist hier die 90 Jahre alte Columbuskaje zwischen Kaiser- und Nordschleuse.

› Vorhandene Hafeninfrastruktur anpassen und ggfs. neu ausrichten
Die räumliche Begrenzung des Hafens verbunden mit einer hohen Nutzungsdichte verursacht Restriktionen, die die Suche nach neuen und effizienten Lösungen sowohl im Bereich der Flächennutzung, als auch bei Informations- und Kommunikationssystemen bedingen.

› Hafenkooperationen
Auch wenn die fünf norddeutschen Bundesländer ihre Hafenangelegenheiten grundsätzlich in Eigenregie erledigen, besteht eine Vielzahl von Kooperationsmöglichkeiten, die es vor allem dann zu verstetigen und auszubauen gilt, wenn damit öffentliche Aufwendungen reduziert werden können.

WETTBEWERBSANALYSE DER HSH-NORDBANK
Die HSH-Nordbank hat kürzlich die Verkehrsbranche befragt, wie sie die Hafeninfrastruktur in den Nordrange-Häfen (auch als Hamburg-Le Havre-Range bekannt) beurteilt und wie diese ausgebaut bzw. gestaltet werden soll, um zukünftige Kapazitätsengpässe zu vermeiden.

Innerhalb der Nordrange-Häfen wird die allgemeine Qualität der Infrastruktur in Rotterdam am besten bewertet. Während die bremischen Häfen und Antwerpen laut der Mehrheit der Unternehmen eine qualitativ gute Infrastruktur vorweisen, wird die Qualität in Hamburg als mittelmäßig eingeschätzt.

Beim steigenden Ladungsaufkommen werden laut der Umfrage in den bremischen Häfen keine Kapazitätsengpässe erwartet. Hinsichtlich der nautischen Erreichbarkeit, der Anbindung an Schiene, Straße, Binnenwasserstraße sowie der Abfertigungsqualität und -geschwindigkeit werden die bremischen Häfen mit der Schulnote 2,5 eingestuft und teilen sich damit gemeinsam mit Antwerpen den zweiten Platz hinter dem Hafen Rotterdam. Nach Ansicht der Verkehrsbranche ist ein weiterer Ausbau der Schienenanbindung jedoch notwendig, um das steigende Umschlagsaufkommen bewerkstelligen zu können.

Um die Wettbewerbsposition der norddeutschen Seehäfen innerhalb der Nordrange zu verbessern, ist nach Vorstellungen der Verkehrsbranche außerdem eine stärkere Kooperation der Hafenstandorte erforderlich.[4]



Kaiserschleuse Bremerhaven

[4] vgl. HSH-Nordbank (2015): Wettbewerbsfaktor Hafeninfrastruktur, Hamburg.

NACHGEFRAGT BEI UNSEREN STAKEHOLDERN

INTERVIEW MIT NORBERT DIERKS, VERANTWORTLICH FÜR NACHHALTIGKEIT UND CO_2-STEUERUNG IN DER TRANSPORTLOGISTIK, BMW GROUP

Warum beschäftigt sich ein Autohersteller mit der Nachhaltigkeitsleistung von Reedereien und Häfen?
Das Thema Nachhaltigkeit ist für die BMW Group von hoher Bedeutung. Dazu gehört auch die weitgehende Reduzierung von CO_2-Emissionen in der Transportlogistik. Ob es sich dabei nun um den Einsatz umweltfreundlicher Technologien wie den Elektro-LKW handelt oder um die Reduktion von Schadstoffen in der Seefracht. Diese ist zwar bereits der sauberste und effizienteste Verkehrsträger, wenn es darum geht, große Lasten über weite Strecken zu transportieren, doch gibt es auch hier noch Entwicklungspotentiale. Gemeinsam mit den Reedereien vereinbart die BMW Group daher Ziele, um die Emissionen in der Seefracht weltweit zu reduzieren.

Bremerhaven ist einer der wichtigen In- und Exporthäfen für die BMW Group in Europa. Im Kalenderjahr 2014 hat die BMW Group ca. 60 % seiner Exportcontainer und ca. 80 % der Importcontainer, die über deutsche Seehäfen importiert wurden, über Bremerhaven abgewickelt. Aus Fahrzeugdistributionssicht wurden über 520.000 Fahrzeuge im Export und über 90.000 Fahrzeuge im Import über Bremerhaven verladen. Langjährige Erfahrung ist Bestandteil der guten Zusammenarbeit.

Wie möchte BMW CO_2-Emissionen in der Transportlogistik einsparen?
Durch die weltweite Steigerung des Produktions- und Absatzvolumens sind die Transportleistung und damit auch die CO_2-Emissionen in den letzten Jahren deutlich angestiegen. Allein im Jahr 2014 wurde eine Transportleistung von insgesamt rund 37,2 Mrd. Tonnenkilometern erbracht, dabei wurden etwa 1,52 Mio. t CO_2 freigesetzt. Daher ist es erforderlich CO_2-emissionsarme Verkehrsträger möglichst zu bevorzugen. Mit welcher Dynamik dieses Ziel in den letzten Jahren verfolgt wurde, beweisen die Zahlen: Die BMW Group konnte sich rund 75 % der verfügbaren Kapazitäten am Bahnverkehr innerhalb Zentraleuropas mit geschlossenen Wagons für die Distribution der Fertigfahrzeuge sichern. Allein auf der Strecke von Leipzig nach Bremerhaven konnten so über 3.500 LKW-Fahrten pro Jahr vermieden werden. Insgesamt haben 2014 über 63 % aller Fertigfahrzeuge die Produktionswerke weltweit auf der Schiene verlassen. Diese sind seit 2014 zudem komplett auf Strom aus erneuerbaren Energiequellen umgestellt und fahren somit CO_2frei. Derzeit berücksichtigen wir bereits geringe CO_2-Emissionen der Redereien, indem wir direkte Schiffsrouten bevorzugen. Ob wir in Zukunft auch die CO_2-Emissionen des Hafenumschlags berücksichtigen werden, ist derzeit in Untersuchung. Und das sind nur einige von vielen Beispielen.

Welche Rahmenbedingungen muss ein Hafen aus Ihrer Sicht erfüllen, um für die Zukunft gewappnet zu sein?
Ein Hafen muss aus betriebswirtschaftlicher Sicht konkurrenzfähig im europäischen Umfeld sein. Um Produktionsversorgung und Kundenlieferantentermine sicherzustellen, sind die Umschlagszeit und die entsprechende Zuverlässigkeit daher unerlässlich.


Norbert Dierks

Darüber hinaus ist ein weiterer Ausbau der Schieneninfrastruktur die Voraussetzung um zukünftige Exportsteigerungen per Bahn abwickeln zu können.

Zur Reduzierung der CO_2-Emissionen von Schiffen während der Liegezeit sollte das Angebot von Landstromanschlüssen ausgebaut werden; hier besteht Nachholbedarf bei allen deutschen Seehäfen.

Wie schätzen Sie die Nachhaltigkeitsleistung der bremischen Häfen ein?
Grundsätzlich passt eine überzeugende „greenports" Strategie hervorragend zu unserem Bestreben die CO_2-Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu reduzieren. Positiv in den bremischen Häfen sind insbesondere die großen „Parkregale", sprich Parkhäuser, hier stehen unsere Fahrzeuge geschützt und müssen weniger nachgewaschen werden.

ZUKUNFTSFÄHIGE INFRASTRUKTUR & ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

[G4-14, EC2✓]

„Durch die laufende Analyse aktuell erkennbarer und prognostizierter Trends versuchen wir Chancen und Risiken frühzeitig zu erkennen und Handlungsoptionen abzuleiten, sodass die Zukunftsfähigkeit der Hafeninfrastruktur sichergestellt werden kann."

Uwe von Bargen
Direktor für Umwelt- und Nachhaltigkeitsangelegenheiten
bremenports GmbH & Co. KG

1. *Hafenkonzept mit integrierter Berücksichtigung von Aspekten der Nachhaltigkeit.*

Fragen der Klimaanpasssung werden **proaktiv** *in Forschungsvorhaben verfolgt.*

WARUM IST DER ASPEKT WESENTLICH?

Die Hafeninfrastruktur stellt ein hohes Anlagevermögen der Freien Hansestadt Bremen dar, das es zu erhalten gilt, um darauf aufbauende positive privatwirtschaftliche, volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Effekte zu ermöglichen. Da Hafenanlagen überwiegend eine hohe Lebensdauer haben, ist bei jedem Neubau die langfristige Werterhaltung ein wichtiges Ziel, das es im Planungsprozess zu berücksichtigen gilt. Durch politische, wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Einflüsse verändern sich die Anforderungen an die Hafeninfrastruktur. Dazu gehören neben Veränderungen in der Nachfrage und den weiter wachsenden Güterströmen insbesondere auch die Einflüsse des bevorstehenden Klimawandels, die in alle Bereiche der Logistikkette hinein wirken: von der Hinterlandanbindung (Thema Modal Split), über den Hafen bis hin zum Seeverkehr. Um eine 100 %ige Hafenverfügbarkeit auch in Zukunft gewährleisten zu können, müssen diese Trends rechtzeitig analysiert werden, damit entsprechende Anpassungsoptionen entwickelt werden können. Nur so kann der Gefährdung der Hafenanlagen mit hoher Lebensdauer, hoher Wertigkeit und hoher ökonomischer Bedeutung frühzeitig entgegengewirkt werden.

ANALYSE VON KLIMAFOLGEN UND ANPASSUNGSBEDARFEN
Mit den zu erwartenden Klimafolgen (Temperatur- und Meeresspiegelanstieg, Erhöhung der Sturmflutwasserstände, Zunahme von Starkwindereignissen und Sturmtagen) können außergewöhnliche Schäden an der Hafeninfrastruktur verbunden sein, die die Hafenverfügbarkeit einschränken und zu Anpassungsbedarfen z.B. in der Entwässerung oder der Sturmsicherung führen können. In diesem Kontext müssen auch Hafennutzer sensibilisiert werden, um problemverschärfende Entwicklungen wie den Verlust von Rückhalteräumen für Niederschlagswasser gemeinsam entgegenzutreten.



Sturmflut Xaver am Weserdeich im Dezember 2013

WIE MANAGEN WIR DEN ASPEKT?

Wir beobachten, analysieren und bewerten Entwicklungen in Wirtschaft, Politik, Ökologie und Gesellschaft um Trends zu erkennen und Prognosen überprüfen zu können. Daraus ableitbare Chancen gilt es für den Hafen und für uns als Managementgesellschaft zu nutzen. Die erkannten Risiken werden hingegen im Risikomanagementsystem kontinuierlich überwacht. Besonders bedeutsame Themen werden auch in wissenschaftlichen Arbeiten aufgegriffen und bearbeitet. Mittels Masterplänen und Zukunftskonzepten werden räumliche oder funktionelle Lösungsansätze für kurzfristige Bedarfe dargestellt. Aktuell maßgebend ist hier z. B. das Hafenentwicklungskonzept 2020/25. Dieses wurde in engem Dialog mit Anspruchsgruppen erstellt und beschreibt ausführlich, welche Veränderungsbedarfe in den bremischen Häfen anstehen.

NORDWEST2050
Das Forschungsprojekt nordwest2050 hat einen langfristigen Fahrplan zur Klimaanpassung für die Metropolregion Bremen-Oldenburg entwickelt. Dieser zeigt auf, wie die Risiken des Klimawandels verringert und sich ergebende Chancen genutzt werden können, um die Wettbewerbsfähigkeit der Region zu erhalten. Die Hafen-und Logistikwirtschaft ist unter Mitwirkung von bremenports im Teilprojekt „Resiliente Hafeninfrastrukturen“ gesondert betrachtet worden: Im Ergebnis wurden Ansätze zur Klimaanpassung für die Hafen- und Logistikwirtschaft erarbeitet.

HAFENENTWICKLUNGSKONZEPT 2020/25
Wo stehen die bremischen Häfen heute? Und vor allem: Welchen Herausforderungen müssen sie mittelfristig begegnen, um sich als Zentrum der wirtschaftlichen Aktivitäten im Land Bremen erfolgreich gegen die internationale Konkurrenz zu behaupten? Das sind Fragen, auf die das „Bremische Hafenkonzept 2020/25“ Antworten gibt. Das Konzept beschreibt den aktuellen Handlungsbedarf, wie z. B. den Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven (OTB), den Ausbau der Bahninfrastruktur oder die weitere Stärkung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschiff.

So wird beispielsweise die Zunahme der Güterströme eine stärkere Vernetzung aller Beteiligten erfordern, um Wartezeiten zu vermeiden und eine effiziente Ausnutzung vorhandener Kapazitäten zu gewährleisten. Aufgrund der räumlich stark begrenzten Hafenareale werden zudem Planungen für eine optimierte Flächennutzung eine wichtige Rolle einnehmen. Darüber hinaus gewinnen wir durch die Initiierung und Beteiligung an Forschungs- und Entwicklungsprojekten weitere Erkenntnisse zu spezifischen Fragestellungen. So wurden durch die Beteiligung an den Projekten „Nord West 2050“ und „Klimaanpassung an der Unterweser durch einen Tidepolder in der Dreptenniederung“ bereits wertvolle Erkenntnisse zum Thema Klimaanpassung gesammelt, die wir in den nächsten Jahren standortbezogen weiter vertiefen wollen.

Bereits heute stellen wir sicher, dass bei neuen baulichen Anlagen in der Deichlinie (z. B. bei Schleusen, Sperrwerken o. Ä.) ein Klimaschutzaufschlag berücksichtigt wird, um kostenträchtige Anpassungen in der Betriebszeit dieser Anlagen zu vermeiden und die Sicherheit gegenüber dem prognostizierten Meeresspiegelanstieg zu erhöhen.

PROJEKT: TIDEPOLDER DREPTENIEDERUNG
Die Metropolregion Bremen-Oldenburg wird als Küstenregion besonders stark vom Klimawandel betroffen sein. Grundidee des Projektes „Tidepolder im Bereich der Dreptenniederung“ war es daher, wesentliche Erkenntnisse zur regionalen Klimaanpassung zu sammeln. Das Projekt setzte sich mit der Fragestellung auseinander, ob mit den Sedimenten der Weser ein Aufwachsen der abgesackten Marschböden ermöglicht werden kann. Das mit Mitteln der Metropolregion Bremen-Oldenburg geförderte Projekt, wurde gemeinsam von der Hochschule Bremen und bremenports koordiniert. Es schloss mit einer Vorstudie ab, die als Grundlage für die Entwicklung weiterer Machbarkeitsuntersuchungen dienen soll.

Nähere Informationen:
www.studie-tidepolder-drepte.de



NACHGEFRAGT BEI UNSEREN STAKEHOLDERN

INTERVIEW MIT SÖREN KRÜGER, GESCHÄFTSFÜHRER BLG AUTOTERMINAL BREMERHAVEN


Sören Krüger

Herr Krüger, merken Sie etwas davon, dass Sie in einem „grünen" Hafen arbeiten?
Wir spüren auf jeden Fall deutlich das große Interesse an diesem Thema. Unsere Kunden erwarten von uns zu Recht, dass Nachhaltigkeit selbstverständlicher Bestandteil unserer Geschäftspolitik ist. Unsere vielfältigen Logistikdienstleistungen sind Teil der gesamten Wertschöpfungskette, deren ökologischer Fußabdruck immer umfassender dokumentiert wird. Eine nachhaltige und vorausschauende Entwicklung bildet die Voraussetzung für eine langfristige Kundenbindung und die Gewinnung neuer Aufträge. Unser Autoterminal betreibt daher ein strukturiertes und seit zehn Jahren ISO-zertifiziertes Umweltmanagement. Dabei muss man die große Bandbreite von Leistungen sehen, die wir für unsere Kunden erbringen. Das sind eben neben dem Umschlag auch Technikleistungen. Unsere Anlagen zur Fahrzeugwäsche sind auf extrem niedrigen Frischwasserverbrauch hin optimiert, und wir haben schon lange, bevor das eine Auflage wurde, nur noch wasserlösliche Lacke eingesetzt, um nur einige Beispiele zu nennen.

Wie will die BLG CO_2-Emissionen auf dem Autoterminal reduzieren?
Die BLG-Gruppe hat sich das Ziel gesetzt, bis 2020 ihre CO_2-Emissionen um 20 Prozent zu reduzieren. Wir tragen unseren Teil dazu bei. Nach umfangreichen Praxistests erhält das derzeit im Bau befindliche Autoregal N3 mit 6.000 zusätzlichen Stellplätzen eine intelligente LED-Beleuchtung, die nicht nur wesentlich effizienter als herkömmliche Leuchtstoffröhren ist, sondern auch auf Tageslichteinfall und Aktivitäten auf den einzelnen Decks reagiert. Auch in den Werkstatthallen stellen wir zunehmend auf LED-Beleuchtung um und überarbeiten unsere Heizungssysteme.

Ein wesentlicher Punkt ist auch die Verringerung des Treibstoffverbrauchs. Die Zugmaschinen für Schwergut sind inzwischen mit einem hochmodernen System zur Identifikation und Lokalisierung von Trailern ausgerüstet; Prozessingenieure konzipieren neue Abläufe, die auf dem Autoterminal auch zu einer Verkürzung von insgesamt gefahrenen Strecken führen werden. Und wir erhöhen unsere Abfertigungskapazitäten für Bahnanlieferung.

Was erwarten Sie von bremenports?
Wir gratulieren bremenports insbesondere für ihre bemerkenswerten Leistungen bei der Gestaltung von Ausgleichsflächen und unterstützen ihre LNG-Initiative. Die Umstellung der Vielzahl von Fahrzeugen im Hafen auf Gasantrieb würde eine signifikante Senkung der Treibhausgase am Standort bedeuten. In einem von bremenports initiierten Projekt wollen wir gemeinsam die Effizienz der Flächenbeleuchtung weiter ausbauen und neben LED auch die Eignung von LEP (light-emitting-plasma) untersuchen. Wir sehen bremenports als einen der wichtigen Treiber für Nachhaltigkeit in den bremischen Häfen.

Die Unternehmensgruppe BLG LOGISTICS hat ihre Kernkompetenzen in der Automobil-, Kontrakt- und Containerlogistik. Der BLG-Geschäftsbereich AUTOMOBILE integriert alle Dienstleistungen der Fahrzeuglogistik. Bremerhaven ist der stärkste Standort im Terminalnetzwerk und gehört mit über 2,3 Millionen Fahrzeugen in 2014 zu den größten Autohäfen der Welt. Europäische Hersteller verschiffen ihre Produkte hauptsächlich nach Nordamerika, Asien und Nahost. Die Importe kommen überwiegend aus Asien und den USA. Alle namhaften Autoreeder bedienen Bremerhaven regelmäßig. Jedes Jahr laufen über 1.400 Autoschiffe den Terminal an.

INDIREKTE WIRTSCHAFTLICHE AUSWIRKUNGEN

[EC8✓]

„Durch vorausschauende Hafenentwicklungsprojekte schaffen wir die Basis für regionale Wertschöpfung."

Klaus Bartels
Stabsbereichsleiter Hafenentwicklung
bremenports GmbH & Co. KG

74.000

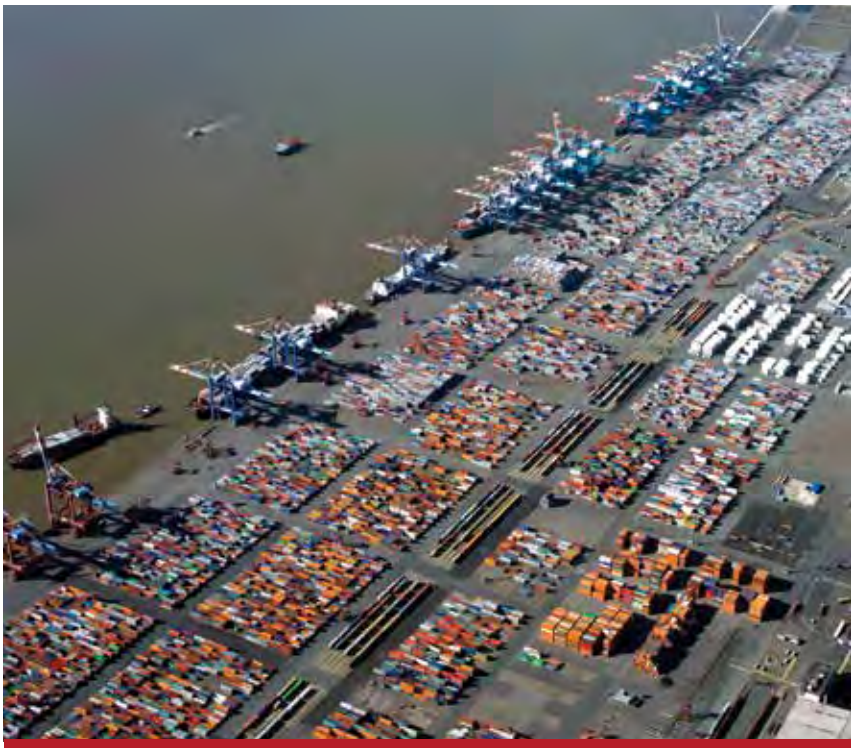
Arbeitsplätze sind direkt oder indirekt von den bremischen Häfen abhängig.

WARUM IST DER ASPEKT WESENTLICH?

Die bremischen Häfen sind heute als Universalhafen von internationaler Bedeutung. Häfen und Schifffahrt prägen die Entwicklung an der Weser aber schon seit Jahrhunderten und sind unmittelbar mit dem Aufstieg Bremens zur erfolgreichen Hanse- und Kaufmannsstadt verbunden. Auch heute stellen die bremischen Häfen eine wesentliche Voraussetzung für die Ansiedlung und den Betrieb zahlreicher Unternehmen dar, die einen bedeutsamen Einfluss auf den lokalen und regionalen Arbeitsmarkt haben. Die große ökonomische Bedeutung der Häfen wird durch folgende Fakten deutlich: jeweils ein Fünftel der Beschäftigung, des Umsatzes und der Wertschöpfung im Land Bremen sind hafenabhängig – so viel wie in keinem anderen Bundesland. Diese wirtschaftlichen Effekte gilt es durch eine vorausschauende Hafenentwicklung zu erhalten.

REGIONALE ARBEITSPLATZEFFEKTE

Gemäß einer Untersuchung des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) sind die Arbeitsplätze von rund 74.000 Beschäftigten (=19 % aller im Land Bremen Erwerbstätigen) direkt und indirekt von den bremischen Häfen abhängig und erarbeiteten einen Umsatz von etwa 11,5 Milliarden Euro. Das entspricht rund 22 % der bremischen Bruttowertschöpfung. Im Vergleich zu Hamburg und den niedersächsischen Hafenregionen ist die regionalwirtschaftliche Bedeutung der bremischen Häfen damit überdurchschnittlich hoch. 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 %).[5]



Containerkaje Bremerhaven

[5] vgl. Institut für Seeverkerhswirtschaft und Logistik (2011): Beschäftigungseffekte der Bremischen Häfen, Bremen.

WIE MANAGEN WIR DEN ASPEKT?

Die regionale Wertschöpfung entsteht direkt aus dem aktuellen Status als international bedeutsamer Universalhafen. Daher zielen unsere Aktivitäten primär darauf, diese Funktion als multimodaler Umschlagsplatz im internationalen Warenverkehr zu erhalten. Eine weitergehende Wertschöpfung versuchen wir gemeinsam mit den lokalen Wirtschaftsförderern zu erreichen, indem ein möglichst hoher Prozentsatz der umgeschlagenen Waren oder Güter lokal verwertet bzw. verarbeitet und damit die sogenannte Local-Content-Quote (LOCO-Quote) gesteigert wird.

LOCO-QUOTE
Die Loco-Quote gibt den Anteil an Waren an, der in der Metropolregion des jeweiligen Hafens verbleibt und nicht in den Seehafenhinterlandverkehr weitergeht. Eine hohe Loco-Quote ist somit ein Indiz für eine hohe regionale Wertschöpfung. Eine Erhebung aus dem Jahr 2010 ermittelte für die bremischen Häfen eine Loco-Quote von 24,1 % und für den Hamburger Hafen von 30,5 %.[6]

Durch die Untersuchung der Effekte unserer Arbeit, sowie durch die enge Zusammenarbeit mit Wirtschaftsförderern und Partnern in Hafenwirtschaft und Logistik sind wir bestrebt, nutzbringende Projekte für die Region auf den Weg zu bringen.



24,1 % der Waren, die die bremischen Häfen erreichen, verbleiben in unserer Metropolregion und tragen damit zur regionalen Wertschöpfung bei

VIELVERSPRECHENDE POTENTIALE FÜR DIE WINDENERGIEBRANCHE
Neben Hafenwirtschaft und Logistik hat auch die Windenergiebranche eine hohe wirtschaftliche Bedeutung für die Region erlangt. Um optimale Bedingungen für das schnelle und sichere Verladen von Windenergieanlagen bieten zu können und damit die Kosten in der Bereitstellung der Offshore-Windenergie zu senken, ist der Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB) in Planung. Er gehört zu den wichtigsten Investitionsprojekten, die in diesem Jahrzehnt im Zwei-Städte-Staat verwirklicht werden. Mit diesem Projekt besteht auch die Möglichkeit die Loco-Quote zu erhöhen, da den lokal ansässigen Produzenten gute Verlademöglichkeiten angeboten werden sollen. So kann erwartet werden, dass Wirtschaft und Arbeitsmarkt in der Region weiter belebt werden können.

[6] vgl. MWP, IHS, UNICONSULT & Frauenhofer CML im Auftrag des BMVI (2014): Seeverkehrsprognose 2030, Berlin.


Q3





Uwe von Bargen
Direktor für Umwelt- und
Nachhaltigkeitsangelegenheiten
bremenports GmbH & Co. KG

„Unser Ziel ist es, Beeinträchtigungen für die Umwelt zu vermeiden. Dies geschieht durch den reduzierten Einsatz von Energie, Materialien und Bodenfläche sowie durch die Verringerung von Emissionen, Staub, Lärm, Licht und Abfall. Dafür sind wir ständig auf der Suche nach innovativen Verfahren, von denen wir uns eine Verbesserung unserer Umweltleistung versprechen.“

ENERGIEMANAGEMENT & KLIMASCHUTZ

[EN3✓, EN6✓, EN15✓, EN16✓, EN17✓, EN19✓]

„Um unser langfristiges Ziel einer CO_2-neutralen Hafeninfrastruktur zu erreichen, konzentrieren wir uns auf zwei Hauptziele: Die Reduktion der Energieverbräuche bzw. die Steigerung der Energieeffizienz, sowie die sukzessive Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Energien."

Sabine Müller
Energiecontrolling
bremenports GmbH & Co. KG

Im Berichtsjahr haben wir

18 Mio. kWh

Energie verbraucht.

Durch den Einsatz erneuerbarer Energien reduzieren wir unsere CO_2-Emissionen um

50%

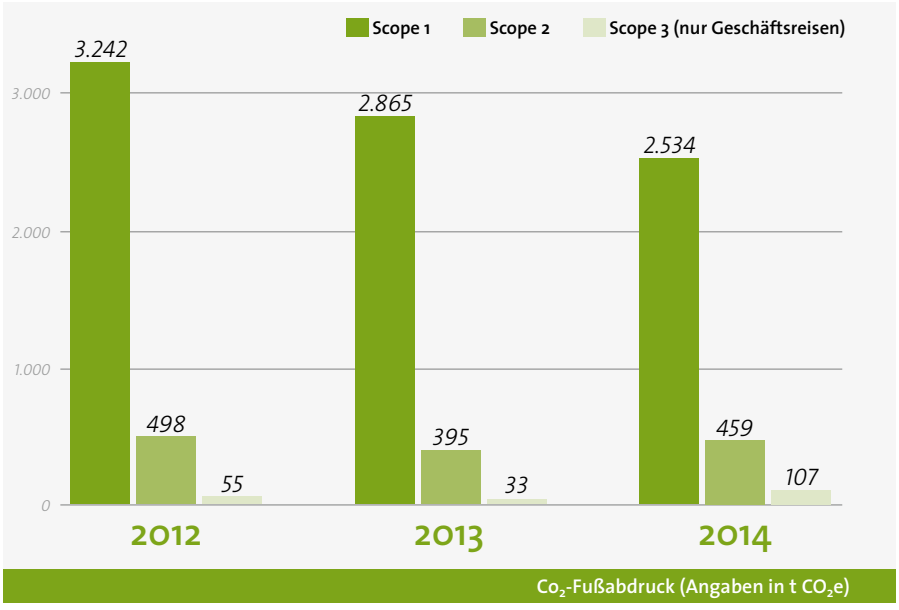
WARUM IST DER ASPEKT WESENTLICH?

Die Veränderungen durch den Klimawandel werden die Gesellschaft in den nächsten Jahrzehnten vor große Herausforderungen stellen. Deshalb haben sich die bremischen Häfen gemeinsam mit 55 Hafenstandorten aus aller Welt bereits 2008 in der „World Ports Climate Declaration" dazu verpflichtet, den Ausstoß von Treibhausgasen zu verringern.

In unserer greenports-Nachhaltigkeitsstrategie zählen der Klimaschutz und die beständige Verbesserung unserer Klimabilanz zu den Kernpunkten. Unser langfristiges Ziel ist es, die Infrastruktur der bremischen Häfen klimaneutral zu betreiben. Der Energieverbrauch der von uns verwalteten Hafeninfrastruktur (z. B. Schleusen, Brücken, Bahnanlagen) beläuft sich auf ca. 18 Mio. kWh und verursachte in 2014 Kosten von rund 2,5 Mio. EUR. Er wird im Wesentlichen von der Nutzungsintensität der Schifffahrt und der Hafenumschlagsbetriebe beeinflusst. Maßnahmen zur Energieeffizienz sollen die steigenden Energiepreise abfedern, darüber hinaus leisten sie einen essentiellen Beitrag zur Verbesserung unserer Klimabilanz.

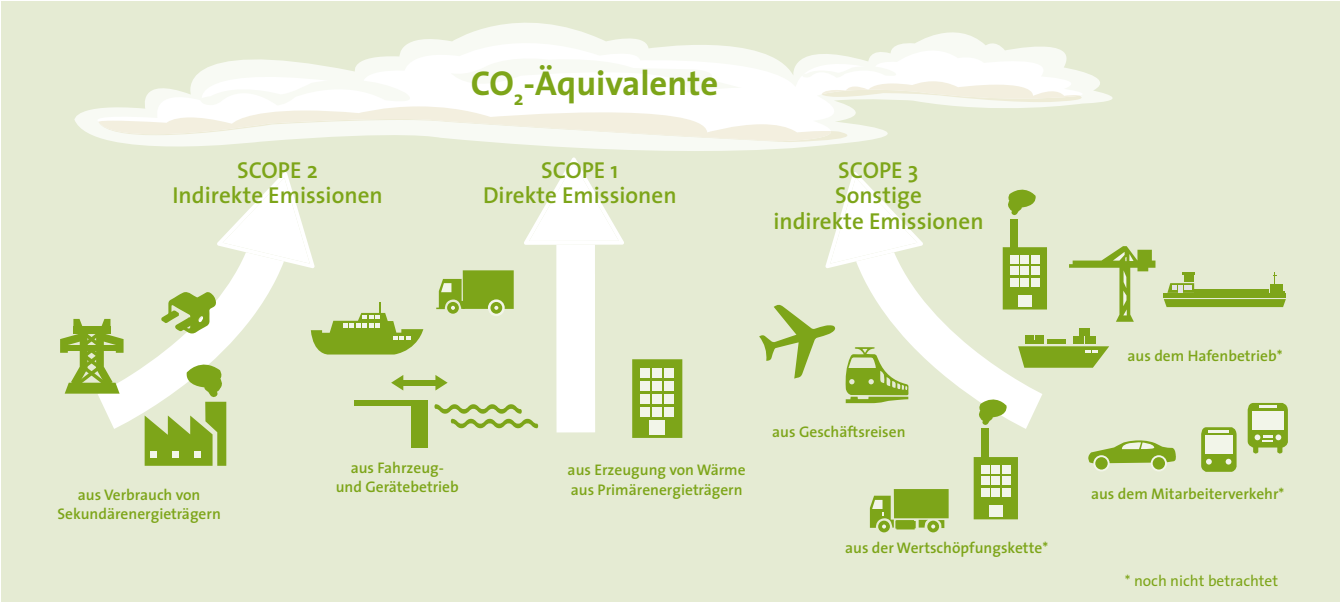
› Unser CO_2-Fußabdruck

Bei der Berechnung unserer Emissionen orientieren wir uns an den internationalen Richtlinien des Greenhouse Gas Protocols (GHG). Hier wird unterschieden zwischen den direkt erzeugten Emissionen aus dem Scope 1, die bei den bremischen Häfen durch den Betrieb des Fuhrparks, unsere Schiffe, die Wärmeerzeugung und den Anlagenbetrieb gekennzeichnet sind. Im Scope 2 wird ermittelt, welche Emissionen bei der Erzeugung der zugekauften Energie entstehen, in



Co_2-Fußabdruck (Angaben in t CO_2e)

unserem Fall durch den Bezug von Strom und Fernwärme. Im Scope 3 soll berichtet werden, welche Emissionen durch unsere Geschäftstätigkeit außerhalb des Unternehmens erzeugt werden, z. B. durch Geschäftsreisen und den Pendelverkehr der Mitarbeiter. Tatsächlich erfassen wir im Scope 3 derzeit nur die Emissionen durch die Geschäftsreisen. Ab 2015 wollen wir auch die Auswirkungen durch den Pendelverkehr der Mitarbeiter quantifizieren. Außerdem setzen wir uns für die Förderung eines emissionsarmen See- und Hinterlandverkehrs ein.



Hafenbezogene CO_2-Emissionen

WIE MANAGEN WIR DEN ASPEKT?

Unser erster Schritt ist die detaillierte Erfassung und Analyse der einzelnen Verbraucher, um weitere Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und der CO_2-Reduktion in den Bestandsanlagen abzuleiten. CO_2-intensive Verbraucher werden dabei prioritär betrachtet. Im Weiteren sind entsprechende Vorgaben für die Bereiche Projektplanung, Bau und Vergabe sowie die Beschaffung zu entwickeln und umzusetzen.

› Senkung der Emissionen im Fuhrpark (Scope 1)

Bereits seit 2010 wird bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen darauf geachtet, dass der Fahrzeugtyp der Nutzung angemessen ist (Stichwort Downgrading) und die Fahrzeuge möglichst wenig Treibstoff verbrauchen bzw. gute Emissionswerte aufweisen. Für innerstädtische Fahrten werden alternativ auch E-Fahrzeuge und E-Bikes zur Verfügung gestellt und bei Fahrten zwischen den bremenports-Standorten werden Fahrgemeinschaften gefördert. Die Umstellung der Flotte zeigt Ihre Wirkung: im Vergleich zum Jahr 2012 konnten die Treibhausgas-Emissionen des Fuhrparks um 15 % gesenkt werden, das entspricht 37 t CO_2[1].

› Strom aus erneuerbaren Energien (Scope 2)

Für eine steigende Anzahl von Stromabnahmestellen beziehen wir bereits seit Jahren Ökostrom – derzeit liegt der Anteil am Gesamtstromverbrauch bei 88,4 % und soll in den nächsten Jahren weiter steigen. Außerdem betreiben wir zwei Photovoltaik-Anlagen, die Strom in das öffentliche Netz einspeisen. Eine Solarthermieanlage auf dem Dach unserer Werkstätten unterstützt die dortige Warmwasserversorgung. Allein durch diese Initiativen reduzieren wir unseren CO_2-Fußabdruck (Scope 1 und 2) bereits um die Hälfte.

› Nachhaltige Mobilität (Scope 3)

Um die Mitarbeiter zu ermutigen, den Weg zur Arbeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anstatt des PKW zurückzulegen, bieten wir ein vergünstigtes Job-Ticket für den ÖPNV an, das derzeit von 22 Mitarbeitern genutzt wird. Zur Förderung eines klimafreundlichen Pendelverkehrs beteiligen wir uns außerdem jährlich an der AOK/ADFC-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“.

[1] Die Berechnung der CO_2-Emissionen des Fuhrparks basiert auf den tatsächlich verbrauchten Treibstoffmengen, nicht auf Herstellerangaben.

FORSCHUNGSPROJEKT „GRÜNER WASSERSTOFF FÜR DIE MARITIME WIRTSCHAFT“ VON BREMENPORTS INITIIERT

Aktuell arbeiten wir gemeinsam mit Partnern aus Wissenschaft und Technik an Möglichkeiten, wie regenerativ hergestellter Wasserstoff sowohl als Energiespeicher, als auch als Brennstoff in Häfen und für die maritime Wirtschaft Verwendung finden kann. Das Projekt wird durch die Metropolregion Nordwest gefördert. Beantragt vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen wird es vom ttz Bremerhaven koordiniert und von zehn weiteren Partnern mit bearbeitet: Oldenburger Energiecluster (OLEC), Ingenieurbüro Planet; Umweltforschungs- und Planungsbüro ARSU, Jade Hochschule, Windenergie-Agentur Bremerhaven (WAB), Germanwind, BLG Logistics, EWE Forschungszentrum Next Energy, Kompetenzzentrum Energie Osnabrück und dem Ingenieurbüro Deep Underground Engineering.



Elektrofahrzeug der bremenports GmbH & Co. KG

TREIBHAUSGASKOMPENSATION DURCH MOOR-ZERTIFIKATE

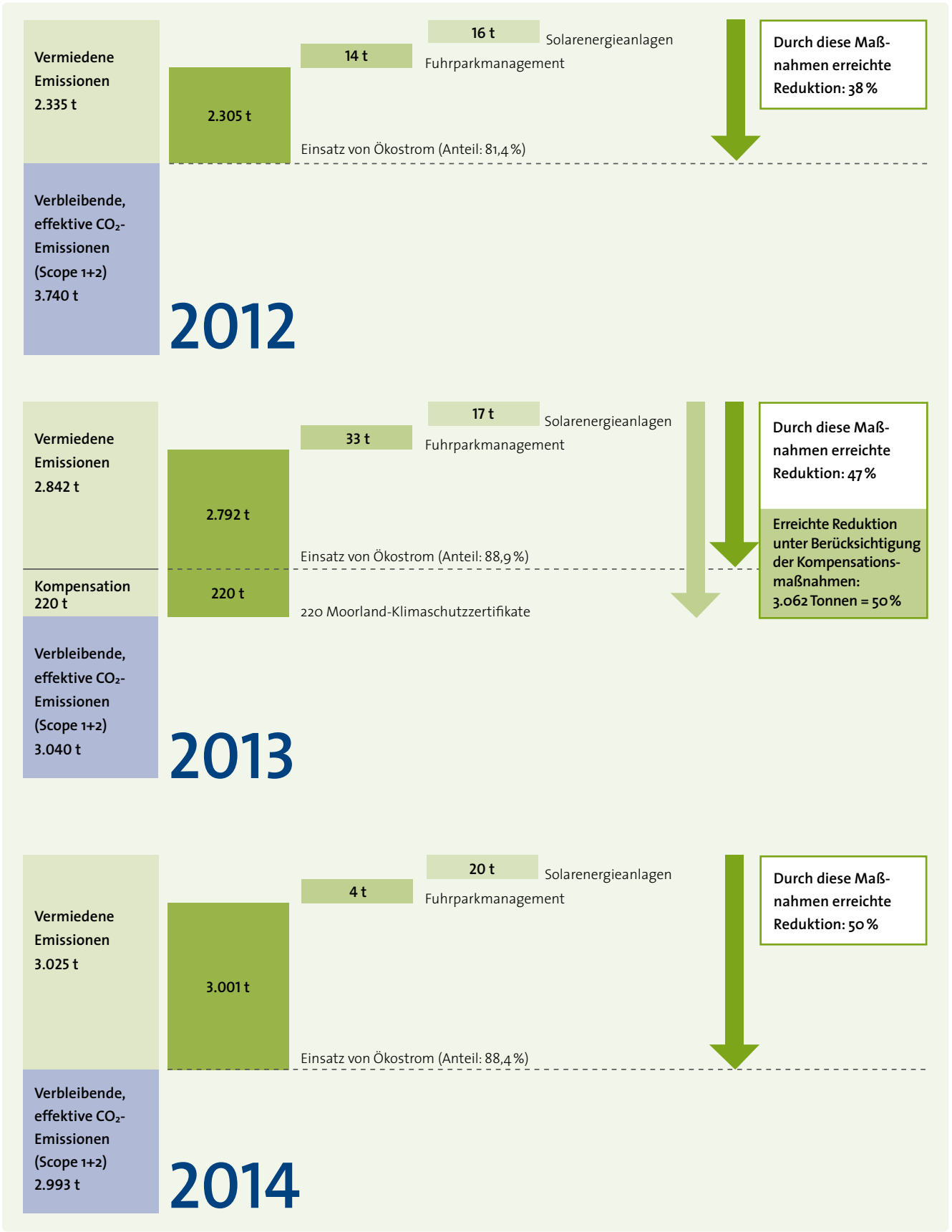
Die Treibhausgase in Höhe von 220 t, die in 2013 von der bremenports GmbH (ohne die Sondervermögen Häfen) erzeugt wurden, haben wir vollständig durch den Kauf von Klima-Zertifikaten aus dem Projekt Moorland kompensiert. Durch dieses lokale Klimaschutzprojekt, das von der Umweltschutzorganisation BUND ins Leben gerufen wurde, werden Teile des Dorumer Moors im Landkreis Cuxhaven als sogenanntes „Klimamoor“ wiedervernässt.


KLIMA - ZERTIFIKAT

LED- UND LEP-TESTSTRECKEN IN PLANUNG

Im Rahmen eines von bremenports initiierten und der Metropolregion Bremen-Oldenburg geförderten Projektes werden wir die Zusammenarbeit mit den Häfen in der Region zu Fragen der Energieeffizienz intensivieren und bis 2017 verschiedene Teststrecken für LED- und LEP-Leuchten installieren und untersuchen.

MASSNAHMEN, DIE ZUR REDUKTION UNSERER CO_2-EMISSIONEN BEITRAGEN (ANGABEN IN T CO_2e)



EFFEKTE DER WASSERTIEFENERHALTUNG

[EN23✓, EN27✓]

„Verlässliche Wassertiefen sind unerlässlich um eine 100 %ige Hafenverfügbarkeit zu gewährleisten. Zur Vermeidung der Untiefen werden unterschiedliche Techniken eingesetzt, wobei wir bestrebt sind, Beeinträchtigungen auf Natur und Umwelt zu vermeiden oder auf ein Minimum zu reduzieren."

Christoph Tarras
Abteilungsleiter Wassertiefen
bremenports GmbH & Co. KG

WARUM IST DER ASPEKT WESENTLICH?

Für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs im Hafen sind definierte Wassertiefen bereitzustellen. Aufgrund unserer Lage an der Wesermündung sind die bremischen Häfen dabei besonderen Bedingungen ausgesetzt: An der Flussmündung, wo Süß- und Salzwasser zusammentreffen, entstehen durch die dort sterbenden Mikroorganismen besonders viele Schwebstoffe. Diese setzen sich in strömungsberuhigten Bereichen ab und verursachen Untiefen, die die Schifffahrt beeinträchtigen. Zur Vermeidung von Untiefen werden daher unterschiedliche Techniken eingesetzt. Da mit ihnen ökologische Beeinträchtigungen wie die Zerstörung der in der Bodenzone vorkommenden Lebewesen, die Sauerstoffabnahme im Gewässer, die Mobilisierung von Schadstoffen und die Vertreibung von Fischen und Säugetieren verbunden sein können, gilt es Techniken zu wählen, die diese Beeinträchtigungen nach Möglichkeit vermeiden oder auf ein Minimum reduzieren.



Wasserinjektionsgerät „Hol Blank"

WASSERINJEKTIONSGERÄTE VERHINDERN DAS ABLAGERN DER SEDIMENTE

Unsere Wasserinjektionsgeräte „Hol Blank" und „Hol Deep" halten seit 1994 in Bremerhaven und 2006 in Bremen die Sedimente in der Schwebe, um die Hafengewässer schiffbar zu erhalten. Durch ihren Einsatz konnten in den Bremerhavener Vorhäfen und im Bremer Stadtbereich die Baggermengen erheblich reduziert werden. Kalkulationen ergaben eine Größenordnung von ca. 600.000 m^3/Jahr.

WIE MANAGEN WIR DEN ASPEKT?

Bei uns erfolgt die Wassertiefenerhaltung nach hohen ökologischen Standards. Die Gewährleistung der notwendigen Wassertiefen setzt eine gute Kenntnis der eigenen Gewässer, der hydromorphologischen Prozesse sowie des Sedimentationsgeschehens voraus. Denn besser als jede nachsorgende Baggerung ist der Versuch, das System durch strömungslenkende Maßnahmen, geschickte Zuwässerung mit schwebstoffarmen oberflächennahem Weserwasser oder die Vermeidung von Sedimentation durch Wasserinjektionsgeräte so zu beeinflussen, dass größere Eingriffe überflüssig werden. Mit Hilfe unterschiedlicher Methoden konnte das Baggergutaufkommen in den vergangenen 10 bis 15 Jahren um durchschnittlich 750.000m³/Jahr gesenkt werden.

Eine wichtige Basis ist die kontinuierliche Überwachung der vorhandenen Wassertiefen; dabei werden eingetretene Untiefen dokumentiert. Vom Hansestadt Bremischen Hafenamt als zuständiger Hafenbehörde werden Baggerbedarfe festgelegt. Die Beseitigung der Untiefen erfolgt wiederum durch bremenports. Nach Ermittlung der Schadstoffgehalte in den Baggerbereichen ist die Verwertungs- bzw. Entsorgungsform zu klären:

Unbelastetes Baggergut (vor allem Sand) kann direkt nach dem Baggern wieder an geeigneter Stelle in das Wasser zurückgeführt, bzw. umgelagert werden. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat dafür bisher Bereiche in der Außenweser zugewiesen.

Belastetes Baggergut (vor allem Feinkornfraktionen wie Schlick) muss hingegen kostenintensiv verwertet oder deponiert werden. Das Sediment wird nach Möglichkeit in der eigenen Aufbereitungsanlage entwässert, um es einer Verwertung im Deich- oder Deponiebau zuführen zu können. Lässt der Belastungsgrad auch andere Verwertungsarten, wie z. B. die Rekultivierung von Kiesgruben zu, so wird das Material auch hierfür genutzt. Gibt es keine Abnehmer, muss das Material auf der benachbarten Baggergutdeponie eingelagert werden. Für stärker belastetes Material wird auch die Deponierung im sog. „Slufter", einer Unterwasserdeponie bei Rotterdam genutzt. Dadurch können die eigenen begrenzten Deponiekapazitäten geschont werden.

FREILAUFKANAL SORGT FÜR SCHWEBSTOFFARME WASSERZUFÜHRUNG

Durch Inbetriebnahme eines Freilaufkanals im Jahr 2001, der seitdem schwebstoffarmes Oberflächenwasser der Weser in das Hafenbecken zuführt, konnten die Sedimentmengen in den abgeschleusten Hafenarealen des Überseehafens im Mittel um ca. 150.000 m³/Jahr reduziert werden.



Integrierte Baggergutaufbereitungsanlage in Bremen-Seehausen

FLÄCHENNUTZUNG & BIODIVERSITÄT

[EN11✓, EN12✓, EN13✓]

„Der Flächenverbrauch und die negativen Auswirkungen der bremischen Häfen auf die Biodiversität werden so weit wie möglich vermieden, durch Minderungsmaßnahmen reduziert oder – wenn unvermeidbar – durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen."

Uwe von Bargen
Direktor für Umwelt- und Nachhaltigkeitsangelegenheiten
bremenports GmbH & Co. KG

Die von den bremischen Häfen verantwortete Biotopfläche beträgt

30 %

der Gesamthafenfläche.

1.204 Hektar

Lebensraum haben wir bisher für ökologische Hafenkompensationsmaßnahmen gesichert bzw. geschützt.

WARUM IST DER ASPEKT WESENTLICH?

Bis vor etwa tausend Jahren nahm der Mensch nur wenig Einfluss auf die Küstenlandschaft. Küstenschutz und Landwirtschaft, aber auch Schifffahrt und Häfen haben seitdem den Meeres- und Küstenlebensraum stark verändert. Insbesondere die weltweit seit den 1960ger Jahren um das 15-fache gestiegenen Waren- und Güterströme ziehen eine Reihe von Beeinträchtigungen der natürlichen Umwelt nach sich. Der gestiegene Seeverkehr und der damit verbundene Ausbau der Wasserstraßen und Hafeninfrastruktur haben auch an der Wesermündung und dem benachbarten Wattenmeer negative Folgen für Lebensräume von Pflanzen und Tieren hinterlassen. Um diesen Folgen entgegenzuwirken und sie so weit wie möglich auszugleichen, werden schon seit längerem Kompensationsmaßnahmen ergriffen. So sind Infrastrukturentwicklungen zugunsten von Schifffahrt und Hafen nur dann genehmigungs- und umsetzungsfähig, wenn vielfältige rechtliche Anforderungen frühzeitig berücksichtigt werden.



Nonnengänse nehmen die Luneplate als Lebensraum an

PARTNERSCHAFT MIT DEM NATIONALPARK NIEDERSÄCHSISCHES WATTENMEER

Das Ökosystem des Wattenmeers zu erhalten, welches seit 2009 zum Weltnaturerbe gehört, ist das Anliegen der Kooperation mit dem Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer. Als langjähriger regionaler Partner betreut die Nationalparkverwaltung Kompensationsflächen zur Hafenerweiterung CT 4 an der Wurster Küste, die von bremenports geschaffen wurden.



Ausgedehnte Wattflächen in Nachbarschaft des Containerterminals Bremerhaven

WIE MANAGEN WIR DEN ASPEKT?

Auch wenn der Flächenbedarf für die Hafeninfrastruktur bereits auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt wird, ist ein Eingriff in Natur und Landschaft oft unvermeidbar. Immer dann, wenn durch Wasser- und Hafenbauprojekte geschützte Lebensräume beeinflusst oder gar vernichtet werden, sind entsprechend vergleichbare Ausgleichsflächen zu schaffen, die der Natur zurückzugeben, was ihr an anderer Stelle genommen wurde. Das entsprechende Vorgehen ist dabei durch die deutsche und europäische Umweltschutzgesetzgebung geregelt. Aufgrund der Lage Bremerhavens an der Wesermündung in direkter Nachbarschaft zum Nationalpark und Weltkulturerbe Niedersächsisches Wattenmeer müssen wir dabei vergleichsweise hohe Anforderungen umsetzen.

Es ist uns ein Kernanliegen, diesen Aspekt selbst zu bearbeiten und auch nach erfolgreicher Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen in der Verantwortung für diese Flächen zu bleiben. Dafür hat bremenports bereits Anfang der 90er Jahre eigene Experten im Bereich der Umweltplanung eingestellt und damit organisatorische Strukturen geschaffen, die sich bis heute bewährt haben.

In über 20 Jahren haben wir so eine breit anerkannte Expertise aufgebaut, die auch von anderen Auftraggebern nachgefragt wird. Insbesondere die eigenen aktiven Beiträge zum Biotopschutz, die frühzeitige ökologische Bewertung von Bauprojekten und der aktive Dialog mit betroffenen Interessenvertretern (wie z. B. Umweltschutzorganisationen, Landwirten, Gemeinden, Öffentlichkeit) haben sich sehr bewährt und in der Vergangenheit zu einer hohen Akzeptanz der Bauvorhaben geführt. Zur Erfolgssicherung wird die zuständige Naturschutzbehörde in den gesamten Planungs- und Entwicklungsprozess sowie in die Schlussabnahme der einzelnen Maßnahmengebiete eng mit einbezogen.

› Zustand unserer Hafenkompensationsflächen

Der Status der Flächen, die sich in Entwicklung oder Unterhaltung befinden, wird jährlich anhand einer fünf-stufigen Skala bewertet. Insgesamt befanden sich im Berichtsjahr 48 Hafenkompensationsflächen in unserer Verantwortung. 39 Flächen wurden dabei direkt von der Umweltplanung der bremenports entwickelt bzw. unterhalten. Zwei im Nationalpark gelegene Flächen an der Wurster Küste werden im Rahmen der Partnerschaft von der Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer zielgerecht entwickelt. Sieben weitere Flächen im Bremer Stadtgebiet werden für uns von der Hanseatischen Naturentwicklung GmbH betreut.
21 % der Flächen wurden im Berichtsjahr als voll funktionsfähig eingestuft, 37,5 % als gut funktionsfähig, 37,5 % als funktionsfähig und 4 % als eingeschränkt funktionsfähig.

HAFENGEBIETE IN UNMITTELBARERER NÄHE ZU SCHUTZGEBIETEN[2]

[EN11✓]

SCHUTZGEBIET	ANGRENZENDE HAFENGEBIETE	LEBENSRAUMTYP	BEDEUTUNG FÜR SCHUTZWÜRDIGE ARTEN
Fauna-Flora-Habitat-Gebiet Weser [DE2417-370]	Überseehafengebiet und Fischereihafengebiet, Bremerhaven	Ästuarien (Flussmündung, die unter dem Gezeiteneinfluss des Meeres steht)	Wanderstrecke und Anpassungszone für Finte, Fluss- und Meerneunauge als Wanderfische
Vogelschutzgebiet Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer [DE2210-401]; Fauna-Flora-Habitat-Gebiet [DE2306-301] ; Weltnaturerbe	Überseehafengebiet, Bremerhaven	vor allem: Ästuarien [s.o.], vegetationsfreies Schlick-, Sand- und Mischwatt sowie atlantische Salzwiesen	Brutgebiet und Teillebensraum für eine besonders große Anzahl seltener Vogelarten; Wanderstrecke für Meerneunaugen, Lebensraum für Schweinswal und Seehund
Naturschutzgebiet Weserportsee	Überseehafengebiet, Bremerhaven	Unterschiedliche Biotoptypen in enger Verzahnung (Kleingewässer, feuchte Senken, wertvolle Röhrichtbestände, Gehölze, offene Sandflächen und Magerrasen)	Lebensraum für verschiedene, zum Teil bestandsbedrohte Tier- und Pflanzenarten
Fauna-Flora-Habitat-Gebiet Weser zwischen Ochtummündung und Rekum [DE2817-370]	Hafengebiet, Bremen-Nord	Binnengewässer (tidebeeinflusster Weserunterlauf mit stark befestigten Ufern)	Laichgebiet und Larven-/Jungfischaufzuchtgebiet für Finte, Wanderstrecke für Fluss- und Meerneunauge
Vogelschutzgebiet Niedervieland [DE2918-401]	Baggergutbehandlungsanlage, Bremen - Seehausen	Ausgedehntes, feuchtes, extensiv genutztes Grünland-Graben-Areal mit Weidenauwäldern, Röhrichten, Kleingewässern, größere Teichen	Brutgebiet für Blaukehlchen, Rohrweihe, Sumpfohreule, Tüpfelralle, Wachtelkönig und Weißstorch. Gastlebensraum für Bruchwasserläufer, Goldregenpfeifer, Kampfläufer, Kornweihe, Zwergsäger und Zwergschwan
Naturschutzgebiet Hochwasserschutzpolder	Neustädter Hafen, Bremen	Flußauenlandschaft mit unregelmäßigen überfluteten Feuchtgrünland, Auwald, Röhrichten, Ruderalflächen und Kleingewässern	Lebensraum für Blaukehlchen, Schilfrohrsänger, Rohrdommel, Rohrweihe, Schwarzhalstaucher, Schnatterente, Brandgans Amphibien und Libellen sowie Blutweiderich, Schwertlilie und Silberweide



[2] Die Übersicht bezieht sich auf die Grundstücke in der Verwaltung des Sondervermögens Hafen (16,98 km²) und Grundstücke in der Verwaltung des Sondervermögens Fischereihafen Wasserseite (1,46 km²); Landschaftsschutzgebiete sind nicht berücksichtigt; Gebietsnummern kennzeichnen europäische Schutzgebiete.

BEEINTRÄCHTIGUNGEN DER BIODIVERSITÄT DURCH DIE HAFENINFRASTRUKTUR

[EN12✓]

URSACHE	MINDERUNGSMASSNAHMEN
Flächenverbrauch Häfen und Schifffahrt haben im Verbund mit Küstenschutz und Landwirtschaft den Lebensraum Unter- und Außenweser über die letzten 1000 Jahre sehr stark verändert. Für die Hafenanlagen wurden große Uferbereiche in Anspruch genommen und befestigt.	In den letzten 20 Jahren haben wir umfangreiche Hafenausgleichsmaßnahmen umgesetzt, die gefährdeten Tieren und Pflanzen neue Lebensräume bieten. Zudem bringen wir uns in Forschungs- und Entwicklungsvorhaben ein, um gemeinsam mit anderen Interessengruppen Verbesserungen einzuleiten. Ziel des Projekts Tidepolder Dreptenniederung ist es z. B. weitere Flächen zu erschließen, die unter Tideeinfluss stehen und den stark eingeschränkten Ästuarlebensraum zu erweitern.
Lärm Wenn Hafenanlagen gebaut werden, sind häufig Rammungen z. B. von Spundwänden oder auch Dalben nötig. Der dabei auftretende Schall wird im Wasser weit übertragen und kann den Lebensraum von Finten, Fluß- bzw. Meerneunaugen sowie Schweinswalen empfindlich beeinträchtigen.	Zur Verringerung der Beeinträchtigungen werden Rammarbeiten auf ein Minimum reduziert, in empfindlichen Bereichen auch zeitlich begrenzt und nach Möglichkeit durch Rütteln ersetzt. Durch langsame Steigerung der Schallintensität können lärmempfindliche Tiere wie Schweinswale in der Umgebung aktiv vergrämt werden.

BEEINTRÄCHTIGUNGEN DER BIODIVERSITÄT DURCH DIE SCHIFFFAHRT

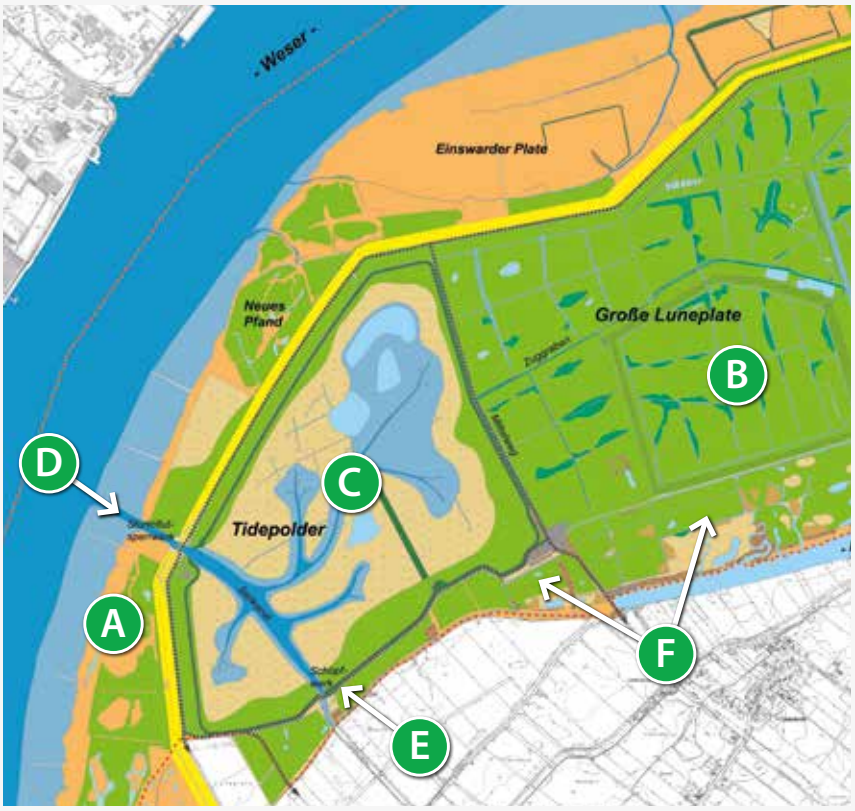
[EN12✓]

URSACHE	MINDERUNGSMASSNAHMEN
Verunreinigung durch Unterwasseranstriche Die durch die Schifffahrt eingetragenen Schadstoffe in die Hafengewässer, d. h. insbesondere das Tributylzinn (TBT) aus Antifoulinganstrichen kann den Hormonstoffwechsel der dort lebenden Arten beeinträchtigen. Seit 2003 ist das Aufbringen von TBT-haltigen Unterwasseranstrichen deshalb weltweit verboten, jedoch scheint es durch vorhandene Anstriche sowie durch die in den Werften durchgeführten Abschliffarbeiten an alten Schiffen immer noch Einträge zu geben.	Im Rahmen der Wassertiefenerhaltung untersuchen wir das entnommene Baggergut grundsätzlich auf seinen Schadstoffgehalt. Bei übermäßiger Belastung ist eine Umlagerung der Sedimente in die Weser ausgeschlossen und eine Entnahme aus dem Gewässer erforderlich. Die Sedimente werden dann aufbereitet und stehen anschließend als Baumaterial zur weiteren Nutzung zur Verfügung. Unter der Intention der Wassertiefenerhaltung leisten wir also gleichzeitig einen Beitrag zur Gewässersanierung.
Schiffsabfälle Einzelne Seeschiffe entsorgen – trotz Verbot durch internationales Recht[3] – ihre Plastikabfälle noch immer illegal im Meer. Solche Abfälle führen laut NABU jedes Jahr zum Tod von bis zu 100.000 Meeressäugern und einer Million Meeresvögeln, da sie den Verdauungsapparat der Tiere verstopften. Plastikmüll hat eine Haltbarkeit von bis zu 450 Jahren und wird nur langsam durch Salzwasser, Sonne und Reibung zersetzt, wodurch dann giftige Inhaltsstoffe freigesetzt werden.	Um dem globalen Plastikmüllproblem entgegenzuwirken, ist die Abgabe von Schiffsmüll in den bremischen Häfen (wie auch EU-weit) verpflichtend. Die bremische Hafengebührenordnung enthält abhängig von der Bruttoraumzahl die Verpflichtung zur Zahlung einer Pauschale für ölhaltige sowie hausmüllähnlicher Abfälle. Diese beläuft sich auf wenige Prozentpunkte der Hafengebühren.
Eintrag invasiver Arten Ballastwasser wird von Seeschiffen aufgenommen, um während ladungsfreier Fahrten eine ausreichende Stabilität der Schiffe zu gewährleisten. Ohne bestimmte Vorkehrungsmaßnahmen sind im Ballastwasser jedoch immer Organismen enthalten, die dann durch die Schiffe in fremde Ökosysteme eingetragen werden können. Werden invasive Arten eingetragen, besteht die Gefahr, dass die heimischen Arten vor Ort gefährdet bzw. dauerhaft verdrängt werden.	Um den Eintrag gebietsfremder Arten zu begrenzen, unterstützen wir das internationale Ballastwasserübereinkommen der IMO, welches von den verursachenden Reedern den Austausch bzw. die Aufbereitung des Ballastwassers verlangt. Bislang konnte die völkerrechtlich verbindliche Erklärung jedoch noch nicht in Kraft treten, da sich noch nicht genügend Staaten bereit erklärt haben sie zu ratifizieren.

[3] Das MARPOL Übereinkommen 73/78, Anlage V regelt die Entsorgung von Schiffsmüll.

DIE LUNEPLATE – 1.000 HEKTAR ERSATZLEBENSRAUM FÜR ZAHLREICHE GEFÄHRDETE TIERE UND PFLANZEN

Auf der Luneplate, einer eingedeichten, ehemaligen Weserinsel direkt an der Wesermündung wurden über einen Zeitraum von 20 Jahren auf ca. 1000 ha Kompensationsmaßnahmen für verschiedene Hafenbau und hafengewerbliche Vorhaben umgesetzt. Während Teilflächen bereits ihr Entwicklungsziel erreicht haben, steht anderen noch eine 15-jährige Entwicklungszeit bevor. Die bereits aufbereiteten Flächen wurden zum EU-Vogelschutzgebiet (DE 2417-401) „Luneplate“ und FFH-Gebiet (DE 2417-370) „Weser bei Bremerhaven“ erklärt. Auch eine Erklärung zum nationalen Naturschutzgebiet ist zwischenzeitlich erfolgt.



A) Außendeichflächen (350 ha)
Zwischen Dedesdorf und dem ehemaligen Lunesiel wurden seit 1991 große Teile der Außendeichsflächen an der Luneplate im Sinne des Naturschutzes entwickelt. Dabei bildete die 280 ha große Tegeler Plate den Schwerpunkt. Nach dem Bau neuer Prielsysteme, der Öffnung der Sommerdeiche und der Einstellung der Nutzung wurde in 1998 die natürliche Weiterentwicklung eingeleitet. Weitere Umgestaltungsmaßnahmen an ehemaligen Spülfeldern sollten ebenfalls naturnahe Entwicklungen ermöglichen.

B) Grünlandbereich (290 Hektar)
In dem heute von Gräben durchzogenen Grünlandbereich wurde früher intensiv Landwirtschaft betrieben. Heute ist dort ein Rückzugsraum für viele seltene und bedrohte Tierarten entstanden. Das feuchte Gebiet bietet ein ideales Areal für Brut- und Rastvögel. Die Beweidung mit Wasserbüffeln trägt dazu bei, dass sich die ehemaligen Ackerflächen artenreich entwickeln und wie gewünscht erhalten bleiben.

C) Tidepolder (220 Hektar)
Der Tidepolder ist ein eingedeichtes Gelände, das über das Sturmflutsperrwerk im Rhythmus der Gezeiten vom Brackwasser der Weser (Wasser mit niedrigem Salzgehalt) beeinflusst wird. Er besteht aus einem verzweigten System aus künstlich geschaffenen Prielen. Wattzonen und Schilfröhricht bieten hier zahlreichen Tieren Zuflucht und erweitern die Anpassungsmöglichkeiten für Flora und Fauna bei steigendem Meeresspiegel. Die Schöpf- und Stauanlagen regeln durch gezieltes Wassermanagement den Wasserstand. So bleibt auch bei stärkeren Trocken- oder Hitzeperioden die Biotopfunktion erhalten.

D) Sturmflutsperrwerk
Das 35 Meter breite Sturmflutsperrwerk im Deich kann bei extremem Hochwasser oder einer Sturmflut geschlossen werden.

E) Tideschöpfwerk
Das Tideschöpfwerk sichert die Be- und Entwässerung des 30 Quadratkilometer großen Gebiets im Rückraum des Tidepolders und bietet Sicherheit vor Überschwemmungen. Während Starkregenereignissen kann das Regenwasser aus dem Binnenland schnell und schadlos über Pumpen in den Tidepolder abgeführt werden.

F) Auenstrukturen (140 Hektar)
Im Bereich der alten Weser wurden strukturreiche Lebensräume mit Gewässern, Auengehölzen, Röhrichten und Gründlandbereichen geschaffen.

NACHGEFRAGT BEI UNSEREN STAKEHOLDERN

INTERVIEW MIT MARTIN RODE, GESCHÄFTSFÜHRER DES BUND LANDESVERBANDS BREMEN



Martin Rode

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

BUND

FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Wie stehen Sie zu den Hafenentwicklungsprojekten der letzten Jahre?
Hafenerweiterungen sind grundsätzlich mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden. Sie dürfen nur zugelassen werden, wenn eine belastbare Begründung, eine gründliche Planung und eine schlüssige Gesamtkonzeption vorliegen, die die Veränderung rechtfertigen. Dabei darf die Natur am Ende nicht als Verlierer dastehen. Tiere und Pflanzen benötigen Rückzugsgebiete, in denen sie ungestört überleben können. Im Rahmen der Hafenerweiterungen an der Wesermündung geht es explizit um den Erhalt eines der letzten großen Flussmündungsgebiete in Deutschland mit großflächigem Brackwasserwatt, ausgedehnten Schilfbereichen und Überflutungslandschaften. Diese sind überall in Europa und der Welt unter Druck geraten. Uns muss es gelingen, die unterschiedlichen Funktionen besser miteinander zu verknüpfen. Die von bremenports durchgeführten Maßnahmen an der Luneplate sind hierbei sicherlich wegweisend.

Die Schifffahrt auf der Weser insbesondere aber auch die Häfen hatten und haben einen großen Einfluss auf die bestehenden Lebensräume für Flora und Fauna an Unter- und Außenweser. Naturschutzverbände haben die bisherigen Entwicklungen sehr kritisch begleitet und Lösungen eingefordert, die ein besseres Miteinander zum Ziel haben. In den vergangenen 25 Jahren sind einige wichtige Fortschritte erreicht worden, die am deutlichsten an der Luneplate sichtbar geworden sind.

Wie hat die Hafenmanagementgesellschaft aus ihrer Sicht den Spagat zwischen Infrastrukturerweiterungen und Naturschutz gemeistert?
Die gesetzlichen Kompensationsanforderungen wurden von bremenports in vollem Umfang umgesetzt. Mit der Luneplate ist ein Areal entstanden, dass inzwischen zu einem idealen Refugium für viele Tier- und Pflanzenarten geworden ist: Hier rasten jedes Jahr weit über 10.000 Wildgänse und viele tausend Enten und Wattvögel. Besonders hervorzuheben ist das außergewöhnlich große Vorkommen von Nonnengänsen und Säbelschnäblern. bremenports hebt sich damit gegenüber manch anderem Eingriffsverursacher deutlich ab.

Was könnte bremenports tun, um Anforderungen der Biodiversität noch besser zu berücksichtigen?
Immer noch kommt es zu Planungen, die mit schweren Folgen für die Biodiversität verbunden sind. Die dringend erforderliche und gesetzlich verpflichtende Verbesserung des ökologischen Zustands in den Flussmündungen kommt so nicht voran. bremenports kann diese Diskrepanz den hafen- und schifffahrtsbezogenen Nutzern deutlich machen.

UMWELTFREUNDLICHE SCHIFFFAHRT

[EN21, EN27✓, DMA✓]

„Gemessen an der Gütertransportmenge sind Schiffe bereits das umweltfreundlichste Transportmittel. Nichtsdestotrotz wollen wir dazu beitragen negative Einflüsse auf Mensch und Natur weiter zu reduzieren."

Karina Wieseler
Nachhaltigkeit in der Schifffahrt
bremenports GmbH & Co. KG

Bau der **1.** *Klappschute weltweit mit LNG-Antrieb.*

25% *aller Anläufe erfolgten mit Schiffen, die einen ESI-Wert[4] vorweisen konnten.*

WARUM IST DER ASPEKT WESENTLICH?

Als internationaler Seehafenstandort sind die bremischen Häfen fester Bestandteil des globalen Warenverkehrs, der im Wesentlichen über die Seeschifffahrt bewältigt wird. In diesem Verkehrsknoten übernehmen europäische Linienverkehre ebenso wie Binnenschiffe weitere Teile der Ladungszuführung oder Weiterverteilung. Daneben haben wir für die Hafenunterhaltung verschiedene eigene Schiffe im Einsatz.

Die Dimensionierung von Schiffen erfolgte bisher primär nach wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten mit der Folge, dass Wasserstraßen und Häfen an jeweils neue Schiffsklassen angepasst werden sollten und hydrologische Systemgrenzen gesunder Gewässer erreicht bzw. überschritten wurden. Darüber hinaus gelten Schiffsemissionen als bedeutsame Umweltbeeinträchtigung. Sie resultieren aus der Verbrennung von fossilen Kraftstoffen, den im Schiffsbetrieb entstehenden Abfällen sowie der Verwendung schadstoffhaltiger Betriebsmittel, die wiederum ins Wasser eingetragen werden können (z. B. Anti-Fouling-Anstriche).

Während Treibhausgase zu globalen Klimaveränderungen beitragen, wirken sich Schwefel- und Stickoxide lokal auf die Übersäuerung von Böden und Gewässern aus. Zudem können Feinstäube zu chronischen Atemwegs- und Herz-Kreislauferkrankungen führen.

Die Ausweisung von sogenannten Emissionskontrollgebieten durch die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO), in denen strengere Emissionsgrenzwerte (Schwefel-, Stickoxide bzw. Feinstaub) gelten, sowie die weltweite Herabsetzung der zugelassenen Schwefelanteile sollen den Ausstoß dieser Luftschadstoffe reduzieren[5]. Die bremischen Häfen liegen im Emissionskontrollgebiet Nord- und Ostsee, hier gilt seit Beginn des Jahres 2015 die Verpflichtung zur Nutzung von Kraftstoffen mit einem Schwefelgehalt von max. 0,1 %, alternativ können entsprechende Werte durch Abgasnachbehandlungsanlagen nachgewiesen werden.



ECA Gebiete

[4] Basierend auf dem „Environmental Ship Index" (ESI) erhalten Reedereien, die die bremischen Häfen mit besonders umweltfreundlichen Schiffen anlaufen, Rabatte auf die Hafengebühren.
[5] IMO MARPOL (International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships), seit 1987 in seiner Fassung gültig; Annex VI Prevention of air pollution from ships.

WIE MANAGEN WIR DEN ASPEKT?

Sowohl Schiffsdesign als auch Schiffsbetrieb werden durch internationale bzw. nationale Gesetzgebungen reglementiert. Die Einhaltung der hier zum Tragen kommenden Vorgaben nach dem Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) wird im Rahmen der sog. Hafenstaatkontrollen durch die zuständige Hafenbehörde, das Hansestadt Bremische Hafenamt bzw. durch die Wasserschutzpolizei überprüft.

Trotz seiner relativen Umweltfreundlichkeit als Massentransportträger muss auch die See- und Binnenschifffahrt an weiteren Reduzierungen von Umweltbeeinträchtigungen interessiert sein. Unser Interesse ist es, die Schifffahrt in diesem Anliegen weiter zu unterstützen. Ein einzelner Hafen hat zwar wenig direkten Einfluss auf die Schifffahrt und insbesondere deren Emissionen, jedoch ist der gesellschaftliche Nutzen eines Hafens Treiber genug, um soweit wie möglich Einfluss zu nehmen. So setzen wir selbst effizientere und emissionsärmere Technologien in unserer Arbeitsschiffsflotte ein, entwickeln und wenden Anreizsysteme an oder befinden uns in aktiver und enger Zusammenarbeit mit anderen Hafenstandorten weltweit, um gemeinsam eine größere Wirkung zu entfalten. Dies ist schon deshalb nötig, um wettbewerbsverzerrende Einflüsse zu vermeiden.

› Forschung und Entwicklung

Nur was man kennt, kann man auch steuern. Auf dem Weg zu einem Emissionsmodell für die bremischen Häfen haben wir zusammen mit dem Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik begonnen ein Modell zur Simulation des Schiffsverkehrs zu entwickeln. Nach der Pilotentwicklung für Bremerhaven soll der Hafen Bremen in das Modell aufgenommen werden. Ziel ist es, die Emissionen am Hafenstandort durch die Transportkette und insbesondere der Schifffahrt zu erheben und zum Zweck der Vergleichbarkeit die Ergebnisse (absolute Mengen einzelner Emissionsarten) in Beziehung zu Ladungseinheiten zu setzen. Um die Effekte der zu Beginn des Jahres 2015 in Kraft getretenen Schwefelgrenzwerte in der Nordsee abzubilden, werden die der Simulation zu Grunde liegenden Daten aus Schiffsanläufen aus dem Jahr 2012 um solche aus dem Jahr 2015 erweitert.

› Innovative Technologien

Emissionen lassen sich durch alternative Antriebe bzw. Kraftstoffe reduzieren. Obwohl unsere Arbeitsschiffsflotte entsprechend der Anforderungen mit Binnenschiffsdiesel[6] betrieben wird, prüfen wir bei allen Schiffsneubauten, ob umweltfreundlichere Antriebssysteme auf dem betreffenden Schiff einsetzbar sind. Derzeit werden Hybridantriebe in Kombination mit Akkumulatoren bei den Neubauten einer Klappschute und eines Vermessungsschiffes umgesetzt.

Liquefied Natural Gas (LNG) gewinnt zudem als Kraftstoffalternative zur Erfüllung bestehender und zukünftig geltender Emissionsgrenzwerte für die Schifffahrt an Bedeutung. Das durch Abkühlung auf min. –162°C verflüssigte Erdgas verursacht bei der Verbrennung im Vergleich zu konventionellen Kraftstoffen kein Schwefeloxid und nahezu keinen Feinstaub. Zudem kann der CO_2-Ausstoß bei optimaler Verbrennung um bis zu 25 % und der Stickoxid-Anteil um 80–90 % reduziert werden.



Erste Betankung mit LNG in Bremerhaven. Die Inselfähre MS Ostfriesland wurde in Bremerhaven mit einem Dual-Fuel-Antrieb ausgerüstet

EIGENE LNG-KLAPPSCHUTE

Derzeit lassen wir eine eigene Klappschute mit LNG-Antrieb bauen, die ab 2016 für den Transport des Hafenschlicks im Einsatz sein wird. Die weltweit erste Klappschute mit dieser Technologie wird als innovatives Pilotprojekt mit 1,65 Mio. Euro durch die Europäische Union gefördert. Mit diesem Pilotprojekt wollen wir die Tauglichkeit dieser Technologie unter Beweis stellen und als Abnehmer für LNG auftreten, um die Nachfrage nach diesem neuen Treibstoff zu erweitern. Das Konzept wurde 2015 mit dem Environmental Award der IAPH in Bronze ausgezeichnet.

Co-financed by the European Union
Trans-European Transport Network (TEN-T)

[6] Er ähnelt dem LKW-Diesel, gilt als nahezu schwefelfrei und liegt mit 0,001 % deutlich unter den Grenzwerten der Seeschifffahrt (0,1 %).

Landstromanschlüsse für Binnenschiffe

Viele der Liegeplätze für Binnenschiffe befinden sich in direkter Nähe zu städtischer Bebauung. Um während der Liegezeit die Beeinträchtigung durch laufende Dieselgeneratoren zu minimieren, werden nach und nach Liegeplätze mit Stromanschlüssen ausgerüstet. Alle dieser derzeit 18 Abnahmestellen werden mit Ökostrom beliefert. Dadurch kann nicht nur der Ausstoß von Stick- und Schwefeloxiden, Feinstaub und CO_2 deutlich reduziert werden – durch das Abschalten der Lärmquellen profitieren auch Besatzung und Anwohner. Aus Sicht der Schiffsführer sprechen das stabile Netz und die im Vergleich zum laufenden Generator deutlich günstigeren Kosten für das Angebot – welches sehr gut angenommen wird.

Landstromanschlüsse für Seeschiffe

Energieversorger sind daran interessiert, Schiffe im Hafen mit Energie zu beliefern und damit ein Abschalten von Bordaggregaten zu ermöglichen. Emissionsreduktionen sind dabei jedoch nur über Ökostrom oder reduziert mittels LNG zu erreichen. Da die Reeder nicht bereit sind, die deutlich höheren Energiekosten zu tragen bzw. die Schiffsumbaukosten scheuen und die Energieversorger die Investitionskosten für die notwendige Infrastruktur nicht über den Abgabepreis erwirtschaften können, gibt es bis auf einzelne Ausnahmen an besonderen Problemlagen (Hafencity in Hamburg oder „dedicated terminals" der Linienschifffahrt) bisher keine wirtschaftliche Umsetzung. Da Seeschiffe sich in ihrer Hauptbetriebszeit auf See ohnehin selbst mit Energie versorgen müssen, erwarten wir, dass Schiffe mit sauberen Antriebssystemen und Treibstoffen ausgestattet werden. In diesem internationalen Wettbewerbsmarkt wird dies aber nur über internationale Regelungen der IMO möglich sein, die immer wieder mit entsprechenden Forderungen konfrontiert werden muss. bremenports wird diese Diskussion im regionalen Kontext weiterhin moderierend und konstruktiv begleiten, um nachhaltige Lösungen zu entwickeln.



„greenports-Award"
Auf Basis der ESI-Bewertung verleihen wir jedes Jahr einen Award für das emissionsärmste Schiff und die Reederei mit der umweltfreundlichsten Flotte, die die bremischen Häfen anlaufen. 2013 wurde mit 45,4 ESI-Punkten der Autotransporter „Morning Linda" und mit 35,6 Punkten die dazugehörige Reederei EUKOR Car Carriers ausgezeichnet.

Rabattsystem für umweltfreundliche Schiffe

Basierend auf dem „Environmental Ship Index" (ESI) erhalten Reedereien, die die bremischen Häfen mit besonders umweltfreundlichen Schiffen anlaufen, Rabatte auf die Hafengebühren. Der Index wurde auf Initiative der World Ports Climate Initiative unter dem Dach des internationalen Hafenverbandes (IAPH) gemeinsam mit den Häfen von Rotterdam, Antwerpen, Le Havre, Hamburg und Amsterdam entwickelt und im Januar 2012 in die Bremische Hafengebührenordnung aufgenommen. Er setzt sich aus Teilbewertungen für den Ausstoß von Stick-, Schwefel- und Kohlendioxiden zusammen und vergibt weitere Punkte sofern das Schiff über einen Anschluss zur externen Stromversorgung verfügt. Je Quartal können die 25 Schiffe mit den besten ESI-Punkten einen Rabatt bekommen. Ab 2016 sollen LNG-betriebene Schiffe zusätzlich Rabatte in den bremischen Häfen erhalten.

Schiffsabfälle

Der Eintrag von Müll in die Weltmeere nimmt laut Berichten der Umweltverbände drastisch zu. Besonders die Akkumulation von Plastikmüll stellt dabei ein globales Problem dar: Dieser hat eine Haltbarkeit von bis zu 450 Jahren und wird nur langsam durch Salzwasser, Sonne und Reibung zersetzt, wobei giftige Inhaltsstoffe freigesetzt werden. Durch den Zufluss von Land erfolgen global betrachtet 80 % der Einträge, 20 % erfolgen direkt auf dem Meer durch die Schifffahrt, Fischerei, Offshore-Industrie, Forschungs-, Öl- und Gasplattformen oder Aquakulturanlagen. Die Einbringung von Schiffsabfällen ist in allen Seegebieten grundsätzlich zu verhindern.[7] Durch die Bereitstellung und Inanspruchnahme von Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände soll das illegale Einbringen verringert werden[8]. Zudem ist der Schiffsführer dazu verpflichtet, alle an Bord befindlichen Schiffsabfälle vor dem Auslaufen abzugeben. Die bremische Hafengebührenordnung enthält abhängig von der Bruttoraumzahl die Verpflichtung zur Zahlung einer Pauschale für ölhaltige sowie hausmüllähnlicher Abfälle. Diese beläuft sich auf wenige Prozentpunkte der Hafengebühren.

[7] Vgl. Anlage V des MARPOL Übereinkommens vom 1. Januar 2013. [8] In den bremischen Häfen erfolgte die Umsetzung mit dem bremischen Gesetz über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (BremHSLG) vom 19. November 2002.

NACHGEFRAGT BEI UNSEREN STAKEHOLDERN

INTERVIEW MIT ROGER STREVENS, VICE PRESIDENT, GLOBAL HEAD OF ENVIRONMENT, WALLENIUS WILHELMSEN LOGISTICS



Roger Strevens

What does sustainability mean the company's management?
WWL aims to be the industry front-runner on environmental performance. We have a zero emissions long term ambition because we believe it is the route to the greatest positive outcome in terms of people, planet and profit. Environmental commitment is a thread that runs through WWL from the boardroom to the bridge. We strive to exceed our responsibilities today in order to reduce the cost and risks to our customers for tomorrow and we have a substantial catalogue of achievements to show for those efforts.

What objectives do you want to achieve when it comes to GHG-reductions?
Our focus is on our relative GHG emissions, or put another way, that is the average CO_2 arising from moving one tonne of cargo over one kilometer. Between 2005 and last year we achieved a 20 % reduction to 30.99g CO_2/tkm. Since there is a direct link between fuel consumed and CO_2 produced and considering we pay for our fuel ourselves, it is a figure we are motivated to reduce for environmental and economic reasons. To us it is not just the CO_2 numbers that we report that is important, it is also how they are reported. We believe in being accountable and transparent in our performance, which is why since 2009 we have been reporting our total and relative CO_2 figures in accordance with ISO14064 and with third party verification. Our annual sustainability reports present the actual figure, comments on the year-on-year change as well as the development of each result over the last decade. That way the full context of the result is given. It also means that while overall the trends have been positive, that some years the results 'go the wrong way'.

There are several reasons why results may be negative, but chief among them for us as a liner company is the utilisation factor of our vessels, which is a reflection of market conditions; something which is beyond our control.

What do you demand of a port (port of Bremerhaven) to be a chain link in a sustainable value chain?
As with all our suppliers, we encourage and expect ports to take the same environmentally progressive as we do. For example, participation by the port in the Environmental Ship Index, an initiative that aims to attract the cleanest vessels is very welcome. I'm pleased to say that Bremerhaven got on board that programme at an early stage.

We would also welcome a change that would permit in water hull cleaning using the new Remotely Operated Vehicle approach that – critically – includes capture of what is removed. We believe that such cleaning systems represent a better environmental approach than conventional cleaning by divers or banning in-water hull cleaning outright.

Lastly, the robust and effective enforcement of sulphur regulation by authorities, both in port and on the high sea, is critically important to all responsible shipping companies (and, by extension, their customers) in order to ensure fair competition. To that end the installation of sniffer devices at the entrance to the port of Bremerhaven as a means to identify vessels in need of closer inspection and to serve as a deterrent to malpractice is a welcome development.

WALLENIUS WILHELMSEN LOGISTICS

Wallenius Wilhelmsen Logistics delivers innovative and sustainable global shipping and logistics solutions for manufacturers of cars, trucks, heavy equipment and specialised cargo.Bremerhaven/Bremen is among the busiest ports in our network and we employ almost 100 people there.


Q4





Lutz Jankowsky
Abteilungsleiter Werkstatt/Betrieb/Lager
bremenports GmbH & Co. KG

„Krisensichere Arbeitsplätze, umfangreiche Arbeitnehmerrechte, umfassende Aus- und Weiterbildungsprogramme, ein effektives Gesundheitsmanagement und zahlreiche Möglichkeiten zur Vereinbarung von Familie und Beruf rüsten uns für die Zukunft und machen bremenports zu einem attraktiven Arbeitgeber.“

ATTRAKTIVE ARBEITSBEDINGUNGEN

[G4-10✓, G4-11✓, LA1✓, LA2✓, LA3✓, LA9✓]

„Mit einer familienbewussten, gesundheitsfördernden und kompentenzerhaltenden Unternehmenskultur wollen wir die Mitarbeiterzufriedenheit und Arbeitgeberattraktivität erhöhen sowie qualifiziertes Personal gewinnen und binden."

Sandra Guhs
Teamleiterin Personalbetreuung, -controlling und -entwicklung
bremenports GmbH & Co. KG

Mit einer Ausbildungsquote von **10,5 %** *rüsten wir uns für den Wettbewerb um die Mitarbeiter der Zukunft.*

Jeder Mitarbeiter wurde im Berichtsjahr durchschnittlich **17 Stunden** *weitergebildet.*

WARUM IST DER ASPEKT WESENTLICH?

Der Wettbewerb um hoch qualifizierte Fachkräfte hat begonnen. Arbeitsinhalte und -aufgaben sind in den letzten Jahren vielfältiger und komplexer geworden, der Bedarf an qualifiziertem Personal ist gestiegen – doch gleichzeitig sinkt das Angebot: Um Fachkräfte gewinnen und binden zu können sind attraktive Arbeitsbedingungen daher zu einem elementaren Faktor unserer Unternehmenspolitik geworden.



WIE MANAGEN WIR DEN ASPEKT?

› Faire Vergütung und freiwillige Zusatzleistungen

Mit einer marktgerechten und leistungsorientierten Vergütung bieten wir eine wesentliche Grundlage für die Gewinnung und Bindung von Mitarbeitern. Im Rahmen der vereinbarten Tarifverträge des öffentlichen Dienstes TVöD der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA) bieten wir allen Mitarbeitern krisensichere Arbeitsplätze.

Unser Tarifvertrag bietet zusätzlich zur tariflichen Entgeltzahlung und den gesetzlichen Sozialversicherungsleistungen u. a. eine zusätzliche betriebliche Altersversorgung, betrieblichen Unfallversicherungsschutz, eine Jahressonderzahlung und vermögenswirksame Leistungen. Außerdem erhalten die Beschäftigten der bremenports ein Leistungsentgelt, das dazu beitragen soll Motivation und Eigenverantwortung zu fördern. Darüber hinaus bieten wir mit dem sog. „Job-Ticket" Zeitkarten für den öffentlichen Personennahverkehr an und ermöglichen unseren Mitarbeitern durch das „Hansefit" Firmenfitnessprogramm auf vergünstigter Basis in entsprechenden Verbund-Studios zu trainieren.

Langfristige Arbeitsverhältnisse und eine niedrige Fluktuationsquote lassen auf zufriedene Mitarbeiter schließen. Um die Zufriedenheit der Mitarbeiter besser zu messen und Entwicklungspotentiale ableiten zu können arbeiten wir aktuell an einem Konzept zur Bestimmung der Mitarbeiterzufriedenheit.

› Vereinbarkeit von Beruf & Familie

Mitarbeiter, die ihre familiären und beruflichen Interessen in Einklang bringen können, sind am Arbeitsplatz motivierter und leistungsfähiger. Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie nimmt daher auch bei bremenports einen hohen Stellenwert ein.

Seit dem Jahr 2005 ist bremenports durch das Audit „berufundfamilie" als familienfreundliches Unternehmen zertifiziert. Grundlage für diese Auszeichnung bilden flexible Arbeitszeiten und unterschiedliche Arbeitszeitmodelle. Müttern und Vätern kann für eine bessere Flexibilität bei der Kinderbetreuung auf Wunsch ein Arbeitsplatz eingerichtet werden, der das Arbeiten von zu Hause aus ermöglicht. Unter bestimmten Voraussetzungen ist es zudem möglich Stellen in Form von Jobsharing zu teilen.

„Ich habe bei beiden Kindern 2 Jahre Elternzeit in Anspruch genommen. Davon bin ich jeweils 6 Monate komplett bei den Kindern geblieben und habe im Anschluss meine wöchentliche Arbeitszeit auf 30 Stunden reduziert. Dank der Möglichkeit von Zuhause aus zu arbeiten, konnte ich meinen Arbeitsalltag um die Kind-bedingten Termine sehr gut drumherum planen – das hat den Alltagsstress bei uns enorm reduziert!"

Kai Utschinski, Bauingenieur
(2 Kinder, 3 und 1 Jahr alt)

Durch Kinderferienprogramme und einem Eltern-Kind-Büro vor Ort werden berufstätige Eltern zusätzlich entlastet. Das steigende Bedürfnis junger Väter nach mehr Familienzeit spiegelt sich auch bei uns wieder. So stieg der Anteil von Männern in Elternzeit im Berichtsjahr von 44 % auf 56 %. Auch die Pflege von Familienangehörigen spielt für viele Mitarbeiter eine zunehmend wichtige Rolle. Da in diesem Bereich viele Fragen auftauchen, bieten wir entsprechende Pflegeseminare an und offerieren betroffenen oder interessierten Kollegen die Möglichkeit sich in einer Pflegerunde auszutauschen.

„Ich habe bisher sehr gute Erfahrungen mit dem Familienangebot der bremenports gemacht! Während meiner zweimonatigen Elternzeit konnte ich meine Arbeitszeit problemlos auf 20 Stunden reduzieren und währenddessen von Zuhause aus Arbeiten. Abstimmungsprobleme mit Vorgesetzten und Kollegen gab es dabei nicht, durch moderne Kommunikationstechnologien hat das hervorragend funktioniert!"

Bastian Borchers, Bauingenieur
(1 Kind, 1 Jahr alt)

› Betriebliches Gesundheitsmanagement

Wer körperlich und psychisch fit ist, kann seinen Berufsalltag engagierter und erfolgreicher gestalten. Das betriebliche Gesundheitsmanagement möchte Rahmenbedingungen schaffen, die die Mitarbeiter dabei unterstützen, ihre Gesundheit zu erhalten und zu verbessern. So sollen Motivation und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter gefördert und die krankheitsbedingten Ausfallzeiten reduziert werden. Kurse zur Konfliktvermeidung am Arbeitsplatz, zum Anti-Stress-Management oder zum Augentraining, helfen die gängigen Herausforderungen am Arbeitsplatz zu meistern. Zur Förderung des Teamgeistes rufen wir zudem zu Sportveranstaltungen wie Fußball, Drachenbootrennen oder zu Firmenlaufveranstaltungen auf. Gut ein Viertel unserer Belegschaft nutzt mit dem Firmenfitnessprogramm

FAHRRADFREUNDLICHER BETRIEB



Mit der Auszeichnung des ADFC als „Fahrradaktiver Betrieb“ wollen wir unsere Mitarbeiter motivieren, vermehrt das Fahrrad für den Weg zur Arbeit zu nutzen. So kann das Klima geschützt und gleichzeitig ein Beitrag für die Gesundheit geleistet werden. In einem abschließbaren Bereich in der Tiefgarage können Fahrräder sicher untergebracht werden. Mehrere Firmenfahrräder mit E-Motor können zudem für Fahrten innerhalb der Stadt und zu nahegelegenen Baustellen genutzt werden.

„Hansefit“ das Angebot auf vergünstigter Basis in entsprechenden Verbund-Studios zu trainieren. Am regelmäßig durchgeführten Gesundheitstag erhalten alle Mitarbeiter die Gelegenheit, sich über bereits bestehende oder zukünftige Angebote zu informieren.

› Nachwuchsgewinnung und Ausbildung

Eine frühzeitige Nachwuchsgewinnung spielt eine immer wichtigere Rolle. Durch die Vergabe von Schülerpraktika und die Teilnahme am Zukunftstag, versuchen wir junge Menschen frühzeitig für das Unternehmen zu begeistern.

Mit der qualifizierten Ausbildung rüsten wir uns für den mit dem demographischen Wandel verbundenen Wettbewerb um die Mitarbeiter der Zukunft. Neben betrieblichen Belangen sehen wir Ausbildung jedoch auch als eine gesellschaftliche Aufgabe für die Region an, und bilden als Ausbildungsbetrieb

IM RAHMEN UNSERER AUSBILDUNG BIETEN WIR AUCH AUSLANDSPRAKTIKA AN:

„Während meiner Zeit in London, habe ich in einer Beratungsfirma gearbeitet – für mich war das Praktikum eine tolle Gelegenheit um eine ganz neue Situation zu Meistern!“

Melanie Geltz, Auszubildende zur Kauffrau für Büromanagement

„Ich habe in London ein Praktikum in einem Printshop gemacht, das war eine tolle Erfahrung auch mal im Ausland praktisch zu arbeiten. Gelernt habe ich, dass man sich auch mit nicht perfektem Englisch ganz gut verständigen kann.“

Charlyn Schrul, Auszubildende zur Kauffrau für Büromanagement



Vorbereitung eines Taucheinsatzes

auch in Kooperation mit dem Aus- und Fortbildungszentrum Bremen über den eigenen Bedarf aus. Im Jahr 2014 boten wir insgesamt 36 Ausbildungsplätze in 8 Ausbildungsberufen und einem Dualen Studiengang Bauingenieurwesen an. Das entspricht einer Ausbildungsquote von 10,5 %. Mittelfristig soll die Anzahl der Ausbildungsplätze sowie der Dualen Studienangebote weiter erhöht werden. Darüber hinaus bieten wir studentischen Praktikanten und Diplomanden regelmäßig die Möglichkeit im Rahmen von Studium oder Abschlussarbeit das Berufsleben kennen zu lernen und praktische Erfahrungen zu sammeln.



Ausbilder Köhnken im Kreis der Azubis

› Fort- und Weiterbildung

Unser Unternehmenserfolg hängt von den Fähigkeiten, Kompetenzen und Leistungen unserer Mitarbeiter ab. Ziel unserer Personalentwicklung ist es daher, berufliches Wissen durch gezielte Weiterbildung auszubauen und den Know-how-Transfer auf die nächste Generation zu sichern. In strukturierten Jahresmitarbeitergesprächen werden individuelle Entwicklungsmöglichkeiten und Weiterbildungsbedarfe besprochen und abgestimmt. Im Jahr 2014 wurde jeder Mitarbeiter im Durchschnitt 17 Stunden weitergebildet. Zudem haben wir zum zweiten Mal ein „Potenzialträgerförderungsprogramm“ durchgeführt, um motivierte Mitarbeiter in Sozial- und Methodenkompetenzen zu schulen.

FAIRE ARBEITSBEDINGUNGEN

[LA12✓, HR3✓]

„Auf Basis unserer Leitlinien zur Führung und Zusammenarbeit leben wir ein faires und respektvolles Miteinander und lehnen jegliche Form von Diskriminierung strikt ab."

Thomas Plönnings
Betriebsratsvorsitzender
bremenports GmbH & Co. KG

In unserem nach wie vor stark männlich geprägten Arbeitsbereich ist es uns gelungen die Frauenquote im Berichtsjahr auf

24,3 %

zu erhöhen.

WARUM IST DER ASPEKT WESENTLICH?

Nach wie vor ist das Arbeitsumfeld Hafenbau und -instandhaltung männlich geprägt. Im Sinne der Gleichstellung der Geschlechter wollen wir daher den Frauenanteil in den technischen, nautischen und gewerblichen Bereichen, sowie in Führungspositionen kontinuierlich erhöhen. Dabei richten wir uns nach dem Bremischen Gesetz zur Gleichstellung von Frau und Mann im öffentlichen Dienst (LGG).

Die Zahl schwerbehinderter Menschen ist seit einigen Jahren steigend. Diese sollen aufgrund ihrer Behinderung keine Nachteile auf dem Arbeitsmarkt haben, was entsprechend durch das Bremische Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) sichergestellt wird. Innerbetrieblich haben Geschäftsführung, Betriebsrat und Schwerbehindertenvertretung eine Integrationsvereinbarung getroffen, um für eine ausgewogene Mitarbeiterstruktur zu sorgen.

Gleichbehandlung und die Ablehnung jeglicher Formen von Diskriminierung ist selbstverständlich und wird durch Beachtung des Allgemeinen Gleichstellungsgesetz (AGG) sichergestellt. Wir sehen Vielfalt als Chance und fördern die damit verbundenen unterschiedlichen Talente, Begabungen, Sicht- und Herangehensweisen durch eine offene Unternehmenskultur.

WIE MANAGEN WIR DEN ASPEKT?

› **Antidiskriminierung**
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 allen – auch vertraulichen – Hinweisen und Beschwerden nachzugehen und die Betroffenen unverzüglich nach Kenntnis des Vorfalls über arbeitsrechtliche Zusammenhänge aufzuklären, zu beraten und zu unterstützen. Bewerber haben die Möglichkeit sich im Rahmen des Bewerbungsverfahrens an den AGG-Beauftragten der Personalstelle zu wenden. 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.

INTEGRATION SCHWERBEHINDERTER
Unsere Schwerbehindertenquote liegt mit aktuell 9,4 % unter der Quote des Vorjahres, jedoch immer noch weit über der vom Behindertengleichstellungsgesetz des Landes Bremen geforderten Quote von 6 %.

› Frauenförderung & Entgeltgleichheit

Zwischen Geschäftsführung, der Frauenbeauftragten und dem Betriebsrat besteht Einigkeit, die Gleichstellung von Frauen und Männern bei bremenports weiter umzusetzen und für eine ausgewogenere Mitarbeiterstruktur zu sorgen. Dafür wurde ein „Frauenförderplan“ entwickelt, der auf 2-jährlicher Basis fortgeschrieben wird.

AKTIVE UNTERNEHMENSPOLITIK IN SACHEN ENTGELTGLEICHHEIT

Um mögliche geschlechtsspezifische Lohnungleichheiten bzw. Diskriminierungspotentiale aufzudecken und zu analysieren, haben wir 2014 an dem von der Hans-Böckler-Stiftung initiierten Projekt „Prüfung der Entgeltbestandteile mit dem eg-check“ teilgenommen.

Geprüft wurden die drei Entgeltbestandteile „anforderungsbezogenes Grundentgelt“, „Erschwerniszuschläge“ und die „leistungsorientierte Vergütung“. Das Ergebnis ist positiv und wurde mit der Zertifikatsverleihung der Anti-Diskriminierungsstelle des Bundes bestätigt: Die betriebliche Statistik ließ keine Benachteiligung von Frauen oder Teilzeitbeschäftigten erkennen.

› Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat

Selbstverständlich gewähren wir auf Grundlage des Betriebsverfassungsgesetzes (BetrVG) das Recht auf Vereinigungsfreiheit und kollektive Tarifverhandlungen. Wichtigstes Gremium der Mitbestimmung ist unser 9-köpfiger Betriebsrat Er vertritt die Interessen der Beschäftigten und achtet auf die Einhaltung von Tarifverträgen, gesetzlichen Regelungen und Bestimmungen sowie der geltenden Betriebsvereinbarungen. Bei geplanten Betriebsänderungen informiert die Geschäftsleitung den Betriebsrat rechtzeitig unter Einhaltung der gesetzlichen Informationspflichten und lässt ihn mitgestalten. Unser gemeinsames Ziel ist es auf Lösungen hinzuwirken, die im Sinne der bremenports GmbH & Co. KG, ihrer Beschäftigten sowie ihrer Gesellschafterin, der Freien Hansestadt Bremen, sind.

LEITLINIEN ZUR FÜHRUNG UND ZUSAMMENARBEIT

Die Leitlinien zur Führung und Zusammenarbeit legen den Rahmen für eine von Vertrauen, Verantwortung und Verlässlichkeit geprägte Kultur bei bremenports fest.

- **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**



ARBEITSSICHERHEIT

[LA5✓, LA6✓, LA8✓]

„Durch unsere zielführende Präventionsarbeit wollen wir Arbeitsunfälle so weit wie möglich vermeiden und die Anzahl der krankheitsbedingten Ausfalltage weiter reduzieren."

Karl-Heinz Kammer
Geschäftsbereichsleiter
kaufmännische Angelegenheiten
bremenports GmbH & Co. KG

6 *Arbeitsunfälle[1] führten zu 39 unfallbedingten Ausfalltagen.*

6.923 Arbeitstage sind krankheitsbedingt ausgefallen, das sind **7,7 %** *aller geplanten Arbeitsstunden[2].*

WARUM IST DER ASPEKT WESENTLICH?

Arbeitsschutz hat in der Arbeitswelt eine lange Tradition und so ist es selbstverständlich, dass wir Verantwortung für unsere Mitarbeiter übernehmen und für Arbeitsbedingungen sorgen, die die Gesundheit fördern und größtmögliche Sicherheit bieten. Die Gesundheit unserer Mitarbeiter ist schließlich ein wesentlicher Bestandteil unseres Erfolgs! Die rechtliche Grundlage zur Arbeitssicherheit bildet in Deutschland das Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG), die gesetzliche Unfallversicherung und das Gesetz über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit (ASiG). Überwacht wird dieses System von den Trägern der gesetzlichen Unfallversicherung, den Berufsgenossenschaften. Diese erlassen Unfallverhütungsvorschriften, die zudem verbindlich geltendes Recht darstellen.

EINSATZ VON TETRA-FUNK

Neben den Standardmedien wie E-Mail und Telefon setzen wir im Bedarfsfall auch TETRA-Funk ein, sodass auch in speziellen Bauwerken ohne Netzempfang eine ständige Notfall-Kommunikation sichergestellt werden kann. So sind alle Mitarbeiter in bestimmten Bereichen des Hafens verpflichtet ein digitales Funkgerät mit sich zu führen, um bei Unfällen schnellstmöglich Hilfe zu erhalten.



Potentiellen Gefahrenquellen beim Schweißen ist durch entsprechende Vorsichtsmaßnahmen vorzubeugen

[1] Die Arbeitsunfälle führten zu Prellungen, Muskelzerrungen, Quetschungen, Verbrennungen und Platzwunden. [2] Langzeiterkrankte werden bei der Berechnung berücksichtigt, im Berichtsjahr waren insgesamt 3 Mitarbeiter zu 100 % abwesend.

WIE MANAGEN WIR DEN ASPEKT?

Im Mittelpunkt der Präventionsarbeit für Arbeitssicherheit steht eine zielorientierte und vertrauensvolle Zusammenarbeit aller Akteure, die für die innerbetriebliche Umsetzung der gesetzlichen Arbeitsschutzgesetze und -Verordnungen sorgen und das gemeinsame Ziel verfolgen, die Sicherheit und den Gesundheitsschutz unserer Mitarbeiter zu gewährleisten und zu verbessern.

Im Rahmen der Arbeitssicherheit sind wir nicht nur für unsere Mitarbeiter verantwortlich, sondern auch für Kunden, Dienstleister, beauftragte Unternehmen und Dritte, die sich auf den Anlagen der Sondervermögen Häfen bewegen.

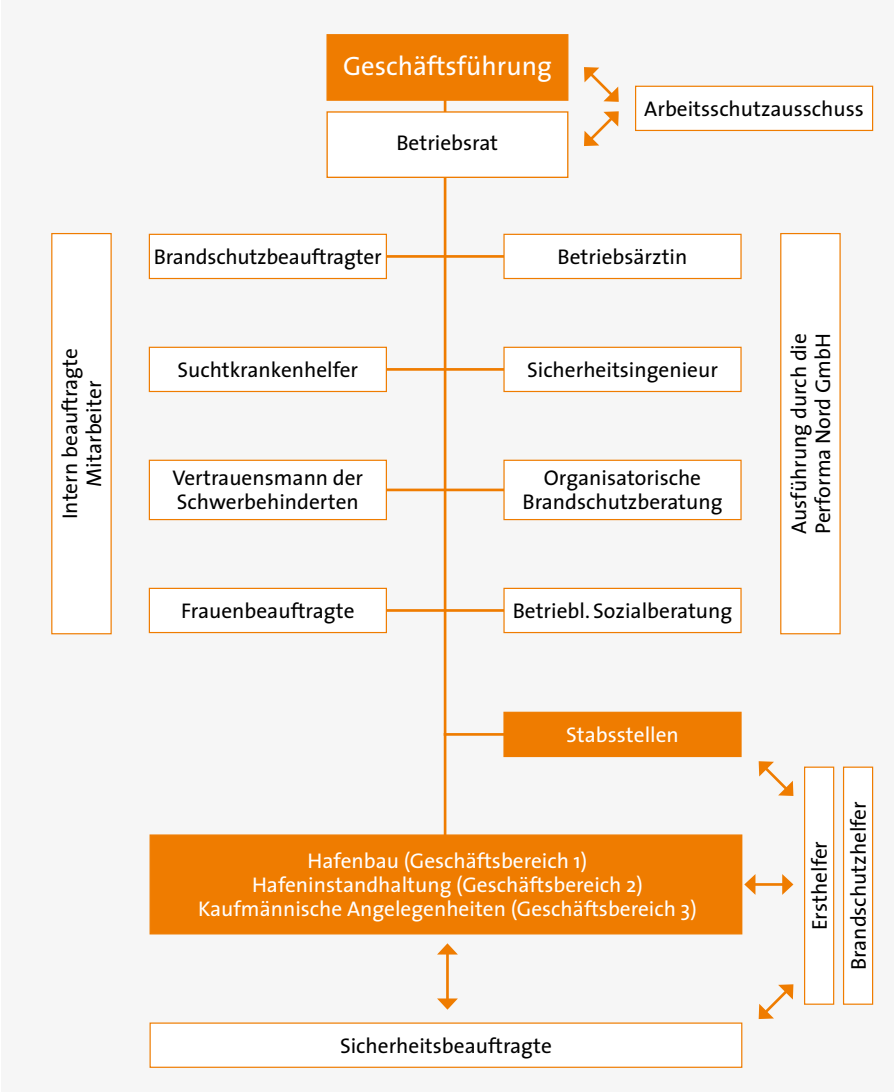
Sicherheitsbestimmungen, wie z. B. Regelungen zum Befahren der Hafenanlagen oder Vereinbarungen zur Nutzung von Sicherheitskarten sind von jedem Nutzer des Hafens anzuerkennen.

Wenn für Bau oder Instandhaltung von Hafeninfrastruktureinrichtungen externe Firmen beauftragt und damit Mitarbeiter unterschiedlicher Unternehmen eingesetzt werden, achten wir auf die Bestellung eines Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinators, der alle erforderlichen Maßnahmen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes zu koordinieren und zu überprüfen hat.

Zur Unfallverhütung und der sozialen Unterstützung der Schiffsbesatzungen werden Fahrdienstleistungen angeboten, die die Schiffsbesatzung sicher vom Hafengelände zu öffentlichen Einrichtungen bringt.

Die Tätigkeiten des Betriebsarztes, des Sicherheitsingenieurs, der Brandschutz- und der Sozialberatung werden von der Performa Nord bzw. in den Werkstätten von der BLG Logistics Group wahrgenommen. Sie führen die regelmäßigen Arbeitsschutzunterweisungen durch, nehmen Sicherheitsbegehungen und Gefährdungsbeurteilungen vor, führen technische, organisatorische und persönliche Schutzmaßnahmen ein und überprüfen diese auf ihre Wirksamkeit.

Im Rahmen des Arbeits- und Sicherheitsausschuss (ASA) haben alle Mitarbeiter die Möglichkeit ihre Anliegen zu Arbeitsschutz und Unfallverhütung über den Betriebsrat, den Schwerbehindertenvertreter, die Frauenbeauftragte sowie den Sprecher der Sicherheitsbeauftragten einzubringen. Über die gesetzlichen Vorschriften hinaus wurden keine weiteren Arbeitssicherheitsvereinbarungen mit Gewerkschaften geschlossen.



Organisationsstruktur Arbeitssicherheit

05







Alexandra Groth
Nachhaltigkeitscontrolling
bremenports GmbH & Co. KG

„Unsere Häfen üben großen Einfluss auf Ökologie, Ökonomie und Gesellschaft aus, sowohl positiver als auch negativer Art. Damit wir den guten Zuspruch der unterschiedlichen Interessengruppen bewahren, ist ein vertrauensvoller Meinungsaustausch mit Anliegern, Hafennutzern, Umweltverbänden, Behörden und Öffentlichkeit von elementarer Bedeutung.“

AUSWIRKUNGEN DER BREMISCHEN HÄFEN AUF DIE BEVÖLKERUNG

[SO1✓, SO2✓]

„Grundsätzlich ist es unser Ziel, die positiven Auswirkungen der bremischen Häfen zu maximieren und die negativen Auswirkungen auf die angrenzende Bevölkerung so gering wie möglich zu halten."

Klaus Bartels
Stabsbereichsleiter
Hafenentwicklung
bremenports GmbH & Co. KG

WARUM IST DER ASPEKT WESENTLICH?

Die bremischen Häfen haben einen großen Einfluss auf die Region, sodass Beeinträchtigungen und Wohlfahrtswirkungen auftreten, die von Interessengruppen unterschiedlich bewertet werden.

Der Austausch mit Stakeholdern, insbesondere mit Anliegern, ist daher von elementarer Bedeutung. Im Rahmen unserer Aufgabenwahrnehmung als Hafenmanagementgesellschaft ist es nicht nur unser Anliegen auf die Anforderungen der Stakeholder zu reagieren, sondern auch proaktiv nach Lösungen zu suchen bzw. gemeinsam Kompromisse zu erarbeiten.



Wohngebiet in Bremerhaven-Weddewarden

CONTAINER TERMINAL LÄRMMANAGEMENT IN BREMERHAVEN



WIE MANAGEN WIR DEN ASPEKT?

› Auswirkungen im Kontext von Infrastrukturprojekten

Wenn Hafenanlagen neu gebaut oder erweitert werden, sind – je nach Ausmaß und Größenordnung – gesetzlich vorgegebene Genehmigungsverfahren erforderlich, die die positiven und negativen Auswirkungen des Vorhabens prüfen, indem die mit der Investition verbundenen Risiken & Chancen für Umwelt und Gesellschaft betrachtet werden. Der Ablauf dieser Verfahren sieht folgendermaßen aus:

Grundlage ist immer eine Entscheidungsvorlage, die den Bedarf der Investition begründet und zudem erfasst, ob Alternativen geprüft wurden bzw. welche Folgen zu erwarten sind, wenn auf das Vorhaben verzichtet werden würde. Je nach Größenordnung des Projekts sind dabei unterschiedliche Instanzen einzubeziehen. Während über kleine Vorhaben intern entschieden werden kann, entscheidet bei größeren Vorhaben die zuständige Verwaltungsbehörde, z. B. der Bremer Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und bei Großprojekten die Landesregierung der Freien Hansestadt Bremen. Darüber hinaus sind öffentlich-rechtliche Genehmigungsverfahren zu durchlaufen. Der Ablauf reicht je nach Größe und Ausmaß des Vorhabens vom einfachen behördlichen Genehmigungsverfahren bis zum komplexen Planfeststellungsverfahren, das eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit vorsieht. Im Rahmen der Beteiligung können sich hier betroffene Anspruchsgruppen einbringen und ihre Bedenken und Erwartungen äußern. Die Ansprüche werden von der Behörde, die für das Verwaltungsverfahren zuständig ist, abgewogen und enden schließlich in einer rechtsverbindlichen Entscheidung. Oftmals handelt es sich hierbei um einen Planfeststellungsbeschluss. Dieser hat grundsätzlich Konzentrationswirkung, d. h. dass das eine Verfahren eine Vielzahl von öffentlich-rechtlichen Einzelverfahren ersetzt.

AKTUELLES THEMA: BARRIEREFREIHEIT

Im Berichtsjahr wurde von Vertretern behinderter Menschen die mangelhafte Barrierefreiheit am neuen Beobachtungsturm auf der Luneplate kritisiert. Er macht die Hafenkompensationsfläche der Öffentlichkeit zugänglich und fördert das Naturerleben. Gemeinsam wird jetzt nach einer Lösung gesucht.

› Auswirkungen im laufenden Hafenbetrieb

Welche positiven und negativen Effekte aus dem laufenden Hafenbetrieb resultieren, zeigt die folgende Tabelle, die von uns kontinuierlich hinterfragt und bei Bedarf angepasst wird:

AUSWIRKUNGEN

> Flächenverbrauch und Nutzungsbeschränkungen an der Weser

Auch wenn der Flächenbedarf der bremischen Häfen inzwischen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt wird, sind große Teile des Weserufers in Bremen und Bremerhaven nach wie vor mit hafenwirtschaftlicher Nutzungen überprägt, die den Zugang zur Weser und die Nutzung des Naturraums für die umliegende Bevölkerung dauerhaft einschränkt. Zudem wurden in den letzten Jahren strikte Zugangs- und Nutzungsbeschränkungen eingeführt, die dem Schutz vor Terrorangriffen nach dem ISPS-Code dienen. **Nähere Informationen dazu im Kapitel Hafensicherheit.**

> Wertminderungen und -steigerungen von Grundstücken

Der Hafen übt über seinen Flächenbedarf einen hohen Druck auf andere Flächennutzungen aus, die sowohl zu Wertsteigerungen für gewerbliche Nutzflächen als auch zu Wertminderungen in Wohngebieten führen können.

> Lärmimissionen

Die Lärmemissionen der bremischen Häfen und der vor- und nachgelagerten Verkehre (Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt, Bahn, Lkw) werden von der anliegenden Bevölkerung trotz Einhaltung der rechtlich vorgegebenen Grenzwerte als sehr belastend eingestuft. Insbesondere bei der Hafenerweiterung des CT4 in Bremerhaven war Lärm ein wesentlicher Faktor, da die Belastung in der Nachbarschaft deutlich zugenommen hatte.

> Emissionen von Luftschadstoffen

Schifffahrt und Hinterlandverkehr verursachen nennenswerte Luftschadstoffbelastungen, die aufgrund günstiger Windverhältnisse bisher zu keinen problematischen Belastungen für die anliegende Bevölkerung geführt haben. Nichtsdestotrotz sind alle Beteiligten an Emissionsreduzierungen interessiert.

> Gewässerverunreinigung

Die Verunreinigung der Gewässer durch die Schifffahrt resultiert nach wie vor durch den Eintrag von Antifouling-Anstrichen sowie durch illegale Müllentsorgung auf See. Insbesondere Plastikmüll stellt in diesem Zusammenhang ein ernstzunehmendes Problem dar. Schließlich sind einmal in die Gewässer eingetragene Giftstoffe nur mit großem Aufwand zu entfernen und unschädlich zu machen und gelangen über den Verzehr von Meereslebewesen in unsere Nahrungskette.

> Lichtemissionen

Der Hafen muss sowohl für verkehrliche Anforderungen als auch für den Betrieb von Arbeitsstätten beleuchtet werden. Obwohl der Beleuchtungsgrad im rechtlichen Rahmen liegt, kann die Konzentration von der benachbarten Bevölkerung als belästigend eingestuft werden. Aus Naturschutzgründen werden an vielen Stellen Abschirmungen vorgenommen, sodass die entsprechenden Verminderungen auch der anliegenden Bevölkerung zugutekommen. Die technische Ausgestaltung der Lichtquellen werden bei Hafenentwicklungsprojekten regelmäßig neu betrachtet.

> Verkehrsbelastung

Insbesondere die Bahntrassen um Bremen sowie zwischen Bremen und Bremerhaven weisen eine sehr hohe Aus- und damit Belastung für die Bevölkerung auf. Ähnlich beschreibt sich die Situation auf den innerörtlichen Straßen zu den Hafengebieten. Entwicklungsprognosen lassen auf einen weiteren Anstieg des Umschlagsvolumens schließen, sodass sich die Lage in Zukunft verschärfen könnte.

> Umschlag von Gefahrgut

Als Universalhafen haben wir als Hafenmanagementgesellschaft keinen direkten Einfluss auf die in unseren Häfen umgeschlagenen Güter, sodass auch gefährliche Güter an- bzw. abtransportiert werden.

> Wettbewerb um begrenzte finanzielle Mittel

Um die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen zu erhalten und den Hafen zukunftsgerecht auszubauen werden erhebliche kommunale- bzw. Landesinvestitionsmittel benötigt, sodass ein dauerhafter Wettbewerb mit anderen gesellschaftlichen Interessen besteht.

> Wirtschafts- und Beschäftigungseffekte

Die Hafeninfrastruktur der bremischen Häfen ist eine wesentliche Voraussetzung für die Ansiedlung und den Betrieb zahlreicher Unternehmen, die einen bedeutsamen Einfluss auf den lokalen und regionalen Arbeitsmarkt haben. Die Arbeitsmarkteffekte der bremischen Häfen entfalten eine im Vergleich zu Hamburg oder anderen deutschen Häfen größere regionale Wirkung. **Nähere Informationen dazu in den Kapiteln Wettbewerbsposition & Qualität sowie Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen.**



MINDERUNGSMASSNAHMEN	SCHWEREGRAD	VORAUSSICHTLICHE DAUER	REVERSIBILITÄT
Um der Gesellschaft trotzdem einen Einblick bieten zu können, werden Ansätze unterstützt, die die Häfen für touristische Angebote, wie Hafenrundfahrten, öffnen. Zahlreiche jüngere Infrastrukturprojekte waren zudem mit umfangreichen Kompensationsmaßnahmen verbunden, sodass Ersatzlebensräume entstanden sind, die der Öffentlichkeit zugänglich sind. Zum Beispiel werden auf der Luneplate Aktivitäten zur Förderung des Naturerlebens angeboten. **Nähere Informationen dazu im Kapitel Biodiversität & Flächenverbrauch.**	kg kg		
Sofern Infrastrukturprojekte zu Wertminderungen führen, können entsprechende Entschädigungen in Genehmigungsverfahren geltend gemacht werden. In Kooperation mit Interessengruppen (Landwirten, Grundeigentümern, Naturschutzverbänden usw.) werden in diesen Fällen Gespräche geführt, um gemeinsame Interessen auszuloten und Benachteiligungen soweit möglich zu vermeiden bzw. auf ein Minimum zu reduzieren.	kg kg		
Um die Wohn- und Lebensqualität der Hafennachbarn zu erhalten, werden aktive und passive Schutzmaßnahmen umgesetzt. Aktive Lärmschutzmaßnahmen bekämpfen den Lärm direkt an der Quelle, indem problematische Lärmspitzen direkt an die Umschlagsfirmen gemeldet werden, um entsprechende Gegenmaßnahmen einleiten zu können. Passive Schallschutzmaßnahmen sahen eine Dämmung der Wohnhäuser, der vom Lärm betroffenen Anwohner vor, wobei die Kosten für entsprechende Maßnahmen von der Stadt Bremen übernommen wurden. Abgesehen von diesen technischen Lösungen findet ein regelmäßiger Dialog mit der Bürgergemeinschaft statt, um das gegenseitige Verständnis zu verbessern. Unser Lärmschutzindikator, der den Lärmkennwert in Abhängigkeit vom Containerumschlag betrachtet, belegt den Erfolg der Lärmschutzanstrengungen: Trotz zunehmenden Umschlagvolumens zeigt der Lärm seit 2008 eine abnehmende Tendenz auf einem aktuell stagnierenden Niveau.	kg kg kg		
Derzeit wird ein Modell zur Ermittlung der schiffsbezogenen Emissionen in Bremerhaven entwickelt. **Nähere Informationen dazu in den Kapiteln Klimaschutz & Energiemanagement sowie Umweltfreundliche Schifffahrt.**	kg kg		
Nähere Informationen dazu in den Kapiteln Umweltfreundliche Schifffahrt & Effekte der Wassertiefenerhaltung.	kg kg		
In einem anstehenden dreijährigen Projekt soll im Rahmen einer Teststrecke die Tauglichkeit von LEP/LED Beleuchtung für unsere Bedarfe getestet werden. Diese neuen Beleuchtungsanlagen tragen neben ihren Energieeinspareffekten auch zu einer verminderten Lichtverschmutzung und zu höherer Insektenfreundlichkeit bei.	kg		
Durch rechtzeitige Kapazitätsplanung und -ausbau soll eine zunehmende Verkehrsbelastung vermieden werden. Die aktuelle Hafenhinterlanduntersuchung soll helfen zukünftige Kapazitätsbedarfe besser zu dimensionieren. Das Land Bremen bemüht sich dabei auch um eine enge Abstimmung mit den anderen norddeutschen Bundesländern, um auf eine für alle Beteiligten positive Entwicklung hinzuwirken.	kg kg		
Die Sicherheitsstandards zur Handhabung von Gefahrgut sind in den bremischen Häfen jedoch vorbildlich geregelt und haben bspw. zur Einschränkung der Transporte von atomaren Gefahrgütern geführt. **Nähere Informationen dazu im Kapitel Hafensicherheit.**	kg kg		
Die Politik ist gefragt mögliche Interessenskonflikte auszutarieren, die bei der Vergabe öffentlicher Mittel auftreten können.	kg kg		
Um diesen bisher sehr positiven Effekt weiterhin zu maximieren, ist es unser Ziel die gute Qualität der bremischen Häfen zu erhalten und die Wettbewerbsfähigkeit weiter auszubauen.	kg kg kg		

Schweregrad	Gering	Mittel	Hoch
Voraussichtliche Dauer	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Reversibilität	Ganz	Teilweise	Gar nicht

KENNZAHLENÜBERSICHT[1]

UNTERNEHMENSSTEUERUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2014		2013		2012	
SO3	✓	**Geschäftseinheiten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden**	Prozent	**100**		**0[2]**		**0[2]**	
SO4	✓	**Durchführung von Antikorruptionsschulungen[3]**							
		› Anzahl der geschulten Mitarbeiter mit Führungsverantwortung	Anzahl/ Prozent	**1**	**2,1**	**1**	**2,1**	**7**	**14,6**
		› Anzahl der geschulten Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung	Anzahl/ Prozent	**10**	**3,1**	**13**	**4,0**	**1**	**0,3**
		Insgesamt geschulte Mitarbeiter (seit 2008)[4]	Anzahl/ Prozent	**178**	**47,6**	**167**	**44,5**	**153**	**41**
SO5	✓	**Bestätigte Korruptionsfälle**	Anzahl	**0**		**1**		**1**	
SO8	✓	**Signifikante Strafen wegen Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften**	Anzahl	**Keine**		**Keine**		**Keine**	

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2014	2013	2012
EC1[5]	✓	**bremenports GmbH & Co. KG Entstehung der Wertschöpfung**	EUR	**23.965.594**	**23.359.086**	
		a.) Einnahmen				
		› Umsatzerlöse	EUR	**27.416.872**	**26.115.343**	
		› Bestandsveränderungen	EUR	**1.013.312**	**24.262**	
		› Sonstige Erträge	EUR	**1.283.269**	**1.287.225**	
		b.) Aufwendungen				
		› Materialaufwand	EUR	**2.605.420**	**768.071**	
		› Abschreibungen	EUR	**149.943**	**129.111**	
		› Sonstige Aufwendungen	EUR	**2.992.496**	**3.170.561**	
		bremenports GmbH & Co. KG Verwendung der Wertschöpfung	EUR	**23.965.594**	**23.359.086**	
		a.) Mitarbeiter (Löhne & Gehälter)	EUR	**22.914.149**	**22.030.803**	
		b.) Kapitalgeber (Zinsaufwand)	EUR	**137.777**	**137.909**	
		c.) Staat (Steuern/Abgaben)	EUR	**182.636**	**197.481**	
		d.) Abführung an die Gesellschafterin FHB (Jahresüberschuss/ Jahresfehlbetrag)	EUR	**731.032**	**992.893**	

[1] Die Kennzahlen der Jahre 2014 und 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen. [2] Die letzte Risikoprüfung der Geschäftseinheiten auf Korruptionsrisiken erfolgte im Jahr 2008. [3] Die Durchführung von Antikorruptionsschulungen für den Aufsichtsrat werden vom Land Bremen für sämtliche Unternehmen die den Corporate Governance Kodex Bremens unterliegen durchgeführt. Sie liegen damit außerhalb unseres Einflussbereichs. [4] Schwerpunktmäßig werden alle Mitarbeiter geschult, die im Rahmen der Risikoanalyse als gefährdet eingestuft worden sind. [5] Im Gegensatz zu allen anderen Indikatoren wird EC1 getrennt für die bremenports GmbH & Co. KG und die Sondervermögen Häfen dargestellt.

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2014	2013	2012
		Sondervermögen Häfen Entstehung der Wertschöpfung	EUR	**–59.059.139**	**–44.188.457**	
		a.) Einnahmen				
		› Umsatzerlöse	EUR	**64.555.822**	**64.200.656**	
		› Bestandsveränderungen	EUR	**0**	**0**	
		› Sonstige Erträge	EUR	**24.399.685**	**24.572.782**	
		b.) Aufwendungen				
		› Materialaufwand	EUR	**1.636.625**	**1.509.873**	
		› Abschreibungen	EUR	**47.959.609**	**47.569.228**	
		› Sonstige Aufwendungen	EUR	**98.418.412**	**83.882.793**	
		Sondervermögen Häfen Verwendung der Wertschöpfung	EUR	**–59.059.139**	**–44.188.457**	
		a.) Mitarbeiter (Löhne & Gehälter)	EUR	**0**	**0**	
		b.) Kapitalgeber (Zinsaufwand)	EUR	**30.158.734**	**31.224.800**	
		c.) Staat (Steuern/Abgaben)	EUR	**669.313**	**–627.694**	
		d.) Abführung an die Kommanditistin (Jahresüberschuss/ Jahresfehlbetrag)	EUR	**–89.887.186**	**–74.785.562**	
EC4	✓	**Finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand**				
		› Fördergelder	EUR	**2.379.787**	**597.585**	
		› Investitionszuschüsse	EUR	**767.854**	**1.229.000**	
G4-12		**Lieferantenmanagement**				
		› Aufwand für Waren	EUR	**3.291.000**	**4.940.000**	**2.590.000**
		› Aufwand für Dienstleistungen	EUR	**67.050.000**	**68.147.000**	**68.567.000**
EC8	✓	**Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen der bremischen Häfen**[6]		**Erhebung aus 2010**		
		› Hafenabhängig Beschäftigte	Anzahl	**74.000**		
		› Davon direkt hafenabhängig Beschäftigte	Anzahl	**57.000**		
		› aus der Seehafenverkehrswirtschaft	Anzahl	**33.000**		
		› aus der hafenbezogenen Wirtschaft	Anzahl	**24.000**		
		› Davon indirekt hafenabhängig Beschäftigte	Anzahl	**17.000**		

[6] Eine Aktualisierung der ISL Studie aus dem Jahr 2010 ist für das Jahr 2015 geplant.

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2014		2013		2012	
PSI[7]		**Schiffsgrößenentwicklung in den bremischen Häfen**							
		› Anzahl der Schiffsanläufe	Anzahl	**8.175**		**8.153**		**8.559**	
		› Anzahl der umgeschlagenen BRZ	Anzahl	**227.434**		**223.367**		**227.975**	
		› Ø Schiffsgröße in BRZ/Schiff	BRZ	**27.821**		**27.397**		**26.636**	
PSI[7]		**Nautische Erreichbarkeit Bremerhaven**							
		› tideunabhängig (Panmax)	Meter	**12,8**					
		› tideabhängig	Meter	**14,5**					
		› Länge der Revierfahrt	Seemeilen	**32**					
PSI[7]		**Schiffstiefgänge in Bremerhaven angelaufener Schiffe**							
		› ≤10,50	Anzahl	**5.493**		**5.548**		**5.929**	
		› > 10,50 bis < 12,50	Anzahl	**1.084**		**1.065**		**846**	
		› > 12,50 bis < 13,50	Anzahl	**129**		**110**		**138**	
		› > 13,50 bis < 14,50	Anzahl	**25**		**21**		**26**	
		› ≥ 14,50	Anzahl	**4**		**5**		**4**	
PSI[7]		**Nautische Erreichbarkeit Bremen**							
		› tideunabhängig	Meter	**7,6**					
		› tideabhängig eingehend	Meter	**10,7**					
		› tideabhängig ausgehend	Meter	**10,35**					
		› Länge der Revierfahrt	Seemeilen	**66**					
PSI[7]		**Schiffstiefgänge in Bremen angelaufener Schiffe**							
		› ≤6,60	Anzahl	**910**		**897**		**1.035**	
		› > 6,60 bis < 7,60	Anzahl	**194**		**182**		**205**	
		› > 7,60 bis < 8,60	Anzahl	**88**		**84**		**121**	
		› > 8,60 bis < 9,60	Anzahl	**125**		**131**		**154**	
		› > 9,60 bis < 10,35	Anzahl	**60**		**47**		**53**	
		› ≥ 10,35	Anzahl	**63**		**63**		**48**	
PSI[7]		**Seegüterumschlag/Passagiere der bremischen Häfen**		**eingehend**	**ausgehend**	**eingehend**	**ausgehend**	**eingehend**	**ausgehend**
		› Stückgut	1.000 t	**29.916**	**38.949**	**30.411**	**39.354**	**32.701**	**41.562**
		› Massengut	1.000 t	**8.783**	**588**	**8.636**	**334**	**9.463**	**302**
		› Container	1.000 TEU	**2.770**	**3.007**	**2.807**	**3.031**	**2.959**	**3.175**
		› Automobile	Stück	**485.682**	**1.783.830**	**426.702**	**1.752.018**	**491.650**	**1.690.343**
		› Anzahl der Passagiere	Personen	**37.189**	**31.750**	**33.116**	**33.365**	**31.209**	**31.371**

[7] PSI=port specific indicator

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2014		2013		2012	
PSI[7]		**Diversifizierung der bremischen Häfen**							
		› Anzahl der Reererein/Charterer, die die bremischen Häfen anlaufen	Anzahl	296		284			
		› Anteil des Frachtaufkommens aus einzelnen Kontinenten in 1.000 t		eingehend	ausgehend	eingehend	ausgehend	eingehend	ausgehend
		› Europa	Anteil in 1.000 t	22.228	14.591	21.899	13.978	23.065	15.551
		› Asien	Anteil in 1.000 t	8.516	12.142	7.948	11.823	9.535	12.951
		› Amerika	Anteil in 1.000 t	7.020	10.476	7.963	11.076	8.707	10.750
		› Afrika	Anteil in 1.000 t	908	2.135	1.205	2.316	791	2.102
		› Ozeanien	Anteil in 1.000 t	19	188	9	244	30	252
PSI[7]		**Modaler Split im Containerhinterlandverkehr Bremerhaven**							
		› Containerverkehr	1.000 TEU	5.777		5.838		6.134	
		› Davon Transshipmentanteil	1.000 TEU / %	3.423	59	3.585	61	3.931	64
		› Davon Hinterlandanteil	1.000 TEU / %	2.354	41	2.253	39	2.203	36
		› Davon Straße	1.000 TEU / %	1.161	49	1.126	50	1.066	49
		› Davon Schiene	1.000 TEU / %	1.101	47	1.049	47	1.042	47
		› Davon Binnenschiff	1.000 TEU / %	92	4	77	3	95	4
PSI[7]		**Top-5 Ranking innerhalb der Nordwest-Range[8]**							
		› Containerverkehr							
		› Rotterdam	Mio. TEU	12,3		11,6		11,9	
		› Hamburg	Mio. TEU	9,7		9,3		8,9	
		› Antwerpen	Mio. TEU	9,0		8,6		8,6	
		› Bremerhaven	Mio. TEU	5,8		5,8		6,1	
		› Le Havre	Mio. TEU	2,6		2,5		2,3	
PSI[7]		› Automobilverkehr							
		› Bremerhaven	Mio. Stück	2,3		2,2		2,2	
		› Zeebrügge	Mio. Stück	2,2		1,9		1,7	
		› Emden	Mio. Stück	1,3		1,2		1,3	
		› Antwerpen	Mio. Stück	1,2		1,3		1,2	
		› Cuxhaven	Mio. Stück	0,4		0,4		0,3	

[8] Quelle: Angaben auf den Websites der entsprechenden Häfen.

UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2014		2013		2012	
EN3	✓	**Direkter Energieverbrauch**							
		› Benzin	Liter / MWh	7.520	70	8.070	75	15.740	147
		› Diesel	Liter / MWh	786.760	7.860	750.170	7.473	817.160	8.598
		› Heizöl	Liter / MWh	107.970	1.164	159.980	1.724	131.310	1.415
		› Propan	Liter / MWh	31.890	216	39.870	270	40.790	276
		› Erdgas	MWh	1.232		2.219		2.732	
		› **Gesamt**	MWh	10.542		11.761		13.168	
		Indirekter Energieverbrauch							
		› davon Strom (Strommix)	MWh	821		796		1.197	
		› davon Strom (erneuerbar)	MWh	6.247		6.377		5.234	
		› davon Fernwärme	MWh	432		570		588	
		› **Gesamt**	MWh	7.500		7.743		7.019	
EN15 **EN16** **EN17**	✓	**THG Emissionen**							
		› Scope 1	t CO_2e	2.534		2.865		3.242	
		› Scope 2 Market based[9]	t CO_2	459		395		498	
		› Scope 2 Location based[10]	t CO_2	3.460		3.187			
		› Scope 3[11]	t CO_2e	107		33		55	
EN19	✓	**Erneuerbare Energien & Kompensation von THG-Emissionen**							
		› Vermiedene THG-Emissionen durch den Bezug von Strom aus erneuerbaren Energien und Wärme aus Solarthermie	t CO_2	3002		2793			
		› Vermiedene THG-Emissionen durch die Erzeugung von Strom (Photovoltaikanlage)	t CO_2	19		16			
		› Kompensation von Emissionen durch den Kauf von Klimazertifikaten	t CO_2			220[12]			

[9] Nach dem GHG Protocol Scope 2 Guidance wird hier für die Berechnung die vom jeweiligen Energieversorger ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die jeweiligen Stromprodukte herangezogen.
[10] Nach dem GHG Protocol Scope 2 Guidance wird für die Berechnung der Emissionsfaktor für Deutschland der DEFRA (2014) herangezogen.[11] Die Erhebungsmethode für Scope 3 wurde im Geschäftsjahr 2014 verändert und folgt den Empfehlungen der DEFRA, ab 2014 den Effekt des radiative forcing (RF) bei Flugreisen einzubeziehen. Deshalb sind die Werte für diese Kennzahl für die Jahre 2012/2013 und 2014 nicht vergleichbar. [12] Die kompensierten 220 t beziehen sich auf die im Jahr 2013 durch die bremenports GmbH & Co. KG emittierten THG-Emissionen. Die Emissionen die durch die Sondervermögen Häfen verursacht wurden, wurden an dieser Stelle noch nicht berücksichtigt.

UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2014	2013	2012
EN21		**Luftemissionen aus der eigenen Flotte**[13]				
		› SO_x-Emissionen der eigenen Schiffsflotte	t	**0,0118**	**0,0111**	**0,0129**
		› SO_x-Emissionen des Fuhrparks	t	**0,0013**	**0,0013**	**0,0014**
EN27	✓	**Environmental Ship Index**				
		› Schiffsanläufe mit ESI-Score in brem. Häfen	Prozent	**25**	**21**	**11**
		„greenports"- Award				
		› Schiff		**Stückgutfrachter „Wilson Dover"**	**Autotransporter „Morning Linda"**	
		› Reederei		**Wilson ASA**	**EUKOR**	
EN23	✓	**Im Berichtsjahr gebaggerter Sand** in Schutenaufmaß (nass)	m^3	**130.500**	**173.500**	**526.700**
		› davon umgelagert	Prozent	**99,9**	**100**	**48,8**
		› davon direkt wiederverwertet	Prozent	**0,1**	**0**	**51,2**
		› davon deponiert	Prozent	**0**	**0**	**0**
		Im Berichtsjahr gebaggerter Schlick in Schutenaufmaß (nass)	m^3	**437.100**	**356.900**	**282.700**
		› davon umgelagert	Prozent	**24,0**	**20,3**	**15,6**
		› davon direkt wiederverwertet	Prozent	**0**	**0**	**18,3**
		› davon zur Behandlung auf Entwässerungsfeldern eingespült	Prozent	**46,0**	**39,4**	**48,4**
		› davon direkt deponiert	Prozent	**30,0**	**40,3**	**17,7**
		Nutzungsart des aus Entwässerungsfeldern entnommenen Baggerguts				
		› Gesamtmenge des entnommenen Baggerguts in Feldaufmaß (nass)[14]	m^3	**143.000**	**94.000**	**98.000**
		› davon wiederverwertet[15]	m^3	**231.000**	**62.000**	**98.000**
		› davon trocken deponiert	m^3	**44.000**	**0**	**0**

[13] Mithilfe eines Simulationsmodells sollen neben den Emissionen unserer eigenen Flotte zudem die Emissionen durch die Seeschiffe je Ladungseinheit in den bremischen Häfen erhoben werden. Näheres dazu wird im Kapitel „Umweltfreundliche Schifffahrt" erläutert. [14] Da der Schlick ca. 1 Jahr in den Entwässerungsfeldern behandelt wird, bezieht sich diese Menge auf das im Vorjahr in die Entwässerungsfelder eingespülte Baggergut. [15] Die wiederverwertete Menge Schlick übertrifft die im Berichtsjahr entnommene Gesamtmenge an Schlick, da das Baggergut über mehrerer Jahre eingelagert wurde, bis es vom Deichverband zur Wiederverwendung abgenommen wurde.

UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2014	2013	2012
EN13	✓	**Hafenkompensationsflächen**				
		Geschützte bzw. gesicherte Lebensräume, die von uns geschaffen wurden	ha	1204	1195	1190
		davon Hafenkompensationsflächen in Planung	ha	15	6	6
		davon Hafenkompensationsflächen, die sich noch in zielgerechter Entwicklung befinden	ha	644	644	639
		davon Hafenkompensationsflächen, die nach erfolgreicher Entwicklung in die Unterhaltung übergegangen sind	ha	545	545	545
		Status der Hafenkompensationsflächen				
		Anzahl der Flächen	Anzahl	48	48	47
		davon voll funktionsfähig	Anzahl	10	10	5
		davon gut funktionsfähig	Anzahl	18	17	21
		davon funktionsfähig	Anzahl	18	17	15
		davon eingeschränkt funktionsfähig	Anzahl	2	2	1
		davon sehr eingeschränkt funktionsfähig	Anzahl	0	0	0
		keine Angabe möglich	Anzahl	0	2	5
EN31	✓	**Umweltschutzaufwendungen**				
		Aufwendungen für den präventiven Umweltschutz	EUR	379.000	317.000	231.000
		davon Aufwendungen für die Umwelthaftpflichtversicherung	EUR	28.000	36.000	35.000
		davon Aufwendungen für umweltbezogene Fortbildung	EUR	2.000	1.000	
		davon Aufwendungen für das Nachhaltigkeitsmanagement	EUR	245.000	225.000	157.000
		davon Mehraufwendungen für die Nutzung sauberer Technologien	EUR	5.000[16]	25.000	13.000
		davon Investitionen in Forschung & Entwicklung	EUR	99.000	30.000	26.000
		Aufwendungen zur Bewältigung von Umweltproblemen	EUR	9.238.000	8.901.000	8.523.000
		davon Aufwendungen für die Behandlung und Entsorgung von belastetem Baggergut	EUR	8.886.000	8.723.000	8.357.000
		davon Aufwendungen für die Aufbereitung und Entsorgung sonstiger Abfälle[17]	EUR	42.000	41.000	39.000
		davon Aufwendungen für die Unterhaltung von Hafenkompensationsflächen[18]	EUR	310.000	132.000	127.000
		davon Aufwendungen für die Kompensation von THG-Emissionen	EUR	X[19]	5.000	X

[16] Die Mehrausgaben für das Leasing von Blue Motion Fahrzeugen werden ab 2014 nicht mehr erfasst, da sich diese Technologie inzwischen zu einer Standardleistung etabliert hat, sodass im Vergleich zu herkömmlichen Dieselmotoren keine Mehrkosten mehr anfallen. [17] Abfälle im Rahmen von Hafenbau- und Instandhaltungsmaßnahmen sind an dieser Stelle noch nicht inbegriffen. [18] Berücksichtigt werden lediglich die Kosten für die Unterhaltung der Hafenkompensationsflächen, die nach erfolgreicher Entwicklung in die Unterhaltung übergegangen sind. Die projektbezogenen Kosten für die Planung und Entwicklung von Hafenkompensationsflächen sind nicht inbegriffen. In den Jahren 2012 und 2013 wurden die Personalkosten für die Unterhaltung der Hafenkompensationsflächen noch nicht berücksichtigt. [19] Ob die im Jahr 2014 bei der bremenports GmbH & Co. KG angefallenen THG-Emissionen wieder kompensiert werden, stand zum Redaktionsschluss noch nicht fest

MITARBEITER & ARBEITSWELT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2014			2013			2012		
				Σ	w	m	Σ	w	m	Σ	w	m
G4-10	✓	**Gesamtzahl der Mitarbeiter**	Anzahl	**374**	91	283	**375**	89	281	**373**	83	290
		› Voll- und Teilzeit										
		› Vollzeit	Anzahl	**330**	58	272	**336**	57	279			
		› Teilzeit	Anzahl	**44**	33	11	**39**	32	7			
		› Arbeitsverträge										
		› unbefristet	Anzahl	**364**	87	277	**364**	83	281			
		› befristet	Anzahl	**10**	4	6	**11**	6	5			
		› Zeitarbeit	Anzahl	**2**	0	2	**2**	1	1			
		› Tätigkeitsbereich										
		› technisch	Anzahl	**141**	33	108	**140**	32	108	**138**	31	107
		› kaufmännisch	Anzahl	**94**	54	40	**93**	54	39	**95**	50	45
		› gewerblich	Anzahl	**139**	4	135	**142**	3	139	**140**	2	138
G4-11	✓	**Mitarbeiter, die unter Tarifverträge fallen**	Anzahl	**352**	86	266	**352**	84	268	**345**		
LA12	✓	**Altersstruktur/Geschlecht sämtlicher Mitarbeiter**										
		› **≤** 35 Jahre	Anzahl	**46**	20	26	**40**	18	22			
		› 36–55 Jahre	Anzahl	**201**	52	149	**209**	52	157			
		› **≥** 55 Jahre	Anzahl	**127**	19	108	**126**	19	107			
		Altersstruktur/Geschlecht der Führungskräfte										
		› **≤** 35 Jahre	Anzahl	**2**	2	0	**2**	2	0			
		› 36–55 Jahre	Anzahl	**32**	5	27	**34**	4	30			
		› **≥** 55 Jahre	Anzahl	**14**	0	14	**12**	0	12			
		Altersstruktur/Geschlecht der Geschäftsleitung										
		› **≤** 35 Jahre	Anzahl	**0**	0	0	**0**	0	0			
		› 36–55 Jahre	Anzahl	**5**	1	4	**5**	1	4			
		› **≥** 55 Jahre	Anzahl	**5**	0	5	**5**	0	5			
		Frauenquote	Prozent		**24,3**			**23,7**				
		Schwerbehindertenquote	Prozent		**9,4**			**10,4**				
		› Anzahl von Mitarbeitern mit Behinderung	Anzahl	**35**	5	30	**39**	8	31			
HR3	✓	**Angezeigte Diskriminierungsvorfälle**			**0**			**0**				

MITARBEITER & ARBEITSWELT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2014			2013			2012		
				Σ	w	m	Σ	w	m	Σ	w	m
LA1	✓	**Personalfluktuation**										
		› Eintritte insgesamt	Anzahl	**25**	5	20	**29**	12	17			
		› ≤ 35 Jahre	Anzahl	**11**	3	8	**16**	6	10			
		› 36–55 Jahre	Anzahl	**12**	2	10	**11**	6	5			
		› ≥ 55 Jahre	Anzahl	**2**	0	2	**2**	0	2			
		› **Eintrittsquote**	Prozent	**+6,7**	+5,5	+7,1	**+7,7**	+13,5	+5,9			
		› Arbeitnehmerveranlasste Austritte	Anzahl	**4**	1	3	**5**	2	3			
		› ≤ 35 Jahre	Anzahl	**1**	0	1	**2**	1	1			
		› 36–55 Jahre	Anzahl	**3**	1	2	**3**	1	2			
		› ≥ 55 Jahre	Anzahl	**0**	0	0	**0**	0	0			
		› **Austrittsquote**[20]	Prozent	**–1,1**	–1,1	–1,1	**–1,3**	–0,5	–1,1			
		› aus anderen Gründen ausgeschiedene Mitarbeiter	Anzahl	**22**	2	20	**22**	4	18			
		› **Fluktuationsquote**[21]	Prozent	**7,0**	–3,3	–8,1	**–7,2**	–6,7	–7,3			
LA3	✓	**Elternzeit**[22]										
		› Mitarbeiter, die Elternzeit in Anspruch nahmen	Anzahl	**9**	4	5	**9**	5	4			
		› davon Mitarbeiter, die vorübergehend ganz aus dem Beruf ausstiegen	Anzahl	**8**	4	4	**7**	5	2			
		› Durchschnittliche Ausfalltage während der Elternzeit je Mitarbeiter (Nettoarbeitstage)	Anzahl	**118**	183	53	**139**	186	23			
		› davon Mitarbeiter, die die Elternzeit mit einer Teilzeittätigkeit kombinierten	Anzahl	**2**	0	2	**3**	1	2			
		› Durchschnittliche Teilzeittage während der Elternzeit je Mitarbeiter (Nettoarbeitstage)	Anzahl	**59**	0	59	**74**	48	87			
LA9	✓	**Weiterbildung**										
		› Durchschnittliche Weiterbildungsstunden je Mitarbeiter	h	**17**	17	18		**14**				
		› davon Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung	h	**15**	14	15		**12**				
		› davon Mitarbeiter mit Führungsverantwortung	h	**34**	52	30		**29**				
		Ausbildung										
		› Ausbildungsquote	Prozent		**10,5**			**9,3**				
LA5	✓	**Arbeitssicherheitsausschuss (ASA)**										
		› durch den ASA vertretene Mitarbeiter	Prozent		**100**			**100**			**100**	

[20] Arbeitnehmerveranlasste Austritte im Berichtsjahr/Mitarbeiterbestand zum 31.12. des Berichtsjahres. [21] Arbeitnehmerveranlasste Austritte und aus anderen Gründen ausgetretene Mitarbeiter im Berichtsjahr/Mitarbeiterbestand zum 31.12. des Berichtsjahres. [22] Die von der GRI geforderten Angabe zur Rückkehrrate sowie zur Verbleibsrate wurden geprüft, haben sich für das Unternehmen jedoch als nicht steuerungsrelevant herausgestellt. Daher wurde der Indikator um eigene Angaben ergänzt.

MITARBEITER & ARBEITSWELT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2014			2013			2012		
				Σ	w	m	Σ	w	m	Σ	w	m
LA6	✓	**Arbeitssicherheit**										
		› Tödliche Arbeitsunfälle	Anzahl	0			0			0		
		› meldepflichtige Arbeitsunfälle (mit mindestens einem Ausfalltag)[23]	Anzahl	6			9			12		
		› unfallbedingte Ausfalltage	Anzahl	39			94			289		
		› Verletzungsrate (LTIR)[24]	Quotient	11,5			17,6			19,8		
		› Ausfalltagequote (LDR)[25]	Prozent	0,04			0,11			0,34		
		Krankenstand										
		› Anzeige von Berufskrankheiten	Anzahl	0			0			0		
		› krankheitsbedingte Ausfalltage	Anzahl	6.923			7.297			6.626		
		› Abwesenheitsquote (AR)[26]	Prozent	7,7			8,6			7,9		

VERANTWORTUNG FÜR DIE GESELLSCHAFT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2014	2013	2012
SO2	✓	**Auswirkungen der bremischen Häfen auf die Bevölkerung**				
		› Höhe der am Rand des Containerterminals und an den nächstgelegenen Wohngebieten gemessenen Lärmpegels im Verhältnis zur umgeschlagenen Containermenge	db(A)/ Mio. TEU	49,7	49,6	49,9

Die Daten sind sorgfältig und nach bestem Gewissen zusammengestellt. Dennoch kommt es gelegentlich vor, dass sich Berechnungsgrundlagen oder Rahmenbedingungen ändern. Stellen wir nachträglich Fehler fest, korrigieren wir diese im Folgebericht.

[23] Die Art der Verletzungen waren Prellungen, Schnittwunden, Quetschungen, Verbrennungen und Muskelzerrungen. [24] Meldepflichtige Arbeitsunfälle je 1 Million geleisteter Arbeitsstunden. [25] Unfallbedingte Fehlzeiten/ Sollstunden = Zeitverlust durch Arbeitsunfälle. [26] Krankheitsbedingte Fehlzeiten/ Sollstunden = Zeitverlust durch Krankheiten.

greenports PROGRAMM

Eine nachhaltige Entwicklung kennzeichnet sich durch einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Die Ziele, die wir uns auf unserem Weg zu einem nachhaltigen Hafen gesteckt haben, sowie konkrete Maßnahmen, mit denen wir sie erreichen wollen, bündeln wir in unserem greenports-Programm.

ASPEKT	ZIEL	MASSNAHME	STATUS 2014	TERMIN
Unternehmenssteuerung				
Compliance	Die Einhaltung von Gesetzen, Standards und internen Vorgaben gewährleisten und Korruptionsrisiken minimieren	Bildung eines Compliance Arbeitskreis	angestoßen	2015
		Implementierung eines internen Verhaltenskodex für bremenports Mitarbeiter	angestoßen	2016
		Einführung einer vertiefenden Antikorruptionsschulung für „sensible“ Bereiche	geplant	2016
		Einführung eines anonymen Verfahrens für die Meldung von Bedenken	geplant	offen
Hafensicherheit & Gefahrenabwehr	Gewährleistung der rechtlichen Anforderungen	Erhalt aller Zertifikate	erfolgt	fortlaufend
	Weiterentwicklung des Gesamtsystems zur Gefahrenabwehr	Konzeptentwicklung zur LKW-Zulaufsteuerung	geplant	2016
Stakeholdermanagement	Offenen Dialog mit Anspruchsgruppen sicherstellen, Stakeholderdialoge systematisieren	Stakeholderübersichten pflegen	erfolgt	fortlaufend
		Regelmäßig Dialoge führen und auswerten	erfolgt	fortlaufend
Nachhaltige Beschaffung & Vergabe	Produkte und Dienstleistungen einsetzen, die sich durch ihre positiven Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft auszeichnen	Entwicklung einer internen Richtlinie zur Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien im Einkauf und in der Erstellung von Ausschreibungen	angestoßen	2016
		Einführung eines Lieferantenkodex	geplant	2017
		Bewertung der wichtigsten Lieferanten in Bezug auf Nachhaltigkeitskriterien	geplant	2017
Nachhaltigkeitsmanagement				
Strategie	Weiterentwicklung der greenports Strategie	Entwicklung eines abteilungsübergreifenden strategischen Arbeitskreises für Nachhaltigkeit	geplant	2016
		Entwicklung von greenports Kooperationen bzw. Partnerschaften innerhalb der bremischen Häfen	geplant	offen
		Sukzessive Erweiterung der Berichtsgrenzen um weitere Hafenakteure	geplant	offen
Berichterstattung	Mit Nachhaltigkeitsbericht und Umweltbericht transparent und regelmäßig über den aktuellen Stand der wirtschaftlichen Leistung, der Umweltverträglichkeit, der Mitarbeiter und der gesellschaftlichen Verantwortung informieren	Berichterstattung auf GRI-G4-Standard umstellen	erfolgt	2015
		Erweiterung des GRI-Indikatorenrahmens um hafenspezifische Aspekte	erfolgt	2015
		Kennzahlenerhebung mit anderen Systemen im Unternehmen verzahnen	angestoßen	fortlaufend
		Weitere Automatisierung der Datenerhebung durch entsprechende Softwareunterstützung	geplant	offen
Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit	Unsere Öffentlichkeitsarbeit zu Themen der Nachhaltigkeit intensivieren	Relaunch greenports Website	angestoßen	2015
		Aufnahme des Beispiels Luneplate in die „Tatenbank“ des Umweltbundesamtes	angestoßen	2015
		Entwicklung eines interaktiven „greenports-Führers“ für die bremischen Häfen	geplant	offen
Mitarbeiterengagement	Mitarbeiterengagement für Nachhaltigkeit fördern	Festen Platz für greenports-Themen im intern@bremenports-Magazin schaffen	angestoßen	2016
		Festen Platz für greenports Themen im Intranet schaffen	angestoßen	2016
		Aktionen für und mit Auszubildenden gestalten, z. B. Energiesparscouts ausbilden	geplant	offen
		greenports Aktionstag durchführen, z.B. Müllsammelaktion	geplant	offen
		Umweltengagement der Mitarbeiter fördern, d.h. Initiativen der Kollegen anregen & unterstützen	geplant	offen

ASPEKT	ZIEL	MASSNAHME	STATUS 2014	TERMIN
Wirtschaftliche Leistung				
Wettbewerbsposition & Qualität der bremischen Häfen	Wettbewerbsposition (innerhalb der Nordwest-Range) erhalten	Durchführung einer Hafenhinterlanduntersuchung um die Kapazitätsbedarfe für den Hinterlandverkehr besser zu dimensionieren	erfolgt	2015
		Wettbewerbsrankings auswerten	erfolgt	fortlaufend
		Hafenkonzept 2020/25 umsetzen	angestoßen	fortlaufend
		Bahnanteil am Hinterlandverkehr erhöhen	angestoßen	fortlaufend
Indirekte wirtschaftliche Effekte	Wertschöpfung und Arbeitsplätze in der Region erhalten	Regelmäßige Analyse der durch den Betrieb der bremischen Häfen induzierten Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzeffekte	angestoßen	2016
Zukunftsfähige Hafeninfrastruktur & Klimaanpassung	Die Zukunftsfähigkeit der Hafeninfrastruktur sicherstellen	**Maßnahmen, die der allg. Erhaltung der Zukunftsfähigkeit dienen**		
		Gemeinsame Auseinandersetzung mit Stakeholdern zum Thema „Mega-Schiffe"	angestoßen	fortlaufend
		Hafenkooperationen zum Nutzen der bremischen Häfen gestalten	angestoßen	fortlaufend
		Bedarfsgerechte Angebote für Offshore-Nutzungen entwickeln, z. B. den Offshore Terminal Bremerhaven	angestoßen	fortlaufend
		Bedarfsgerechte Strukturen für Hinterlandverkehre entwickeln sowie auf deren Finanzierung hinwirken	angestoßen	fortlaufend
		Maßnahmen, die die bremischen Häfen auf den Klimawandel vorbereiten		
		Entwicklung klimaangepasster Hafenentwicklungs-, Hafenbau- und Kompensationsmaßnahmen	geplant	offen
		Erstellung eines Klimaanpassungskonzepts für die bremischen Häfen	geplant	offen
		Maßnahmen, die die Interessen des Hafens in gesellschaftl. Zielsetzungen einbringen		
		Mitwirkung am Projekt „Kursbuch Küste" des Hanse-Wissenschaftskollegs	erfolgt	2015
		Fortführung des Klimaanpassungsprojektes „Tidepolder Drepte"	angestoßen	offen
		An den kommunalen Klimaanpassungskonzepten der Städte Bremen und Bremerhaven mitwirken	geplant	offen
Umweltverträglichkeit				
Klimaschutz & Energiemanagement	CO_2-Neutralität des Hafens anstreben durch die Reduktion der direkten und indirekten Energieverbräuche, die Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Energien und der lokalen Kompensation von Treibhausgasemissionen	Einführung eines Energiemanagementsystems nach ISO 50001	angestoßen	2016
		Implementierung einer Energiecontrolling-Software als Analysetool	angestoßen	2017
		Maßnahmen im Scope 1		
		Regelung zur vorrangigen Nutzung von E-Fahrzeugen im Stadtverkehr am jeweiligen Standort	geplant	offen
		Ersatz weiterer herkömmlicher Fahrzeuge durch E-, Hybrid- oder Erdgas-Fahrzeuge	geplant	offen
		Maßnahmen im Scope 2		
		Neues energiesparendes Verfahren zum Kathodischen Korrosionsschutz an der Stromkaje in Betrieb nehmen	angestoßen	2016
		Austausch der Wellenkammerbeleuchtung an der Stromkaje mit LED	angestoßen	2016
		Installation einer Teststrecke mit LEP/LED Beleuchtung	angestoßen	2017
		Anlagen identifizieren, die noch mit herkömmlichen Strom betrieben werden, (z. B. die Straßenbeleuchtung in Bremen), und diese auf Ökostrom umstellen	geplant	offen

ASPEKT	ZIEL	MASSNAHME	STATUS 2014	TERMIN
Umweltverträglichkeit				
Klimaschutz & Energiemanagement	CO_2-Neutralität des Hafens anstreben durch die Reduktion der direkten und indirekten Energieverbräuche, die Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Energien und der lokalen Kompensation von Treibhausgasemissionen	**Maßnahmen im Scope 3**		
		Für das Pendeln mit dem Fahrrad im Rahmen von Gesundheitstagen und der jährlichen Aktion „mit dem Rad zur Arbeit“ (AOK/ADFC) werben.	angestoßen	2015
		Durchführung einer Mitarbeiterumfrage zum Pendelverkehr	geplant	2016
		Analyse möglicher CO_2-Reduktionen im Zusammenhang mit Geschäftsreisen (z. B.: durch Reduktion der Flugkilometer, Ökostrombezug bei Deutschen Bahnfahrten)	geplant	offen
		Erreichbarkeit der bremenports Dienstgebäude mit dem ÖPNV optimieren	geplant	offen
		Sukzessive Erweiterung der GHG-Scopes 3 auf den Gesamthafen	geplant	offen
Ressourceneinsatz in Hafenbau und -instandhaltung	Materialeinsatz so gering wie möglich halten und Abfälle vermeiden	Materialverbräuche und Abfälle in Bau- und Instandhaltungsprojekten systematisch erheben	geplant	offen
		Weiterbildungsangebote für ressourcenschonende Bauweisen und zur Verwendung recycelter Materialien anbieten	geplant	offen
Flächennutzung & Biodiversität	Flächenverbrauch und negative Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten auf die Biodiversität so gering wie möglich halten	Umnutzungen im Bestand den Vorrang vor weiterem Flächenverbrauch einräumen	erfolgt	fortlaufend
		Verursacherpflichten weiterhin glaubhaft selbst umsetzen; Best-Practice-Standard beibehalten (vgl. PERS Umweltbericht)	erfolgt	fortlaufend
		Biotopflächenbestand (~30 % der Gesamthafenfläche) funktionsfähig erhalten	erfolgt	fortlaufend
		Partnerschaft mit der Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer weiter pflegen und erhalten	erfolgt	fortlaufend
		Durch Bündelung von Kompensationsmaßnahmen Effektivität steigern und Flächenverbrauch minimieren	erfolgt	fortlaufend
		Mittels Sedimentmanagementkonzept die Auswirkungen auf Europäische Schutzgebiete/geschützte Arten reduzieren	angestoßen	2016
Umweltfreundliche Schifffahrt	Umweltfreundliche Schifffahrt fördern	**Maßnahmen, die der Emissionsreduktion dienen**		
		Ermittlung schiffsseitiger Emissionen für das Emissionsmodell der bremischen Häfen	erfolgt	2015
		Environmental Ship Index (ESI) weiterentwickeln	erfolgt	fortlaufend
		„greenports Award" an das emissionsärmste Seeschiff und die Reederei mit der umweltfreundlichsten Flotte verleihen	erfolgt	jährlich
		Das Angebot von LNG als umweltfreundlichen Kraftstoff fördern	erfolgt	fortlaufend
		Alternative Antriebskonzepte/Kraftstoffe in der eigenen Arbeitsschiffsflotte ausbauen	erfolgt	fortlaufend
		Binnenschiffsliegeplätze (soweit sinnvoll) mit Landstromanschlüssen ausstatten	erfolgt	fortlaufend
		Ausgestaltung zusätzlicher Anreizsysteme in den bremischen Häfen (LNG-Rabatt)	angestoßen	2016
		Evaluierung von Landstromversorgungsmöglichkeiten für die Seeschifffahrt	angestoßen	fortlaufend
		Maßnahmen, die der Entsorgung von Schiffsabfällen in den Weltmeeren vorbeugen		
		Anreize für die Schifffahrt zur Entsorgung von Müll im Hafen weiter ausbauen	angestoßen	2016

ASPEKT	ZIEL	MASSNAHME	STATUS 2014	TERMIN
Umweltverträglichkeit				
Umweltfreundliche Schifffahrt	Umweltfreundliche Schifffahrt fördern	**Maßnahmen, die die Marktreife biozidfreier Unterwasseranstriche unterstützen**		
		Einsatz biozidfreier Unterwasseranstriche in der eigenen Flotte und Mitwirkung an innovativen Testanwendungen	geplant	offen
Effekte der Wassertiefenerhaltung	Reduktion negativer Effekte im Rahmen der Wassertiefenerhaltung	Anstrengungen zur Vermeidung von Sedimentation (z. B. durch Wasserinjektionsgeräte bzw. Zuwässerung über Freilaufkanal) beibehalten	erfolgt	fortlaufend
		Auf mögliche Eintragspfade für Schadstoffe einwirken, um eine Verschmutzung von Sedimenten zu vermeiden/reduzieren	erfolgt	fortlaufend
		Auf die weitreichende Verwertung von Baggergut hinwirken, um kostbare Deponiekapazitäten zu erhalten	erfolgt	fortlaufend
Mitarbeiter & Arbeitswelt				
Attraktive Arbeitsbedingungen	Die Erhöhung der Arbeitszufriedenheit und der Arbeitgeberattraktivität auf Grundlage einer familienbewussten und gesundheitsfördernden Unternehmenskultur	Internes Patenschaftsprogramm für neue Mitarbeiter einführen	erfolgt	2015
		Das Angebot an Ausbildungsplätzen und dualen studentischen Ausbildungskonzepten erweitern	erfolgt	2015
		Fachkräftemangel in bestimmten Berufsgruppen durch Weiterbildung des eigenen Personals begegnen (z. B. Schiffsführer, Taucher)	erfolgt	fortlaufend
		Auszubildenden ein Auslandspraktikum ermöglichen	erfolgt	fortlaufend
		Konzept zur Bestimmung der Mitarbeiterzufriedenheit erarbeiten	angestoßen	2015
		Betriebsvereinbarung zum „Arbeiten von Zuhause“ einführen, um auf weitere Flexibilisierung von Arbeitszeit- und Ort hinzuwirken.	angestoßen	2015
		Fortschreibung des Personalentwicklungskonzeptes 2025	angestoßen	2015
		Betriebliche Gesundheitsförderung ausbauen	angestoßen	fortlaufend
Faire Arbeitsbedingungen	Den Frauenanteil im Unternehmen kontinuierlich erhöhen	Teilnahme am Forschungsprojekt eg-Check, um die Entgeltgleichheit für Frauen und Männer im Unternehmen sicherzustellen	erfolgt	2015
		regelmäßige Aktualisierung des Frauenförderplans	erfolgt	fortlaufend
Gesellschaftliche Verantwortung				
Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten auf die Bevölkerung	Fairen und vertrauensvollen Meinungsaustausch mit Anliegern, Hafennutzern, Umweltverbänden und Öffentlichkeit führen	Planungsverantwortliche für das Thema Barrierefreiheit sensibilisieren und entsprechende Leitlinien entwickeln, damit gemeinsam mit den Vertretern behinderter Menschen geeignete Lösungen gefunden werden können	geplant	2016
Menschenrechte		Im Rahmen eines geplanten Lieferantenkodex auch rechtsverbindliche Bestätigungen zur Achtung der Menschenrechte im Drittgeschäft einholen	geplant	offen

GRI-INDEX



INDIKATOR	KURZBEZEICHNUNG	SEITE	AUSLASSUNGEN	EXTERNE PRÜFUNG
ALLGEMEINE STANDARDANGABEN				
STRATEGIE & ANALYSE				
G4-1	Vorwort der höchsten Entscheidungsträger	4–5	–	–
ORGANISATIONSPROFIL				
G4-3	Name der Organisation	10–11	–	–
G4-4	Wichtigste Marken, Produkte, Dienstleistungen	11	–	–
G4-5	Hauptsitz der Organisation	95	–	–
G4-6	Länder der Geschäftstätigkeit	11	–	–
G4-7	Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	10–11	–	–
G4-8	Märkte	11	–	–
G4-9	Größe der Organisation	11	–	–
G4-10	Mitarbeiterstruktur	81	–	✓ 92–93
G4-11	Mitarbeiter, die unter Tarifverträge fallen	81	–	✓ 92–93
G4-12	Beschreibung der Lieferkette	11; 75	–	–
G4-13	Wesentliche Veränderungen der Größe, Struktur, Eigentumsverhältnisse	11	–	–
G4-14	Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips	34–35	–	–
G4-15	Unterstützung externer Initiativen	15–17	–	–
G4-16	Mitgliedschaften in Verbänden und Interessengruppen	15–17	–	–
WESENTLICHE ASPEKTE UND BERICHTSGRENZEN				
G4-17	Organisationsstruktur	94	–	–
G4-18	Verfahren zur Festlegung der Berichtsinhalte	18–21	–	–
G4-19	Wesentliche Aspekte	18–21	–	–
G4-20	Wesentliche Aspekte innerhalb der Organisation	18–21	–	–
G4-21	Wesentliche Aspekte außerhalb der Organisation	18–21	–	–
G4-22	Neuformulierungen von Informationen aus vorherigen Berichten	94	–	–
G4-23	Änderungen des Berichtsumfangs oder der Berichtsgrenzen	94	–	–
EINBINDUNG VON STAKEHOLDERN				
G4-24	Übersicht der Stakeholder	15–17	–	–
G4-25	Identifizierung der Stakeholder	15–17	–	–
G4-26	Einbeziehung der Stakeholder	15–21	–	–
G4-27	Anliegen der Stakeholder	15–21	–	–

INDIKATOR	KURZBEZEICHNUNG	SEITE	AUSLASSUNGEN	EXTERNE PRÜFUNG
ALLGEMEINE STANDARDANGABEN				
BERICHTSPARAMETER				
G4-28	Berichtszeitraum	94	–	–
G4-29	Veröffentlichung des letzten Berichts	94	–	–
G4-30	Berichtszyklus	94	–	–
G4-31	Ansprechpartner	95	–	–
G4-32	GRI-Index in Übereinstimmung mit der Anwendungsebene „Kern“	94	–	–
G4-33	Externe Prüfung	92–93; 94	–	–
UNTERNEHMENSFÜHRUNG				
G4-34	Führungsstruktur inkl. Nachhaltigkeitsverantwortung	12–14	–	–
G4-DMA	Hafensicherheit/Gefahrenabwehr	24	–	✓ 92–93
G4-DMA	Nachhaltige Beschaffung	25	–	–
ETHIK & INTEGRITÄT				
G4-56	Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien	22–23	–	–
SPEZIFISCHE STANDARDANGABEN				
KATEGORIE: WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG				
Wesentlicher Aspekt	Wertschöpfung und wesentliche Projekte			
G4-DMA		28–29	–	–
G4-EC1	Direkt erwirtschafteter und verteilter wirtschaftlicher Wert	74–75	–	✓ 92–93
G4-EC4	Finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand	75	–	✓ 92–93
G4-EN31	Umweltschutzaufwendungen	80	–	✓ 92–93
G4-EC7	Infrastrukturinvestitionen im öffentlichen Interesse	28–29	–	✓ 92–93
Wesentlicher Aspekt	Wettbewerbsposition/Qualität			
G4-DMA		30–32	–	–
Port Specific Indikators	Hafenspezifische Kennzahlen	76–77	–	–
Wesentlicher Aspekt	Zukunftsfähige Hafeninfrastruktur/Klimaanpassung			
G4-DMA		34–35	–	–
G4-EC2	Finanzielle Folgen des Klimawandels	34–35	–	✓ 92–93
Wesentlicher Aspekt	Indirekte wirtschaftliche Effekte			
G4-DMA		38–39	–	–
G4-EC8	Wesentliche indirekte wirtschaftliche Auswirkungen	38–39; 75	–	✓ 92–93

INDIKATOR	KURZBEZEICHNUNG	SEITE	AUSLASSUNGEN	EXTERNE PRÜFUNG
SPEZIFISCHE STANDARDANGABEN				
KATEGORIE: UMWELTVERTRÄGLICHKEIT				
Wesentlicher Aspekt	Energiemanagement/Klimaschutz			
G4-DMA		42–45	–	–
G4-EN3	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	42–45; 78	–	✓ 92–93
G4-EN6	Verringerung des Energieverbrauchs	42–45	–	✓ 92–93
G4-EN15	Direkte Treibhausgasemissionen Scope 1	42–45; 78	–	✓ 92–93
G4-EN16	Indirekte Treibhausgasemissionen Scope 2	42–45; 78	–	✓ 92–93
G4-EN17	Weitere indirekte Treibhausgasemissionen Scope 3	42–45; 78	–	✓ 92–93
G4-EN19	Initiativen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen	42–45; 78	–	✓ 92–93
Wesentlicher Aspekt	Effekte der Wassertiefenerhaltung			
G4-DMA		46–47	–	–
G4-EN23	Abfall nach Art und Entsorgungsmethode im Kontext der Wassertiefenerhaltung	46–47; 79	–	✓ 92–93
G4-EN27	Initiativen zur Minimierung von Umweltauswirkungen in der Wassertiefenerhaltung	46–47	...	✓ 92–93
Wesentlicher Aspekt	Effiziente Flächennutzung/Biodiversität			
G4-DMA		34–35	–	–
G4-EN11	Standorte in unmittelbarer Nähe zu Schutzgebieten	50	–	✓ 92–93
G4-EN12	Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten auf die Biodiversität	51	–	✓ 92–93
G4-EN13	Geschützte bzw. gesicherte Lebensräume	48–49, 80	–	✓ 92–93
Wesentlicher Aspekt	Umweltfreundliche Schifffahrt			
G4-DMA		54–56	–	✓ 92–93
G4-EN21	No_X, So_X und andere Luftemissionen	54–56; 79	–	–
G4-EN27	Initiativen zur Minimierung von Umweltauswirkungen	54–56; 79	–	✓ 92–93
Wesentlicher Aspekt	Ressourceneinsatz und Verwertung in Hafenbau/ Instandhaltung			
G4-DMA		–	Wird in diesem Jahr noch nicht berichtet	–
G4-EN1	Eingesetzte Materialien im Kontext von Hafenbau/ Instandhaltung	–	Wird in diesem Jahr noch nicht berichtet	–
G4-EN23	Abfall nach Art und Entsorgungsmethode im Kontext von Hafenbau/Instandhaltung	–	Wird in diesem Jahr noch nicht berichtet	–

INDIKATOR	KURZBEZEICHNUNG	SEITE	AUSLASSUNGEN	EXTERNE PRÜFUNG
SPEZIFISCHE STANDARDANGABEN				
KATEGORIE: MITARBEITER & ARBEITSWELT				
Wesentlicher Aspekt	Attraktive Arbeitsbedingungen			
G4-DMA		60–63	–	–
G4-LA1	Mitarbeiterfluktuation	82	–	✓ 92–93
G4-LA2	Betriebliche Leistungen für Vollzeitbeschäftigte	60–63	–	✓ 92–93
G4-LA3	Elternzeit	60–63; 82	–	✓ 92–93
G4-LA9	Aus- und Weiterbildung	60–63; 82	–	✓ 92–93
Wesentlicher Aspekt	Arbeitssicherheit			
G4-DMA		66–67	–	–
G4-LA5	In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Mitarbeiter	66–67; 82	–	✓ 92–93
G4-LA6	Verletzungen, Arbeitsunfälle und krankheitsbedingte Abwesenheiten	66–67; 83	–	✓ 92–93
G4-LA8	Arbeits- und Sicherheitsvereinbarungen mit Gewerkschaften	66–67	–	✓ 92–93
Wesentlicher Aspekt	Faire Arbeitsbedingungen			
G4-DMA		64–65	–	–
G4-LA12	Zusammensetzung der Führungsgremien und der Mitarbeiter nach Geschlecht und Altersgruppe	64–65; 81	–	✓ 92–93
G4-HR3	Anzahl der Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	64–65; 81	–	✓ 92–93
KATEGORIE: GESELLSCHAFTLICHE VERANTWORTUNG				
Wesentlicher Aspekt	Auswirkungen der bremischen Häfen auf die Bevölkerung			
G4-DMA		70–71	–	–
G4-SO1	Maßnahmen zur Einbindung lokaler Gemeinschaften	70–71	–	✓ 92–93
G4-SO2	Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten auf lokale Gemeinschaften	70–73; 83	–	✓ 92–93
Wesentlicher Aspekt	Compliance			
G4-DMA		22–23	–	–
G4-SO3	Auf Antikorruptionsrisiken untersuchte Geschäftseinheiten	22–23; 74	–	✓ 92–93
G4-SO4	Anteil der bezüglich Antikorruption geschulten Mitarbeiter	22–23; 74	–	✓ 92–93
G4-SO5	Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	22–23; 74	–	✓ 92–93
G4-SO8	Strafen wegen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften	22–23; 74	–	✓ 92–93

UNABHÄNGIGE PRÜFBESCHEINIGUNG

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

Wir wurden beauftragt, eine betriebswirtschaftliche Prüfung bezüglich ausgewählter Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung im Nachhaltigkeitsbericht 2014 (im Folgenden „der Bericht") der bremenports GmbH & Co. KG (im Folgenden „bremenports"), des Sondervermögens Hafen und des Sondervermögens Fischereihafen (Wasserseite) für das Geschäftsjahr 2014 durchzuführen. Die Angemessenheit der Ermittlung und Darstellung der ausgewählten Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien, einschließlich der Identifizierung der Berichtsinhalte, liegt in der Verantwortung der Geschäftsführung der bremenports. Diese Verantwortung umfasst auch die Konzeption, Umsetzung und Aufrechterhaltung von Systemen und Prozessen zur Sicherstellung der Beachtung anzuwendender Berichtsprinzipien bei der Bestimmung wesentlicher Berichtsinhalte. Unsere Aufgabe ist es, bezüglich der ausgewählten Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung 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 folgende ausgewählte Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung des Geschäftsjahres 2014 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien dargestellt sind:

- Angaben bezüglich folgender GRI G4 Standardangaben:
  - G4-10: Mitarbeiterstruktur
  - G4-11: Mitarbeiter mit Tarifverträgen
- Angaben zu folgenden Management-Ansätzen:
  - Hafensicherheit & Gefahrenabwehr
  - Umweltfreundliche Schifffahrt
- Leistungsindikatoren zu Ökonomie: „Direkt erwirtschafteter und verteilter wirtschaftlicher Wert" (EC1); „Finanzielle Folgen des Klimawandels" (EC2); „Finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand" (EC4); „Infrastrukturinvestitionen im öffentlichen Interesse" (EC7); „Wesentliche indirekte wirtschaftliche Auswirkungen" (EC8).
- Leistungsindikatoren zu Ökologie: „Energie" (EN3 und EN6); „Biodiversität" (EN11, EN12 und EN13); „Treibhausgasemissionen" (EN15, EN16, EN17 und EN19); „Abfall nach Art und Entsorgungsmethode" (EN23); „Initiativen zur Minimierung von Umweltauswirkungen" (EN27); „Umweltschutzaufwendungen" (EN31).
- Leistungsindikatoren zu Arbeitspraktiken und menschenwürdiger Beschäftigung: „Mitarbeiterfluktuation" (LA1); „Betriebliche Leistungen für Vollzeitbeschäftigte" (LA2); „Elternzeit" (LA3); „In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Mitarbeiter" (LA5); „Verletzungen, Arbeitsunfälle und krankheitsbedingte Abwesenheiten" (LA6); „Arbeits- und Sicherheitsvereinbarungen mit Gewerkschaften" (LA8); „Aus- und Weiterbildung" (LA9); „Zusammensetzung der Führungsgremien und der Mitarbeiter nach Geschlecht und Altersgruppe" (LA12).
- Leistungsindikatoren zu Menschenrechten: „Anzahl der Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Maßnahmen" (HR3).
- Leistungsindikatoren zu Gesellschaft: „Lokale Gemeinschaften" (SO1 und SO2); „Korruption" (SO3, SO4 und SO5); „Strafen wegen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften" (SO8).

Die im Umfang unserer betriebswirtschaftlichen Prüfung enthaltenen Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung sind im GRI-Index in der Spalte „Externe Prüfung" auf Seite 88 ff. mit folgendem Symbol kenntlich gemacht: ✓

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
Die bremenports wendet die G4-Leitlinien zur Nachhaltigkeitsberichterstattung der Global Reporting Initiative (GRI), wie im Abschnitt „Über diesen Bericht" beschrieben, für die Bestimmung wesentlicher Aspekte und Berichtsinhalte sowie als Berichtskriterien für die ausgewählten Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung an.

Wir haben unseren Auftrag unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000: „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" und des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3410: „Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements", herausgegeben vom International Auditing and Assurance Standards Board, durchgeführt. Diese Standards erfordern unter anderem, dass das Prüfungsteam über solche spezifischen Fachkenntnisse, Fähigkeiten und berufsständischen Qualifikationen verfügt, aufgrund derer es die Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung würdigen kann, sowie die Einhaltung der Anforderungen zur Unabhängigkeit des Code of Ethics für Professional Accountants der International Federation of Accountants.

Prüfungshandlungen
Unsere Prüfungshandlungen beinhalteten:

- Befragung von Mitarbeitern auf Betriebsebene, um ein Verständnis über die Vorgehensweise zur Identifizierung wesentlicher Nachhaltigkeitsthemen von bremenports, des Sondervermögens Hafen und des Sondervermögens Fischereihafen (Wasserseite) zu erlangen.
- Eine Risikoeinschätzung, einschließlich einer Medienanalyse, zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitsleistung von bremenports, 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, des Sondervermögens Hafen und des Sondervermögens Fischereihafen (Wasserseite) verantwortlich sind.
- Besichtigungen des Standorts in Bremerhaven (Deutschland) zur Beurteilung der 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 hinterlegt 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 zur Nachhaltigkeitsleistung des Geschäftsjahres 2014 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien dargestellt sind.

Empfehlung
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 Ermittlung von Leistungsindikatoren in den Bereichen „Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung“ und „Treibhausgasemissionen“.
- Weiterentwicklung von Simulationsmodellen für die Ermittlung von Gesamtemissionen der Verkehrsträger in der hafenbezogenen Transportkette.
- Weiterentwicklung und Implementierung von Nachhaltigkeitskriterien in Beschaffungs- und Vergabeprozessen hinsichtlich wesentlicher Auswirkungen.

Wir erstellen diese Bescheinigung auf Grundlage des mit bremenports geschlossenen Auftrags. Die betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit wurde für Zwecke von bremenports durchgeführt und die Bescheinigung ist nur zur Information von bremenports über das Ergebnis der betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit bestimmt. Die Bescheinigung ist nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-) Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein bremenports gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung.

Düsseldorf, den 3. November 2015

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Simone Fischer
Wirtschaftsprüferin

ppa. Christian Hell

ÜBER DIESEN BERICHT

[G4-17, G4-22, G4-23, G4-28, G4-29, G4-30, G4-32, G4-33]

Mit dem vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht die Hafenmanagementgesellschaft bremenports GmbH & Co. KG für sich und für die von ihr treuhänderisch verwaltete Hafeninfrastruktur [das „Sondervermögen Hafen“ und das „Sondervermögen Fischereihaven (Wasserseite)“] umfassende finanzielle und nicht-finanzielle Informationen. Anhand der Kapitel „Unternehmenssteuerung“, „Wirtschaftliche Leistung“, „Umweltverträglichkeit“, „Mitarbeiter & Arbeitswelt“ und „Gesellschaftliche Verantwortung“ stellen wir dar, wie wir unsere Unternehmensaktivitäten entsprechend unserer Möglichkeiten nachhaltig steuern. Ausführliche Informationen zur wirtschaftlichen Lage werden in unserem separat veröffentlichten Geschäftsbericht bzw. im Jahresabschluss der Sondervermögen dargestellt.

› Berichtsumfang und -grenzen

Um die Inhalte international vergleichbar zu machen, richten wir uns in der Darstellung unserer Nachhaltigkeitsleistung konsequent an die Vorgaben der Global Reporting Initiative (GRI). Aufgrund der erstmaligen Erstellung des Berichts „in Übereinstimmung“ mit der Kernoption der GRI G4-Leitlinien weicht die Darstellung vom Vorjahresbericht (GRI Leitlinien 3.1, Anwendungsebene B+) ab. Erstmals schenken wir den für uns als Hafenmanagementgesellschaft bedeutsamen Aspekten mehr Aufmerksamkeit, während weniger relevante Themen in den Hintergrund gerückt sind. Dadurch ergeben sich sowohl Veränderungen im Berichtsumfang als auch im Bereich der Systemgrenzen, die für die einzelnen Aspekte festgelegt wurden (siehe Auflistung der aus Sicht der bremenports GmbH & Co. KG und des Sondervermögens Häfen wesentlichen Einflussbereiche entlang der Logistikkette, Seite 20–21). Jedem als wesentlich identifiziertem Aspekt widmen wir ein separates Kapitel, in dem der Managementansatz des Aspekts und die im Berichtsjahr erzielten Fortschritte dargestellt werden. Ein umfassender Datenteil, der die quantitativen Daten des Berichtsjahres beinhaltet, befindet sich am Ende des Berichts auf den Seiten 74–83. Nicht alle Indikatoren sind gleichermaßen für das Hafenmanagement und die Hafeninfrastruktur relevant. Wenn bestimmte Indikatoren nur für einen der beiden Bereiche von Bedeutung sind, so ist der Sachverhalt entsprechend gekennzeichnet. Aufgrund der besseren Lesbarkeit und dem Anliegen, unsere Nachhaltigkeitsleistung im internationalen Kontext vergleichbar zu machen, stellen wir quantitative Daten erstmals in kumulierter Form für die bremenports GmbH & Co.KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite) dar und weichen nur bzgl. der Wertschöpfung davon ab.

› Zeitraum und-Profil

Unser Nachhaltigkeitsbericht erscheint jährlich und bezieht sich jeweils auf das vorhergegangene Kalenderjahr (1. Januar–31. Dezember). Die für diesen Bericht ermittelten quantitativen Daten beziehen sich somit auf das Kalenderjahr 2014. Falls zu Redaktionsschluss über das Jahr 2014 hinausgehende relevante qualitative Informationen vorlagen, haben wir diese in den Bericht aufgenommen. Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht 2014 ist unser dritter nach dem GRI-Standard erstellter Bericht. Der letzte Nachhaltigkeitsbericht 2013 (GRI 3.1, B+) wurde im Dezember 2014 auf unseren Internetseiten www.bremenports.de und www.greenports.de veröffentlicht. bremenports beabsichtigt auch weiterhin auf jährlicher Basis seine Nachhaltigkeitsdaten zu aktualisieren und zu veröffentlichen. Der nächste Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2015 wird somit voraussichtlich im Herbst 2016 erscheinen.

› Prüfung

Um Glaubwürdigkeit und Qualität der Berichterstattung zu gewährleisten, haben wir auch unseren Nachhaltigkeitsbericht 2014 durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG AG prüfen lassen. Die Geschäftsführung unterstützt das Vorgehen durch die Bereitstellung des für die Prüfung erforderlichen Budgets, durch die Teilnahme an Prüfgesprächen, sowie durch klare Positionierung in internen wie externen Diskussionen.

Die KPMG AG wurde im aktuellen Berichtsjahr bereits zum dritten Mal beauftragt. Die Geschäftsbeziehung basiert auf einem, von Jahr zu Jahr aktualisiertem „Assurance Engagement Letter“. Über den Prüfauftrag hinaus bestehen keine weiteren Beziehungen zwischen der Organisation und den Prüfern. Die KPMG AG führte eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit auf Basis des „International Standard on Assurance Engagement (ISAE 3000)“ durch. Die im Prüfumfang enthaltenden GRI Indikatoren sind im GRI-Index auf den Seiten 88–91 entsprechend gekennzeichnet. Informationen zur Vorgehensweise der Prüfung und die entsprechenden Ergebnisse sind in der Prüfbescheinigung auf den Seiten 92–93 dargestellt.

IMPRESSUM UND KONTAKT

[G4-5, G4-31]

Herausgeber
bremenports GmbH & Co. KG
Hafenentwicklung / Bereich Nachhaltigkeit
Am Strom 2
27568 Bremerhaven
+49 (0) 471 309 01-0
www.bremenports.de
greenports@bremenports.de

Ansprechpartner
Für allgemeine Fragen:
Rüdiger Staats, Pressesprecher
ruediger.staats@bremenports.de

Für Fragen zum Nachhaltigkeitsmanagement:
Uwe von Bargen, Direktor für Umwelt- und Nachhaltigkeitsangelegenheiten
uwe.vonbargen@bremenports.de

Konzeption & Projektsteuerung
Alexandra Groth, Nachhaltigkeitscontrolling

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

Gestaltung
construktiv GmbH, Bremen

Druck
ASCO STURM DRUCK GmbH, Bremen

Die mit dem Druck des Nachhaltigkeitsberichts verbundenen CO_2-Emissionen wurden kompensiert. Insgesamt waren es 3.108 Kilogramm.

Print CO_2 kompensiert
Id-Nr. 1550521
www.bvdm-online.de

Papier
Dieses Druckerzeugnis wurde auf 100 % Altpapier, Circlesilk Premium White gedruckt.

FSC
www.fsc.org
RECYCLED
Papier aus Recyclingmaterial
FSC® C118591

Bildnachweise
S. 4: Tristan Vankann,
S. 22: fotolia.de/pressmaster,
S. 23: fotolia.de/vege,
S. 33: BMW Group/Norbert Dierks,
S. 37: BLG Autoterminal Bremerhaven/Sören Krüger,
S. 39: Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten,
S. 53: BUND Landesverband Bremen/Martin Rode,
S. 54: DNVGL,
S. 55: Bomin Linde LNG,
S. 57: Wallenius Wilhelmsen Logistics/Roger Strevens,
Sonstige: bremenports GmbH & Co. KG

Im Interesse der Leserfreundlichkeit verzichten wir im Text auf geschlechtsbezogene Doppelnennungen und verwenden die männliche Form. Auch auf die genaue Bezeichnung der Rechtsform wird zugunsten der Leserfreundlichkeit weitgehend verzichtet.

Aktuelle Informationen finden Sie auf www.greenports.de

Redaktionsschluss
Oktober 2015



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

www.bremenports.de

bremenports

construktiv, Bremen