NACHHALTIGKEITSBERICHT 2015

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)

2015

VORWORT

[G4-1]



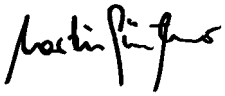
Der umsichtige Umgang mit den Ressourcen spielt in der Arbeitswelt eine immer größere Rolle – auch bei bremenports, der Managementgesellschaft der Zwillingshäfen Bremen und Bremerhaven. In vielen Bereichen macht das öffentliche Unternehmen seit Jahren deutlich, dass es kluge Antworten auf die Zukunftsfragen der Nachhaltigkeit sucht und findet.

Das damit verbundene Engagement stößt auch außerhalb des Zwei-Städte-Staates auf Anerkennung. Jüngstes Beispiel: Die europäische Hafenorganisation ESPO hat bremenports für das Luneplate-Konzept ausgezeichnet. Der ESPO Award 2016 würdigt das Gesamtkonzept für die hochwertigen Naturflächen, die geschaffen wurden, um Eingriffe durch Hafenbauprojekte wie Container-Terminal 4 nach hohen internationalen Standards auszugleichen.

Nachhaltiges Handeln ist bei bremenports keine lästige Notwendigkeit, sondern gelebter Alltag. Die Hafengesellschaft sucht ständig nach sinnvollen Lösungen für einen umweltfreundlichen und kostengünstigen Hafenbetrieb, hat ein ambitioniertes Energiemanagement eingeführt, senkt die Emissionen des Fuhrparks und modernisiert die Schiffsflotte – nur einige von vielen erfreulichen Beispielen.

Ich will einen weiteren Aspekt aufgreifen: Ein Unternehmen, das nachhaltig agiert, rückt die Interessen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Mittelpunkt. Geschäftsführung und Betriebsrat wissen, dass der demografische Wandel auch bremenports vor große Herausforderungen stellt. Mehr als 100 Beschäftige werden bis 2025 aus Altersgründen ausscheiden – sie im zunehmend harten Wettbewerb um fähige Köpfe durch neue Kolleginnen und Kollegen zu ersetzen, ist keine leichte, aber eine lösbare Aufgabe.

Seit Jahren unternimmt die Hafengesellschaft erhebliche Anstrengungen, damit die Beschäftigten ihre beruflichen und privaten Belange unter einen Hut bringen können. Jetzt gilt es, das Profil von bremenports weiter zu schärfen – das Profil eines attraktiven und fairen Arbeitgebers, der den Beschäftigten eine interessante berufliche Perspektive bietet. Entwicklungsfähig. Sozial abgesichert. Und familienfreundlich.



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



Mit knappen Mitteln vorausschauend wirtschaften, ökologisch denken und handeln, als fairer Arbeitgeber die Interessen der Beschäftigten wahren – das sind Unternehmensziele, die die Hafengesellschaft bremenports schon vor Jahren verinnerlicht hat. Was sich auf diesem Gebiet getan hat, listen wir regelmäßig in den Nachhaltigkeitsberichten unserer Firma auf.

Bei der aktuellen Fassung handelt es sich um eine Kurzversion. Für das Jahr 2016 ist dann wieder ein ausführlicher Bericht vorgesehen. In der vorliegenden Ausgabe konzentrieren wir uns auf neue Entwicklungen; außerdem wurden die Kennzahlen fortgeschrieben und erweitert.

Um unsere Handlungsansätze zu konkretisieren, haben wir Leitlinien formuliert, die alle wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte abdecken. Damit machen wir deutlich, welche strategische Ausrichtung die bremenports GmbH & Co. KG in den einzelnen Bereichen verfolgt, und schaffen so die Grundlage für wichtige Entscheidungsprozesse.

Selbstverständlich unterliegt unser ambitioniertes greenports-Programm immer wieder Veränderungen. Diese Neuerungen und Feinjustierungen werden im Nachhaltigkeitsbericht entsprechend dokumentiert. Wir stellen die Ziele und Maßnahmen dar und informieren über den erreichten Status. Eine Bewertung der damit verbundenen Performance schließt sich an.

Mit dem Bericht für das Jahr 2015 legen wir erneut ein Dokument vor, das erhebliche Fortschritte erkennen lässt. Zum Beispiel wirtschaftlich: Sowohl bei der KG als auch in den Sondervermögen konnten die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesteigert werden. Oder ökologisch: Der Anteil des Stroms aus erneuerbaren Energien wurde auf knapp unter 100 Prozent erhöht. Oder sozial: Mit einer Ausbildungsquote von 10,2 Prozent übernehmen wir Verantwortung für die junge Generation.

Auch dieser Bericht wurde einer umfangreichen externen Prüfung unterzogen. Er erfüllt den international anerkannten GRI-Standard (G4) und liefert damit den Nachweis für eine faktenreiche, glaubwürdige und transparente Darstellung.



Robert Howe
Geschäftsführer
bremenports GmbH & Co. KG

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORTE 4



01 UNTERNEHMENSSTEUERUNG 8
Nachhaltigkeitsstrategie und -management 8
Wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte und unsere Steuerungsmöglichkeiten 10
Compliance 12
Hafensicherheit & Gefahrenabwehr 13
Nachhaltige Beschaffung 14



02 WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG 15
Wertschöpfung & indirekte wirtschaftliche Effekte 15
Wettbewerbsfähigkeit & wesentliche Projekte 17
Zukunftsfähige Infrastruktur & Anpassung an den Klimawandel 19



03 UMWELTVERTRÄGLICHKEIT 20
Energiemanagement & Klimaschutz 20
Umweltfreundliche Schifffahrt 22
Effekte der Wassertiefenerhaltung 23
Effiziente Flächennutzung & Biodiversität 25



04 MITARBEITER_INNEN & ARBEITSWELT 27
Attraktive Arbeitsbedingungen 27
Faire Arbeitsbedingungen 29
Arbeitssicherheit 30



05 GESELLSCHAFTLICHE VERANTWORTUNG 31
Auswirkungen der bremischen Häfen auf die Bevölkerung 31

KENNZAHLENÜBERSICHT 34

greenports-PROGRAMM 44

GRI G4 CONTENT INDEX 50

UNABHÄNGIGE PRÜFBESCHEINIGUNG 54

ÜBER DIESEN BERICHT 56

IMPRESSUM 58



01

NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE UND -MANAGEMENT

[G4-34]

Informationen zur Führungsstruktur siehe S. 12–13, NB14

› Nachhaltige Unternehmensführung

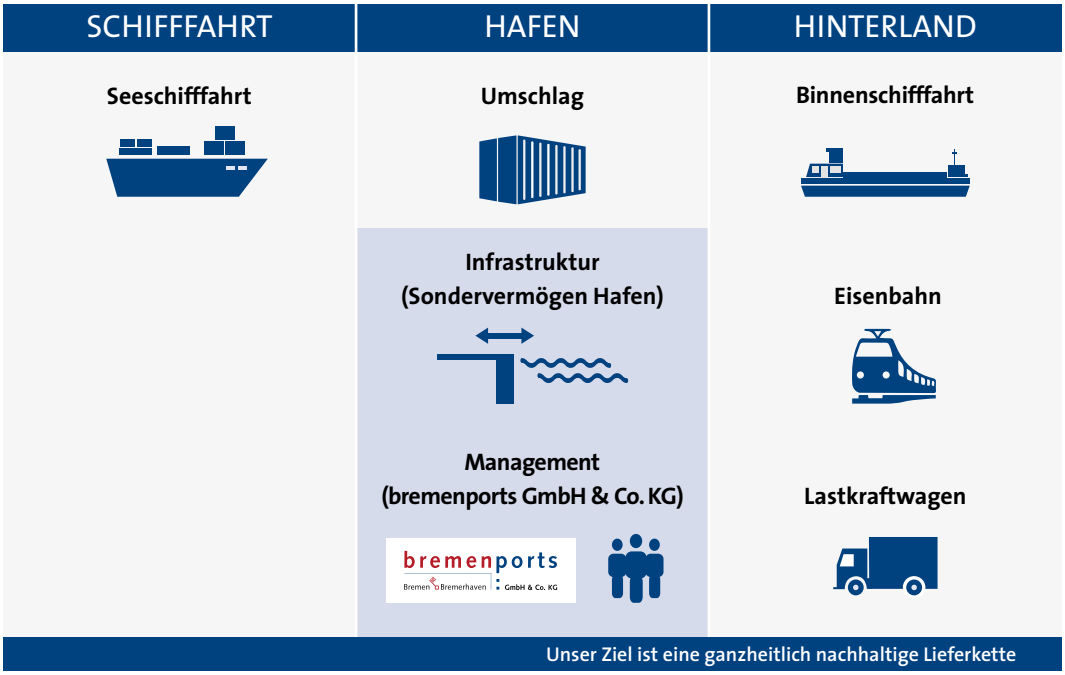
Die Geschäftsführung der bremenports hat das Thema Nachhaltigkeit mit Veröffentlichung der greenports-Strategie im Jahr 2009 zu einem zentralen Unternehmensziel erklärt. Der Themenkomplex Nachhaltigkeit war im Berichtsjahr als Stabsbereich organisiert und direkt den Geschäftsführern unterstellt, mit denen einmal im Monat eine strategische Abstimmung erfolgt. Der Nachhaltigkeitsbereich nimmt eine unternehmensweite Beratungs- und Steuerungsfunktion wahr. Er wirkt als Impulsgeber und initiiert Maßnahmen und Projekte zur Weiterentwicklung der greenports-Nachhaltigkeitsstrategie. Die Geschäftsführer befinden zu den vorgeschlagenen Initiativen über die Notwendigkeit einer Einbindung weiterer Gremien für die Entscheidungsfindung. Im Rahmen des Nachhaltigkeitscontrollings werden unter Einbezug der verantwortlichen Mitarbeiter_innen aus den operativen Einheiten Nachhaltigkeitskennzahlen erhoben, anhand derer sich unsere Leistung überprüfen, vergleichen und bewerten lässt.

› Im Kontakt mit unseren Stakeholdern

Unsere greenports-Nachhaltigkeitsstrategie unterliegt einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Der Meinungsaustausch mit unseren Stakeholdern hilft uns dabei. Schließlich wollen wir nicht nur auf die Anliegen unserer Stakeholder reagieren, sondern suchen im offenen Dialog nach neuen Ideen und Anregungen. Gemeinsam lassen sich zukünftige Herausforderungen am besten meistern! Die Bestimmung unserer wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte basiert auf einem umfangreichen Stakeholderworkshop, der 2014 im Rahmen der Erarbeitung unseres Hafenentwicklungskonzeptes 2020/25 durchgeführt wurde. Es ist davon auszugehen, dass sich die Anliegen unserer Stakeholder seitdem nicht grundlegend geändert haben. Gleichzeitig fand über das gesamte Jahr hinweg ein Austausch mit einzelnen Stakeholdergruppen statt, der dies bestätigte.

Stakeholdergruppen, deren Kernanliegen und etablierte Dialogformen [G4-24, G4-25, G4-26, G4-27] siehe S. 16, NB14

Verfahren zur Festlegung der Berichtsinhalte [G4-18] siehe S. 18–19, NB14



› Unsere greenports-Nachhaltigkeitsstrategie
Für uns spiegelt sich Nachhaltigkeit in Entwicklungen wieder, die gleichermaßen ökonomisch, ökologisch und gesellschaftlich verantwortungsbewusst sind und damit die Zukunftsfähigkeit der bremischen Häfen sicherstellen. Im Rahmen der greenports-Nachhaltigkeitsstrategie wollen wir Nachhaltigkeit sowohl im Hafenmanagement als auch im Hafengebiet und nach Möglichkeit auch in der Hafenwirtschaft und der Logistik fördern – und damit Risiken frühzeitig erkennen und bewältigen sowie Chancen proaktiv nutzen. Langfristig ist es unser Ziel über die CO_2-neutrale Hafenmanagementgesellschaft und den CO_2-neutralen Hafen hin zu einer ganzheitlich nachhaltigen Lieferkette zu gelangen. Wir berücksichtigen 15 Nachhaltigkeitsaspekte. Zu den einzelnen Aspekten haben wir entsprechende Leitlinien entwickelt, die unsere greenports-Strategie konkretisieren. Nicht alle Nachhaltigkeitsaspekte betreffen das Hafenmanagement und die Hafeninfrastruktur gleichermaßen. Unsere Steuerungsmöglichkeiten sind in der nachfolgenden Tabelle gekennzeichnet. Hier ist zudem beschrieben, ob sich durch unsere Tätigkeiten relevante Auswirkungen außerhalb unserer Organisation ergeben.



WESENTLICHE NACHHALTIGKEITSASPEKTE UND UNSERE STEUERUNGSMÖGLICHKEITEN

[G4-19, G4-20, G4-21]

Themenbereich	Wesentlicher Aspekt	Leitlinie
Unternehmens-steuerung	Compliance	Wir verhalten uns rechtskonform und minimieren Korruptionsrisiken aktiv.
	Hafensicherheit & Gefahrenabwehr	Wir stellen nicht nur die Einhaltung des ISPS-Codes sowie alle weiteren rechtlichen Anforderungen sicher, sondern sind bestrebt über innovative Projekte unter Integration unterschiedlicher Interessengruppen die Sicherheit in der Transportkette weiter zu entwickeln.
	Nachhaltiger Einkauf	Wir wollen soziale und ökologische Aspekte bei der Beschaffung von Waren und Dienstleistungen noch stärker einbeziehen.
Wirtschaftliche Leistung	Wettbewerbsfähigkeit & wesentliche Projekte	Wir investieren in zukunftsweisende Projekte, die die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen erhalten und ausbauen.
	Wertschöpfung & indirekte wirtschaftliche Effekte	Wir setzen unsere Mittel effizient ein, um Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Bremen sowie in der übrigen Metropolregion Nordwest zu schaffen.
	Zukunftsfähige Hafeninfrastruktur & Anpassung an den Klimawandel	Wir analysieren globale Trends, um Chancen und Risiken für unsere Hafenstandorte zu erkennen und ergreifen Maßnahmen, die deren Zukunftsfähigkeit auch unter den Bedingungen des Klimawandels sicherstellen.
Umweltverträg-lichkeit	Ressourceneinsatz und Verwertung in Hafenbau & Instandhaltung	Wir wollen den Materialeinsatz so gering wie möglich halten und Abfälle vermeiden
	Effekte der Wassertiefenerhaltung	Wir reduzieren die Beeinträchtigung von Natur und Umwelt bei der Wassertiefenerhaltung auf ein Minimum.
	Energiemanagement & Klimaschutz	Wir gehen bewusst und nachhaltig mit Energie um, steigern unsere Energieeffizienz und erhöhen den Anteil an erneuerbaren Energien.
	Effiziente Flächennutzung & Biodiversität	Wir nutzen die uns zur Verfügung stehende Fläche effizient, vermeiden negative Auswirkungen auf die Biodiversität und ergreifen, wenn eine Beeinträchtigung unvermeidbar ist, entsprechende Kompensationsmaßnahmen.
	Umweltfreundliche Schifffahrt	Wir unterstützen alle technisch sinnvollen und ökonomisch angemessenen Verfahren zur Reduzierung der negativen Einflüsse durch die Schifffahrt auf Mensch und Natur und nutzen diese insbesondere für unsere eigene Flotte.
Mitarbeiter_innen & Arbeitswelt	Attraktive Arbeitsbedingungen	Wir fördern Mitarbeiter_innenzufriedenheit und Arbeitgeberattraktivität mit einer familienbewussten, gesundheits- und kompetenzfördernden Unternehmenskultur.
	Faire Arbeitsbedingungen	Wir stellen die Gleichbehandlung unserer Mitarbeiter_innen sicher, pflegen einen vertrauens- und respektvollen Umgang miteinander und lehnen jegliche Form der Diskriminierung strikt ab.
	Arbeitssicherheit	Wir leisten umfangreiche Präventionsarbeit um Arbeitsunfälle und Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden und die Anzahl krankheitsbedingter Ausfalltage zu reduzieren.
Gesellschaftliche Verantwortung	Auswirkungen der bremischen Häfen auf die Bevölkerung	Wir setzen uns dafür ein, die positiven Auswirkungen der bremischen Häfen zu maximieren und die negativen Auswirkungen auf die angrenzende Bevölkerung so gering wie möglich zu halten.

	Steuerungsmöglichkeit in den Sondervermögen Häfen	Steuerungsmöglichkeit in der bremenports GmbH & Co. KG	Wesentliche Auswirkung unserer Tätigkeit außerhalb der Organisation
	groß	groß	Ja, auf unsere Kunden
	groß	unwesentlich	Ja, auf Seeschifffahrt und Hafenwirtschaft
	groß	groß	Ja, auf unsere Lieferanten
	klein	unwesentlich	Ja, auf Seeschifffahrt, Hafenwirtschaft, Binnenschifffahrt, Eisenbahnunternehmen, Lkw-Transportunternehmen
	klein	groß	Ja, auf Seeschifffahrt, Hafenwirtschaft, Binnenschifffahrt, Eisenbahnunternehmen, Lkw-Transportunternehmen
	groß	unwesentlich	Ja, auf Seeschifffahrt, Hafenwirtschaft, Binnenschifffahrt, Eisenbahnunternehmen, Lkw-Transportunternehmen
	groß	unwesentlich	Ja, auf unsere Lieferanten
	groß	unwesentlich	Ja, auf Seeschifffahrt und Hafenwirtschaft
	groß	groß	Ja, auf die Hafenwirtschaft
	groß	unwesentlich	Ja, auf die Hafenwirtschaft
	groß	unwesentlich	Ja, auf Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt
	unwesentlich	klein	Ja, auf den regionalen Arbeitsmarkt
	unwesentlich	groß	Ja, auf den regionalen Arbeitsmarkt
	klein	groß	Ja, auf Dienstleister (Bauunternehmen)
	klein (projektabhängig)	unwesentlich	Ja, auf die regionale Bevölkerung

COMPLIANCE

[G4-DMA, G4-56, G4-SO3✓, G4-SO4✓, G4-SO5✓, G4-SO8✓]

„Wir verhalten uns rechtskonform und minimieren Korruptionsrisiken aktiv."
(Marita Hinrichs, Antikorruptionsbeauftragte)

187

Mitarbeiter_innen
haben seit 2008 Antikorruptionsschulungen erhalten.

WESENTLICHKEIT

Zuverlässigkeit, Integrität und Vertrauen sind neben der Einhaltung von Gesetzen und Regeln zentrale Elemente guter und fairer Geschäftsbeziehungen. Ziel muss es daher sein, das Bewusstsein unserer Mitarbeiter_innen für Compliance zu schärfen und Fehlverhalten mit Hilfe effektiver Präventivmaßnahmen vorzubeugen.

MANAGEMENTANSATZ

THEMA ANTIKORRUPTION

› Rechtlicher Rahmen

bremenports richtet sich nach dem Public Corporate Governance Kodex der Freien Hansestadt Bremen, um eine gute und verantwortungsbewusste Unternehmensführung sicherzustellen. Laut Gesellschafterbeschluss dürfen keine Spenden, Schenkungen oder Zuwendungen vergeben werden. Bei der Annahme von Belohnungen und Geschenken sowie der Verwendung von Beträgen aus Sponsoring, Werbung und Schenkungen sind die Verwaltungsvorschriften der Freien Hansestadt Bremen einzuhalten.

› Präventivmaßnahmen

Der Bereich Antikorruption ist als Stabsstelle an die Geschäftsführung angegliedert. Die Antikorruptionsbeauftragte nimmt regelmäßig Analysen zur Bestimmung korruptionsgefährdeter Stellen vor und entwickelt Präventivmaßnahmen. Unterstützung erhält sie durch die Zentrale Antikorruptionsstelle des Landes Bremen und den Arbeitskreis Compliance. Alle neu eingestellten Mitarbeiter_innen erhalten im Rahmen ihrer Einarbeitung eine kurze Einweisung in das Thema. Zudem werden Mitarbeiter_innen durch spezielle Antikorruptionsschulungen gezielt sensibilisiert. Im Berichtsjahr wurden auch alle Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats zum Thema Antikorruption geschult.

› Status

Der Arbeitskreis Compliance hat im Berichtsjahr damit begonnen Ansätze für die Weiterentwicklung des Themas zu erarbeiten. In 2015 kam es weder zu Verfahren aufgrund von Verstößen gegen Rechtsvorschriften, die zu wesentlichen, nicht monetären Strafen geführt haben noch zu Korruptionsvorfällen. Die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen zu den Korruptionsfällen aus 2012 und 2013 dauern noch an. Es liegen noch keine Ermittlungsergebnisse vor.

THEMA DATENSCHUTZ

› Rechtlicher Rahmen

Wir legen großen Wert auf Datenschutz und die Wahrung der Privatsphäre. Die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten eigener Mitarbeiter_innen und unserer Kunden und Lieferanten erfolgt gemäß den internationalen und nationalen Datenschutzstandards.

› Präventivmaßnahmen

Die Datenschutzbeauftragte der bremenports ist weisungsfrei und unmittelbar der Geschäftsführung unterstellt. Personenbezogene Daten werden nur für den Zweck verarbeitet, zu dem diese zur Verfügung gestellt wurden. Eine Weitergabe dieser Daten an Dritte findet nur statt, wenn wir gesetzlich dazu verpflichtet sind bzw. wir ein schriftliches Einverständnis vorliegen haben.

Neben einer engen internen Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen in denen sensible Daten verarbeitet werden, erfolgt ein regelmäßiger Austausch zwischen der internen Datenschutzbeauftragten und Vertretern des Landesbeauftragten für den Datenschutz sowie den Beauftragten von Unternehmen und Behörden.

› Status

Verstöße gegen den Schutz von Kunden-, Mitarbeiter_innen- oder Bewerberdaten beziehungsweise ein Verlust solcher Daten sind nicht bekannt. Anfragen und Beschwerden wurden zeitnah bearbeitet und führten u.a. zu Nachschulungen in dem entsprechenden Fachbereich.

HAFENSICHERHEIT & GEFAHRENABWEHR

[DMA✓]

„Wir stellen nicht nur die Einhaltung des ISPS-Codes sowie alle weiteren rechtlichen Anforderungen sicher, sondern sind bestrebt über innovative Projekte unter Integration unterschiedlicher Interessengruppen die Sicherheit in der Transportkette weiterzuentwickeln."

(Martina Wellbrock, Port Facility Security Officer)

WESENTLICHKEIT

Das Risiko von Sabotage und Terrorangriffen hat in den letzten Jahren stark zugenommen und stellt dementsprechend auch für die bremischen Häfen eine ernstzunehmende Gefahr dar. Die Auswirkungen eines Anschlags wären gravierend; würde der Güteraustausch beeinträchtigt werden, hätte das negative Folgen für die gesamte Volkswirtschaft. Unabhängig von Folgen bei Anschlägen stellt die Einhaltung von sicherheitsrelevanten Vorgaben einen wesentlichen Wettbewerbsfaktor dar. Würden Reedereien aufgrund sicherheitsrelevanter Defizite den Anlaufhafen wechseln, würde das unsere Einnahmen aus Hafengebühren verringern.

MANAGEMENTANSATZ

› Rechtlicher Rahmen

Unsere Sicherheitsbestimmungen basieren auf dem International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code), den europäischen und nationalen Sicherheitsgesetzen und dem Bremischen Hafensicherheitsgesetz. Die Geschäftsführung ist mit den beauftragten Port Facility Security Officern (PFSO) für die Einhaltung der Bestimmungen verantwortlich.

› Risikoanalysen & Gefahrenabwehr

Für jede neue Hafenanlage bzw. bei Anlagenneuerungen werden zusammen mit den zuständigen Sicherheitsbehörden individuelle Risiken identifiziert und Gefahrenabwehrpläne erstellt. Übergreifende Abwehrmaßnahmen sind in einem Gesamthafenplan unter behördlicher Verantwortung geregelt. Die Anlagen werden regelmäßig durch die lokalen Aufsichtsbehörden überprüft. Zusätzlich wird die Einhaltung der Gesetze durch Vertreter der EU und der amerikanischen Regierung kontrolliert.

Trotz umfangreicher Präventivmaßnahmen lassen sich nicht alle Gefahren völlig verhindern. Im Ernstfall ist es deshalb von hoher Wichtigkeit, auf erprobte Mechanismen sowie geschulte Kräfte zurückgreifen zu können. Unser Notfallmanagement spielt dabei eine elementare Rolle.

› Status

Im Berichtsjahr wurden die Prozesse der Gefahrenabwehr in das interne Qualitätsmanagement ISO 9001 aufgenommen.

Seit

2004

werden unsere Hafenanlagen erfolgreich entsprechend ISPS-Code auditiert und zertifiziert.

KONZEPT ZUR VERBESSERTEN LKW-ZULAUFSTEUERUNG ERSTELLT

Neben der Anlagensicherheit spielte auch die Sicherheit in der Transportkette im Berichtsjahr eine wichtige Rolle. So wurde ein Konzept für eine verbesserte Zulaufsteuerung in Auftrag gegeben. Ziel ist die Entwicklung eines Zentralgates, welches neben einem IT-geregelten Anmelde- und Abrufsystem einen sicheren Parkplatz als Übernachtungs- oder Langzeitparkmöglichkeit für Fahrer berücksichtigt.

Dieser soll zukünftig das „Wildparken" im gesamten Hafenareal unterbinden, sowie als zusätzliche Pufferfläche bei unerwarteten Zulaufspitzen zur Verfügung stehen.

Konzeptionell soll auch ein Bereich für das von den USA bisher ausgesetzte, jedoch noch nicht aufgehobene H.R.1.-Gesetz vorgehalten werden, der ein 100 %-Containerscannen im Vorfeld der Zufahrt zu den Terminals ermöglicht, wenn dies erforderlich werden sollte.

In einem Folgeprojekt wollen die deutschen Nordseehäfen nun daran arbeiten ihre IT-gestützten Slot-Managementsysteme zu harmonisieren. Eine gemeinsame technische Plattform verspricht nicht nur wirtschaftliche Effizienzsteigerungen, sondern bringt auch Vorteile für die Umwelt mit sich, da unnötige Wege, Staus und sonstige Verzögerungen verringert werden können.

NACHHALTIGE BESCHAFFUNG

[G4-DMA, G4-12]

„Wir wollen soziale und ökologische Aspekte bei der Beschaffung von Waren und Dienstleistungen noch stärker einbeziehen."

(Karl-Heinz Kammer, Geschäftsbereichsleiter Kaufmännische Angelegenheiten)

Das Gesamtvolumen an Waren und Dienstleistungen betrug im Berichtsjahr rund

92

Millionen Euro.

WESENTLICHKEIT

bremenports hat keine klassische Lieferkette, sondern beschafft eine Vielzahl von Waren und Dienstleistungen für das Management, den Bau und die Instandhaltung der bremischen Häfen. Rund 1000 Lieferanten sind im Berichtsjahr durch unsere zentrale Einkaufsabteilung beauftragt worden.

MANAGEMENTANSATZ

› Rechtlicher Rahmen

Als öffentlicher Auftraggeber haben wir diverse Vergabevorschriften einzuhalten. Diese ergeben sich – je nach Beschaffungsgegenstand und Auftragssumme – im Wesentlichen aus dem Bremischen Tariftreue- und Vergabegesetz [TtVG], der Sektorenverordnung [SektVO] für Aufträge im Bereich des Verkehrs sowie der Vergabe- und Vertragsordnungen [VOL/A] für Liefer- und gewerbliche Dienstleistungen, [VOB/A] für Bauaufträge und [VOF] für freiberufliche Dienstleistungen.

Die geltenden Bestimmungen geben vor, dass Leistungen ab einer bestimmten Höhe europaweit ausgeschrieben werden müssen. Demzufolge hat bremenports nicht die Möglichkeit regionale Lieferanten zu bevorzugen und somit ökologische Vorteile kurzer Lieferwege zu nutzen.

Das Land Bremen wirkt mit spezifischen Vergaberichtlinien zudem darauf hin, dass soziale und ökologische Kriterien berücksichtigt werden:

› Soziale Beschaffungskriterien

Der § 18 des Bremischen Tariftreue- und Vergabegesetzes (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, 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. Anfang 2015 wurde auf Bundesebene ein Mindestlohn von 8,50 Euro pro Stunde eingeführt. Nach dem Bremischen Landesmindestlohngesetz dürfen öffentliche Aufträge nur an solche Unternehmen vergeben werden, die sich verpflichten, ihren Angestellten (exklusive der Auszubildenden) bei der Ausführung der Leistung ein Entgelt von mind. 8,80 Euro je Stunde zu zahlen. Der Mindestlohn im Land Bremen liegt somit rund 3,5 % über dem Niveau auf Bundesebene.

› Ökologische Beschaffungskriterien

Nach § 19 des Bremischen Tariftreue- und Vergabegesetzes (TtVG) müssen bei der Vergabe von Bau-, Liefer- oder Dienstleistungen Umwelteigenschaften berücksichtigt werden. Bei der Vergabe von Bauleistungen gibt es seit 2015 neue Abgasstandards für Baumaschinen bei der Bauausführung. Die Emissionsanforderungen treten zwar erst ab 1. Januar 2016 in Kraft, wurden aber bereits für Leistungen, die in 2015 beauftragt und bis in das Jahr 2016 oder weiter in die Zukunft reichen, verbindlich in die Vertragsunterlagen aufgenommen. Bei der Verwendung von Holzprodukten wird ebenfalls vertraglich vereinbart, dass diese FSC, PEFC oder gleichwertig zertifiziert sein oder die für das jeweilige Herkunftsland geltenden Kriterien des FSC oder PEFC einzeln erfüllen müssen.

› Status

Im Rahmen des Qualitätsmanagements wurden 2015 erste Mechanismen zur qualitativen Lieferantenbewertung eingeführt. Es ist vorgesehen, diese in Zukunft um Nachhaltigkeitskriterien zu ergänzen; dafür wird derzeit die Bildung eines Arbeitskreises „Nachhaltige Beschaffung" diskutiert.



WERTSCHÖPFUNG & INDIREKTE WIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE

[G4-DMA, G4-EC8✓]

„Wir setzen die uns zugewiesenen Mittel effizient ein, um Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Bremen sowie der übrigen Metropolregion NordWest zu schaffen."

(Klaus Bartels, Stabsstelle Strategie)

WESENTLICHKEIT

Die Hafeninfrastruktur stellt ein hohes Anlagevermögen der Freien Hansestadt Bremen dar und ist von zentraler Bedeutung für die Bruttowertschöpfung des Bundeslandes, die Ansiedlung von Unternehmen und den regionalen Arbeitsmarkt. So sind gemäß einer Studie des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL)[1] rund 74.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt mit den bremischen Häfen verbunden.

MANAGEMENTANSATZ

Die Wertschöpfung zahlreicher regionaler und überregionaler Unternehmen hängt von der Wettbewerbsfähigkeit unserer Hafenstandorte ab, daher sind wir bestrebt mit Neubau- und Instandhaltungsmaßnahmen unsere Attraktivität zu erhalten und auszubauen.

Darüber hinaus versuchen wir lokale Wirtschaftsförderer darin zu unterstützen, dass ein hoher Anteil der umgeschlagenen Waren und Güter lokal verarbeitet oder verwertet wird, um die regionale Wirtschaft zu stärken. Gemessen wird dieser Anteil anhand der sog. Local-Content-Quote (LOCO-Quote). Die letzte Erhebung aus dem Jahr 2010 ermittelte den Anteil an Waren, der im Land Bremen verbleibt, auf 24,1 %[2].

Um fundierte Aussagen darüber treffen zu können, welche indirekten wirtschaftlichen Auswirkungen die bremischen Häfen mit sich bringen, haben wir uns dazu entschlossen diese im Rahmen von Studien regelmäßig wissenschaftlich evaluieren zu lassen. Die nächste Studie zu den Beschäftigungseffekten der bremischen Häfen soll in 2016 beauftragt werden. Die Ergebnisse der Studie werden für Anfang 2017 erwartet.

Die direkt und indirekt von den bremischen Häfen abhängigen Beschäftigten erwirtschaften rund

22%

der gesamten bremischen Bruttowertschöpfung.[3]

[1] Vgl. Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (2011): Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen, Bremen. [2] Vgl. BMVI (Hrsg.) (2014): Seeverkehrsprognose 2030, Hamburg und Frankfurt/M.
[3] Vgl. Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (2011): Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen, Bremen.



› Status

Weitere indirekte wirtschaftliche Effekte resultieren aus der Auftragsvergabe der bremenports für die Häfen. Für die Planung und den Neubau von Hafeninfrastrukturanlagen bzw. deren Instandhaltung wurden durch die Sondervermögen Häfen 2015 insgesamt 62.656.475 Mio. EUR aufgewendet. 2015 konnten sowohl die Umsatzerlöse der bremenports als auch die der Sondervermögen Häfen gesteigert werden. Dies lässt sich bei der bremenports vor allem auf eine Steigerung im Geschäftsfeld „Beratungs- und Ingenieurleistungen“ zurückführen. In den Sondervermögen wird die Steigerung der Umsatzerlöse überwiegend durch höhere Erlöse aus Hafengebühren erreicht.

WETTBEWERBSFÄHIGKEIT & WESENTLICHE PROJEKTE

[G4-DMA, G4-EC7✓]

„Wir investieren in zukunftsweisende Projekte, die die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen erhalten und ausbauen."

(Sandra Prang, Abteilungsleiterin Finanzen)

WESENTLICHKEIT

Die bremischen Häfen gehören zu den bedeutendsten Universalhäfen Europas. Um unsere gute Wettbewerbsposition zu erhalten bzw. weiter auszubauen, ist es von zentraler Bedeutung das Angebot den aktuellen und prognostizierten Bedarfen anzupassen. Mit zahlreichen Neubau- und Instandhaltungsmaßnahmen sorgen wir für verlässliche Hafeninfrastruktur, die einen reibungslosen An- und Abtransport der Güter ermöglicht.

MANAGEMENTANSATZ

Das frühzeitige Erkennen von Trends ist für die Erhaltung unserer Standortattraktivität entscheidend. Dementsprechend bildet unser Hafenentwicklungskonzept 2020/25 die Grundlage für derzeitige Planungsprozesse. Der Fokus unserer Aktivitäten liegt in den kommenden Jahren vor allem im gezielten Ausbau der Hafeneisenbahninfrastruktur, um das steigende Umschlagsvolumen effizient abzuwickeln, dem Ersatz der Uferbauwerke, die ihre technische Lebensdauer erreicht haben und dem Ausbau der Hafenkooperationen. Investitionen über 250.000 EUR bedürfen grundsätzliche der Zustimmung der verantwortlichen Gremien der Freien Hansestadt Bremen. Projekte bis zu diesem Schwellenwert sind grundsätzlich durch den genehmigten Wirtschaftsplan geregelt.

2,3

Millionen

Autos wurden 2015 über die bremischen Häfen umgeschlagen.

› **Status**

Die folgenden drei Investitionsprojekte mit einer Investitionssumme von jeweils über 500.000 EUR wurden im Berichtsjahr abgeschlossen:

ERWEITERUNG DER GLEISINFRASTRUKTUR IM BAHNHOFSTEIL KAISERHAFEN



› **Kosten:** 7.060.764 EUR

› **Projektzeitraum:** Dezember 2012 – Dezember 2015

› **Grund der Investition:**

- Überproportionale Auslastung der Hafeneisenbahn-Infrastruktur
- Prognostizierte Zunahme des wöchentlichen Zugvolumens (Eingang und Ausgang) von 430 im Jahr 2010 auf 770 im Jahr 2025
- Neue Zuglängen von über 700 m überschreiten die vorhandenen Kapazitäten

› **Positive Effekte:**

- Kapazitätserhöhung zur Abfertigung von Automobilzügen im Bereich Kaiserhafen/Nordhafen
- Attraktivitätssteigerung des Hafenstandortes und des Hinterlandverkehrsträgers Schiene

ERWEITERUNG DER ANLEGER IM BEREICH TIEFER FÜR TOURISTISCHE ZWECKE



- **Kosten:** 534.100 EUR
- **Projektzeitraum:** September 2014 – August 2015

- **Grund der Investition:**
  - Zunehmende Liegeplatzanfragen für Veranstaltungs- und Gastronomieschiffe im Bereich Schlachte und Tiefer
  - Kapazitätsengpass

- **Positive Effekte:**
  - Schaffung eines Dauerliegeplatzes am Liegeplatz Tiefer 3
  - Touristische Belebung der Weserpromenade Schlachte

FÖRDERUNG DES NATURERLEBENS IM KOMPENSATIONS- UND NATURA 2000-GEBIET LUNEPLATE



- **Kosten:** 836.458 EUR
- **EU-Fördermittel:** 631.860 EUR
- **Projektzeitraum:** Juni 2014 – November 2015

- **Grund der Investition:**
  - Erreichbarkeit und Zugänglichkeit des Biotops für die lokale Bevölkerung ermöglichen
  - Gewährleistung einer störungsfreien Biotopentwicklung auch im Bereich der Kompensationsflächen durch höhere Akzeptanz von Betretungsverboten abseits vorhandener Wege

- **Positive Effekte:**
  - Beobachtungspunkte, Informationstafeln zu Tieren, Pflanzen und Naturschutzmaßnahmen, Parkmöglichkeiten, Bänke und Picknickplätze ermöglichen Naturbeobachtung und -information.
  - Naturerlebnisräume steigern die lokale Lebensqualität und stärken damit die regionale Wettbewerbsfähigkeit

ZUKUNFTSFÄHIGE INFRASTRUKTUR & ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

[G4-DMA, G4-14, G4-EC2✓, G4-EN31✓]

„Wir analysieren globale Trends, um Chancen und Risiken für unsere Hafenstandorte zu erkennen und ergreifen Maßnahmen, die deren Zukunftsfähigkeit auch unter den Bedingungen des Klimawandels sicherstellen."

(Uwe von Bargen, Direktor für Umwelt- und Nachhaltigkeitsangelegenheiten)

WESENTLICHKEIT

Diverse Einflüsse verändern die Anforderungen an die Hafeninfrastruktur. Dazu gehören neben den weiter wachsenden Güterströmen insbesondere auch die Einflüsse des Klimawandels. Mit den langfristig zu erwartenden Klimafolgen (Temperatur- und Meeresspiegelanstieg, Erhöhung der Sturmflutwasserstände, Zunahme von Starkwindereignissen und Sturmtagen) kann außergewöhnlicher Schaden an der Hafeninfrastruktur verbunden sein, was mit einer Einschränkung der Hafenverfügbarkeit und zurückgehenden Hafengebühreneinnahmen verbunden sein könnte.

MANAGEMENTANSATZ

Um auch in Zukunft eine 100-prozentige Hafenverfügbarkeit gewährleisten zu können, müssen Trends rechtzeitig analysiert und entsprechende Anpassungsoptionen entwickelt werden. Nur so kann der Gefährdung von Hafenanlagen mit hoher Lebensdauer und Wertigkeit frühzeitig entgegengewirkt werden. Mit Investitionen in Umweltschutz und Nachhaltigkeitsmanagement soll die Zukunftsfähigkeit der bremischen Häfen sichergestellt werden. Über die Budgetplanung werden sowohl erforderliche Geldmittel für die Bewältigung von Umweltproblemen, als auch Geldmittel für den präventiven Umweltschutz breitgestellt, die der Minimierung zukünftiger Beeinträchtigungen dienen.

Durch die Initiierung und Beteiligung an den Forschungsprojekten NordWest2050 und „Klimaanpassung an der Unterweser durch einen Tidepolder in der Dreptenniederung" haben wir bereits Erkenntnisse zum Thema Klimaanpassung erlangt, die wir in den nächsten Jahren standortbezogen weiter vertiefen wollen. Bereits heute stellen wir sicher, dass bei neuen baulichen Anlagen in der Deichlinie (Schleusen, Sperrwerke, o.ä.) ein Klimaschutzaufschlag berücksichtigt wird, um kostenträchtige Anpassungen in der Betriebszeit dieser Anlagen zu vermeiden und die Sicherheit gegen den prognostizierten Meeresspiegelanstieg schon heute zu erhöhen.

› Status

Bislang existiert noch kein Klimaanpassungskonzept für die bremischen Häfen. Die Kommunen Bremen und Bremerhaven erarbeiten zurzeit kommunale Klimaanpassungskonzepte, die Pilotprojekte anstoßen sollen. Als Pilotprojekt ist u.a. die Ausarbeitung von funktionsräumlichen Anpassungskonzepten für die Hafenstandorte in Bremen und Bremerhaven angedacht. Darin sollen spezifische Anforderungen und Lösungen aufzeigt werden, um Hafenwirtschaft, Schifffahrt und Logistik das nötige Vertrauen in den Standort zu bieten.



Die gesamten Umweltschutzaufwendungen lagen 2015 bei

8.414.000 €.



03

ENERGIEMANAGEMENT & KLIMASCHUTZ

[G4-DMA, G4-EN3✓, G4-EN6✓, G4-EN19✓]

„Wir gehen bewusst und nachhaltig mit Energie um, steigern unsere Energieeffizienz und erhöhen den Anteil an erneuerbaren Energien."

(Sabine Müller, Energiemanagementbeauftragte)

Im Berichtsjahr haben wir insgesamt rund

17.800 MWh

Energie verbraucht.

WESENTLICHKEIT

Der Klimawandel ist eine der größten Herausforderungen unserer Zeit. Aufgrund unseres Standorts in unmittelbarer Nähe zur Nordsee sind wir direkt mit den Auswirkungen des Klimawandels konfrontiert. Dementsprechend ist es für uns essenziell, durch ein wirkungsvolles Energiemanagement dazu beizutragen, den Klimaschutz aktiv voranzutreiben und damit auch die Erreichung der nationalen Klimaschutzziele der Bundesregierung zu unterstützen.

MANAGEMENTANSATZ

Mit der Einführung eines Energiemanagementsystems nach DIN EN ISO 50001 wurde in der Energiepolitik festgehalten, dass sich die bremenports zu einem nachhaltigen und ressourcenschonenden Umgang mit Energie verpflichtet und ihre energiebezogene Leistung sowie den Anteil regenerativer Energieträger in einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess steigern wird. Konkret wurde als strategisches Energieziel festgelegt, bis zum Jahr 2025 den Gesamtenergieverbrauch um 10 % gegenüber 2015 zu reduzieren.

Scope 1 – Direkte Emissionen aus Quellen, die vom Unternehmen kontrolliert werden

Bereits seit 2010 wird bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen darauf geachtet, dass der Fahrzeugtyp der Nutzung angemessen ist 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.

› **Status**
In 2016 ist die Anschaffung von zwei zusätzlichen E-Bikes für die Werkstätten geplant. Die detaillierte Analyse anderer Energieverbraucher, insbesondere von Heizungsanlagen wird ab 2017 erfolgen.

Scope 2 – Indirekte Emissionen aus der Erzeugung von Energie, die vom Unternehmen zugekauft wird
Durch die Steigerung des Ökostromanteils, die Installation von zwei Photovoltaik-Anlagen, die Strom in das öffentliche Netz einspeisen und einer Solarthermieanlage auf dem Dach unserer Werkstätten konnten wir unsere CO_2-Emissionen kontinuierlich senken.

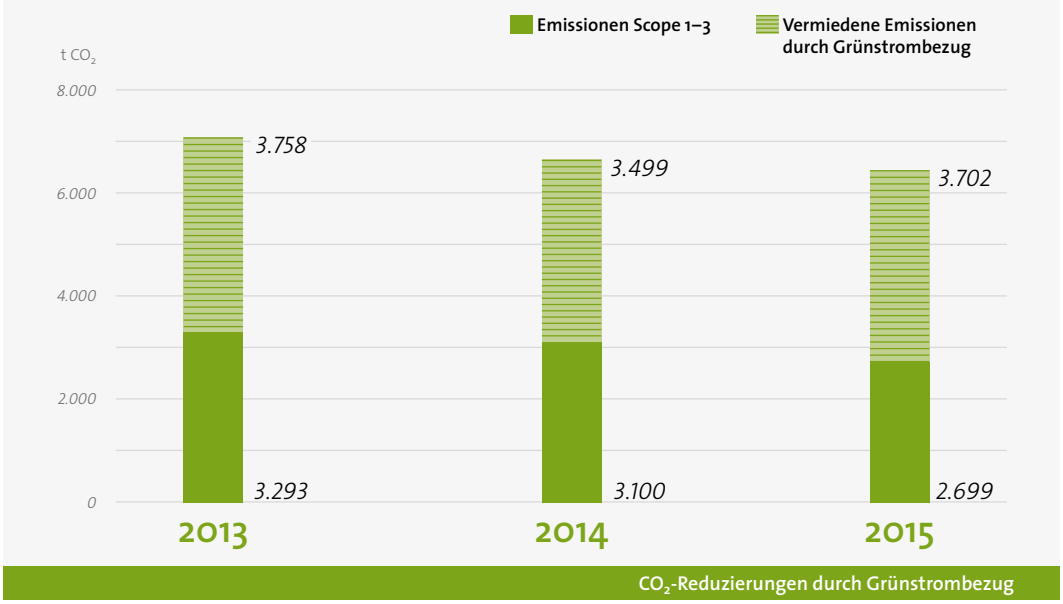
› **Status**
Das selbst gesteckte Ziel, den Stromanteil aus erneuerbaren Energien auf 95 % zu erhöhen, wurde sogar übertroffen. Im Jahr 2015 lag der Anteil an Ökostrom bei 99 %. Des Weiteren haben bremenports und N-ports gemeinsam mit Fördermitteln der Metropolregion Bremen-Oldenburg ein Projekt zum Test von LEP-Leuchten und zur Untersuchung von Energieeffizienzsteigerungspotenzialen initiiert. Sukzessive werden bei Neubaumaßnahmen und nach Verfügbarkeit auch in der Instandhaltung energiesparende Leuchtmittel oder LED eingesetzt.

Scope 3 – Indirekte Emissionen, die durch Aktivitäten des Unternehmens hervorgerufen werden, deren Quellen sich aber nicht im Besitz des Unternehmens befinden und nicht kontrolliert werden
Die derzeit berichteten Emissionen resultieren aus den Geschäftsreisen, wobei im Bereich Bahn alle Kollegen in Fernreisezügen CO_2-neutral fahren. Flugreisen werden nur im unbedingt erforderlichen Maße durchgeführt, wobei die jährliche Anzahl sowie die Ziele mit der Geschäftstätigkeit variieren.

Um die Mitarbeiter_innen 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 24 Mitarbeiter_innen genutzt wird.

› **Status**
Im Rahmen des Gesundheitstags wurden E-Biketestfahrten angeboten und Falträder vorgestellt, die von zahlreichen Mitarbeiter_innen ausprobiert wurden.

Moorzertifikate
Die Treibhausgase in Höhe von 294 t, die 2014 von der bremenports GmbH (ohne Sondervermögen Häfen) erzeugt, aber nicht vermieden werden konnten, haben wir vollständig durch den Kauf von Klima-Zertifikaten aus dem lokalen Projekt Moorland des BUND kompensiert. In diesem Projekt werden Teile des Dorumer Moors wiedervernässt.



UMWELTFREUNDLICHE SCHIFFFAHRT

[G4-DMA]

„Wir unterstützen alle technisch sinnvollen und ökonomisch angemessenen Verfahren zur Reduzierung der negativen Einflüsse durch die Schifffahrt auf Mensch und Natur und nutzen diese insbesondere für unsere eigene Flotte."

(Karina Wieseler, Nachhaltigkeit in der Schifffahrt)

2 1/2

-fache Anzahl

von Schiffsanläufen mit ESI-Score seit Einführung 2012.

WESENTLICHKEIT

Für internationale Hafenstandorte sind die Emissionen der Seeschifffahrt mengenmäßig sehr bedeutsam. Sie resultieren aus der Verbrennung fossiler Kraftstoffe, im Schiffsbetrieb entstehender Abfälle sowie aus der Verwendung schadstoffhaltiger Betriebsmittel, die ins Wasser eingetragen werden können (z. B. Anti-Fouling-Anstriche). Neben Klimaveränderungen durch CO_2-Emissionen, tragen Schwefel-, Stickoxide und Feinstäube zur Übersäuerung von Böden und Gewässern sowie zu chronischen Atemwegs- und Herz-Kreislauferkrankungen bei.

MANAGEMENTANSATZ

Ausführliche Informationen zum Managementansatz finden Sie im NB14, S. 54–56

Für die Herstellung ausreichender Wassertiefen und die Unterhaltung von Hafenanlagen und Schleusen haben wir eine eigene Flotte aus Nassbaggerei-, Vermessungs- und Arbeitsschiffen im Einsatz. Deren Umwelteinwirkungen spielen im Vergleich zur Seeschifffahrt zwar eine untergeordnete Rolle, trotzdem ist es unser Anliegen effiziente und emissionsarme Technologien einzusetzen; mit dem weiteren Ziel, eine breite Anwendung in der Schifffahrt zu fördern. Gesetze und Normen zur Konstruktion und zum Betrieb von Schiffen werden den gestiegenen Anforderungen an die Umweltverträglichkeit des Schiffsverkehrs regelmäßig angepasst. Die Einhaltung wird im Rahmen der sog. Hafenstaatkontrollen überprüft. Mit der Anwendung von Bonus-Systemen geben wir Reedern und Charterern monetäre Anreize diese gesetzlichen Mindestanforderungen über zu erfüllen. Die stetige Weiterentwicklung solcher Anreizsysteme findet in enger Zusammenarbeit mit anderen Hafenstandorten weltweit statt.

Der Status der Themen Abfall und Antifouling kann im greenports-Programm ab Seite 47 nachvollzogen werden. Ausführliche Informationen zu diesen Themen finden Sie ebenfalls im NB14, S. 54–56

› Status

Forschung & Entwicklung

Zusammen mit dem Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik haben wir ein Modell zur Erhebung der Emissionen am Hafenstandort entwickelt. Zunächst umgesetzt für die durch den Schiffsverkehr in Bremerhaven entstehenden Emissionen, erstreckt sich das Untersuchungsgebiet nun auf den Hafenstandort Bremen. Die Datengrundlage aus Schiffsanläufen aus dem Jahr 2012 wird um aktuelle Daten aus 2015 erweitert.

Rabattsystem für umweltfreundliche Schifffahrt

Die Anzahl an Häfen, die den Environmental Ship Index (ESI)[1] als Basis für die Einführung von Rabattsystemen nutzen, und Schiffe, die sich bewerten lassen und Boni in Anspruch nehmen, wächst stetig. Im Rahmen der Bremer Konferenz „Sustainable Shipping" haben wir zum zweiten Mal die greenports Awards verliehen.

Basierend auf den ESI-Bewertungen wird der greenports Award 2015 an die südkoreanische Reederei EUKOR Car Carriers sowohl in der Kategorie „Reederei mit der umweltfreundlichsten Flotte in den bremischen Häfen", als auch für das emissionsärmste Schiff, welches die bremischen Häfen im Jahr 2015 angelaufen hat, den Autotransporter „Morning Lisa" verliehen.

Nutzung innovativer Technologien



Vermessungsschiff „Seeadler"

Vermessungsschiff „Seeadler": Der Schiffsneubau wurde mit einem diesel-elektrischen Hybridantrieb ausgerüstet. Die Batterien dienen als Puffer für kurzweilige Lastschwankungen und ermöglichen damit einen verbrauchsoptimierten Betrieb. Auf kurzen Strecken im Hafen „unter Batterie" ist der Seeadler emissionsfrei unterwegs.

[1] Basierend auf dem ESI erhalten Reedereien, die die bremischen Häfen mit besonders umweltfreundlichen Schiffen anlaufen, Rabatte auf die Hafengebühren. Die Formel setzt sich aus Teilbewertungen für den Ausstoß aus Stick-, Schwefel- und Kohlendioxid zusammen.

EFFEKTE DER WASSERTIEFENERHALTUNG

[G4-DMA, G4-EN27✓]

„Wir reduzieren die Beeinträchtigung von Natur und Umwelt bei der Wassertiefenerhaltung auf ein Minimum."

(Christoph Tarras, Abteilungsleiter Wassertiefen)

WESENTLICHKEIT

Verlässliche Wassertiefen sind unabdingbar um eine 100 %ige Hafenverfügbarkeit zu gewährleisten. Zur Vermeidung der Untiefen werden unterschiedliche Techniken angewandt, die die Natur möglichst wenig belasten. Mögliche 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 werden so vermieden bzw. so gering wie möglich gehalten.

MANAGEMENTANSATZ

Bei der Wassertiefenerhaltung verfolgen wir folgendes Konzept:

› Verringerung der Sedimentation

Unsere beiden Wasserinjektionsgeräte „Hol Blank" und „Hol Deep" halten Sedimente in der Schwebe, um die Ablagerung zu verringern. Sowohl in den Bremerhavener Vorhäfen als auch in den Hafengebieten in Bremen konnten auf diesem Weg die Baggermengen um etwa 600.000 m³/Jahr gesenkt werden. Außerdem sorgt ein Freilaufkanal in Bremerhaven dafür, dass schwebstoffarmes Oberflächenwasser der Weser in die Hafenbecken geleitet wird. Hierdurch konnte das Baggeraufkommen in den abgeschleusten Hafenbereichen des Überseehafens um durchschnittlich etwa 150.000 m³/Jahr verringert werden. Des Weiteren wurde der Hafenkanal in Bremen Stadt verschlossen, was zu einer durchschnittlichen Verringerung des Baggeraufkommens von ca. 120.000 m³/Jahr führt.

› Überwachung und Beseitigung von Untiefen

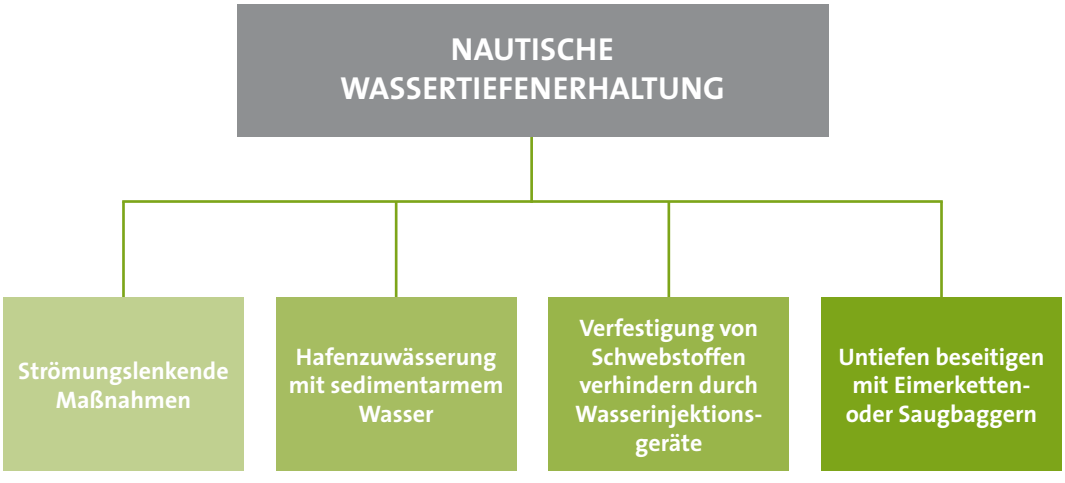
Trotz Wasserinjektionsgeräten und Freilaufkanal lässt sich die Ablagerung von Schwebstoffen nicht vollkommen verhindern. Dementsprechend ist es wichtig, die Wassertiefen im Hafengebiet kontinuierlich zu kontrollieren und entstandene Untiefen zu dokumentieren. Das Hansestadt Bremische Hafenamt legt die entsprechenden Baggerbedarfe fest. Die Beseitigung der Untiefen mit Hilfe von Eimerkettenbaggern wird wiederum durch bremenports vorgenommen. Was mit dem Baggergut geschieht, hängt von der Ermittlung des Schadstoffgehalts ab.

Durch Wasserinjektionsgeräte, Freilaufkanal und das Verschließen des Hafenkanals in Bremen Stadt konnte das Baggergutaufkommen um durchschnittlich

870.000

Kubikmeter/Jahr

verringert werden.



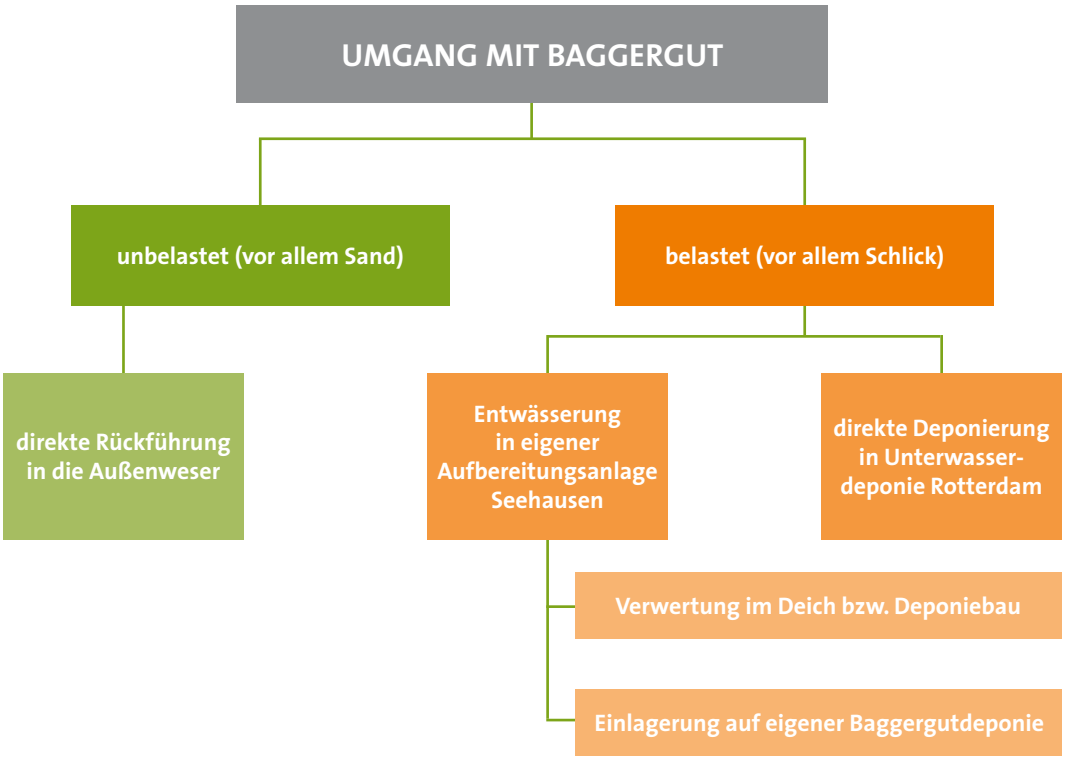
› Umgang mit Baggergut

Unbelastetes Baggergut, vor allem Sand, kann nachdem es von den Baggern aufgenommen wurde direkt an geeigneter Stelle wieder in das Wasser zurückgeführt bzw. umgelagert werden. Welche Stellen für die Rückführung geeignet sind, legt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung fest. Hierbei handelt es sich um Gebiete in der Außenweser.

Belastetes Baggergut, vor allem Schlick, muss kostenintensiv aufbereitet oder deponiert werden. Das belastete Baggergut wird nach Möglichkeit in der eigenen Aufbereitungsanlage in Bremen-Seehausen entwässert, um es danach einer zugelassenen Verwertung im Deich- oder Deponiebau zuführen zu können. Finden sich nicht genug Abnehmer, muss das Material auf der benachbarten Baggergutdeponie eingelagert werden. Stärker belastetes Baggergut wird auch im sog. „Slufter“, einer Unterwasserdeponie in der Nähe von Rotterdam, deponiert.

› Status

Derzeit wird ein Sedimentmanagementkonzept erarbeitet, welches die Auswirkungen der Wassertiefenerhaltung auf geschützte Arten betrachtet und den Nachweis ermöglichen soll, dass den europäischen Anforderungen in vollem Umfang entsprochen wird.



EFFIZIENTE FLÄCHENNUTZUNG & BIODIVERSITÄT

[G4-DMA, G4-EN11✓, G4-EN12✓, G4-EN13✓]

„Wir nutzen die uns zur Verfügung stehende Fläche effizient, vermeiden negative Auswirkungen auf die Biodiversität und ergreifen, wenn eine Beeinträchtigung unvermeidbar ist, entsprechende Kompensationsmaßnahmen."

(Uwe von Bargen, Direktor für Umwelt- und Nachhaltigkeitsangelegenheiten)

WESENTLICHKEIT

Der Flächenbedarf für die Hafeninfrastruktur wird grundsätzlich auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt, dennoch ist ein Eingriff in Natur und Landschaft oft unvermeidbar. Um die damit verbundenen Folgen für Pflanzen und Tiere so gering wie möglich zu halten, werden unterschiedliche Maßnahmen ergriffen.

MANAGEMENTANSATZ

Immer dann, wenn durch Wasser- und Hafenbauprojekte geschützte Lebensräume beeinflusst oder gar vernichtet werden, sind entsprechend vergleichbare Kompensations- und Ausgleichsflächen zu schaffen, die der Natur zurückgeben, was ihr an anderer Stelle genommen wurde. Das entsprechende Vorgehen ist in der deutschen und europäischen Umweltschutzgesetzgebung geregelt. Aufgrund der Lage Bremerhavens in direkter Nachbarschaft zum Nationalpark und UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer müssen wir dabei vergleichsweise hohe Anforderungen umsetzen. Zur Erfolgssicherung sind die Naturschutzbehörden in den gesamten Planungs- und Entwicklungsprozess eng eingebunden. Der Zustand der Kompensationsflächen wird jährlich anhand einer fünfstufigen Skala bewertet.

Kennzahlen siehe ab S.34

› Status

Zustand unserer Hafenkompensationsflächen

Deutliche Fortschritte wurden im Bereich der Drepteniederung erreicht, während das Tidebiotop „Vorder- und Hinterwerder" in Bremen durch Bauarbeiten Dritter beeinträchtigt wurde.

Übersicht über alle weiteren Schutzgebiete siehe NB14, S. 50

Hafengebiete in unmittelbarer Nähe zu Schutzgebieten

Zahlreiche Flächen unserer Hafeninfrastruktur befinden sich in unmittelbarer Nähe zu besonderen Schutzgebieten. Im Berichtsjahr wurde beispielsweise die Luneplate unter Naturschutz gestellt, ein 1.400 ha großes Gebiet mit Kompensationsmaßnahmen auf über 1.000 ha, das in den letzten 20 Jahren für verschiedene Hafenbauvorhaben geschaffen wurde. Die Lebensraumtypen kennzeichnen sich durch einen Flussunterlauf mit Tideeinfluss, Prielen und Brackwasserwatten, Röhrichten, Feuchtbrachen, salzbeeinflussten Marschengrünländern mit winterlichen Überschwemmungen, Flutrasen, Gräben, Stillgewässer und Gehölze. Das Gebiet hat besondere Bedeutung für Wanderfische (Finte, Meer- und Flussneunauge), Wasser- und Watvögel, Wiesenvögel und Vögel der Röhrichte, Pflanzenarten der Brackwasserröhrichte und salzbeeinflusster Marschengrünländer.

Unsere Biotopfläche umfasst

1.189 ha,

das entspricht

31 %

der Gesamthafenfläche.



BEEINTRÄCHTIGUNGEN DER BIODIVERSITÄT DURCH DIE HAFENINFRASTRUKTUR

Flächenverbrauch

Ursache
- Hafenwirtschaftliche Nutzung beeinflusst den natürlichen Lebensraum von Pflanzen und Tieren.

Minderungsmaßnahmen
- Mit unseren umfangreichen Ausgleichsflächen haben wir neue Lebensräume geschaffen.

Aktueller Status
- Mit dem Projekt Tidepolder Dreptemiederung sehen wir Möglichkeiten, den stark eingeschränkten Ästuarlebensraum zu erweitern.

Lärm

Ursache
- Schall aus Rammarbeiten im Hafenbau kann Lebensraum von Schweinswalen, Neunaugen und Fischen beinträchtigen.

Minderungsmaßnahmen
- Rammarbeiten werden auf ein Minimum reduziert und soweit möglich durch Rütteln ersetzt.
- Lärmempfindliche Tiere werden vor entsprechenden Arbeiten vergrämt.

Aktueller Status
- Als Beitrag zum IPB Weser haben wir die Erstellung eines Leitfadens zur Berücksichtigung der Lebensraumfunktionen bei Bau- und Unterhaltungstätigkeiten unterstützt.

BEEINTRÄCHTIGUNGEN DER BIODIVERSITÄT DURCH DIE SCHIFFFAHRT

Verunreinigung durch Unterwasseranstriche

Ursache
- Tributylzinn (TBT) aus Unterwasseranstrichen kann den Hormonstoffwechsel von Gewässerlebewesen beeinträchtigen.

Minderungsmaßnahmen
- Seit 2003 ist das Auftragen TBT-haltiger Anstriche verboten.
- Im Rahmen der Wassertiefenerhaltung wird der Schadstoffgehalt im Boden regelmäßig untersucht.

Aktueller Status
- Es werden immer noch TBT-Gehalte festgestellt.
- Als Beitrag zum IBP Weser erarbeiten wir derzeit ein Sedimentmanagementkonzept.

Verunreinigung durch Schiffsabfälle

Ursache
- Plastikabfälle im Meer führen zum Tod von Meeressäugern und -vögeln.

Minderungsmaßnahmen
- Die Abgabe von Schiffsmüll ist EU-weit verpflichtend und als Pauschale in den Hafengebühren enthalten.

Aktueller Status
- Plastikabfälle gelangen noch immer illegal ins Meer.
- Unsere Azubis unterstützen Müllsammelaktionen des BUND-Bremen.
- Wir unterstützen den NABU bei seinen Müllsammelaktivitäten an der Grenze zwischen Containerterminal und Nationalpark.

Eintrag invasiver Arten

Ursache
- Organismen im Ballastwasser von Seeschiffen können unsere heimischen Arten gefährden bzw. verdrängen.

Minderungsmaßnahmen
- Wir unterstützen das Ballastwasserübereinkommen der IMO, um den Eintrag gebietsfremder Arten zu begrenzen.

Aktueller Status
- Derzeit keine Aktionen.



04

ATTRAKTIVE ARBEITSBEDINGUNGEN

[G4-DMA, G4-LA2✓, G4-LA9✓]

„Wir fördern Mitarbeiterzufriedenheit und Arbeitgeberattraktivität mit einer familienbewussten, gesundheits- und kompetenzfördernden Unternehmenskultur."

(Sandra Guhs, Personalabteilung)

WESENTLICHKEIT

In Zeiten eines wachsenden Bedarfs an qualifiziertem Personal auf Grund immer komplexerer Arbeitsinhalte und einem demografisch bedingten Fachkräfterückgang ist die Attraktivität von bremenports als Arbeitgeber wesentlich, um qualifizierte Mitarbeiter_innen zu gewinnen und dauerhaft zu binden.

MANAGEMENTANSATZ

Faire Vergütung und attraktive Zusatzleistungen

Basierend auf den vereinbarten Tarifverträgen des öffentlichen Dienstes TVöD der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA) bieten wir unseren tariflichen Mitarbeiter_innen eine faire Vergütung und krisensichere Arbeitsplätze. Unser Tarifvertrag bietet u.a. eine zusätzliche betriebliche Altersvorsorge, eine Jahressonderzahlung, vermögenswirksame Leistungen und ein Leistungsentgelt. Darüber hinaus können die Mitarbeiter_innen vergünstigte „Job-Tickets" für den öffentlichen Personennahverkehr erhalten und vergünstigt in den „Hansefit"-Verbund-Studios trainieren. Die betrieblichen Leistungen werden grundsätzlich allen Mitarbeiter_innen angeboten, unabhängig davon, ob diese befristet oder unbefristet, in Voll- oder Teilzeit beschäftigt sind.

› Status

Es wurde ein Konzept zur Mitarbeiterzufriedenheit entwickelt und den verantwortlichen Stellen im Unternehmen vorgestellt. Zur Erleichterung der Einarbeitung wurde 2015 für neue Mitarbeiter_innen ein Patenprogramm eingeführt, das großen Zuspruch fand. Zudem wurde auch 2015 wieder ein Betriebsfest veranstaltet, das von den Auszubildenden organisiert wurde.

2015 wurden die Mitarbeiter_innen der bremenports durchschnittlich

18 h

weitergebildet.

Beruf ▪ Familie ▪ Gesundheit
Mit einer familiengerechten und gesundheitsorientierten Unternehmenspolitik schafft bremenports die Rahmenbedingungen dafür, Arbeits- und Privatleben so optimal wie möglich in Einklang zu bringen und die Gesundheit der Mitarbeiter_innen zu erhalten und nachhaltig zu verbessern. Seit 2005 ist bremenports durch das Audit „berufundfamilie" zertifiziert und hat derzeit die höchste Audit-Stufe erreicht. Ein Kernthema sind z. B. flexible Arbeitszeiten und unterschiedliche Arbeitszeitmodelle. So gilt für viele Mitarbeiter_innen das Prinzip der Gleitzeit. Ausgenommen sind z. B. Mitarbeiter_innen, die im gewerblichen Bereich arbeiten, da für deren Tätigkeiten ein gemeinsamer Arbeitsbeginn notwendig ist. Des Weiteren gibt es die Möglichkeit in Teilzeit zu arbeiten und unter bestimmten Voraussetzungen können Stellen in Form von Jobsharing geteilt werden. Mütter und Väter können auch von zu Hause aus arbeiten, wenn dies mit den betrieblichen Interessen vereinbar ist. Weitere Unterstützung wird berufstätigen Eltern durch Kinderferienprogramme sowie einem Eltern-Kind-Büro vor Ort geboten. Zum Thema Pflege von Angehörigen bietet bremenports Pflegeseminare und Pflegerunden zum gemeinsamen Austausch an.

Der Schwerpunkt Gesundheit wurde 2009 konzeptionell neu aufgestellt und 2015 in das Projekt Beruf und Familie integriert. Die Gesundheit unserer Mitarbeiter_innen fördern wir beispielsweise durch unsere Kooperation mit Hansefit, die es unseren Mitarbeiter_innen ermöglicht vergünstigt in den beteiligten Fitnessstudios und Schwimmbädern zu trainieren. Im Rahmen von regelmäßigen Gesundheitstagen, die immer unter einem bestimmten Motto wie z. B. „Stationen des Lebens" stehen, geben wir unseren Mitarbeiter_innen die Möglichkeit sich u. a. durch Vorträge über Angebote zu informieren. Auch Gesundheitschecks sind regelmäßig Bestandteil des Gesundheitstages. Des Weiteren werden Sportveranstaltungen zur Förderung des Teamgeistes unterstützt und seit 2008 nehmen Mitarbeiter_innen an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit" teil.

› Status
2015 wurde die Arbeitsgruppe „Telearbeit" gegründet, um die bestehende freiwillige Selbstverpflichtung „Arbeiten von zu Hause" in eine Betriebsvereinbarung umzuwandeln. Die Vereinbarung soll die Möglichkeit zur Telearbeit tiefergehend verankern. 2015 haben 12 Mitarbeiter_innen (davon 3 Männer) familienbedingt von zu Hause aus gearbeitet. Zudem haben wir unseren Mitarbeiter_innen eine „Notfallmappe" zur Verfügung gestellt, die nützliche Informationen und Hinweise u. a. zu den Themen Vorsorgevollmacht und Patientenverfügung beinhaltet.

2015 hat bremenports erneut am Wettbewerb „Mit dem Rad zur Arbeit" teilgenommen und den Team-Hauptpreis gewonnen. Zudem haben einige Mitarbeiter_innen an einem Fußballtunier und unterschiedlichen Firmenläufen teilgenommen. Des Weiteren wurden Seminare zu den Themen Konflikte am Arbeitsplatz, Augentraining und Stressmanagement durchgeführt.

Ausbildung & Nachwuchsgewinnung
Ausbildung ist für uns ein wichtiger Schlüssel zur Nachwuchssicherung. Durch Schülerpraktika sowie die Teilnahme an Ausbildungsmessen und am Zukunftstag versuchen wir junge Menschen frühzeitig für unser Unternehmen zu begeistern. In Kooperation mit dem Aus- und Fortbildungszentrum Bremen bilden wir über den eigenen Bedarf hinaus aus.

› Status
Insgesamt übernahm bremenports 2015 die Ausbildung von 35 jungen Menschen, was einer Ausbildungsquote von 10,2 % entspricht. Neben dem Bauingenieurwesen wurde das duale Studium 2015 auf Mechatronik ausgeweitet.

Personalentwicklung und Weiterbildung
Im Rahmen von strukturierten Jahresmitarbeitergesprächen werden individuelle Entwicklungsmöglichkeiten und Weiterbildungsbedarfe analysiert. Des Weiteren werden Nachwuchskräfte im Rahmen unseres „Potenzialträgerförderungsprogramms" gezielt gefördert. Dem Fachkräftemangel in bestimmten Berufsgruppen wird durch Weiterbildung eigener Mitarbeiter_innen gezielt entgegengewirkt.

› Status
Das Personalentwicklungskonzept, das Informationen zur Personalplanung, dem Personalmarketing, der Personalbeschaffung und -einarbeitung sowie Personalentwicklung und Nachfolgeplanung enthält, wurde bis zum Jahr 2025 fortgeschrieben. Zudem wurde die Potenzialträgerschulung fortgesetzt und für die Teilnehmer ein Kamingespräch mit der Geschäftsführung organisiert, das der Förderung des inhaltlichen und persönlichen Austauschs diente. Des Weiteren haben im Rahmen der Weiterqualifizierung von eigenem Personal 2015 drei Matrosen die Ausbildung zu Schiffsführern erfolgreich abgeschlossen.

FAIRE ARBEITSBEDINGUNGEN

[G4-DMA, G4-LA12✓, G4-HR3✓]

„Wir stellen die Gleichbehandlung unserer Mitarbeiter_innen sicher, pflegen einen vertrauens- und respektvollen Umgang miteinander und lehnen jegliche Form der Diskriminierung strikt ab."

(Thomas Plönnigs, Betriebsratsvorsitzender)

WESENTLICHKEIT

Gleichbehandlung ist ein zentraler Baustein funktionierender Gesellschaften und durch den Gesetzgeber in zahlreichen gesetzlichen Vorgaben verankert. Wir sehen Vielfalt als Chance, in dem wir unterschiedliche Talente, Begabungen sowie Sicht- und Herangehensweisen fördern und aktiv nutzen.

MANAGEMENTANSATZ

Antidiskriminierung

Mitarbeiter_innen, die von Diskriminierung betroffen sind, können sich je nach Art und Ausmaß der Diskriminierung an den Vorgesetzen, den Betriebsrat, die Frauen- oder Schwerbehindertenvertretung, den Personalbereich oder die betriebliche Sozialberatung wenden. Diese sind dafür verantwortlich allen Hinweisen und Beschwerden nachzugehen, die Betroffenen unverzüglich über arbeitsrechtliche Folgen zu informieren, zu beraten und zu unterstützen.

› **Status**

Im Berichtsjahr hat es weder im Rahmen der Tätigkeit 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.

Frauenförderung & Entgeltgleichheit

Es besteht zwischen der Geschäftsführung, der Frauenbeauftragten und dem Betriebsrat Einigkeit darüber, die Gleichstellung von Frauen und Männern bei bremenports weiter voranzutreiben und sich für eine ausgewogenere Mitarbeiterstruktur einzusetzen. Dafür wurde ein Frauenförderplan eingeführt, der regelmäßig fortgeschrieben wird.

› **Status**

Der Frauenförderplan für das Jahr 2016 ist verabschiedet worden. Ziel ist es, einen Frauenanteil von 30 % bis 2020 zu implementieren. Durch die Teilnahme am Zukunftstag wurde gezielt versucht Mädchen für technische Berufe zu begeistern. Das positive Ergebnis des im Dezember 2014 abgeschlossenen Projekts „Prüfung der Entgeltbestandteile mit dem eg-Check" lässt sich auch auf das Jahr 2015 übertragen. Die betriebliche Statistik ließ keine Benachteiligung von Frauen oder Teilzeitbeschäftigten erkennen.

Förderung von Vielfalt

bremenports hat sich über das Konzept des „Talentpools für Migranten" des Projektträgers Netzwerk Schule, Wirtschaft und Wissenschaft zur Integration von Migranten in den Arbeitsmarkt informiert und prüft aktuell die Einbindung eines Praktikanten für den gewerblichen Bereich. Unsere Schwerbehindertenquote liegt mit 8,9 % unter der Vorjahresquote, jedoch immer noch deutlich über der vom Bremischen Behindertengleichstellungsgesetz geforderten Quote von 6 %.

Betriebsrat

Unser Unternehmen verfügt über einen Betriebsrat, der die Interessen der Beschäftigten vertritt und auf die Einhaltung von Tarifverträgen, gesetzlichen Regelungen sowie der geltenden Betriebsvereinbarungen achtet. Er wird von der Geschäftsleitung rechtzeitig über Betriebsänderungen informiert und ist bei personellen Angelegenheiten sowie wirtschaftlichen Fragen, im Rahmen des BetrVG in der Mitbestimmung. In vielen weiteren internen Prozessen ist der Betriebsrat beratend eingebunden. Darüber hinaus ist er paritätisch im Aufsichtsrat der bremenports vertreten.

Trotz unseres stark männlich geprägten Arbeitsbereichs konnten wir unsere Frauenquote das dritte Jahr in Folge auf

25,4 %

steigern.



ARBEITSSICHERHEIT

[G4-DMA, G4-LA5✓, G4-LA6✓, G4-LA8✓]

„Wir leisten umfangreiche Präventionsarbeit um Arbeitsunfälle und Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden und die Anzahl krankheitsbedingter Ausfalltage zu reduzieren.“

(Tatjana Kant-Hamit, Koordinatorin des Arbeits- und Sicherheitsausschusses)

6.546 Arbeitstage sind 2015 krankheitsbedingt ausgefallen, das sind

7,3 %

aller geplanten Arbeitsstunden und 377 Arbeitstage weniger als im Vorjahr.

WESENTLICHKEIT

Arbeitsschutz hat in Deutschland einen hohen Stellenwert und ist durch zahlreiche rechtliche Regelungen verankert. Darüber hinaus sind wir uns bewusst, dass unsere Mitarbeiter_innen und deren Gesundheit wichtige Bestandteile unseres Erfolgs sind. Verantwortung für unsere Mitarbeiter_innen und die Arbeitsbedingungen zu tragen, ist wesentlicher Teil unseres Selbstverständnisses.

MANAGEMENTANSATZ

Im Mittelpunkt steht für uns die Prävention, denn unser Ziel ist es, durch eine zielorientierte und vertrauensvolle Zusammenarbeit aller Akteure die innerbetriebliche Umsetzung der gesetzlichen Arbeitsschutzgesetze und -vorordnungen sicherzustellen sowie die Sicherheit und Gesundheit unserer Mitarbeiter_innen dauerhaft zu gewährleisten. 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. Mitbestimmungs- und Gestaltungsmöglichkeiten auf betrieblicher Ebene bietet der Arbeits- und Sicherheitsausschuss (ASA). Im Rahmen dieses Ausschusses wird über Anliegen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung beraten. Über den Betriebsrat, den Schwerbehindertenvertreter, die Frauenbeauftragte und den Sprecher der Sicherheitsbeauftragten haben alle Mitarbeiter_innen die Möglichkeit ihre Anliegen zu Arbeitsschutz- und Unfallverhütungsthemen in den Arbeits- und Sicherheitsausschuss einzubringen. Zusätzlich zu den gesetzlichen Vorschriften wurden keine weiteren Arbeitssicherheitsvereinbarungen mit Gewerkschaften geschlossen.

Sicherheit und Gesundheitsschutz Dritter

Des Weiteren sind wir auch für die Sicherheit Dritter wie Kunden, Dienstleister, beauftragter Unternehmen, die sich auf den Anlagen der Sondervermögen Häfen bewegen, verantwortlich. Im Rahmen von Bau- und Instandhaltungsarbeiten, die von externen Firmen durchgeführt werden, achten wir z. B. auf die Bestellung eines Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinators. Dieser koordiniert und kontrolliert die erforderlichen Maßnahmen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes.



Gefahren sind durch entsprechende Vorsichtsmaßnahmen vorzubeugen

› Status

In 2015 führten 8 Arbeitsunfälle zu 103 unfallbedingten Ausfalltagen.[1] Um die Sicherheit und Gesundheit unserer Mitarbeiter_innen weiter zu verbessern, wurden z. B. Gefährdungsbeurteilungen für psychische Belastungen erstellt und entsprechende Präventionsmaßnahmen entwickelt. Des Weiteren wurden zusätzliche Brandschutzhelfer ausgebildet und bestimmte arbeitsschutzbezogene Pflichten auf die Führungskräfte bzw. Projektleiter von Baustellen übertragen, um die Einhaltung von Arbeitsschutzmaßnahmen noch konsequenter umzusetzen.

[1] Die Arbeitsunfälle führten zu Prellungen, Platzwunden, Überdehnungen, Quetschungen, Zerrungen, Schnittwunden, Stauchungen.



05

AUSWIRKUNGEN DER BREMISCHEN HÄFEN AUF DIE BEVÖLKERUNG

[G4-DMA, G4-SO1✓, G4-SO2✓]

„Wir setzen uns dafür ein, die positiven Auswirkungen der bremischen Häfen zu maximieren und die negativen Auswirkungen auf die angrenzende Bevölkerung so gering wie möglich zu halten."

(Jan Janssen, Hafenentwicklung)



Containerterminal Lärmmanagement in Bremerhaven

WESENTLICHKEIT

Die bremischen Häfen üben Einflüsse auf die umliegende Bevölkerung aus, positiver wie 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.

MANAGEMENTANSATZ

Wenn Hafenanlagen neu gebaut oder erweitert werden, sind je nach Ausmaß und Größenordnung gesetzliche 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 Lärmpegel am Rand des Containerterminals im Verhältnis zur umgeschlagenen Containermenge betrug 2015

48,9
db(A)/Mio. TEU.

Informationen zum Ablauf der gesetzlichen Genehmigungs-verfahren siehe NB14, S. 71

Umfangreiche Dokumentation siehe NB14, S. 72–73

Mögliche Auswirkungen der lokalen Bevölkerung aus dem laufenden Hafenbetrieb zeigt die folgende Übersicht:

Flächenverbrauch und Nutzungsbeschränkungen

Siehe Aspekt Hafensicherheit S. 13

› **Auswirkungen**
- Naturraum Weserufer von hafenwirtschaftlicher Nutzung überprägt
- Zugangs- und Nutzungsbeschränkungen im Hafengebiet

› **Minderungsmaßnahmen**
- Tourismusangebote (Rundfahrten mit dem Hafenbus)
- Fahrdienstleistungen vom Hafengelände zu öffentlichen Einrichtungen für Schiffsbesatzungen
- Aktivitäten zur Förderung des Naturerlebens auf unseren Ausgleichs- und Kompensationsflächen

Siehe Aspekt Wettbewerbsfähigkeit & wesentliche Projekte S. 17

› **Aktueller Status**
- Naturbeobachtungsmöglichkeiten im Naturschutzgebiet Luneplate 2015 eingeweiht (um hier die durchgeführten Maßnahmen zur Barrierefreiheit noch zu erweitern, wurde ein Förderantrag bei der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) gestellt)

Wertminderungen und -steigerungen

› **Auswirkungen**
- Mögliche Wertsteigerungen für gewerbliche Nutzflächen und Wohngebiete in der Nähe von Kompensationsflächen
- Mögliche Wertminderungen in Wohngebieten in der Nähe zu Hafengebieten

› **Minderungsmaßnahmen**
- Mögliche Wertminderungen können in Genehmigungsverfahren geltend gemacht werden

Lärmemissionen

› **Auswirkungen**
- Lärmemissionen der Häfen, sowie der vor- und nachgelagerten Verkehre werden von der anliegenden Bevölkerung als sehr belastend eingestuft

› **Minderungsmaßnahmen**
- Aktive Lärmschutzmaßnahmen leiten Gegenmaßnahmen an der Lärmquelle ein
- Passive Schallschutzmaßnahmen haben Schutzmaßnahmen bei betroffenen Anwohnern vorgesehen
- Dialog mit der Bürgergemeinschaft verstärkt gegenseitiges Verständnis

› **Aktueller Status**
- Die Höhe des Lärmpegels konnte vom steigenden Umschlagsvolumen abgekoppelt werden

Emissionen von Luftschadstoffen

› **Auswirkungen**
- Schifffahrt und Hinterlandverkehr verursachen nennenswerte Luftschadstoffbelastungen

› **Minderungsmaßnahmen**
- Modell zur Ermittlung der schiffsbezogenen Emissionen
- Hafengebührenrabatte (ESI) für besonders emissionsarme Schiffe
- Auszeichnung von emissionsarmen Schiffen und Reedereien mit dem greenports Award
- Begünstigung von bahngestützten Hinterlandtransporten durch den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Siehe Aspekt Klimaschutz & Energiemanagement und Umweltfreundliche Schifffahrt

› **Aktueller Status**
- Aufgrund günstiger Windverhältnisse besteht bisher keine problematische Belastung für die anliegende Bevölkerung

Lichtemissionen

› **Auswirkungen**
- Lichtemissionen können von der benachbarten Bevölkerung als belästigend eingestuft werden

› **Minderungsmaßnahmen**
- Abschirmungsmaßnahmen aus Naturschutzgründen kommen auch der anliegenden Bevölkerung zugute
- Technische Ausgestaltung der Lichtquellen wird bei Hafenentwicklungsprojekten regelmäßig neu betrachtet

› **Aktueller Status**
- Aktuell wird die Tauglichkeit von LEP/LED Beleuchtung für unsere Bedarfe getestet. Diese neuen Beleuchtungsanlagen und ein optimierter Einsatz versprechen neben Energieeinspareffekten auch eine verminderte Lichtverschmutzung

Verkehrsbelastung

› **Auswirkungen**
- Bahntrassen um Bremen sowie zwischen Bremen und Bremerhaven weisen eine sehr hohe Aus- und damit Belastung für die Bevölkerung auf
- „Wildparken“ von Lkws mit Wartezeiten führt zu Störgefühlen in der Bevölkerung

› **Minderungsmaßnahmen**
- Rechtzeitige Kapazitätsplanung soll eine zunehmende Verkehrsbelastung im Bahnverkehr vermeiden

› **Aktueller Status**
- Konzept einer neuen Lkw-Zulaufsteuerung berücksichtigt Parkplatz als Übernachtungs- oder Langzeitparkmöglichkeit in unmittelbarer Nähe zum Zentralgate

Siehe Aspekt Hafensicherheit

Umschlag von Gefahrgut

› **Auswirkungen**
- Gefährliche Güter können an- bzw. abtransportiert werden, als Universalhafen haben wir darauf einen geringen Einfluss

› **Minderungsmaßnahmen**
- Eine politische Entscheidung hat zur Einschränkung von Atomtransporten über die bremischen Häfen geführt

Gewässerverunreinigungen

Siehe Aspekt Umweltfreundliche Schifffahrt und Effekte der Wassertiefenerhaltung

› **Auswirkungen**
- Verunreinigungen durch die Schifffahrt aufgrund der Verbrennung fossiler Kraftstoffe, der Nutzung schadstoffhaltiger Betriebsmittel (Antifouling) und illegaler Müllentsorgung

› **Minderungsmaßnahmen**
- Beitrag zur Gewässersanierung im Rahmen der Wassertiefenerhaltung
- Unterstützung der Clean-Ship-Initiative

Wettbewerb um begrenzte finanzielle Mittel

› **Auswirkungen**
- Hoher Bedarf an kommunalen- bzw. Landesinvestitionsmitteln führt zu Wettbewerb mit anderen gesellschaftlichen Interessen

› **Minderungsmaßnahmen**
- Bei der Vergabe öffentlicher Mittel, ist die Politik gefragt Interessenskonflikte auszubalancieren

Wirtschafts- und Beschäftigungseffekte

Siehe Aspekt Wertschöpfung und Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen

› **Auswirkungen**
- Hafeninfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für die Ansiedlung und den Betrieb zahlreicher Unternehmen
- Einfluss auf den lokalen und regionalen Arbeitsmarkt

› **Maximierungsmaßnahmen**
- Ziel ist es die gute Wettbewerbsposition der bremischen Häfen zu erhalten und weiter auszubauen

KENNZAHLENÜBERSICHT[1]

UNTERNEHMENSSTEUERUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2015	2014	2013	2012
G4-SO3	✓	**Geschäftseinheiten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden**	Prozent	**0[2]**	**100**	**0**	**0**
G4-SO4	✓	**Durchführung von Antikorruptionsschulungen**					
		› Anzahl der geschulten Mitarbeiter mit Führungsverantwortung	Anzahl | Prozent	**3 6,4**	**1 2,1**	**1 2,1**	**7 14,6**
		› Anzahl der geschulten Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung	Anzahl | Prozent	**6 1,9**	**10 3,1**	**13 4,0**	**1 0,3**
		› Anzahl der geschulten Aufsichtsratsmitglieder	Anzahl | Prozent	**5 100**	**Keine Angabe**	**Keine Angabe**	**Keine Angabe**
		Insgesamt geschulte Mitarbeiter (seit 2008)[3]	Anzahl	**187**	**178**	**167**	**153**
G4-SO5	✓	**Bestätigte Korruptionsfälle**	Anzahl	**0**	**0**	**1**	**1**
G4-SO8	✓	**Signifikante Strafen wegen Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften**	Anzahl	**Keine**	**Keine**	**Keine**	**Keine**

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2015	2014	2013	2012
G4-EC1[4]	✓	**bremenports GmbH & Co. KG Entstehung der Wertschöpfung**	EUR	**24.821.316**	**23.965.594**	**23.359.086**	
		a.) Einnahmen					
		› Umsatzerlöse	EUR	**30.440.214**	**27.416.872**	**26.115.343**	
		› Bestandsveränderungen	EUR	**–1.261.012**	**1.013.312**	**24.262**	
		› Sonstige Erträge	EUR	**1.233.924**	**1.283.269**	**1.287.225**	
		b.) Aufwendungen					
		› Materialaufwand	EUR	**1.767.248**	**2.605.420**	**768.071**	
		› Abschreibungen	EUR	**154.513**	**149.943**	**129.111**	
		› Sonstige Aufwendungen	EUR	**3.670.049**	**2.992.496**	**3.170.561**	
		bremenports GmbH & Co. KG Verwendung der Wertschöpfung	EUR	**24.821.316**	**23.965.594**	**23.359.086**	
		a.) Mitarbeiter (Löhne & Gehälter)	EUR	**23.773.622**	**22.914.149**	**22.030.803**	
		b.) Kapitalgeber (Zinsaufwand)	EUR	**135.056**	**137.777**	**137.909**	
		c.) Staat (Steuern/Abgaben)	EUR	**203.902**	**182.636**	**197.481**	
		d.) Abführung an die Gesellschafterin FHB (Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag)	EUR	**708.736**	**731.032**	**992.893**	

[1] Alle Kennzahlen 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 2014, die nächste ist für 2017 geplant. [3] Schwerpunktmäßig werden alle Mitarbeiter geschult, die im Rahmen der Risikoanalyse als gefährdet eingestuft worden sind. [4] 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	2015	2014	2013	2012
		Sondervermögen Häfen Entstehung der Wertschöpfung	EUR	**–58.524.627**	**–59.059.139**	**–44.188.457**	
		a.) Einnahmen					
		› Umsatzerlöse	EUR	**67.957.426**	**64.555.822**	**64.200.656**	
		› Bestandsveränderungen	EUR	**0**	**0**	**0**	
		› Sonstige Erträge	EUR	**15.107.284**	**24.399.685**	**24.572.782**	
		b.) Aufwendungen					
		› Materialaufwand[5]	EUR	**1.693.392**	**1.636.625**	**1.509.873**	
		› Abschreibungen	EUR	**48.092.278**	**47.959.609**	**47.569.228**	
		› Sonstige Aufwendungen	EUR	**91.803.667**	**98.418.412**	**83.882.793**	
		Sondervermögen Häfen Verwendung der Wertschöpfung	EUR	**–58.524.627**	**–59.059.139**	**–44.188.457**	
		a.) Mitarbeiter (Löhne & Gehälter)	EUR	**0**	**0**	**0**	
		b.) Kapitalgeber (Zinsaufwand)	EUR	**27.950.025**	**30.158.734**	**31.224.800**	
		c.) Staat (Steuern/Abgaben)	EUR	**–89.390**	**669.313**	**–627.694**	
		d.) Abführung an die Gesellschafterin FHB (Jahresüberschuss/ Jahresfehlbetrag)	EUR	**–86.385.262**	**–89.887.186**	**–74.785.562**	
G4-EC4	✓	**Finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand**					
		› Fördergelder	EUR	**249.543**	**2.379.787**	**597.585**	
		› Investitionszuschüsse	EUR	**1.418.123**	**767.854**	**1.229.000**	
		› Steuervergünstigungen und -gutschriften	EUR	**593.900**	**0**	**0**	
G4-12		**Lieferantenmanagement**					
		› Aufwand für Waren	EUR	**2.083.000**	**3.291.000**	**4.940.000**	**2.590.000**
		› Aufwand für Dienstleistungen	EUR	**90.108.000**	**67.050.000**	**68.147.000**	**68.567.000**
G4-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**			

[5] Das Leistungsentgelt wird nicht mehr unter den sonstigen Aufwendungen, sondern unter dem Materialaufwand ausgewiesen. [6] Die ISL-Studie wird derzeit mit Zahlen aus dem Jahr 2015 aktualisiert.

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2015	2014	2013	2012
PSI		**Schiffsgrößenentwicklung in den bremischen Häfen**					
		› Anzahl der Schiffsanläufe	Anzahl	7.881	8.175	8.153	8.559
		› Anzahl der umgeschlagenen BRZ	Anzahl	229.609	227.434	223.367	227.975
		› Ø Schiffsgröße in BRZ/Schiff	BRZ	29.135	27.821	27.397	26.636
PSI		**Nautische Erreichbarkeit Bremerhaven**					
		› tideunabhängig (Panmax)	Meter	12,80			
		› tideabhängig	Meter	14,50			
		› Länge der Revierfahrt	km	58			
PSI		**Schiffstiefgänge in Bremerhaven angelaufener Schiffe**[7]					
		› ≤ 10,50	Anzahl	5.244	5.215	5.348	5.563
		› > 10,50 bis < 12,50	Anzahl	904	1.120	1.122	1.042
		› > 12,50 bis < 13,50	Anzahl	70	147	118	145
		› > 13,50 bis < 14,50	Anzahl	19	32	25	38
		› ≥ 14,50	Anzahl	0	4	5	2
PSI		**Nautische Erreichbarkeit Bremen**					
		› tideunabhängig	Meter	7,60			
		› tideabhängig eingehend	Meter	10,70			
		› tideabhängig ausgehend	Meter	10,35			
		› Länge der Revierfahrt	km	121			
PSI		**Schiffstiefgänge in Bremen angelaufener Schiffe**[8]					
		› ≤ 6,60	Anzahl	898	910	897	1.035
		› > 6,60 bis < 7,60	Anzahl	147	194	182	205
		› > 7,60 bis < 8,60	Anzahl	71	85	84	121
		› > 8,60 bis < 9,60	Anzahl	92	128	131	167
		› > 9,60 bis < 10,35	Anzahl	86	59	47	52
		› ≥ 10,35	Anzahl	80	64	65	48
PSI		**Seegüterumschlag/Passagiere der bremischen Häfen**		eingehend	ausgehend	eingehend	ausgehend	eingehend	ausgehend	eingehend	ausgehend
		› Stückgut	1.000 t	28.044	35.934	29.916	38.949	30.411	39.354	32.701	41.562
		› Massengut	1.000 t	9.014	418	8.783	588	8.636	334	9.463	302
		› Container	1.000 TEU	2.595	2.883	2.770	3.007	2.807	3.031	2.959	3.175
		› Automobile	Stück	566.578	1.688.351	485.682	1.783.830	426.702	1.752.018	491.650	1.690.343
		› Passagiere	Anzahl	34.805	30.952	37.189	31.750	33.116	33.365	31.209	31.371

[7] Änderungen der Werte für die Jahre 2012–2014 sind auf eine verbesserte Erhebungsmethodik zurückzuführen. [8] Ebenda.

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2015		2014		2013		2012	
PSI		**Diversifizierung der bremischen Häfen**									
		› Anzahl der Reererein/Charterer, die die bremischen Häfen anlaufen	Anzahl	346		296		284			
		› Anteil des Frachtaufkommens aus einzelnen Kontinenten in 1.000 t		eingehend	ausgehend	eingehend	ausgehend	eingehend	ausgehend	eingehend	ausgehend
		› Europa	Anteil in 1.000 t	21.742	13.842	22.228	14.591	21.899	13.978	23.065	15.551
		› Asien	Anteil in 1.000 t	7.540	10.123	8.516	12.142	7.948	11.823	9.535	12.951
		› Amerika	Anteil in 1.000 t	6.927	10.173	7.020	10.476	7.963	11.076	8.707	10.750
		› Afrika	Anteil in 1.000 t	820	1.889	908	2.135	1.205	2.316	791	2.102
		› Ozeanien	Anteil in 1.000 t	19	151	19	188	9	244	30	252
PSI		**Modaler Split im Containerhinterlandverkehr Bremerhaven**									
		› Containerverkehr	1.000 TEU	5.464		5.777		5.838		6.134	
		› davon Transshipmentanteil	1.000 TEU | %	3.140	57	3.423	59	3.585	61	3.931	64
		› davon Hinterlandanteil	1.000 TEU | %	2.324	43	2.354	41	2.253	39	2.203	36
		› davon Straße	1.000 TEU | %	1.155	50	1.161	49	1.126	50	1.066	49
		› davon Schiene	1.000 TEU | %	1.078	46	1.101	47	1.049	47	1.042	47
		› davon Binnenschiff	1.000 TEU | %	90	4	92	4	77	3	95	4
PSI		**Top-5 Ranking innerhalb der Nordwest-Range**[9]									
		› Containerverkehr									
		› Rotterdam	Mio. TEU	12,2		12,3		11,6		11,9	
		› Hamburg	Mio. TEU	8,8		9,7		9,3		8,9	
		› Antwerpen	Mio. TEU	9,6		9,0		8,6		8,6	
		› Bremerhaven	Mio. TEU	5,5		5,8		5,8		6,1	
		› Le Havre	Mio. TEU	2,6		2,6		2,5		2,3	
PSI		› Automobilverkehr									
		› Bremerhaven	Mio. Stück	2,3		2,3		2,2		2,2	
		› Zeebrügge	Mio. Stück	2,4		2,2		1,9		1,7	
		› Emden	Mio. Stück	1,4		1,3		1,2		1,3	
		› Antwerpen	Mio. Stück	1,3		1,2		1,3		1,2	
		› Cuxhaven	Mio. Stück	0,4		0,4		0,4		0,3	

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

UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2015		2014		2013		2012	
G4-EN3	✓	**Direkter Energieverbrauch**									
		› Benzin	Liter | MWh	4.950	46	7.520	70	8.070	75	15.740	147
		› Diesel	Liter | MWh	741.840	7.411	786.760	7.860	750.170	7.473	817.160	8.163[10]
		› Heizöl	Liter | MWh	135.730	1.463	107.970	1.164	159.980	1.724	131.310	1.415
		› Propan	Liter | MWh	25.000	169	31.890	216	39.870	270	40.790	276
		› Erdgas	MWh	1.335		1.232		2.219		2.732	
		› **Gesamt**	MWh	10.424		10.542		11.761		13.168	
		Indirekter Energieverbrauch									
		› davon Strom	MWh	6.968		7.068		7.173		6.431	
		› davon Strom (Strommix)	MWh | Prozent	70	1,0	821	11,6	796	11,1	1.197	18,6
		› davon Strom (erneuerbar)	MWh | Prozent	6.898	99,0	6.247	88,4	6.377	88,9	5.234	81,4
		› davon Fernwärme	MWh	440		432		570		588	
		› **Gesamt**	MWh	7.408		7.500		7.743		7.019	
G4-EN15 **G4-EN16** **G4-EN17**	✓ ✓ ✓	**THG Emissionen**									
		› Scope 1	t CO_2e	2.583		2.534		2.865		3.242	
		› Scope 2 Market based[11]	t CO_2	26		459		395		498	
		› Scope 2 Location based[12]	t CO_2	3.728		3.958		4.153			
		› Scope 3[13]	t CO_2e	90		107		33		55	
G4-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 | Prozent	3.702	58	3.499	53	3.758	53		
		› Vermiedene THG-Emissionen durch die Erzeugung von Strom (Photovoltaikanlage)	t CO_2	19		19		16			
		› Kompensation von Emissionen durch den Kauf von Klimazertifikaten[14]	t CO_2			294		220			

[10] Die Änderung des Wertes für das Jahr 2012 ist auf eine verbesserte Erhebungsmethodik zurückzuführen. [11] Berechnung folgt den Vorgaben des GHG Protocol Scope 2 Guidance. Emissionsfaktor laut swb. [12] Berechnung folgt den Vorgaben des GHG Protocol Scope 2 Guidance. Seit dem Geschäftsjahr 2015 werden für die Berechnung die Emissionsfaktoren des UBA herangezogen und die Vorjahre entsprechend angepasst. [13] Die Erhebungsmethoden für Scope 3 wurden 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 2014/2015 nicht vergleichbar. [14] Die Kompensation bezieht sich auf die in den Jahren 2013 bzw. 2014 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	2015	2014	2013	2012
G4-EN21	✓	**Luftemissionen aus der eigenen Flotte**[15]					
		› SO_x-Emissionen der eigenen Schiffsflotte	t	0,0109	0,0118	0,0111	0,0129
		› SO_x-Emissionen des Fuhrparks	t	0,0014	0,0013	0,0013	0,0014
G4-EN27	✓	**Environmental Ship Index**					
		› Schiffsanläufe mit ESI-Score in bremischen Häfen	Prozent	28	25	21	11
		greenports Award					
		› Schiff		Autotransporter „Morning Lisa“	Stückgutfrachter „Wilson Dover“	Autotransporter „Morning Linda“	
		› Reederei		EUKOR Car Carriers	Wilson ASA	EUKOR	
G4-EN23	✓	**Im Berichtsjahr gebaggerter Sand** in Schutenaufmaß (nass)	m^3	171.020	130.500	173.500	526.700
		› davon umgelagert	Prozent	100	99,9	100	48,8
		› davon direkt wiederverwertet	Prozent	0	0,1	0	51,2
		› davon deponiert	Prozent	0	0	0	0
		Im Berichtsjahr gebaggerter Schlick in Schutenaufmaß (nass)	m^3	321.539	437.100	356.900	282.700
		› davon umgelagert	Prozent	14,4	24,0	20,3	15,6
		› davon direkt wiederverwertet	Prozent	0	0	0	18,3
		› davon zur Behandlung auf Entwässerungsfeldern eingespült	Prozent	59,6	46,0	39,4	48,4
		› davon direkt deponiert	Prozent	26,1	30,0	40,3	17,7
		Nutzungsart des aus Entwässerungsfeldern entnommenen Baggerguts					
		› Gesamtmenge des entnommenen Baggerguts in Feldaufmaß (nass)[16]	m^3 | Prozent	172.482 100	148.523 100	178.712 100	151.336 100
		› davon für die Wiederverwertung vorgesehen[17]	m^3 | Prozent	114.632 66,5	123.603 83,2	178.712 100	151.336 100
		› davon trocken deponiert	m^3 | Prozent	57.850 33,5	24.920 16,8	0 0	0 0
PSI		**Gesamte Baggermenge im Verhältnis zur Hafenwasserfläche**[18]	m^3/m^2	0,089	0,103	0,096	0,146
		› Hafenwasserfläche gemäß Hafengebietsverordnung	m^2	5.532.100	5.532.100	5.537.800	5.527.500
PSI		**Anteil des deponierten Baggerguts am gebaggerten Schlick**[19]	Prozent	X[20]	43,6	47,3	17,7

[15] Mithilfe eines Simulationsmodells sollen neben den Emissionen unserer eigenen Flotte zudem die Emissionen durch die Seeschiffe je Ladungseinheit in den bremischen Häfen erhoben werden. [16] Da der Schlick ca. 1 Jahr in den Entwässerungsfeldern behandelt wird, bezieht sich diese Menge auf das im Vorjahr in die Entwässerungsfelder eingespülte Baggergut. [17] Die Methodik und Datengrundlage zur Ermittlung der Nutzungsarten wurde angepasst, um die Aussagefähigkeit des Indikators zu verbessern. Bisher wurde Baggergut, das über mehrere Jahre zwischengelagert wurde bevor es der Verwertung zugeführt werden konnte, dem Jahr zugeordnet, in dem das Material in die Verwertung gegeben wurde; dadurch war bisher nicht erkennbar, welcher Anteil des ausgebauten Baggerguts verwertet und welcher Anteil deponiert wurde. Im Rahmen der geänderten Methodik wird nun in jedem Berichtsjahr die Summe der entnommenen Baggergutmengen zur direkten Verwertung und der entnommenen Baggergutmengen, die zur späteren Verwertung zwischengelagert werden, berichtet, um deutlich zu machen wie viel des im Berichtsjahr ausgebauten Baggerguts verwertet bzw. deponiert wird. Die Werte für die Jahre 2012 bis 2014 wurden entsprechend der geändertenMethodik neu berechnet und angepasst. [18] Gesamtmenge des in Bremen und Bremerhaven gebaggerten Sediments in m^3 (ohne Einbezug der Wendestelle in der Seeschifffahrtsstraße Weser) / gesamte Hafenwasserfläche gemäß Hafengebietsverordnung in m^2. [19] Deponiertes Baggergut in m^3 [direkt deponiertes Baggergut in Jahr X + deponiertes Baggergut aus den Entwässerungsfeldern in Seehausen im Folgejahr (Jahr X+1)] / Gesamtmenge an gebaggertem Schlick. Die Menge an deponiertem Material aus den Entwässerungsfeldern in Seehausen des Folgejahrs ist heranzuziehen, da der gebaggerte Schlick in der Regel ungefähr ein Jahr in den Entwässerungsfeldern in Seehausen verbleiben muss bevor er deponiert werden kann. [20] Da die Menge an deponiertem Material aus den Entwässerungsfeldern in Seehausen für 2016 nicht vor Ende 2016 vorliegen wird, ist die Berechnung des Indikators für 2015 zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht möglich.

UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2015	2014	2013	2012
G4-EN13	✓	**Hafenkompensationsflächen**					
		› Geschützte bzw. gesicherte Lebensräume, die von uns geschaffen wurden	ha	1.189	1.189	1.189	1.184
		› davon Hafenkompensationsflächen, die sich noch in zielgerechter Entwicklung befinden	ha	644	644	644	639
		› davon Hafenkompensationsflächen, die nach erfolgreicher Entwicklung in die Unterhaltung übergegangen sind	ha	545	545	545	545
		Status der Hafenkompensationsflächen					
		› Anzahl der Flächen	Anzahl	48	48	48	47
		› davon voll funktionsfähig	Anzahl	15	10	10	5
		› davon gut funktionsfähig	Anzahl	15	18	17	21
		› davon funktionsfähig	Anzahl	15	18	17	15
		› davon eingeschränkt funktionsfähig	Anzahl	3	2	2	1
		› davon sehr eingeschränkt funktionsfähig	Anzahl	0	0	0	0
		› keine Angabe möglich	Anzahl	0	0	2	5
PSI		**Habitat-Index**[21]	Prozent	30,63[22]	30,14	30,83	31,11
		› Gesamthafenfläche	ha	3.881	3.947	3.863	3.812
G4-EN31	✓	**Umweltschutzaufwendungen**					
		› Aufwendungen für den präventiven Umweltschutz	EUR	393.000	379.000	317.000	231.000
		› davon Aufwendungen für die Umwelthaftpflichtversicherung	EUR	32.000	28.000	36.000	35.000
		› davon Aufwendungen für umweltbezogene Fortbildung	EUR	2.000	2.000	1.000	X
		› davon Aufwendungen für das Nachhaltigkeitsmanagement	EUR	313.000	245.000	225.000	157.000
		› davon Mehraufwendungen für die Nutzung sauberer Technologien	EUR	5.000	5.000[23]	25.000	13.000
		› davon Investitionen in Forschung & Entwicklung	EUR	41.000	99.000	30.000	26.000
		› Aufwendungen zur Bewältigung von Umweltproblemen	EUR	8.021.000	9.713.000	8.901.000	8.523.000
		› davon Aufwendungen für die Behandlung und Entsorgung von belastetem Baggergut	EUR	7.656.000	9.355.000[24]	8.723.000	8.357.000
		› davon Aufwendungen für die Aufbereitung und Entsorgung sonstiger Abfälle[25]	EUR	68.000	42.000	41.000	39.000
		› davon Aufwendungen für die Unterhaltung von Hafenkompensationsflächen[26]	EUR	297.000	310.000	132.000	127.000
		› davon Aufwendungen für die Kompensation von THG-Emissionen	EUR	X[27]	6.000[28]	5.000	X

[21] Von den bremischen Häfen verantwortete Biotopfläche / Gesamthafenfläche. [22] Gegenüber dem PERS-Umweltbericht 2015 konnte ein Rechenfehler aufgehoben werden. [23] 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. [24] Die Änderung dieses Werts ist darauf zurückzuführen, dass die Methodik zur Berechnung der Entfernungspauschale für den Transport des gebaggerten Schlicks in den Slufter nach Rotterdam verbessert wurde. [25] Abfälle im Rahmen von Hafenbau- und Instandhaltungsmaßnahmen sind an dieser Stelle noch nicht inbegriffen. [26] 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. [27] Ob die im Jahr 2015 bei der bremenports GmbH & Co. KG angefallenen THG-Emissionen wieder kompensiert werden, stand zum Redaktionsschluss noch nicht fest. [28] Die im Jahr 2014 bei der bremenports GmbH & Co. KG angefallenen THG-Emissionen wurden durch den Kauf von 294 Moorland-Zertifikaten kompensiert.

MITARBEITER_INNEN & ARBEITSWELT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2015			2014			2013			2012		
				Σ	w	m	Σ	w	m	Σ	w	m	Σ	w	m
G4-10	✓	**Gesamtzahl der Mitarbeiter**	Anzahl	**370**	94	276	**374**	91	283	**375**	89	281	**373**	83	290
		› Voll- und Teilzeit													
		› Vollzeit	Anzahl	**320**	56	264	**330**	58	272	**336**	57	279			
		› Teilzeit	Anzahl	**50**	38	12	**44**	33	11	**39**	32	7			
		› Arbeitsverträge													
		› unbefristet	Anzahl	**360**	91	269	**364**	87	277	**364**	83	281			
		› befristet	Anzahl	**10**	3	7	**10**	4	6	**11**	6	5			
		› Zeitarbeit	Anzahl	**2**	0	2	**2**	0	2	**2**	1	1			
		› Tätigkeitsbereich													
		› technisch	Anzahl	**140**	35	105	**141**	33	108	**140**	32	108	**138**	31	107
		› kaufmännisch	Anzahl	**91**	54	37	**94**	54	40	**93**	54	39	**95**	50	45
		› gewerblich	Anzahl	**139**	5	134	**139**	4	135	**142**	3	139	**140**	2	138
G4-11	✓	**Mitarbeiter, die unter Tarifverträge fallen**	Anzahl	**349**	89	260	**352**	86	266	**352**	84	268	**345**		
G4-LA12	✓	**Altersstruktur/Geschlecht sämtlicher Mitarbeiter**													
		› ≤ 35 Jahre	Anzahl	**46**	21	25	**46**	20	26	**40**	18	22			
		› 36–55 Jahre	Anzahl	**201**	56	145	**201**	52	149	**209**	52	157			
		› ≥ 55 Jahre	Anzahl	**123**	17	106	**127**	19	108	**126**	19	107			
		Altersstruktur/Geschlecht der Führungskräfte													
		› ≤ 35 Jahre	Anzahl	**2**	2	0	**2**	2	0	**2**	2	0			
		› 36–55 Jahre	Anzahl	**34**	6	28	**32**	5	27	**34**	4	30			
		› ≥ 55 Jahre	Anzahl	**11**	0	11	**14**	0	14	**12**	0	12			
		Altersstruktur/Geschlecht der Geschäftsleitung													
		› ≤ 35 Jahre	Anzahl	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0			
		› 36–55 Jahre	Anzahl	**5**	1	4	**5**	1	4	**5**	1	4			
		› ≥ 55 Jahre	Anzahl	**5**	0	5	**5**	0	5	**5**	0	5			
		Frauenquote	Prozent		**25,4**			**24,3**			**23,7**			**22,3**	
		Schwerbehindertenquote	Prozent		**8,9**			**9,4**			**10,4**				
		› Anzahl von Mitarbeitern mit Behinderung	Anzahl	**33**[29]	4	29	**35**	5	30	**39**	8	31			
G4-HR3	✓	**Angezeigte Diskriminierungsvorfälle**			**0**			**0**			**0**				

[29] Zusätzlich beschäftigen wir 2 Mitarbeiter mit Behinderung von weniger als 50 % als Gleichgestellte.

MITARBEITER_INNEN & ARBEITSWELT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2015			2014			2013			2012		
				Σ	w	m	Σ	w	m	Σ	w	m	Σ	w	m
G4-LA1	✓	**Personalfluktuation**													
		› Eintritte insgesamt	Anzahl	**26**	10	16	**25**	5	20	**29**	12	17			
		› ≤ 35 Jahre	Anzahl	**16**	7	9	**11**	3	8	**16**	6	10			
		› 36–55 Jahre	Anzahl	**10**	3	7	**12**	2	10	**11**	6	5			
		› ≥ 55 Jahre	Anzahl	**0**	0	0	**2**	0	2	**2**	0	2			
		› **Eintrittsquote**	Prozent	**+7**	+10,6	+5,8	**+6,7**	+5,5	+7,1	**+7,7**	+13,5	+5,9			
		› Arbeitnehmerveranlasste Austritte	Anzahl	**9**	2	7	**4**	1	3	**5**	2	3			
		› ≤ 35 Jahre	Anzahl	**5**	0	5	**1**	0	1	**2**	1	1			
		› 36–55 Jahre	Anzahl	**4**	2	2	**3**	1	2	**3**	1	2			
		› ≥ 55 Jahre	Anzahl	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0			
		› **Austrittsquote**[30]	Prozent	**–2,4**	–2,1	–2,5	**–1,1**	–1,1	–1,1	**–1,3**	–0,5	–1,1			
		› aus anderen Gründen ausgeschiedene Mitarbeiter	Anzahl	**21**	5	16	**22**	2	20	**22**	4	18			
		› **Fluktuationsquote**[31]	Prozent	**–8,1**	–7,4	–8,3	**–7,0**[32]	–3,3	–8,1	**–7,2**	–6,7	–7,3			
G4-LA3	✓	**Elternzeit**[33]													
		› Mitarbeiter, die Elternzeit in Anspruch nahmen	Anzahl	**5**	3	2	**9**	4	5	**9**	5	4			
		› davon Mitarbeiter, die vorübergehend ganz aus dem Beruf ausstiegen	Anzahl	**4**	3	1	**8**	4	4	**7**	5	2			
		› Durchschnittliche Ausfalltage während der Elternzeit je Mitarbeiter (Nettoarbeitstage)	Anzahl	**98**	116	45	**118**	183	53	**139**	186	23			
		› davon Mitarbeiter, die die Elternzeit mit einer Teilzeittätigkeit kombinieren	Anzahl	**1**	0	1	**2**	0	2	**3**	1	2			
		› Durchschnittliche Teilzeittage während der Elternzeit je Mitarbeiter (Nettoarbeitstage)	Anzahl	**151**	0	151	**59**	0	59	**74**	48	87			
G4-LA9	✓	**Weiterbildung**													
		› Durchschnittliche Weiterbildungsstunden je Mitarbeiter	h	**18**	21	17	**17**	17	18		**14**				
		› Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung	h	**15**	19	14	**15**	14	15		**12**				
		› Mitarbeiter mit Führungsverantwortung	h	**39**	39	39	**34**	52	30		**29**				
		Ausbildung													
		› Ausbildungsquote	Prozent		**10,2**			**10,5**			**9,3**				
G4-LA5	✓	**Arbeitssicherheitsausschuss (ASA)**													
		› durch den ASA vertretene Mitarbeiter	Prozent		**100**			**100**			**100**			**100**	

[30] Arbeitnehmerveranlasste Austritte im Berichtsjahr/Mitarbeiterbestand zum 31.12 des Berichtsjahres. [31] Arbeitnehmerveranlasste Austritte und aus anderen Gründen ausgetretene Mitarbeiter im Berichtsjahr/Mitarbeiterbestand zum 31.12 des Berichtsjahres. [32] Vorzeichenfehler wurde korrigiert. [33] Die von der GRI geforderten Angaben zur Rückkehrrate sowie zur Verbleiberate wurden geprüft, haben sich für das Unternehmen jedoch nicht als nicht steuerungsrelevant herausgestellt. Daher wurde der Indikator um eigene Angaben ergänzt.

MITARBEITER_INNEN & ARBEITSWELT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2015	2014	2013	2012
G4-LA6	✓	**Arbeitssicherheit**					
		› Tödliche Arbeitsunfälle	Anzahl	0	0	0	0
		› meldepflichtige Arbeitsunfälle (mit mindestens einem Ausfalltag)[34]	Anzahl	8	6	9	12
		› unfallbedingte Ausfalltage	Anzahl	103	39	94	289
		› Verletzungsrate (LTIR)[35]	Quotient	15,2	11,5	17,6	19,8
		› Ausfalltagequote (LDR)[36]	Prozent	0,12	0,04	0,11	0,34
		Krankenstand					
		› Anzeige von Berufskrankheiten	Anzahl	0	0	0	0
		› krankheitsbedingte Ausfalltage	Anzahl	6.546	6.923	7.297	6.626
		› Abwesenheitsquote (AR)[37]	Prozent	7,3	7,7	8,6	7,9

VERANTWORTUNG FÜR DIE GESELLSCHAFT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2015	2014	2013	2012
G4-SO2	✓	**Lärmimmissionen im Bereich des Containerterminals**					
		› Höhe der am Rand des Containerterminals und an den nächstgelegenen Wohngebieten gemessenen Lärmpegels im Verhältnis zur umgeschlagenen Containermenge	db(A)/ 1 Mio. TEU	48,9	49,7	49,6	49,9

[34] Die Art der Verletzungen waren Prellungen, Schnittwunden, Quetschungen, Verbrennungen und Muskelzerrungen. [35] Meldepflichtige Arbeitsunfälle je 1 Million geleisteter Arbeitsstunden.
[36] Unfallbedingte Fehlzeiten/Sollstunden = Zeitverlust durch Arbeitsunfälle. [37] 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 2015	Performance	Zeithorizont
Unternehmenssteuerung					
Compliance	Die Einhaltung von Gesetzen, Standards und interner Vorgaben gewährleisten und Korruptionsrisiken minimieren	Bildung eines Compliance Arbeitskreis	Arbeitskreis ist aktiv und tagt regelmäßig	☑	2015
		Implementierung eines internen Verhaltenskodex für bremenports Mitarbeiter_innen	In Bearbeitung, derweil halten wir uns selbstverpflichtend an den Verhaltenskodex der Freien Hansestadt Bremen	👍	2016
		Einführung einer vertiefenden Antikorruptionsschulung für „sensible" Bereiche	In Bearbeitung, mit der Einführung des neuen Verhaltenskodex geplant	👍	2016
		Einführung eines anonymen Verfahrens für die Meldung von Bedenken	Durch die Einführung der Compliance-beauftragten geregelt	☑	2015
		Korruptionsrisikoprüfung durchführen	Wird regelmäßig durchgeführt, die nächste Risikoprüfung ist geplant	👍	2017
		Informations- und Änderungsdienst von Rechtsvorgaben optimieren		⚑	offen
Hafensicherheit & Gefahrenabwehr	Gewährleistung der rechtlichen Anforderungen	Erhalt aller Zertifikate	erfolgt	☑	fortlaufend
	Weiterentwicklung des Gesamtsystems zur Gefahrenabwehr	Konzeptentwicklung zur Lkw-Zulaufsteuerung	in Bearbeitung	👍	2016
		Folgeprojekt „Synchrolog" angestoßen, um IT-gestützte Slot-Managementsysteme unter den dt. Nordseehäfen zu harmonisieren	Das Förderprojekt „Synchrolog" wurde von den Projektpartnern beim BMBF in 2016 beantragt	⚑	offen
		Entwicklung von Kamerasystemen zur verbesserten Kontrolle von der Wasserseite (in Kooperation mit dem Bund)	in Bearbeitung	⚑	2017
Stakeholder-management	Offenen Dialog mit Anspruchsgruppen sicherstellen, Stakeholderdialoge systematisieren	Stakeholderbefragung zur Konsolidierung unserer Nachhaltigkeitsaspekte und unseres Ansatzes zur Berichterstattung	geplant	⚑	2017
		Stakeholderübersichten pflegen	in Bearbeitung	👍	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	Im Rahmen einer Pilotphase bereits in ausgewählten Beispielen angewandt – Erstellung einer interne Richtlinie steht noch aus	☒	2016
				⚑	2017
		Einführung eines Lieferantenkodex	In 2015 mit der Bearbeitung begonnen	👍	2017
		Bewertung der wichtigsten Lieferanten in Bezug auf Nachhaltigkeitskriterien	Eine Bewertung nach Qualitätskriterien wurde 2015 eingeführt – Nachhaltigkeitskriterien sollen nach Abschluss der Pilotphase implementiert werden.	👍	2017
Nachhaltigkeitsmanagement					
Strategie	Weiterentwicklung der greenports-Strategie	Entwicklung eines abteilungsübergreifenden strategischen Arbeitskreises für Nachhaltigkeit	Unsere greenports-Strategie wurde als fester Bestandteil in den Strategieworkshop auf Geschäftsleitungsebene integriert – die Entwicklung eines Arbeitskreises steht noch aus.	☒	2016
				⚑	2017
		Abteilungsübergreifender Workshop zur Statusermittlung des greenports-Programms	für das Jahr 2015 erfolgt	☑	fortlaufend
		Entwicklung von greenports-Kooperationen bzw. Partnerschaften innerhalb der bremischen Häfen	weiterhin geplant	☒	offen
		Sukzessive Erweiterung der Berichtsgrenzen um weitere Hafenakteure	weiterhin geplant	☒	offen
Berichterstattung	Mit Nachhaltigkeitsbericht und Umweltbericht transparent und regelmäßig über den aktuellen Stand der wirtschaftlichen Leistung, der Umweltverträglichkeit, der Mitarbeiter_innen und der gesellschaftlichen Verantwortung informieren	Berichterstattung auf GRI-G4-Standard umstellen	abgeschlossen	☑	2015
		Erweiterung des GRI-Indikatorenrahmens um hafenspezifische Aspekte	abgeschlossen	☑	2015
		Kennzahlenerhebung mit anderen Systemen im Unternehmen verzahnen	weiterhin geplant	☒	fortlaufend
		Weitere Automatisierung der Datenerhebung durch entsprechende Softwareunterstützung	weiterhin geplant	☒	offen

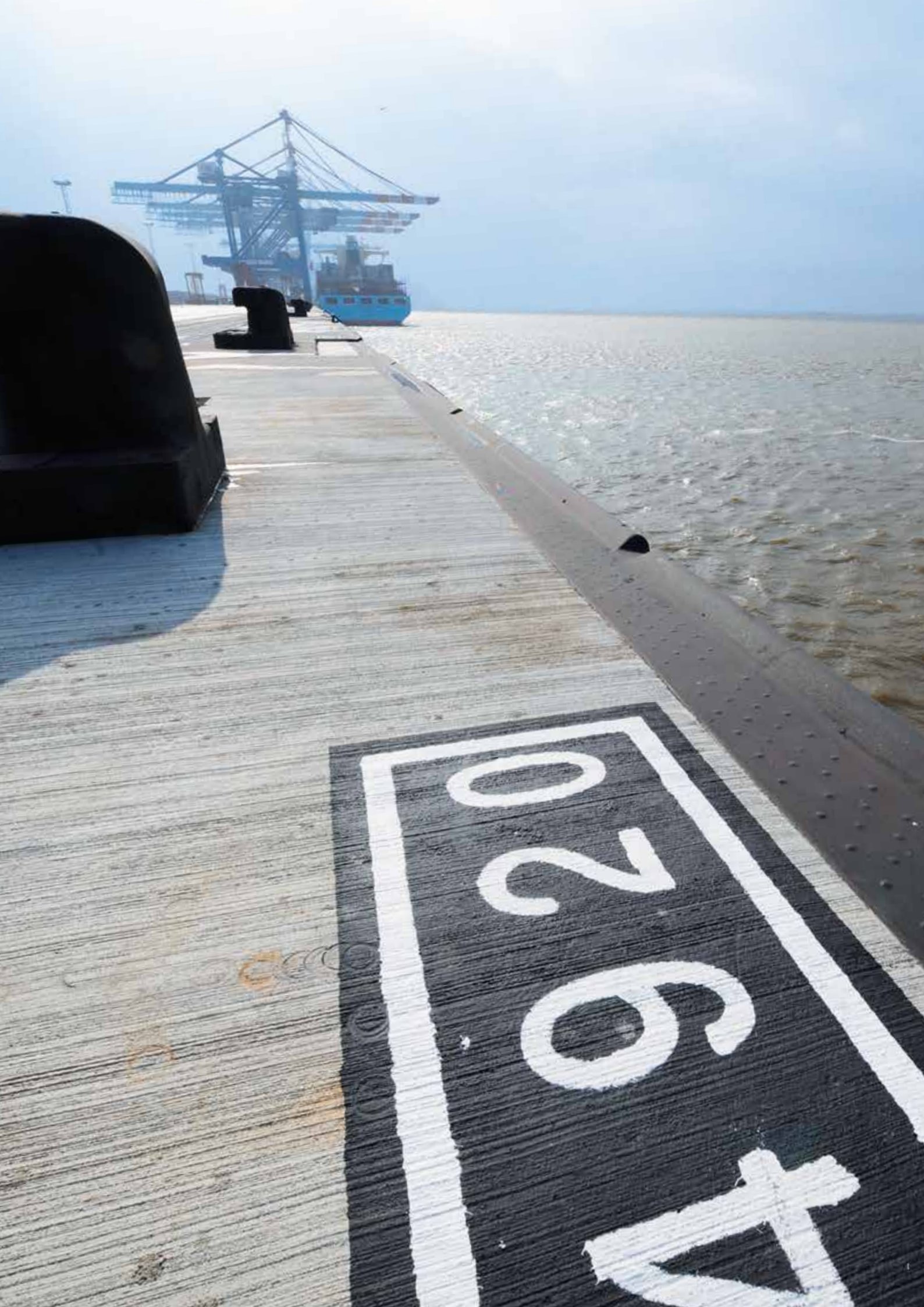
Aspekt	Ziel	Massnahme	Status 2015	Performance	Zeithorizont
Nachhaltigkeitsmanagement					
Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit	Unsere Öffentlichkeitsarbeit zu Themen der Nachhaltigkeit intensivieren	Relaunch der greenports-Website	in 2015 Bearbeitung aufgenommen	☒	2015
				⚑	2017
		Aufnahme des Beispiels Luneplate in die „Tatenbank" des Umweltbundesamtes	abgeschlossen	☑	2015
		Entwicklung eines interaktiven „greenports Guides" für die bremischen Häfen	weiterhin geplant	☒	offen
Mitarbeiter_innenengagement	Mitarbeiter_innenengagement für Nachhaltigkeit fördern	Festen Platz für greenports-Themen im intern@bremenports Magazin schaffen	Aktuelle greenports-Themen wurden auch 2015 regelmäßig in der Mitarbeiter_innenzeitung berichtet. Planung einer Sonderausgabe in 2017 zum Thema greenports	👍	2016
		Festen Platz für greenports-Themen im Intranet schaffen	Aktuelle News werden im Intranet veröffentlicht, fester Platz für greenports wird in 2017 im Rahmen des Relaunches geschaffen	👍	2016
		Aktionen für und mit Auszubildenden gestalten, z. B. Energiesparscouts ausbilden	Eine IHK Schulung zum Thema Energiesparen ist für Auszubildende geplant	👍	fortlaufend
		greenports-Aktionstag durchführen, z.B. Müllsammelaktion	Eine Müllsammelaktion mit unseren Auszubildenden ist für 2016 geplant	👍	fortlaufend
		Umweltengagement der Mitarbeiter_innen fördern, d.h. Initiativen der Kollegen anregen & unterstützen	Baumpflanzaktion am Schloss Morgenstern im Rahmen der Potenzialträgerschulung durchgeführt	👍	fortlaufend
Wirtschaftliche Leistung					
Wettbewerbsfähigkeit & wesentliche Projekte	Wettbewerbsposition (innerhalb der Nordwest-Range) erhalten	Durchführung einer Hafenhinterlanduntersuchung um die Kapazitätsbedarfe für den Hinterlandverkehr besser zu dimensionieren	Bearbeitung abgeschlossen	☑	2015
		Wettbewerbsrankings auswerten	Für 2015 ausgewertet	☑	jährliche Fortschreibung
		Hafenkonzept 2020/25 umsetzen	Vielzahl von Projekten in Bearbeitung	👍	fortlaufend
		Hafenkonzept regelmäßig aktualisieren	geplant	⚑	fortlaufend, im Fünf-Jahres Rhythmus
Wertschöpfung & indirekte wirtschaftliche Auswirkungen	Wertschöpfung und Arbeitsplätze in der Region HB/Bhrv. erhalten	Regelmäßige Analyse der durch den Betrieb der bremischen Häfen induzierten Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzeffekte	Die letzte Analyse erfolgte für das Jahr 2010, eine Aktualisierung mit Zahlen aus 2015 ist derzeit in Bearbeitung.	👍	fortlaufend, im Fünf-Jahres Rhythmus
Zukunftsfähige Infrastruktur & Klimaanpassung	Die Zukunftsfähigkeit der Hafeninfrastruktur sicherstellen	**Maßnahmen, die der allg. Erhaltung der Zukunftsfähigkeit dienen**			
		Gemeinsame Auseinandersetzung mit Stakeholdern zum Thema „Mega-Schiffe"	Vorbereitung in 2015, erste Diskussionsforen in 2016	👍	fortlaufend
		Hafenkooperationen zum Nutzen der bremischen Häfen gestalten	Kooperationsprojekte bestehen derzeit mit N-Ports (LED/LEP Projekt), sowie der HPA und N-Ports (Optimierung der Zulaufsteuerung)	👍	fortlaufend
		Bedarfsgerechte Angebote für Offshore-Nutzungen entwickeln, z.B. den Offshore Terminal Bremerhaven	in Bearbeitung	👍	fortlaufend
		Bedarfsgerechte Strukturen für Hinterlandverkehre entwickeln sowie auf deren Finanzierung hinwirken	Hafenbahnprojekte „Kaiserhafen" umgesetzt, Hafenbahnprojekt „Imsumer Deich" in Bearbeitung	👍	fortlaufend
		Maßnahmen, die die bremischen Häfen auf den Klimawandel vorbereiten			
		Entwicklung klimaangepasster Hafenentwicklungs-, Hafenbau- und Kompensationsmaßnahmen	Gemeinsamer BMBF-Forschungsförderantrag mit der Hochschule Bremen unter dem Titel: „TideSEC"	👍	fortlaufend
		Erstellung eines Klimaanpassungskonzepts für die bremischen Häfen	Ein Konzept für die bremischen Häfen ist in Planung	☒	offen
				⚑	2017–2019
		Maßnahmen, die die Interessen des Hafens in gesellschaftl. Zielsetzungen einbringen			
		Mitwirkung am Projekt "Kursbuch Küste" des Hanse-Wissenschaftskollegs	Projekt wurde abgeschlossen und veröffentlicht	☑	2015
		Fortführung des Klimaanpassungsprojektes "Tidepolder Drepte"	in Bearbeitung	👍	offen
		An den kommunalen Klimaanpassungskonzepten der Städte Bremen und Bremerhaven mitwirken	in Bearbeitung	👍	2017

Aspekt	Ziel	Massnahme	Status 2015	Performance	Zeithorizont
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 DIN EN ISO 50001	Mit der Einführung wurde im Dezember 2015 begonnen	👍	2016
		Maßnahmen im Scope 1			
		Regelung zur vorrangigen Nutzung von E-Fahrzeugen im Stadtverkehr am jeweiligen Standort	Maßnahmen zur intensiveren Nutzung vorhandener E-Fahrzeuge sind eingeführt, kontinuierliche Marktanalyse bei Ergänzungen des Fuhrparks findet statt	👍	fortlaufend
		Ersatz weiterer herkömmlicher Fahrzeuge durch E-, Hybrid- oder Erdgas-Fahrzeuge	Marktanalyse durchgeführt	👍	fortlaufend
		Maßnahmen im Scope 2			
		Neues energiesparendes Verfahren zum kathodischen Korrosionsschutz an der Stromkaje in Betrieb nehmen	Inbetriebnahme derzeit nicht möglich, gerichtliches Verfahren eingeleitet; Probebetrieb mit neuen Titananoden (anderer Hersteller/ Spezialanfertigung) an 2–3 Bohrlöchern in Arbeit	☒	2016
				⚑	2017
		Austausch der Wellenkammerbeleuchtung an der Stromkaje mit LED, erwartete Einsparung: 79 %	Eine Retrofitlösung hat sich als wirtschaftlicher erwiesen und wird nun sukzessive umgesetzt	⚑	fortlaufend
		Installation einer Teststrecke mit LEP/LED Beleuchtung	Projektstart im Dezember 2015	👍	2017
		Anlagen identifizieren, die noch mit herkömmlichem Strom betrieben werden, (z.B.: die Straßenbeleuchtung in Bremen), und diese auf Ökostrom umstellen	Die Stadtgemeinde Bremen hat 2015 auf Ökostrom umgestellt	☑	offen
		Maßnahmen im Scope 3			
		Werben für das Pendeln mit dem Fahrrad im Rahmen von Gesundheitstagen und der jährlichen Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ (AOK/ADFC).	Gesundheitstag und Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ hat stattgefunden	☑	2015
		Durchführung einer Mitarbeiter_innenumfrage zum Pendelverkehr	zeitlich verschoben	☒	2016
				⚑	2017
		Analyse möglicher CO_2-Reduktionen im Zusammenhang mit Geschäftsreisen	Flugkilometer sind bereits auf ein Mindestmaß reduziert, Bahnkilometer bei Fernreisen können nun CO_2-neutral ausgewiesen werden	☑	offen
		Prüfung ob CO_2-Emissionen für Flugreisen direkt neutralisiert werden können	in Planung	⚑	2017
		Erreichbarkeit der bremenports Dienstgebäude mit dem ÖPNV optimieren	Erreichbarkeit wurde durch Anbiettaxis gewärleistet, die Nutzungsmöglichkeiten müssen noch stärker kommuniziert werden	👍	offen
		Sukzessive Erweiterung des CO_2-Scopes 3 auf den Gesamthafen	CO_2-Footprint-Tool wurde erarbeitet, um die Emissionen des Gesamthafens zu analysieren, eine Erweiterung des Scopes 3 ist weiterhin in Planung	👍	offen
Ressourceneinsatz in Hafenbau und -Instandhaltung	Materialeinsatz so gering wie möglich halten und Abfälle vermeiden	Materialverbräuche und Abfälle in Bau- und Instandhaltungsprojekten systematisch erheben	Materialverbräuche und Abfälle werden im Rahmen der Instandhaltung erfasst, eine systematische Erhebung der Materialverbräuche für die Bauprojekte steht noch aus	👍	offen
		Weiterbildungsangebote für ressourcenschonende Bauweisen und zur Verwendung recycleter Materialien anbieten	Entsprechende Angebote werden intern an die entsprechenden Fachstellen weitergeleitet, hafenspezifische Angebote sind leider selten	👍	fortlaufend

Aspekt	Ziel	Massnahme	Status 2015	Performance	Zeithorizont
Umweltverträglichkeit					
Effiziente 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	In Bremen Ertüchtigung der Binnenschiffsliegeplätze „Am Deich“ & „Osterdeich“ sowie Vertiefung des Industriehafens	👍	fortlaufend
		Verursacherpflichten weiterhin glaubhaft selbst umsetzen; Best-Practice-Standard (vgl. PERS) beibehalten	Eigene Kompensationsflächen, insbes. Kompensationsgebiet Luneplate, als grüne Infrastruktur des Hafens erhalten; Angebote für öffentliche Führungen in das Gebiet	👍	fortlaufend
		Biotopflächenbestand (~30 % der Gesamthafenfläche) funktionsfähig erhalten	Die Funktionsfähigkeit wird im Indikator EN13 beschrieben	👍	fortlaufend
		Partnerschaft mit der Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer weiter pflegen und erhalten	Nationalparkverwaltung entwickelt für bremenports die CT4-Kompensationsflächen an der Wurster Küste; gemeinsam werden Kompensationsmaßnahmen an der Wurster Küste verfolgt	👍	fortlaufend
		Durch Bündelung von Kompensationsmaßnahmen Effektivität steigern und Flächenverbrauch minimieren	Arrondierung vorhander Kompensationsflächen an der Luneplate, der Dreptemiederung und der Wurster Küste im Zuge ausstehender Verpflichtungen	👍	fortlaufend
		Mittels Sedimentmanagementkonzept die Auswirkungen auf Europäische Schutzgebiete/ geschützte Arten reduzieren	Das Sedimentmanagementkonzept wurde in 2015 beauftragt	👍	2016
Umweltfreundliche Schifffahrt	Umweltfreundliche Schifffahrt fördern	**Maßnahmen, die der Emissionsreduktion dienen**			
		Ermittlung schiffsseitiger Emissionen für das Emissionsmodell der bremischen Häfen	Die Emissionsdaten für das Jahr 2012 in Bremerhaven liegen vor	☑	2015
			Die Emissionsdaten für Bremen und eine Aktualisierung mit Werten aus 2015 steht noch aus	👍	2016
		An der Weiterentwicklung des Environmental Ship Index (ESI) mitwirken	Als Mitglied der Arbeitsgruppe der IAPH/ WPCI in ständiger Bearbeitung, den gesetzlichen Standards vorauslaufend	👍	jährlich
		greenports Award an das emissionsärmste Seeschiff und die Reederei mit der umweltfreundlichsten Flotte verleihen	Die Gewinner wurden ermittelt, die Preisverleihung ist für 2016 geplant	☑	jährlich
		Das Angebot von LNG als umweltfreundlichen Kraftstoff fördern	Die bremischen Häfen sind seit 2015 „LNG ready“ (Betankungen mit LNG geregelt und möglich)	👍	fortlaufend
		Ausgestaltung zusätzlicher Anreizsysteme in den bremischen Häfen (LNG-Rabatt)	Am 01.01.2016 wurde ein zusätzlicher LNG- und Methanol-Rabatt in den bremischen Häfen eingeführt	☑	2016
		Alternative Antriebskonzepte/Kraftstoffe in der eigenen Arbeitsschiffsflotte ausbauen	Ein Vermessungsschiff mit Hybridantrieb (Dieselantrieb mit Batteriepack) ist im Testbetrieb, die Baggerklappschute mit LNG-diesel-elektrischem Antrieb steht 2016 vor der Auslieferung	👍	fortlaufend
		Erstellung eines Konzeptes für die gesamte Arbeitsschiffsflotte	in Planung	⚑	2017
		Binnenschiffsliegeplätze (soweit sinnvoll) mit Landstromanschlüssen ausstatten	In 2015 wurden keine weiteren Anschlüsse instaliert, die 18 vorhandenen Anschlüsse werden genutzt	👍	fortlaufend
		Evaluierung von Landstromversorgungsmöglichkeiten für die Seeschifffahrt	In ständiger Bearbeitung, bisher gibt es keine wirtschaftliche Lösungen, die eine Landstromversorgung betriebswirtschaftlich ermöglicht	☒	fortlaufend
		Maßnahmen, die der Entsorgung von Schiffsabfällen in den Weltmeeren vorbeugen			
		Anreize für die Schifffahrt zur Entsorgung von Müll im Hafen weiter ausbauen	In 2016 ist die Ausschreibung für die Schiffsmüllentsorgung erfolgt, ab 2017 kann eine getrennte Müllentsorgung sichergestellt werden	👍	2016
		Maßnahmen, die die Marktreife biozidfreier Unterwasseranstriche unterstützen			
		Einsatz biozidfreier Unterwasseranstriche in der eigenen Flotte und Mitwirkung an innovativen Testanwendungen	Derzeit verfügbare Unterwasseranstriche (Haihaut) eignet sich nicht für das Fahrprofil (Liegezeit/Geschwindigkeiten) unserer Arbeitsschiffsflotte	☒	fortlaufend

Aspekt	Ziel	Massnahme	Status 2015	Performance	Zeithorizont
Mitarbeiter_innen & Arbeitswelt					
Attraktive Arbeitsbedingungen	Die Erhöhung der Arbeitszufriedenheit und der Arbeitgeberattraktivität auf Grundlage einer familienbewussten und gesundheitsfördernden Unternehmenskultur	Internes Patenschaftsprogramm für neue Mitarbeiter_innen einführen	Ist eingeführt und wird nun fortlaufend weitergeführt	☑	2015 jetzt fortlaufend
			Patenschaftsprogramm auf Azubis ausweiten	⚑	2016
		Das Angebot an Ausbildungsplätzen und dualen studentischen Ausbildungskonzepten erweitern	2015 ist eine Erweiterung auf 2 duale Studenten erfolgt	☑	2015
			Ausbildungsplätze stärker auf die eigenen Bedarfe ausrichten	⚑	fortlaufend
		Fachkräftemangel in bestimmten Berufsgruppen durch Weiterbildung des eigenen Personals begegnen (z.B. Schiffsführer, Taucher)	3 Mitarbeiter_innen wurden 2015 zu Schiffsführern weiterqualifiziert, ein Taucher schließt 2016 seine Weiterbildung ab	☑	fortlaufend
		Auszubildenden ein Auslandspraktikum ermöglichen	2016 werden zwei Auszubildende ein 4-wöchiges Auslandspraktikum in Dublin absolvieren	☑	fortlaufend
		Konzept zur Bestimmung der Mitarbeiter_innenzufriedenheit erarbeiten	Konzept wurde erarbeitet	☑	2015
		Neue Betriebsvereinbarung zum „Arbeiten von Zuhause“ einführen, um auf weitere Flexibilisierung von Arbeitszeit und -ort hinzuwirken	Die Betriebsvereinbarung „Telearbeit und Fernzugänge“ wurde 2015 erfolgreich erweitert und 2016 eingeführt	☑	2015
		Fortschreibung des Personalentwicklungskonzepts von 2011	Das PEK 2025 wurde abschließend erarbeitet	☑	2015
		Betriebliche Gesundheitsförderung ausbauen	Gesundheitstag wurde 2015 durchgeführt, diverse Schulungsangebote wurden angeboten	☑	fortlaufend
Faire Arbeitsbedingungen	Den Frauenanteil im Unternehmen bis 2020 erhöhen	Teilnahme am Forschungsprojekt eg-Check, um die Entgeltgleichheit für Frauen und Männer im Unternehmen sicherzustellen	Projekt eg-Check wurde mit Zertifizierung abgeschlossen und veröffentlicht	☑	2015
		Regelmäßige Aktualisierung des Frauenförderplans	Förderplan in 2015 aktualisiert	☑	alle 2 Jahre
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	Thema Barrierefreiheit im Projekt „Naturerleben Luneplate“ so weit wie möglich berücksichtigt	👍	fortlaufend
Menschenrechte		Im Rahmen eines geplanten Lieferantenkodex auch rechtsverbindliche Bestätigungen zur Achtung der Menschenrechte im Drittgeschäft einholen	Mit der Erarbeitung eines Lieferantenkodex wurde begonnen	👍	2017

☑ erreicht 👍 im Plan ☒ nicht erreicht ⚑ neue Maßnahme/neuer Zeithorizont


250

GRI G4 CONTENT INDEX





NB14 = Nachhaltigkeitsbericht 2014, NB15 = Nachhaltigkeitsbericht 2015

ALLGEMEINE STANDARDANGABEN	SEITE	AUSLASSUNGEN	EXTERNE PRÜFUNG	
STRATEGIE & ANALYSE				
G4-1	S. 4–5, NB15	–	–	Vorwort der höchsten Entscheidungsträger
ORGANISATIONSPROFIL				
G4-3	S. 56, NB15	–	–	Name der Organisation
G4-4	S. 11, NB14	–	–	Wichtigste Marken, Produkte, Dienstleistungen
G4-5	S. 58, NB15	–	–	Hauptsitz der Organisation
G4-6	S. 11, NB14	–	–	Länder der Geschäftstätigkeit
G4-7	S. 56, NB15	–	–	Eigentumsverhältnisse und Rechtsform
G4-8	S. 11, NB14	–	–	Märkte
G4-9	S. 34 & 41, NB15	–	–	Größe der Organisation
G4-10	S. 41, NB15	–	✓ 54–55	Mitarbeiterstruktur
G4-11	S. 41, NB15	–	✓ 54–55	Mitarbeiter, die unter Tarifverträge fallen
G4-12	S. 11, NB14; S. 14, NB15	–	–	Beschreibung der Lieferkette
G4-13	S. 56, NB15	–	–	Wesentliche Veränderungen der Größe, Struktur, Eigentumsverhältnisse
G4-14	S. 19, NB15	–	–	Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips
G4-15	S. 15–17, NB14	–	–	Unterstützung externer Initiativen
G4-16	S. 15–17, NB14	–	–	Mitgliedschaften in Verbänden und Interessengruppen
ERMITTELTE WESENTLICHE ASPEKTE UND GRENZEN				
G4-17	S. 56, NB15	–	–	Organisationsstruktur
G4-18	S. 18–19, NB14	–	–	Verfahren zur Festlegung der Berichtsinhalte
G4-19	S. 10–11, NB15	–	–	Wesentliche Aspekte
G4-20	S. 10–11, NB15	–	–	Wesentliche Aspekte innerhalb der Organisation
G4-21	S. 10–11, NB15	–	–	Wesentliche Aspekte außerhalb der Organisation
G4-22	S. 56, NB15	–	–	Neuformulierungen von Informationen aus vorherigen Berichten
G4-23	S. 56, NB15	–	–	Änderungen des Berichtsumfangs oder der Berichtsgrenzen
EINBINDUNG VON STAKEHOLDERN				
G4-24	S. 16, NB14	–	–	Übersicht der Stakeholder
G4-25	S. 15 & 18–19, NB14	–	–	Identifizierung der Stakeholder
G4-26	S. 16 & 18–19, NB14	–	–	Einbeziehung der Stakeholder
G4-27	S. 16 & 18–19, NB14	–	–	Anliegen der Stakeholder

ALLGEMEINE STANDARDANGABEN	SEITE	AUSLASSUNGEN	EXTERNE PRÜFUNG	
BERICHTSPROFIL				
G4-28	S. 56, NB15	–	–	Berichtszeitraum
G4-29	S. 56, NB15	–	–	Veröffentlichung des letzten Berichts
G4-30	S. 56, NB15	–	–	Berichtszyklus
G4-31	S. 58, NB15	–	–	Ansprechpartner
G4-32	S. 50–53, NB15	–	–	GRI-Index in Übereinstimmung mit der Anwendungsebene „Kern“
G4-33	S. 54–55, NB15	–	–	Externe Prüfung
UNTERNEHMENSFÜHRUNG				
G4-34	S. 12–14, NB14; S. 8, NB15	–	–	Führungsstruktur inkl. Nachhaltigkeitsverantwortung
ETHIK & INTEGRITÄT				
G4-56	S. 12, NB15	–	–	Leitbilder, Verhaltenskodizes und Prinzipien

SPEZIFISCHE STANDARDANGABEN				
KATEGORIE: WIRTSCHAFTLICH				
Wesentlicher Aspekt	Wirtschaftliche Leistung			
G4-DMA	S. 15–16, NB15	–	–	
G4-EC1	S. 34–35, NB15	–	✓ 54–55	Direkt erwirtschafteter und verteilter wirtschaftlicher Wert
G4-EC2	S. 19, NB15	–	✓ 54–55	Finanzielle Folgen des Klimawandels
G4-EC4	S. 35, NB15	–	✓ 54–55	Finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand
Wesentlicher Aspekt	Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen			
G4-DMA	S. 15–17, NB15	–	–	
G4-EC7	S. 17–18, NB15	–	✓ 54–55	Infrastrukturinvestitionen im öffentlichen Interesse
G4-EC8	S. 15–16 und S. 35, NB15	–	✓ 54–55	Wesentliche indirekte wirtschaftliche Auswirkungen

SPEZIFISCHE STANDARDANGABEN	SEITE	AUSLASSUNGEN	EXTERNE PRÜFUNG	
KATEGORIE: ÖKOLOGISCH				
Wesentlicher Aspekt	Energie			
G4-DMA	S. 20–21, NB15	–	–	
G4-EN3	S. 20 und S. 38, NB15	–	✓ 54–55	Energieverbrauch innerhalb der Organisation
G4-EN6	S. 21, NB15	–	✓ 54–55	Verringerung des Energieverbrauchs
Wesentlicher Aspekt	Biodiversität			
G4-DMA	S. 25, NB15	–	–	
G4-EN11	S. 25, NB15	–	✓ 54–55	Standorte in unmittelbarer Nähe zu Schutzgebieten
G4-EN12	S. 26, NB15	–	✓ 54–55	Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten auf die Biodiversität
G4-EN13	S. 25 und S. 40, NB15	–	✓ 54–55	Geschützte bzw. gesicherte Lebensräume
Wesentlicher Aspekt	Emissionen			
G4-DMA	S. 20–21, NB15	–	–	
G4-EN15	S. 38, NB15	–	✓ 54–55	Direkte Treibhausgasemissionen Scope 1
G4-EN16	S. 38, NB15	–	✓ 54–55	Indirekte Treibhausgasemissionen Scope 2
G4-EN17	S. 38, NB15	–	✓ 54–55	Weitere indirekte Treibhausgasemissionen Scope 3
G4-EN19	S. 20–21 und S. 38, NB15	–	✓ 54–55	Initiativen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen
G4-EN21	S. 39, NB15	Es wurden lediglich SO_x Emissionen erhoben und geprüft.	✓ 54–55	NO_x, SO_x und andere Luftemissionen
Wesentlicher Aspekt	Abwasser und Abfall			
G4-DMA	S. 23–24, NB15	–	–	
G4-EN23	S. 39, NB15	–	✓ 54–55	Abfall nach Art und Entsorgungsmethode
Wesentlicher Aspekt	Produkte und Dienstleistungen			
G4-DMA	S. 23–24, NB15	–	–	
G4-EN27	S. 23–24 und S. 39, NB15	–	✓ 54–55	Initiativen zur Minimierung von Umweltauswirkungen
Wesentlicher Aspekt	Insgesamt			
G4-DMA	S. 19, NB15	–	–	
G4-EN31	S. 40, NB15	–	✓ 54–55	Umweltschutzaufwendungen

SPEZIFISCHE STANDARDANGABEN	SEITE	AUSLASSUNGEN	EXTERNE PRÜFUNG	
KATEGORIE: GESELLSCHAFTLICH				
UNTERKATEGORIE: ARBEITSPRAKTIKEN UND MENSCHENWÜRDIGE BESCHÄFTIGUNG				
Wesentlicher Aspekt	Beschäftigung			
G4-DMA	S. 27–28, NB15	–	–	
G4-LA1	S. 42, NB15	–	✓ 54–55	Mitarbeiterfluktuation
G4-LA2	S. 27–28, NB15	–	✓ 54–55	Betriebliche Leistungen für Vollzeitbeschäftigte
G4-LA3	S. 42, NB15	–	✓ 54–55	Elternzeit
Wesentlicher Aspekt	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz			
G4-DMA	S. 30, NB15	–	–	
G4-LA5	S. 30 und S. 42, NB15	–	✓ 54–55	In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Mitarbeiter
G4-LA6	S. 30 und S. 43, NB15	–	✓ 54–55	Verletzungen, Arbeitsunfälle und krankheitsbedingte Abwesenheiten
G4-LA8	S. 30, NB15	–	✓ 54–55	Arbeits- und Sicherheitsvereinbarungen mit Gewerkschaften
Wesentlicher Aspekt	Aus- und Weiterbildung			
G4-DMA	S. 27–28, NB15	–	–	
G4-LA9	S. 27–28 und S. 42, NB15	–	✓ 54–55	In Arbeitsschutzausschüssen vertretene Mitarbeiter
Wesentlicher Aspekt	Vielfalt und Chancengleichheit			
G4-DMA	S. 29, NB15	–	–	
G4-LA12	S. 29 und S. 41, NB15	–	✓ 54–55	Zusammensetzung der Führungsgremien und der Mitarbeiter nach Geschlecht und Altersgruppe
UNTERKATEGORIE: MENSCHENRECHTE				
Wesentlicher Aspekt	Gleichbehandlung			
G4-DMA	S. 29, NB15	–	–	
G4-HR3	S. 29 und S. 41, NB15	–	✓ 54–55	Anzahl der Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Maßnahmen
UNTERKATEGORIE: GESELLSCHAFT				
Wesentlicher Aspekt	Lokale Gemeinschaften			
G4-DMA	S. 31–33, NB15	–	–	
G4-SO1	S. 31, NB15	–	✓ 54–55	Maßnahmen zur Einbindung lokaler Gemeinschaften
G4-SO2	S. 32–33 und S. 43, NB15	–	✓ 54–55	Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten auf lokale Gemeinschaften
Wesentlicher Aspekt	Korruptionsbekämpfung			
G4-DMA	S. 12, NB15	–	–	
G4-SO3	S. 12 und S. 34, NB15	–	✓ 54–55	Auf Antikorruptionsrisiken untersuchte Geschäftseinheiten
G4-SO4	S. 12 und S. 34, NB15	–	✓ 54–55	Anteil der bezüglich Antikorruption geschulten Mitarbeiter
G4-SO5	S. 12 und S. 34, NB15	–	✓ 54–55	Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen
Wesentlicher Aspekt	Compliance			
G4-DMA	S. 12, NB15	–	–	
G4-SO8	S. 12 und S. 34, NB15	–	✓ 54–55	Strafen wegen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften

BESCHEINIGUNG ÜBER EINE UNABHÄNGIGE BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE PRÜFUNG

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

Wir haben auftragsgemäß eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit hinsichtlich ausgewählter Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung im Nachhaltigkeitsbericht 2015 (im Folgenden „der Bericht“) der bremenports GmbH & Co. KG, Bremerhaven (im Folgenden „bremenports“), des Sondervermögens Hafen und des Sondervermögens Fischereihafen (Wasserseite) für das Geschäftsjahr 2015 durchgeführt.

Die im Umfang unserer betriebswirtschaftlichen Prüfung enthaltenen Angaben und Kennzahlen sind im GRI G4 Content Index in der Spalte „Externe Prüfung“ auf Seite 50 ff. mit folgendem Symbol kenntlich gemacht: ✓

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für die geprüften Informationen
Die gesetzlichen Vertreter von bremenports sind verantwortlich für die Aufstellung des Berichts in Übereinstimmung mit den in den G4-Leitlinien zur Nachhaltigkeitsberichterstattung der Global Reporting Initiative genannten Grundsätzen und Standardangaben (im Folgenden: „Berichtskriterien“).

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst zum einen die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Zum anderen umfasst die Verantwortung die Konzeption, Implementierung und Aufrechterhaltung von Systemen und Prozessen, um die Aufstellung einer Nachhaltigkeitsberichterstattung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Bei der Durchführung des Auftrags haben wir die Anforderungen an die Unabhängigkeit sowie die weiteren berufsrechtlichen Vorschriften des IESBA Code of Ethics for Professional Accountants, der auf den fundamentalen Grundsätzen der Integrität, Objektivität, beruflichen Kompetenz und angemessenen Sorgfalt, Verschwiegenheit sowie berufswürdigen Verhaltens basiert, eingehalten.

Das Qualitätssicherungssystem der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft basiert auf den vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Quality Control 1 „Quality Control for Audit, Assurance and Related Service Practices“ (ISQC 1) sowie ergänzend auf den nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen, insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer sowie der Gemeinsamen Stellungnahme der WPK und des IDW: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (VO 1/2006).

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers
Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Tätigkeiten und der erlangten Prüfungsnachweise eine Beurteilung bezüglich der im Prüfungsumfang enthaltenen Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung abzugeben.
Art und Umfang der betriebswirtschaftlichen Prüfung

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information” sowie des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3410: „Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements”, herausgegeben vom „International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB)”, durchgeführt. Danach haben wir den Auftrag so zu planen und durchzuführen, dass bei kritischer Würdigung mit einer begrenzten Sicherheit ausgeschlossen werden kann, dass die oben genannten Angaben in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien aufgestellt worden sind. Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Prüfungssicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Prüfungssicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine geringere Prüfungssicherheit gewonnen wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers. Dies beinhaltet die Beurteilung von Risiken wesentlicher falscher Angaben der geprüften Informationen unter Einbezug der Berichtskriterien.

Im Rahmen unseres Auftrags haben wir unter anderem folgende Tätigkeiten durchgeführt:

- 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 des Datenerhebungs- und Berichterstattungsprozesse sowie der Verlässlichkeit der gemeldeten Daten.
- Beurteilung interner und externer Dokumente bezüglich der ausgewählten Angaben und Kennzahlen, um zu bestimmen, ob qualitative und quantitative Informationen durch ausreichende Nachweise hinterlegt sowie zutreffend und ausgewogen dargestellt sind.
- Einschätzung der Gesamtdarstellung der ausgewählten Angaben und Kennzahlen, die in unseren Auftragsgegenstand fallen.

Urteil

Auf Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass die im Prüfungsumfang enthaltenen Angaben und Kennzahlen zur Nachhaltigkeitsleistung, veröffentlicht im Nachhaltigkeitsbericht 2015 von bremenports in allen wesentlichen Belangen, nicht in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien aufgestellt worden 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.

Verwendungszweck der Bescheinigung

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.

Begrenzung der Haftung

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.

Frankfurt am Main, den 19. Dezember 2016

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Simone Fischer
Wirtschaftsprüferin

ppa. Christian Hell

ÜBER DIESEN BERICHT

› Organisationsstruktur [G4-3, G4-7, G4-17]
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. Die in diesem Nachhaltigkeitsbericht betrachteten Organisationen bremenports GmbH & Co. KG, Sonstiges Sondervermögen Hafen und Sonstiges Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite) stehen allesamt in öffentlichem Eigentum der Freien Hansestadt Bremen. Die treuhänderische Verwaltung der 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. Hinsichtlich Größe, Struktur oder Eigentumsverhältnissen sind keine wesentlichen Veränderungen zum Vorjahr zu berichten.

› Berichtsumfang [G4-22, G4-23, G4-32]
Um die Inhalte international vergleichbar zu machen, richten wir uns in der Darstellung unserer Nachhaltigkeitsleistung konsequent nach den Vorgaben der Global Reporting Initiative (GRI) und berichten auch 2015 „in Übereinstimmung“ mit der Kernoption der GRI G4-Leitlinien. Wie gehabt orientiert sich die Darstellung der Berichtsinhalte anhand der Kapitel „Unternehmenssteuerung“, „Wirtschaftliche Leistung“, „Umweltverträglichkeit“, „Mitarbeiter_innen & Arbeitswelt“ und „Gesellschaftliche Verantwortung“. Innerhalb dieser Kapitel widmen wir jedem wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekt eine Seite auf der sein entsprechender Managementansatz nachvollzogen werden kann. Veränderungen haben wir im Kapitel Wirtschaftliche Leistung vorgenommen: Um inhaltliche Überschneidungen zu vermeiden, wurden die vier im Bericht 2014 genannten ökonomischen Aspekte neu aufgeteilt und in die folgenden drei eindeutiger abgrenzbare Aspekte überführt: „Wertschöpfung & indirekte wirtschaftliche Effekte“, „Wettbewerbsfähigkeit & wesentliche Projekte“ und „Zukunftsfähige Hafeninfrastruktur & Anpassung an den Klimawandel“. Darüber hinaus haben wir keine Neuformulierungen von Informationen aus vorherigen Berichten vorgenommen.

› Berichtsinhalte und -grenzen
Die Bestimmung unserer wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte basiert auf einem umfangreichen Stakeholderworkshop, der 2014 im Rahmen der Erarbeitung unseres Hafenentwicklungskonzeptes 2020/25 durchgeführt wurde. Es ist davon auszugehen, dass sich die Anliegen unserer Stakeholder seitdem nicht grundlegend geändert haben. Gleichzeitig fand über das gesamte Jahr hinweg ein Austausch mit einzelnen Stakeholdergruppen statt, der dies bestätigte. Nicht alle Nachhaltigkeitsaspekte sind gleichermaßen für Hafenmanagement und Hafeninfrastruktur von Bedeutung, unsere Steuerungsmöglichkeiten sind in der Übersicht auf Seite 10–11 gekennzeichnet.

Verfahren zur Festlegung der Berichtsinhalte [G4-18] siehe NB14, S. 18–19

› Datenqualität
Wir arbeiten kontinuierlich daran, die Qualität unserer Daten zu verbessern. Um die Vergleichbarkeit unserer Kennzahlen zu gewährleisten, wurden Regelungen bezüglich retrospektiver Anpassung der Daten definiert. Retrospektive Anpassungen aufgrund methodischer Änderungen und Korrekturen von Fehlern werden vorgenommen, wenn der aggregierte Effekt auf vormals berichtete Kennzahlen mehr als 5 % beträgt. Im Berichtsjahr wurden fünf methodische Änderungen vorgenommen, um die Aussagekraft der erhobenen Kennzahlen zu erhöhen und effektivere Steuerungsmöglichkeiten zu ermöglichen.

› Zeitraum und Profil [G4-28,G4-29,G4-30]
Unser Nachhaltigkeitscontrolling erfasst jährliche Nachhaltigkeitskennzahlen, anhand derer wir unsere Nachhaltigkeitsleistung überprüfen, vergleichen und bewerten. Diese Kennzahlen werden von uns jedes Jahr veröffentlicht und beziehen sich jeweils auf das vorhergegangene Kalenderjahr (1. Januar–31. Dezember 2015). Falls zu Redaktionsschluss über das Jahr 2015 hinausgehende relevante qualitative Informationen vorliegen, haben wir diese in den Bericht aufgenommen. In unserem diesjährigen „Kurzbericht zur Nachhaltigkeit“ konzentrieren wir uns erstmalig auf die im Berichtsjahr erzielten Fortschritte. Bei Standardangaben, die sich im Berichtsjahr nicht verändert haben, verweisen wir im GRI-Index auf die entsprechenden Angaben im ausführlichen Nachhaltigkeitsbericht 2014. Dieser wurde im Dezember 2014 auf unseren Internetseiten www.bremenports.de und www.greenports.de veröffentlicht.

› **Prüfung** [G4-33]
Um Glaubwürdigkeit und Qualität der Berichterstattung zu gewährleisten, haben wir auch unseren Nachhaltigkeitsbericht 2015 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 vierten 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 ab Seite 50 entsprechend gekennzeichnet. Informationen zur Vorgehensweise der Prüfung und die entsprechenden Ergebnisse sind in der Prüfbescheinigung auf den Seiten 54–55 dargestellt.



IMPRESSUM UND KONTAKT

[G4-5, G4-31]

Herausgeber
bremenports GmbH & Co. KG
Hafenentwicklung / Team 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 & Teresa Haberberger, Nachhaltigkeitscontrolling

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 1.697 Kilogramm.

Print CO_2 compensated
Id-No. 1661153
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. 18, unten: Thomas Wieland,
S. 19: Margarete Pommer,
Sonstige: bremenports GmbH & Co. KG

Im Interesse der Leserfreundlichkeit verzichten wir im Text auf die genaue Bezeichnung der Rechtsform der Unternehmen.

Aktuelle Informationen finden Sie auf www.greenports.de

Redaktionsschluss
November 2016



bremenports GmbH & Co. KG
Am Strom 2
27568 Bremerhaven

Telefon 0471 30901-0

greenports@bremenports.de
www.bremenports.de

bremenports