greenports



# NACHHALTIGKEITSBERICHT

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

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Freie Hansestadt Bremen

bremenports

Bremen Bremerhaven GmbH & Co. KG

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 zukunftsfähigen Lösungen zu kommen.

bremenports

# VORWORT

Nachhaltigkeit hat sich in den letzten Jahren zu einem integralen Bestandteil zukunftsfähiger Unternehmenspolitik entwickelt. Nachhaltigkeit im Unternehmen bedeutet, sich den Ansprüchen der Mitarbeiter, der wirtschaftlichen Herausforderung und den umweltrelevanten Themen umfassend zu stellen. Der Nachhaltigkeitsbericht 2016 zeigt, dass bremenports diesem Anspruch umfassend und in vielfältiger Weise Rechnung trägt.

Mit dem Programm Beruf + Familie + Gesundheit hat sich bremenports bundesweit als vorbildliches Unternehmen etabliert und ist dafür von Bundesfamilienministerin Katarina Barley ausgezeichnet worden. Die familienfreundliche, lebensphasenorientierte Unternehmenspolitik ist ein wesentlicher Bestandteil, um die Herausforderung, die der demografischen Wandel mit sich bringt, bewältigen zu können. Im Jahr 2016 konnte bremenports 35 freiwerdende Stellen neu besetzen. Ein Erfolg, der zeigt, dass sich das Unternehmen als Arbeitgebermarke positiv profilieren kann. Mit vorbildlicher Gleichstellungsarbeit und einem beispielhaften Patenprogramm, das neuen Kolleginnen und Kollegen bei der Einarbeitung unterstützt, werden Akzente gesetzt, die zum nachhaltigen Unternehmenserfolg beitragen.

Mit der Marke greenports hat die Hafengesellschaft deutliche Wegzeichen für eine engagierte Umweltpolitik gesetzt. Die von bremenports als Ausgleichsfläche für den Hafenbau entwickelte Luneplate steht für erlebbaren Naturschutz. Das kontinuierliche Monitoring belegt, dass Bremens größtes Naturschutzgebiet ein Refugium für eine Vielzahl von Vogelarten geworden ist. Der ESPO Award zeigt, dass diese besondere Kompetenz von bremenports europaweit wahrgenommen wird. Unterstrichen wird dies durch den Fahrradtag auf der Luneplate und regelmäßige Führungen, mit denen der interessierten Öffentlichkeit nahegebracht wird, dass Hafenbau auch einen wertvollen Beitrag zum Naturschutz leistet.

Vorbildcharakter hat auch das Projekt greenports 1. Mit dem Neubau der Baggergutschute hat das Unternehmen sehr frühzeitig auf den Schiffsantrieb mit LNG gesetzt, mit dem der Ausstoß von Stickoxiden um 85 Prozent reduziert wird. Mit der von bremenports verliehenen Auszeichnung für umweltfreundliche Schifffahrt wird zudem ein Impuls für Emissionsreduktionen in der Seeschifffahrt gegeben.





Die wirtschaftliche Bedeutung der bremischen Häfen ist aktuell durch eine neue Studie belegt worden. Danach ist jeder fünfte Arbeitsplatz im Land Bremen von den Häfen abhängig. Dieser wirtschaftspolitischen Bedeutung trägt bremenports mit der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Infrastrukturen Rechnung. Beispielhaft sei die Fertigstellung der neuen Bahnanlage am Imsumer Deich genannt. Hier sind beste Voraussetzungen geschaffen worden, noch mehr Container und Automobile über die Schiene transportieren zu können. Ein wichtiger Beitrag für eine wirtschaftliche und zugleich umweltverträgliche Transportkette.

Der nachhaltige Unternehmensansatz trägt wesentlich dazu bei, im gesellschaftlichen Umfeld für eine positive Wahrnehmung des Themas Hafen zu sorgen. Diese gesellschaftliche Akzeptanz ist ein wichtiger Beitrag, um in den politischen Gremien die Weichenstellungen für die Zukunft der bremischen Häfen zu treffen, zieht aber auch weitere Kreise: So wurde 2016 der Standort Bremerhaven als „Hafen des Jahres" vom internationalen Netzwerk für die Wohlfahrt der Seeleute (ISWAN) ausgezeichnet. Die Wahl wird bei dieser Auszeichnung von den Seeleuten selbst getroffen und ist ein großes Lob an alle, denen das Wohl der Seeleute am Herzen liegt – allen voran der Sewemannsmission.



**Robert Howe**

Geschäftsführer
bremenports GmbH & Co.KG



**Martin Günthner**

Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
der Freien Hansestadt Bremen

# INHALTSVERZEICHNIS


**VORWORT** ..... **3**

**UNTERNEHMENSSTEUERUNG** ..... **7**

Nachhaltigkeitsstrategie & -management ..... 8

Compliance ..... 14

Hafensicherheit und Gefahrenabwehr ..... 18

Nachhaltige Beschaffung ..... 21

**WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG** ..... **24**

Marktpräsenz ..... 25

Indirekte wirtschaftliche Effekte ..... 28

Zukunftsfähige Infrastruktur & Anpassung an den Klimawandel ..... 32

**UMWELTVERTRÄGLICHKEIT** ..... **37**

Energiemanagement & Klimaschutz ..... 38

Umweltfreundliche Schifffahrt ..... 44

Effiziente Flächennutzung und Biodiversität ..... 51

Effekte der Wassertiefenerhaltung ..... 60

**MITARBEITER_INNEN UND ARBEITSWELT** ..... **63**

Attraktive Arbeitsbedingungen ..... 64

Faire Arbeitsbedingungen ..... 69

Arbeitssicherheit ..... 73

**GESELLSCHAFTLICHE VERANTWORTUNG** ..... **77**

Auswirkungen auf die Bevölkerung ..... 78

**KENNZAHLENÜBERSICHT ..... 85**
Kennzahlen Unternehmenssteuerung ..... 86
Kennzahlen Wirtschaftliche Leistung ..... 88
Kennzahlen Umweltverträglichkeit ..... 96
Kennzahlen Mitarbeiter_innen und Arbeitswelt ..... 105
Kennzahlen Gesellschaftliche Verantwortung ..... 112

**ÜBER UNS ..... 113**
**ÜBER DIESEN BERICHT ..... 115**
**EXTERNE PRÜFUNG ..... 117**
**GRI-INHALTSINDEX ..... 121**
**IMPRESSUM UND KONTAKT ..... 132**



# UNTERNEHMENSSTEUERUNG

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

# NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE & -MANAGEMENT

## Unsere Leitlinie: Wir berücksichtigen wirtschaftliche, ökologische und gesellschaftliche Interessen gleichermaßen, um unser Unternehmen und die bremischen Häfen zukunftsfähig zu gestalten und den guten Zuspruch der unterschiedlichen Interessengruppen zu bewahren.

[GRI-STANDARDS: 102-12, 102-13, 102-18, 102-40, 102-42, 102-43, 102-44, 102-46, 102-47]

## WARUM IST UNS DIESES THEMA WICHTIG?

Unsere Geschäftstätigkeit wird durch vielfältige gesellschaftliche Entwicklungen beeinflusst. Zu diesen sogenannten globalen Megatrends gehören unter anderem die weiterhin steigenden Warenströme. Gleichzeitig stellt uns die Bewältigung des Klimawandels, besonders hinsichtlich der notwendigen Anpassungsmaßnahmen vor große Herausforderungen. Dazu kommen der sich auf nationaler Ebene bemerkbar machende demografische Wandel und die damit einhergehende sinkende Fachkräfteverfügbarkeit. Mit diesen Herausforderungen umzugehen - also die mit ihnen einhergehenden Risiken zu erkennen und entsprechende Lösungsansätze zu entwickeln - sind für uns elementare Managementanforderungen, um die Zukunftsfähigkeit der Bremischen Häfen sicherzustellen.

## WIE GEHEN WIR MIT DIESEM THEMA UM?

bremenports hat sich 2009 als erstes Unternehmen der deutschen Hafenwirtschaft unter der geschützten Wort/Bild Marke „greenports“ eine Nachhaltigkeitsstrategie gegeben und diese zu einem Unternehmensziel erkoren. Die Strategie wurde kontinuierlich weiterentwickelt und umfasst inzwischen sechzehn im Stakeholderdialog als „wesentlich“ identifizierte Nachhaltigkeitsthemen mit entsprechenden Leitlinien, die von den Mitarbeitern im Kontext ihrer Tätigkeiten und Funktionen umzusetzen sind.

| Themenbereiche | Wesentliche Themen |
|---|---|
| Unternehmenssteuerung | Nachhaltigkeitsmanagement |
| Unternehmenssteuerung | Compliance |
| | Hafensicherheit & Gefahrenabwehr |
| | Nachhaltige Beschaffung |
| Wirtschaftliche Leistung | Marktpräsenz |
| | Indirekte wirtschaftliche Effekte |
| | Zukunftsfähige Infrastruktur & Anpassung an den Klimawandel |
| Umweltverträglichkeit | Energiemanagement & Klimaschutz |
| | Umweltfreundliche Schifffahrt |
| | Effiziente Flächennutzung & Biodiversität |
| | Effekte der Wassertiefenerhaltung |
| | Ressourceneinsatz und Verwertung in Hafenbau & Instandhaltung |
| Mitarbeiter_innen & Arbeitswelt | Attraktive Arbeitsbedingungen |
| | Faire Arbeitsbedingungen |
| | Arbeitssicherheit |
| Gesellschaftliche Verantwortung | Auswirkungen auf die Bevölkerung |

102-47

Die Steuerung der „greenports"-Nachhaltigkeitsstrategie hat sich im Rahmen der betrieblichen Umstrukturierung gegenüber dem Berichtsjahr 2015 verändert. Das neu gebildete Team Umwelt und Nachhaltigkeit ist in der Abteilung Hafenentwicklung im Geschäftsbereich Hafenbau angesiedelt. Die Teamleitung verantwortet die operativen Aufgaben mit dem Nachhaltigkeitscontrolling (gemäß GRI), dem Energiemanagement (gemäß ISO 50001) und dem Umweltmanagement (gemäß PERS). Der Direktor für Umwelt- und Nachhaltigkeitsangelegenheiten ist nunmehr als Stabstelle direkt am Geschäftsbereichsleiter angesiedelt und verantwortet das strategische Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement mit der „greenports"-

Nachhaltigkeitsstrategie. Er nimmt eine unternehmens- und standortweite Beratungs- und Steuerungsfunktion wahr, wirkt als Impulsgeber und initiiert Maßnahmen und Projekte. Der Direktor hält jeden Monat ein Jour-Fix mit dem Geschäftsführer sowie alle drei Monate mit dem Referat Umwelt-und Klimaangelegenheiten unseres Auftraggebers, dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen.

Es ist uns sehr wichtig, das Thema Nachhaltigkeitsmanagement im gesamten Unternehmen zu verankern und darauf hinzuwirken, dass nachhaltiges Handeln auch im Arbeitsalltag gelebt wird. Um schon unsere jüngsten Mitarbeiter für das Thema zu sensibilisieren, haben wir 2016 beispielsweise einen Azubi-Umwelttag zum Thema "Plastikabfall und Meeresverschmutzung" organisiert. Hierbei haben unsere Auszubildenden sowohl theoretische Hintergründe zur Problematik der Meeresverschmutzung durch Plastikabfälle, unserer greenports-Strategie und unseren greenports-Aktivitäten erhalten, als auch praktische Erfahrungen im Rahmen einer Müllsammelaktion gesammelt.

## Wie treten wir in Kontakt mit unseren Stakeholdern?

Unsere „greenports"-Nachhaltigkeitsstrategie unterliegt einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Der Meinungsaustausch mit unseren Stakeholdern (Interessengruppen) hilft uns dabei. Schließlich wollen wir nicht nur auf die Anliegen unserer Stakeholder reagieren, sondern suchen im offenen Dialog nach neuen Ideen und Anregungen. Die Fokussierung auf unsere 16 Nachhaltigkeitsthemen basiert auf einem umfangreichen Stakeholderworkshop, der 2014 im Rahmen der Erarbeitung unseres Hafenentwicklungskonzeptes 2020/25 durchgeführt wurde [Informationen zur Durchführung finden Sie im Nachhaltigkeitsbericht 2014 S. 18-19]. Nach Veröffentlichung unseres letzten Nachhaltigkeitsberichts 2015 haben wir mit Hilfe einer Onlineumfrage hinterfragt, ob die von uns berücksichtigten Themen nach wie vor den Erwartungen unserer Stakeholder entsprechen. Insgesamt haben 60 Stakeholder (Kunden, Lieferanten, Auftraggeber, Öffentlichkeit, Wissenschaft, Politik, Behörde, Mitarbeiter und andere Hafenstandorte) teilgenommen. Keines der aktuell berücksichtigten Themen wurde von den Teilnehmern als unwichtig eingestuft, alle Themen bewegen sich auf einer Skala von 1 (nicht wichtig) bis 5 (sehr wichtig) zwischen 3 und 4,5. Über 90% der Teilnehmer gefällt unser Bericht gut oder sehr gut – und auch die Erwartungen bezüglich unserer „greenports"-Nachhaltigkeitsstrategie, dem „greenports"-Maßnahmenprogramm, der Managementansätze und der Kennzahlen wurden in allen Bereichen mit einem hohem Erfüllungsgrad bewertet. Entsprechend haben wir an der Berücksichtigung unserer Nachhaltigkeitsthemen im Berichtsjahr keine Veränderungen vorgenommen. Für das Jahr 2018 ist im Rahmen des Konzepts „Hafen der Zukunft" wieder ein ausführlicher Stakeholderworkshop geplant, um Bedarfe zukünftiger Hafenentwicklungsprozesse gemeinsam zu eruieren.



v.l.n.r. Katja Pape (Umweltmanagement), Uwe von Bargen (Direktor für Umwelt- und Nachhaltigkeitsangelegenheiten), Teresa Haberberger (Nachhaltigkeitscontrolling), Carsten Kühlke (Energiemanagement), Sabine Müller (Teamleitung, Energiemanagementbeauftragte), Alexandra Groth (Nachhaltigkeitscontrolling), Karina Wieseler (Nachhaltigkeit in der Schifffahrt)

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick darüber, wer unsere Stakeholder sind, welche Kernanliegen sie haben und wie wir mit ihnen im Dialog stehen:

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

102-40/ 43 / 44

Des Weiteren richten wir uns nach folgenden Kodizes, Prinzipien bzw. Richtlinien:

| | **Kodizes, Prinzipien, Richtlinien, gesetzliche Regelungen** |
|---|---|
| **Unternehmenssteuerung** | Public Corporate Governance Kodex der Freien Hansestadt Bremen |
| • Qualitätsmanagement | ISO 9001:2015 |
| • Energiemanagement | ISO 50001:2011 |
| • Nachhaltigkeitsmanagement | Global Reporting Initiative (GRI) |
| • Umweltmanagement | Port Environmental Review System (PERS) |
| • Nachhaltige Beschaffung | § 18 und § 19 des Bremisches Tariftreue- und Vergabegesetzes[TtVG] |
| | Bremische Kernarbeitsnormenverordnung [Brem-KernV] |
| | Bremischen Landesmindestlohngesetz [MindLohnG] |
| **Umweltverträglichkeit** | World Port Climate Declaration |
| | Environmental Ship Index (ESI) |
| **Mitarbeiter & Arbeitswelt** | Audit Beruf & Familie |
| | Charta der Vielfalt |

102-12

Herauszuheben ist, dass der Geschäftsführer der bremenports im Herbst 2016 als Sprecher im Europäischen Parlament für alle großen Häfen der Hamburg - Le Havre - Range ausgewählt wurde, um sich gemeinsam durch öffentliche Erklärung zum Emissionsschutz zu bekennen. Die IMO (International Maritime Organization) wurde in diesem Zuge aufgefordert, die Nord- und Ostsee als NECA-Gebiete auszuweisen, um neben den bereits geltenden Schwefelgrenzen für Schiffstreibstoffe auch die Stickoxidemissionen über allgemein geltende Grenzwerte zu reduzieren. Es darf als Erfolg gewertet werden, dass IMO-MEPC (Marine Environment Protection Committee ) zusätzlich zur Beibehaltung der festgelegten Schwefelgrenzwertreduzierungen (SECA-Gebiete) die Ausweisung von Nord- und Ostsee als NECA-Gebiete beschlossen haben.

Außerdem wurde bremenports im November 2016 von der europäischen Seehafenorganisation ESPO mit einem internationalen Preis zum Thema Natur in Häfen ausgezeichnet. Sie hatte sich gegenüber elf weiteren europäischen Häfen mit der Bewerbung "Luneplate - einzigartiges Naturparadies und wertvolle Hafeninfrastruktur" behauptet. Von den Preisträgern wird erwartet, dass sie sich weiter für die Integration ökologischer und gesellschaftlicher Interessen in ihr tägliches Handeln einsetzen.

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

| | |
|---|---|
| VIA BREMEN | Im Jahr 2016 repräsentierte die Marke VIA BREMEN die Hafen- und Logistikwirtschaft im Lande Bremen und verfolgte das Ziel, den Hafen- und Logistikstandort Bremen/Bremerhaven im nationalen sowie internationalen Wettbewerb bekannter zu machen. Im Rahmen des Standortmarketings organisieren wir Kundenveranstaltungen sowie Gemeinschaftsstände auf internationalen Logistik- und Transportmessen und bieten damit Unternehmen aus der bremischen Hafen- und Logistikwirtschaft eine Plattform für einen professionellen Messeauftritt. |
| ESPO ECOPORTS | Die ESPO (European Sea Ports Organisation) setzt sich für einen sicheren, effizienten und umweltverträglichen europäischen Hafensektor ein. Das unter dem Dach der ESPO geschaffene Netzwerk Ecoports bietet mit PERS (Port Environmental Review System) ein Umweltmanagementsystem an, das auf die Bedürfnisse von Häfen zugeschnitten ist. Im 2012 von der ESPO veröffentlichten „green guide" wurden drei Gute-Praxis-Beispiele aus den bremischen Häfen präsentiert. Während der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen ein Ecoports-Mitglied und in ESPO-Ausschüssen präsent ist, hat die bremenports hier keine aktive Rolle. |
| IAPH WPCI | Die IAPH (International Association of Ports and Harbors) ist eine internationale Vereinigung der Häfen. Im Juli 2008 haben sich die bremischen Häfen gemeinsam mit 55 Häfen weltweit die World Ports Climate Declaration unterzeichnet. bremenports beteiligt sich als aktiver Unterstützer der Initiative an der Weiterentwicklung des Environmental Ship Index (ESI) und an der Einführung von LNG als Schiffstreibstoff. |
| | Die PIANC ist eine internationale Vereinigung des Hafen- bzw. des Wasserstraßenbaus und der Schifffahrt. Unterschiedliche Arbeitsgruppen arbeiten an einer zukunftsorientierten Entwicklung. Ein unter unserer Mitwirkung entstandener Bericht der EnviCom Working Group 150 erschien 2014 unter dem Titel „Sustainable Ports". Aktuell beteiligen wir uns in der EnviCom Working Group 174 „Sustainability Reporting for Ports" mit an der Entwicklung eines hafenspezifischen GRI Sektor-Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung. |
| METROPOLREGION NORDWEST | Ziel und Aufgabe der Metropolregion Bremen-Oldenburg sind die regionale Entwicklung, die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit sowie die Stärkung der Metropolfunktionen. Als Mitglied im Förderverein „Wirtschaft pro Metropolregion e. V." arbeiten wir in einer öffentlich-privaten Partnerschaft an der Weiterentwicklung des Standortes. |
| | Als aktives Mitglied der nationalen LNG Initiative setzen wir uns für den Einsatz von LNG in der Schifffahrt ein, um eine deutliche Reduktion von Emissionen wie SOx, NOx, CO2 und Feinstaub zu erlangen. |
| KURS KLIMASTADT BREMERHAVEN | Die Seestadt Bremerhaven ist auf „KURS KLIMASTADT" und hat sich verpflichtet, bis 2020 40 % ihrer CO2-Emissionen gegenüber 1990 einzusparen. bremenports unterstützt diese Initiative durch die Mitwirkung im Beirat und durch die Unterstützung zahlreicher Aktivitäten und Arbeitskreise. |
| | Wir beteiligen uns an der Partnerschaft Umwelt Unternehmen Bremen, einer Initiative aus ca. 170 regionalen Unternehmen, die vorbildlich im Umwelt- und Klimaschutz aktiv sind und sich damit für den Wirtschaftsstandort Bremen/Bremerhaven starkmachen. |
| Zukunft | Ziel des gemeinnützigen Vereins Impulsgeber Zukunft e. V. ist das Thema Familienfreundlichkeit nachhaltig in die Unternehmens- und Stadtkultur des Landes Bremen zu verankern. Durch die Teilnahme an regelmäßigen Jour-Fixes nutzen wir die Möglichkeit zum Erfahrungsaustausch, um unser Angebot an Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf weiterzuentwickeln. |

102-13

# COMPLIANCE

## Unsere Leitlinie:
## Wir verhalten uns rechtskonform und minimieren Korruptionsrisiken aktiv.

[GRI-STANDARDS: 102-16, 103-1,103-2, 103-3, 205-1, 205-2, 205-3, 419-1]

**+ 0 Verfahren**

aufgrund von Verstößen gegen Rechtsvorschriften, die zu wesentlichen, nicht monetären Strafen geführt haben

## WARUM IST UNS DIESES THEMA WICHTIG?

Zuverlässigkeit, Integrität und Vertrauen sind neben der Einhaltung von Gesetzen und Regeln zentrale Elemente guter und fairer Geschäftsbeziehungen. Damit diese Werte auch im Unternehmen aktiv gelebt werden, bedarf es einer entsprechenden Führungskultur, sowie Regeln, an die sich alle Mitarbeiter zu halten haben. Gerade im Bereich der Vergabe öffentlicher Gelder verursacht korruptes Verhalten beträchtlichen finanziellen Schaden zu Lasten der Allgemeinheit und einen Verlust an Vertrauen in Politik und Verwaltung. Ziel muss es daher sein, das Bewusstsein unserer Mitarbeiter_innen für Compliance zu schärfen und Fehlverhalten mit Hilfe effektiver Präventivmaßnahmen vorzubeugen.

## WIE GEHEN WIR MIT DIESEM THEMA UM?

### Antikorruption

Der Bereich Antikorruption ist als Stabsstelle an die Geschäftsführung angegliedert. Die Antikorruptionsbeauftragte nimmt Analysen zur Bestimmung korruptionsgefährdeter Stellen vor. Die letzte Risikoanalyse fand 2014 statt. Ein erhöhtes Korruptionsrisiko wurde für Arbeitsplätze mit häufigen Außenkontakten zu einem bestimmten Personenkreis identifiziert. Präventivmaßnahmen sollen Korruptionsfälle verhindern. Alle neu eingestellten Mitarbeiter_innen erhalten kurze Einweisung in das Thema. Zudem werden Mitarbeiter_innen durch spezielle Antikorruptionsschulungen gezielt sensibilisiert. Unterstützt wird unsere Antikorruptionsbeauftrage dafür durch die Zentrale Antikorruptionsstelle des Landes Bremen und den unternehmensinternen Arbeitskreis Compliance.

# WAS IST 2016 GESCHEHEN?

Der Arbeitskreis Compliance hat in 2016 die Entwicklung eines bremenports eigenen Verhaltenskodexes gegen Korruption auf den Weg gebracht.

Im Berichtsjahr kam es zu keinen Verfahren aufgrund von Verstößen gegen Rechtsvorschriften, die zu wesentlichen, nicht monetären Strafen geführt haben. In 2016 wurden drei Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der Vorteilsnahme gegen bremenports-Mitarbeiter eingeleitet. Die Ermittlungsverfahren wurde in 2016 nicht beendet. 2016 ist ein Korruptionsfall bekannt geworden. Der betreffende Mitarbeiter hat das Unternehmen verlassen. Die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen zu den Korruptionsfällen aus 2012 und 2013 dauern noch an, bisher liegen noch keine Ermittlungsergebnisse vor.



Unsere Compliance-Beauftragte Marita Hinrichs bei der Arbeit

# WELCHE RECHTLICHEN VORGABEN HABEN WIR ZU BEACHTEN?

Wir richten uns nach dem Public Corporate Governance Kodex der Freien Hansestadt Bremen, um eine gute und verantwortungsbewusste Unternehmensführung sicherzustellen. Folgende Verwaltungsvorschriften der Freien Hansestadt Bremen sind einzuhalten:

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

## Datenschutz

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.

## WAS HABEN WIR 2016 ERREICHT?

Für die gesetzlichen Vorgaben aus dem Datenschutz ist ein betrieblicher Datenschutzbeauftragter benannt. Die Prozesse, Verantwortlichkeiten und Vorlagen werden regelmäßig auf Aktualität geprüft und ggf. versioniert. Verstöße gegen den Schutz von Kunden-, Mitarbeiter_innen- oder Bewerberdaten beziehungsweise ein Verlust solcher Daten sind nicht bekannt/ wurden im Jahr 2016 nicht festgestellt. Zur Optimierung der Systeme findet ein regelmäßiger Austausch mit dem Landesbeauftragten für den Datenschutz statt. Es lagen keine meldepflichtigen Vorfälle in 2016 vor.

## WELCHE RECHTLICHEN VORGABEN HABEN WIR ZU BEACHTEN?

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.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema
finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht auf S. 86

# UNSER GREENPORTS-PROGRAMM ZUM THEMA

| Leitlinie | Ziel | Maßnahmen | Status | Zeithorizont | Performance |
|---|---|---|---|---|---|
| Wir verhalten uns rechtskonform und minimieren Korruptionsrisiken aktiv | Organisatorische Voraussetzungen schaffen zur 100%igen Einhaltung aller rechtlichen Vorgaben | Aufrechterhaltung des Compliance Arbeitskreises | | fortlaufend | im Plan |
| | | Implementierung eines internen Verhaltenskodex für bremenports Mitarbeiter_innen | In Bearbeitung, derweil halten wir uns selbstverpflichtend an den Verhaltenskodex der Freien Hansestadt Bremen | 2016 | noch nicht erreicht, neues Ziel: 2017 |
| | | Einführung einer vertiefenden Antikorruptionsschulung für "sensible" Bereiche | In Bearbeitung, mit der Einführung des neuen Verhaltenskodex geplant | 2016 | noch nicht erreicht, neues Ziel: 2017 |
| | | Bestand eines anonymen Verfahrens für die Meldung von Bedenken | Durch die interne Antikorruptionsbeauftragte sowie extern über die ZAKS geregelt | fortlaufend | im Plan |
| | | Korruptionsrisikoprüfung durchführen | Wird regelmäßig durchgeführt, die nächste Risikoprüfung ist geplant | fortlaufend | im Plan |
| | | Informations- und Änderungsdienst von Rechtsvorgaben pflegen | Fachbereiche sind verantwortlich | fortlaufend | im Plan |

# HAFENSICHERHEIT UND GEFAHRENABWEHR

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

[GRI-STANDARDS: 103-1,103-2, 103-3]

**+ 100 % Verfügbarkeit**

im Rahmen der PFSO-Rufbereitschaft

## WARUM IST UNS DIESES THEMA WICHTIG?

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.

## WIE GEHEN WIR MIT DEM THEMA UM?

### Risikoanalyse & 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. 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.

# WAS HABEN WIR 2016 ERREICHT?

Die Wirksamkeit unseres Managementansatzes wird durch Übungen unter Einbindung verschiedener Akteure (Sicherheitsbehörden, Anlagenbetreiber, Sicherheitsdienste PFSO, Mitarbeiter der bremenports) sichergestellt und über Auditierungen durch die Aufsichtsbehörden bestätigt. Zusätzlich wird die Einhaltung der Gesetze durch Vertreter der EU und der amerikanischen Regierung kontrolliert. Vorfälle werden gemeinsam mit den Sicherheitsbehörden bewertet. In 2016 wurden durch die Sicherheitsbehörden keine Buß- oder Verwarngelder ausgesprochen. Neben baulichen, technischen und organisatorischen Sicherheitsmaßnahmen rückt die Cybersicherheit immer mehr in den Fokus.



Treffen der Port Facility Security Officer (PFSO)

Für die Schleusenanlagen und Warteplätze an den Standorten Bremen und Bremerhaven wurden durch die Sicherheitsbehörden keine Gefahrenstufenerhöhungen ausgesprochen.

# WELCHE RECHTLICHEN VORGABEN HABEN WIR ZU BEACHTEN?

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

# UNSER GREENPORTS-PROGRAMM ZUM THEMA

| Leitlinie | Ziel | Maßnahmen | Status | Zeithorizont | Performance |
|---|---|---|---|---|---|
| Wir stellen nicht nur die Einhaltung des ISPS-Codes sowie alle weiteren rechtlichen Anforderungen sicher, sondern sind bestrebt über innovative Projekte unter Integration unterschiedlicher Interessen-gruppen die Sicherheit in der Transportkette weiterzuentwickeln. | keine Verstöße gegen den ISPS-Code | Aufrechterhaltung aller Zertifikate | erfolgt | fortlaufend | erreicht |
| | Sicherheit in der Transportkette optimieren | Feinkonzeptionierung des Projekts "LKW-Zulaufsteuerung" (Planung: Platzbedarf / Verkehrswege) | in Bearbeitung | 2020/2021 | im Plan |
| | | Entwicklung von Kamerasystemen zur verbesserten Kontrolle von der Wasserseite (In Kooperation mit dem Bund) | in Bearbeitung | 2017 | im Plan |
| | | Projekt "Synchrolog" zur Digitalisierung der Lieferkette soll die IT-gestützten Slot-Managementsysteme der dt. Nordseehäfen harmonisieren. | Das Förderprojekt "Synchrolog" wurde Ende 2017 beauftragt und wird vom ISL als assoziierter Partner durchgeführt | offen | im Plan |
| | | Projekt "Loma - Lagebildoptimierung für Maritime Awareness" soll sicherheitsrelevante Daten einer Informationslage bündeln, um daraus Maßnahmen abzuleiten. | Beauftragung in 2017 geplant | offen | neues Ziel |

# NACHHALTIGE BESCHAFFUNG

Unsere Leitlinie: Wir wollen soziale und ökologische Aspekte bei der Beschaffung von Waren und Dienstleistungen noch stärker einbeziehen.

[GRI STANDARDS: 102-9, 103-1,103-2, 103-3]

**+ Rund 85 Mio €**

betrug das Gesamtvolumen für Waren und Dienstleistungen in 2016

## WARUM IST UNS DIESES THEMA WICHTIG?

Gerade als öffentlicher Auftraggeber müssen wir unsere Nachfragemacht bewusst steuern, um Belastungen für Umwelt und Gesellschaft möglichst gering zu halten.

## WIE GEHEN WIR MIT DIESEM THEMA UM?

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 1.000 Lieferanten werden jährlich durch unsere zentrale Einkaufsabteilung beauftragt.

Als öffentlicher Auftraggeber haben wir dabei diverse Vergabevorschriften einzuhalten, diese werden im Bereich "gesetzliche Vorgaben" detailliert beschrieben. Sämtliche Anforderungen müssen von unseren Mitarbeitern in den Ausschreibungsverfahren berücksichtigt werden.

Innerbetrieblich können wir zahlreiche Beispiele für umweltfreundliche und sozialverträgliche Substitute nennen: In unseren Besprechungsräumen schenken wir Kaffee und Tee aus ökologischem und fairem Anbau aus. Unser Papier ist selbstverständlich FSC zertifiziert, in der Werkstatt werden waschbare Putztücher und wiederbefüllbare Sprühdosen für Öle eingesetzt, im Rahmen von Instandhaltungsarbeiten setzen wir, wo immer möglich, Bio-Schmieröle und -Fette ein, Eisenbahnschwellen aus teerölgetränktem Holz ersetzen wir nach Möglichkeit durch Bahnschwellen aus Beton oder unbehandeltem Holz, in unserer Werkstatt wird ein biologischer Waschtisch für die Teilereinigung mit Mikroorganismen eingesetzt. Für den Deichbau bzw. die –Unterhaltung verwenden wir nach Möglichkeit unser im Rahmen der Wassertiefenerhaltung entnommenes Baggergut, welches in der eigenen Aufbereitungsanlage entwässert wurde.

## WAS HABEN WIR 2016 ERREICHT?

Das Team Umwelt und Nachhaltigkeit arbeitet aktuell mit dem Einkauf an der Entwicklung unternehmensinterner Leitlinien zur Berücksichtigung sozialer und ökologischer Faktoren für unsere wichtigsten Warengruppen.

## WELCHE RECHTLICHEN VORGABEN HABEN WIR ZU BEACHTEN?

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 zudem mit spezifischen Vergaberichtlinien darauf hin, dass soziale und ökologische Kriterien berücksichtigt werden. So bestimmt die „Brem-Kern V“ das Verfahren zur Einhaltung der ILO Kernarbeitsnormen bei der Beschaffung von Arbeits- und Dienstkleidung, Naturstein, Tee, Kaffee und Kakao. Außerdem rufen die Paragraphen 18 und 19 des Bremischen Tariftreue- und Vergabegesetzes zur Berücksichtigung sozialer und ökologischer Beschaffungskriterien auf. So 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. Holzprodukte müssen FSC, PEFC oder gleichwertig zertifiziert sein. Bei der Vergabe von Bauleistungen müssen Abgasstandards für Baumaschinen eingehalten werden.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht auf S. 87

# UNSER GREENPORTS-PROGRAMM ZUM THEMA

| Leitlinie | Ziel | Maßnahmen | Status | Zeithorizont | Performance |
|---|---|---|---|---|---|
| Wir wollen soziale und ökologische Aspekte bei der Beschaffung von Waren und Dienstleistungen noch stärker einbeziehen. | Anteil an nachhaltigen Produkten und Dienstleistungen erhöhen | Entwicklung einer internen Richtlinie zur Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien im Einkauf | Im Rahmen einer Pilotphase bereits in ausgewählten Beispielen angewandt - Erstellung einer internen Richtlinie steht noch aus | 2016 | noch nicht erreicht, neues Ziel: 2018 |
| | | | | 2019 | neues Ziel |
| | | | | 2020 | neues Ziel |
| | | | | 2019 | neues Ziel |
| | | Einführung Lieferantenkodex | In 2015 mit der Bearbeitung begonnen | 2017 | im Plan |
| | | Bewertung der wichtigsten Lieferanten in Bezug auf Nachhaltigkeitskriterien | Eine Lieferantenbewertung wurde 2015 eingeführt - Nachhaltigkeitskriterien sollen nach Abschluss der Pilotphase implementiert werden. | 2017 | im Plan |




# WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG

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

# MARKTPRÄSENZ

Unsere Leitlinie: Wir investieren in zukunftsweisende Projekte, die die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen erhalten und ausbauen.

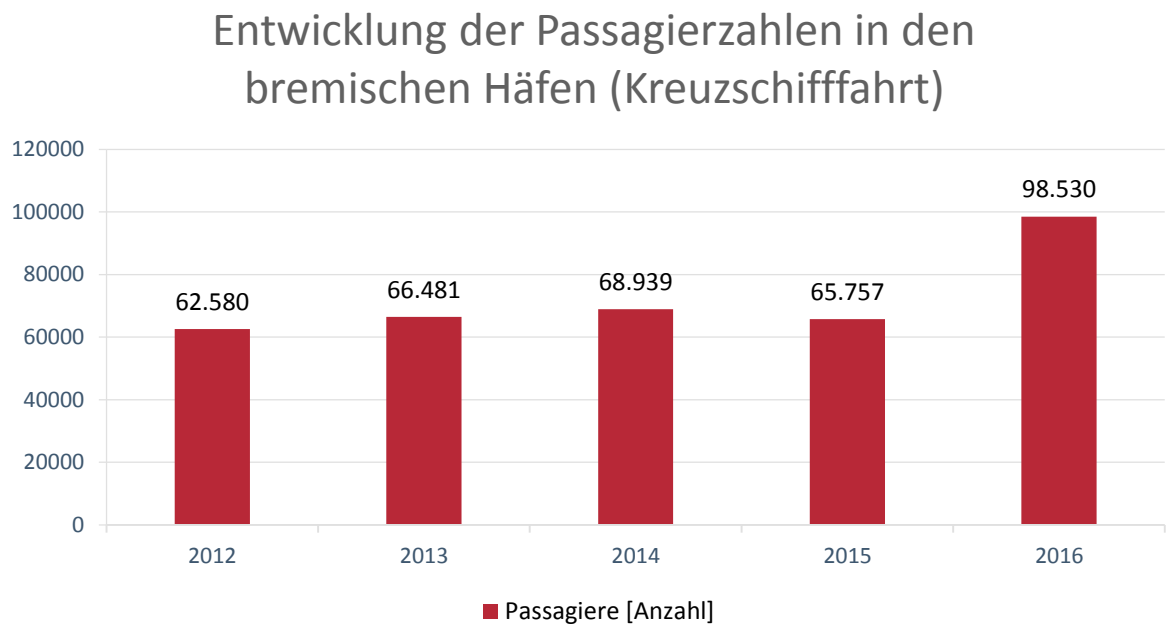
[GRI-STANDARDS: 103-1, 103-2, 103-3]

**+ 50 %ige**

Steigerung der Passagierzahlen in der Kreuzschifffahrt gegenüber 2015

## WARUM IST UNS DIESES THEMA WICHTIG?

Die bremischen Häfen gehören zu den bedeutendsten Universalhäfen Europas. Wesentliche Größen unseres Erfolgs sind die see- und hinterlandseitige Erreichbarkeit des Hafens, die zuverlässige Betriebs- und Leistungsfähigkeit unserer Hafenanlagen sowie leistungsstarke Hafendienstleister und Umschlagsunternehmen.



Um unsere gute Wettbewerbsposition zu erhalten bzw. weiter auszubauen, ist das frühzeitige Erkennen von Trends entscheidend. Renommierte Beratungsgesellschaften und Institute sagen bis zum Jahr 2030 diverse Megatrends voraus. Dazu gehört ein überproportional hohes Wachstum des seegebundenen Handels. Außerdem geht die Fachwelt davon aus, dass immer mehr Schiffe mit immer größerer Ladungskapazität – sogenannte Megacarrier – in Fahrt kommen werden. Für uns ist es daher wesentlich, leistungsfähige Verkehrswege sicherzustellen, die für eine kapazitätsgerechte, zeit- und kostengünstige Anbindung sorgen und dabei gleichzeitig sicherzustellen, dass die Verkehre möglichst leise, sauber und klimafreundlich abgewickelt werden können.

## WIE GEHEN WIR MIT DEM THEMA UM?

Unser Hafenentwicklungskonzept 2020/25 bildet die Grundlage für unsere derzeitigen Planungsprozesse. Der Fokus unserer Aktivitäten liegt derzeit vor allem im gezielten Ausbau der Hafeneisenbahninfrastruktur, dem Ersatz der Uferbauwerke, die ihre technische Lebensdauer erreicht haben, sowie der Förderung von Hafenkooperationen. Durch diese zielgerichteten Maßnahmen tragen wir direkt zur Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen bei.

Von besonderer Bedeutung ist zudem die Hinterlandanbindung, um das steigende Umschlagsvolumen effizient abzuwickeln. Wir als Hafenmanagementgesellschaft können notwendige Ausbaumaßnahmen an den Hinterlandanbindungen nur indirekt beeinflussen. Föderale Zuständigkeiten zwischen Bremen und Niedersachsen sowie nationale Verantwortlichkeiten bedingen eine hohe Komplexität. Dennoch nutzen wir unsere Möglichkeiten der Einflussnahme, um notwendige Themen immer wieder auf die politische Agenda zu bekommen.

## WAS HABEN WIR 2016 ERREICHT?

Der Bahnhinterlandverkehr erreichte auch 2016 sehr hohe Werte sowohl im Modal Split Anteil als auch im absoluten Aufkommen. In den letzten 10 Jahren hat sich der Anteil der Schiene am Hinterlandverkehr von 41,3% auf 46,6% um 5% gesteigert. Der Anteil der Straße sank von 56,0% auf 50,7%.

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

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema
finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab S. 88

# UNSER GREENPORTS-PROGRAMM ZUM THEMA

| Leitlinie | Ziel | Maßnahmen | Status | Zeithorizont | Performance |
|---|---|---|---|---|---|
| Wir investieren in zukunftsweisende Projekte, die die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen erhalten und ausbauen. | Wettbewerbsposition innerhalb der Nord-West-Range erhalten | Durchführung einer Hafenhinterlanduntersuchung, um die Kapazitätsbedarfe für den Hinterlandverkehr besser zu dimensionieren | im Fünf-Jahres-Takt fortführen, nächste Erhebung 2018 geplant | 2018 | im Plan |
| | | Hafenkonzept 2020/25 umsetzen | Vielzahl von Projekten in Bearbeitung | fortlaufend | im Plan |
| | | Hafenkonzept regelmäßig aktualisieren | geplant | fortlaufend, im Fünf-Jahres-Rhythmus | neues Ziel |
| | | Verlässliche Wassertiefen sicherstellen und dafür den Gerätepark der Nassbaggerei leistungsfähig erhalten | in Bearbeitung | fortlaufend | im Plan |

# INDIREKTE WIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE

Unsere Leitlinie: Wir setzen unsere Mittel effizient ein, um Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Bremen sowie in der übrigen Metropolregion Nordwest zu schaffen.

[GRI-STANDARDS: 103-1,103-2, 103-3, 203-1, 203-2]

**+ 77.250 Arbeitsplätze**

im Land Bremen sind direkt oder indirekt vom Hafen abhängig

## WARUM IST UNS DIESES THEMA WICHTIG?

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. Diese indirekten wirtschaftlichen Effekte gilt es durch eine vorausschauende Hafenentwicklung zu erhalten. Hierbei wird unsere Geschäftsleitung insbesonders von der Abteilung Hafenentwicklung unterstützt.

## WIE GEHEN WIR MIT DEM THEMA UM?

### Regionale Wertschöpfung

Die regionale Wertschöpfung entsteht direkt aus dem aktuellen Status als international bedeutsamer Universalhafen. Daher zielen unsere Aktivitäten primär darauf, diese Funktion als multimodaler Umschlagsplatz im internationalen Warenverkehr zu erhalten. Eine weitergehende Wertschöpfung versuchen wir gemeinsam mit den lokalen Wirtschaftsförderern zu erreichen, indem ein möglichst hoher Prozentsatz der umgeschlagenen Waren oder Güter lokal verwertet bzw. verarbeitet wird. Gemessen wird dieser Anteil anhand der sog. Local-Content-Quote (LOCO-Quote). Die Loco-Quote gibt den Anteil an Waren an, der in der Metropolregion des jeweiligen Hafens verbleibt und nicht in den Seehafenhinterlandverkehr weitergeht. Eine hohe Loco-Quote kann somit ein Indiz für eine hohe regionale Wertschöpfung sein. Im Zusammenhang mit der Untersuchung zur Seeverkehrsprognose 2030 des BMVI wurden die Loco-Quoten für die deutschen Häfen, wie Hamburg, Wilhelmshaven und Rostock ermittelt. Während die Loco-Quote in den bremischen Häfen rd. 35% betrug, waren es in Hamburg rd. 25%, in Wilhelmshaven rd. 96% und in Rostock rd. 71%. Bei den Angaben sind jedoch die unterschiedlichen Umschlaganteile in den Häfen (Stückgut, Massengut, Container) sowie die unterschiedlichen Bundeslandstrukturen (Stadtstaat, Flächenstaat) zu berücksichtigen, so dass ein Benchmark zwischen den unterschiedlichen Häfen in dieser Form nicht zielführend ist.

## Arbeitsplatzeffekte

Gemäß einer Untersuchung des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) waren 2015 die Arbeitsplätze von rund 77.250 Beschäftigten (=18,4 % aller im Land Bremen Erwerbstätigen) direkt und indirekt von den bremischen Häfen abhängig und erarbeiteten einen Umsatz von etwa 11,5 Milliarden Euro. Das entspricht rund 22 % der bremischen Bruttowertschöpfung. Gleichzeitig hat das ISL auch die hafenabhängigen Beschäftigungseffekte in den Bundesländern Niedersachsen und Hamburg ermittelt. Während in Bremen insgesamt 77.250 hafenabhängig Beschäftigte ermittelt wurden, waren es in Hamburg 131.000 und in Niedersachsen 45.350. Damit betrug der Anteil der hafenabhängig Beschäftigten an allen Erwerbstätigen in Bremen (hohe) 18,4% in Hamburg (mittlere) 11,5% und in Niedersachsen (niedrige) 5,6%. Um auch künftig fundierte Aussagen darüber treffen zu können, welche indirekten wirtschaftlichen Auswirkungen die bremischen Häfen mit sich bringen, haben wir uns dazu entschlossen diese Studie regelmäßig aktualisieren zu lassen.

# WAS HABEN WIR 2016 ERREICHT?

Die folgenden drei Infrastrukturprojekte waren im Berichtsjahr von besonderer Bedeutung und stellen eine Auswahl einer Vielzahl von in 2016 durchgeführten bzw. gestarteten Projekte dar

| **Erweiterung der Gleisanlagen am Imsumer Deich** | |
|---|---|
| Projektzeitraum | Februar 2015 - Juni 2018 |
| Kosten 2016 | 7.228.963 € |
| | EU-Fördermittel (TEN-T) 882.032€ |
| Gesamtbudget | 20.860.000 € |
| Grund der Investition | Überproportionale Auslastung der Hafeneisenbahninfrastruktur |
| | Prognostizierte Zunahme des wöchentlichen Zugvolumens von 430 im Jahr 2010 auf 770 im Jahr 2025 |
| Positive Effekte | Kapazitätserhöhung zur Abfertigung von Ganzzügen im Bereich von Bremerhaven durch die Schaffung von 8 zusätzlichen, zuglangen, elektrifizierten Gleisen am Hafenstandort. |
| | Attraktivitätssteigerung des Hafenstandortes und des Hinterlandverkehrsträgers Schiene |

| Ersatzneubau Westkaje im Kaiserhafen III in Bremerhaven | |
|---|---|
| Projektzeitraum | Mai 2015 - Dezember 2018 |
| Kosten 2016 | 820.818 € |
| Gesamtbudget | 22.700.000 € |
| Grund der Investition | Sanierungsbedürftigkeit des alten Bestandsbauwerkes |
| | Erforderliche Nutzungserweiterung für hafenaffine Betriebe (insbesondere Werftbetriebe) |
| Positive Effekte | Stärkung der heimischen Werftbetriebe durch zukunftsfähige Infrastruktur für die Endausrüstung von Kreuzfahrtschiffen |
| | Vergrößerung der Hafenbreite und Verbesserung der nautischen Bedingungen |
| | Technische Möglichkeit der Nachrüstung eines Schwimmdocks |

| Beseitigung des Engpasses am Hüttenhafen | |
|---|---|
| Projektzeitraum | März 2014 - November 2018 |
| Kosten 2016 | 1.957.605 € |
| Gesamtbudget | 7.800.000 € |
| Grund der Investition | Neubau der Kaje, Vertiefung der Hafensohle um einen Meter sowie die Aufweitung der Engstelle im Einfahrtsbereich des Hüttenhafens führt zu: |
| | Erhöhung der nautischen Sicherheit |
| | Minimierung der Zahl an Verholvorgängen |
| Positive Effekte | Verbesserung der Umschlagsbedingungen für den Umschlag von Massengut und schweren Gütern sowie von Stahl, Baustoffen, Rohren und Projektladung |
| | Verbesserung der nautischen Bedingungen: an der Kaje können jetzt auch Panmax-Schiffe anlanden |

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht auf S. 93

# UNSER GREENPORTS-PROGRAMM ZUM THEMA

| Leitlinie | Ziel | Maßnahmen | Status | Zeithorizont | Performance |
|---|---|---|---|---|---|
| Wir setzen unsere Mittel effizient ein, um Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Bremen sowie in der übrigen Metropolregion NordWest zu schaffen. | Wertschöpfung und Arbeitsplätze in der Region HB /Bhrv. erhalten | Regelmäßige Analyse der durch den Betrieb der bremischen Häfen induzierten Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzeffekte | Aktualisierung mit Zahlen aus 2015 ist erfolgt. | fortlaufend, im Fünf-Jahres-Rhythmus | im Plan |

# ZUKUNFTSFÄHIGE INFRASTRUKTUR & ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

Unsere Leitlinie: 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.

[GRI-STANDARDS: 103-1,103-2, 103-3,102-11, 201-2]

## WARUM IST UNS DIESES THEMA WICHTIG?

Diverse Einflüsse verändern die Anforderungen an die Hafeninfrastruktur. Dazu gehören insbesondere auch die Einflüsse des Klimawandels. Mit den langfristig zu erwartenden Klimafolgen kann außergewöhnlicher Schaden an der Hafeninfrastruktur verbunden sein, was mit einer Einschränkung der Hafenverfügbarkeit und zurückgehenden Hafengebühreneinnahmen verbunden sein könnte. 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.

## WIE GEHEN WIR MIT DIESEM THEMA UM?

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.



Deichbaumaßnahme zum Hochwasserschutz

Durch die Initiierung und Beteiligung an den Forschungsprojekten NordWest2050 und Klimaanpassung an der Unterweser durch einen Tidepolder in der Dreptenierung 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.

## WAS HABEN WIR 2016 ERREICHT?

Bislang existiert noch kein Klimaanpassungskonzept für die bremischen Häfen. Die Kommunen Bremen und Bremerhaven erarbeiten zurzeit gemeinsam eine kommunale Klimaanpassungsstrategie die auch die Ausarbeitung von Anpassungskonzepten für die Hafenstandorte in Bremen und Bremerhaven vorsehen. Die folgende Tabelle listet sämtliche klimawandelbedingten Risiken und Chancen, die zu erwartenden Auswirkungen sowie unsere Möglichkeit der Einflussnahme. Eine finanzielle Bewertung der Risiken und Chancen war bisher nicht möglich, aktuell sind wir dabei entsprechende Bewertungsmöglichkeiten zu eruieren.

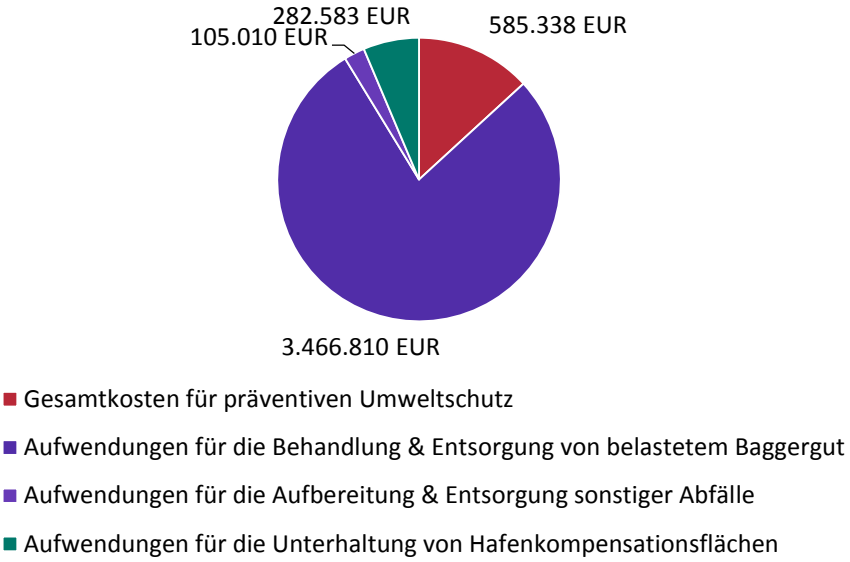
| Klimawandelbedingte Risiken und Chancen | Zu erwartende Auswirkungen | Einflussnahme / Verantwortung |
|---|---|---|
| Physikalische Risiken aufgrund tatsächlicher Veränderungen durch den Klimawandel | Temperatur- und Meeresspiegelanstieg | Möglichkeit unserer Einflussnahme: klein, Verantwortung: Weltgemeinschaft |
| | Erhöhung der Sturmflutwasserstände | |
| | Zunahme von Starkwindereignissen und Sturmtagen | |
| | Stärkere Belastung der Mitarbeiter während der Arbeit bei ggfs. eingeschränkter Erholung in der arbeitsfreien Zeit | |
| Regulatorische Risiken z.B. erhöhte Kapital- und Betriebskosten, um neue Vorschriften einzuhalten | Änderung der Bemessung von Ingenieurbauwerken | Möglichkeit unserer Einflussnahme: klein, Verantwortung: Behörden |
| | Anpassung der Anforderungen an Entwässerungsanlagen | |
| | Anpassung der Bauvorschriften (Windklassen) | |
| Chancen bzw. Möglichkeiten, neue Technologien, Produkte und Dienstleistungen anzubieten, um die mit dem Klimawandel verbundenen Herausforderungen zu lösen | Klimaangepasste Hafenentwicklungs-, Hafenbau- & Kompensationsmaßnahmen: Finnafjord-Projekt | Möglichkeit unserer Einflussnahme: gegeben, begrenzte Ressourcen wirken jedoch limitierend, Verantwortung: Mitarbeiter, Geschäftsführung und Gesellschafter der bremenports |
| | Unterstützung von "green logistics": Einführung von LNG und Wasserstofftechnologien in der maritimen Wirtschaft | |
| | Entwicklung eines CO2-Footprint-Tools für charakteristische Umschlagsgüter | |
| Chancen bzw. mögliche Wettbewerbsvorteile, die für die Organisation durch veränderte Vorschriften oder sonstige technologische Änderungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel entstehen. | Größeres Auftragsvolumen im Bereich Küstenschutz. | Möglichkeit unserer Einflussnahme: gegeben, begrenzte Ressourcen wirken jedoch limitierend, Verantwortung: Mitarbeiter, Geschäftsführung und Gesellschafter der bremenports |
| | Verstärkte Nutzung von Schiffen bzw. der Bahn als Verkehrsträger gilt als Wettbewerbsvorteil, wenn nicht gleichzeitig die Störungsanfälligkeit zunimmt | |

# WELCHE RECHTLICHEN VORGABEN HABEN WIR ZU BEACHTEN?

Das in 2015 in Kraft getretene Bremische Klimaschutz- und Energiegesetz (BremKEG) hat das Ziel, eine umweltverträgliche, ressourcenschonende, risikoarme und gesamtwirtschaftlich kostengünstige Umwandlung, Verteilung und Verwendung von Energie zu gewährleisten. Insbesondere soll das Gesetz zur CO2-Minderung beitragen und damit dem Klimaschutz dienen. Daneben sollen die Kohlendioxidemissionen, die durch den Endenergieverbrauch im Land Bremen mit Ausnahme der Stahlindustrie verursacht werden, bis zum Jahr 2020 um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Niveau des Jahres 1990 gesenkt werden. Das Gesetz orientiert sich darüber hinaus an dem Leitziel, die Treibhausgasemissionen der Industrieländer bis zum Jahr 2050 um 80 bis 95 Prozent gegenüber dem Vergleichsjahr 1990 zu senken. Das Land Bremen soll sich so gegenüber den negativen Folgen des Klimawandels entwickeln, dass volkswirtschaftliche Schäden minimiert, gute Lebens- und Arbeitsbedingungen erhalten und die Wettbewerbsfähigkeit gesichert werden.

# WAS HABEN WIR 2016 FÜR DEN UMWELTSCHUTZ AUFGEWANDT?

Umweltschutzaufwendungen: 4.439.741 €




Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab S. 94

# UNSER GREENPORTS-PROGRAMM ZUM THEMA

| Leitlinie | Ziel | Maßnahmen | Status | Zeithorizont | Performance |
|---|---|---|---|---|---|
| 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. | Hafenentwicklungs-, Hafenbau- und Kompensationsmaßnahmen klimaangepasst umsetzen | Gemeinsame Auseinandersetzung mit Stakeholdern zum Thema "Mega-Schiffe" | Zur Zeit zurückgestellt | Offen | noch nicht erreicht |
| | | 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 | im Plan |
| | | Bedarfsgerechte Angebote für Offshore-Nutzungen entwickeln, z.B. den Offshore Terminal Bremerhaven | in Bearbeitung | fortlaufend | im Plan |
| | | Bedarfsgerechte Strukturen für Hinterlandverkehre entwickeln | Hafenbahnprojekt "Imsumer Deich" in Bearbeitung | fortlaufend | im Plan |
| | | Projekt "Port Klima" zur Entwicklung von Bildungsmodulen zum Thema Klimaanpassung in Häfen | Hochschule Bremen hat Projekt mit unserer Unterstützungserklärung beantragt | 2018-2020 | im Plan |
| | | Erstellung von Klimaanpassungskonzepten für die Hafenanlagen in Bremen und Bremerhaven | | offen | im Plan |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Mitwirkung an der Erarbeitung von kommunalen Klimaanpassungskonzepten der Städte Bremen und Bremerhaven | in Bearbeitung | 2017 | im Plan |
| | | Fortführung des Klimaanpassungsprojektes "Tidepolder Drepte" unter dem Forschungsprojekt: "TideSEC" | Suche nach geeigneten Finanzierungsmöglichkeiten | offen | im Plan |
| | | Erarbeitung einer Bewertung der finanziellen Risiken durch den Klimawandel | | offen | neues Ziel |



# UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

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

# ENERGIEMANAGEMENT & KLIMASCHUTZ

Unsere Leitlinie: Wir gehen bewusst und nachhaltig mit Energie um, steigern unsere Energieeffizienz und erhöhen den Anteil an erneuerbaren Energien.

[GRI STANDARDS: 103-1, 103-2, 103-3, 302-1, 302-4, 305-1, 305-2, 305-3, 305-5]

**+ 5 %ige Senkung**

des Gesamtenergieverbrauchs im Vergleich zum Vorjahr auf rund 16.900 MWh

## WARUM IST UNS DIESES THEMA WICHTIG?

Der Klimawandel und seine Folgen gehören zu den 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, Klimaschutzmaßnahmen zu ergreifen. Ziel der greenports-Strategie ist es, die Infrastruktur der bremischen Häfen langfristig klimaneutral zu betreiben und damit auch die Erreichung der nationalen Klimaschutzziele der Bundesregierung bzw. des Klimaschutzübereinkommens von Paris (COP 21) zu unterstützen.

## WIE GEHEN WIR MIT DIESEM THEMA UM?

### Energiemanagementsystem gemäß ISO 50001

Der Energieverbrauch und die Emissionen von Maschinen, Anlagen und Gebäuden variieren bau-, anlagen- und/ oder betriebsbedingt. Um die Verbräuche systematischer erfassen und genauer zuordnen sowie zielgerichtete Maßnahmen ergreifen zu können, haben wir ein Energiemanagementsystem eingeführt, das seit 2016 nach DIN EN ISO 50001 Energiemanagement zertifiziert ist. Mit der Einführung 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.

Durch die detaillierte Analyse der Energieverbraucher werden operative Ziele zur Steigerung der Energieeffizienz und der CO2-Reduktion entwickelt und der Maßnahmenplan im jährlichen Rhythmus aktualisiert und erweitert. Entsprechende Vorgaben für die Bereiche Projektplanung, Bau und Vergabe sowie die Beschaffung werden weiterhin durch Richtlinien (Policies) und konkrete Ziele ergänzt. Wir nutzen ein Rechtskataster der Plattform Umwelt-Online, in dem gesetzliche Änderungen stetig aktualisiert und die Neuerungen kenntlich gemacht werden.

### 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.

### 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 stieg in den letzten Jahren der Anteil der vermiedenen CO2-Emissionen sukzessive an.

### 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. Flugreisen werden nur im unbedingt erforderlichen Maße durchgeführt, wobei die jährliche Anzahl sowie die Ziele abhängig von der Geschäftstätigkeit (z.B. im Beratungsgeschäft) variieren. Um die Mitarbeiter_innen zu ermutigen, den Weg zur Arbeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen, anstatt den PKW zu nutzen, bieten wir ein vergünstigtes Job-Ticket für den ÖPNV an.

## Kompensation von CO2-Emissionen

Für die nicht vermeidbaren CO2-Emissionen der bremenports, die in 2015 anfielen, wurden Klima-Zertifikate für 203 t CO2 des lokalen Projekts Moorland des BUND für die Kompensation erworben. Da im Projekt Moorland leider keine neuen Flächen mehr zur Verfügung stehen, haben wir für 2016 Emissionszertifikate bei atmosfair erworben - für die bremenports GmbH in Höhe von 221t CO2, was den verbliebenen Restemissionen der GmbH entspricht, sowie erstmals Zertifikate in Höhe von 135t CO2 zum Ausgleich der Emissionen des Fuhrparks des Sondervermögens Hafen. Parallel sind wir auf der Suche nach neuen regionalen Klimaschutzprojekten für die nächsten Jahre.

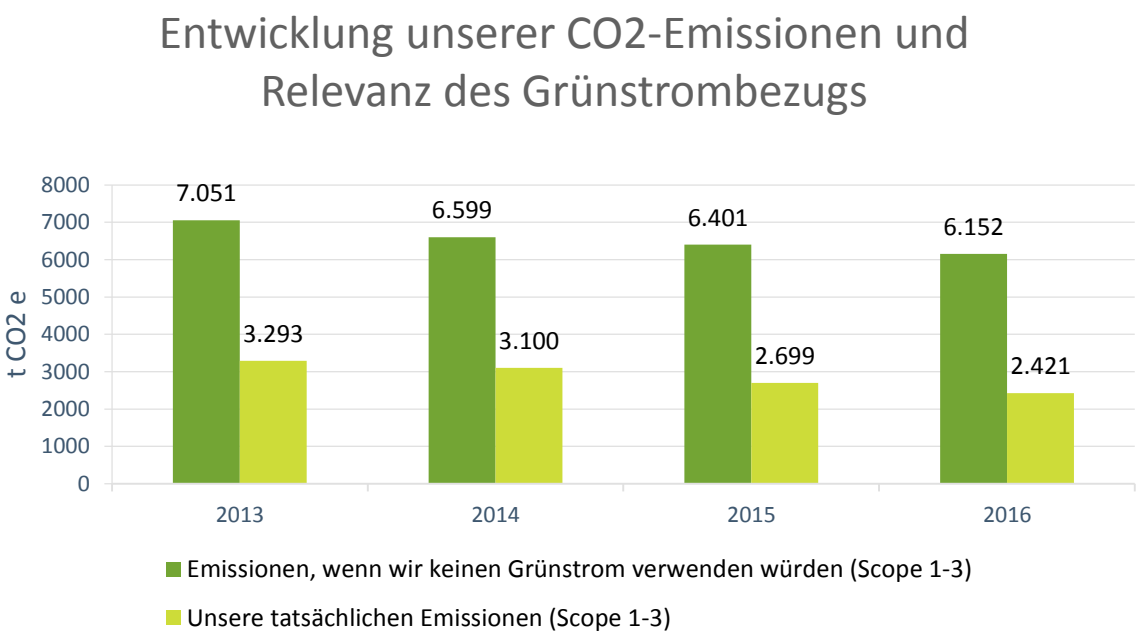
# WAS HABEN WIR 2016 ERREICHT?

Wir haben zwei weitere Elektrofahrräder für unsere Werkstatt angeschafft, wobei es sich bei einem Rad um ein E-Lastenrad handelt, das es den Mitarbeitern erlaubt auch größere Gegenstände umweltschonend und flexibel zu transportieren.

Unsere Photovoltaikanlagen haben 35.062 kWh Energie erzeugt, den wir ins Stromnetz eingespeist haben. Hierdurch konnten wir auch in diesem Jahr wieder rund 19 t CO2-Äquivalente vermeiden. Auch in 2016 lag unser Anteil an Ökostrom erneut bei 99%. Das 2015 initiierte Kooperationsprojekt zum Test von LEP-Leuchten und zur Untersuchung von Energieeffizienzsteigerungspotenzialen ist im Januar 2016 gestartet. In 2017 werden im Rahmen des Projekts mehrere Teststrecken installiert.

Unsere Mitarbeiter sind im Fernverkehr laut Angaben der Deutschen Bahn bereits CO2-neutral unterwegs. Derzeit sind wir dabei zu prüfen, ob es möglich ist, die CO2-Emissionen für Flugreisen direkt bei der Buchung zu neutralisieren.

# UNSERE EMISSIONEN




Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab S. 96

# UNSER GREENPORTS-PROGRAMM ZUM THEMA

| Leitlinie | Ziel | Maßnahmen | Status | Zeithorizont | Performance |
|---|---|---|---|---|---|
| Wir gehen bewusst und nachhaltig mit Energie um, steigern unsere Energieeffizienz und erhöhen den Anteil an erneuerbaren Energien. | Bis zum Jahr 2025 wollen wir den Gesamtenergieverbrauch gegenüber 2015 um weitere 10% reduzieren und die gesamte Hafeninfrastruktur Bremen/ Bremerhaven soll bis 2024 klimaneutral werden. | Einführung eines Energiemanagementsystems nach ISO 50001 | Erstzertifizierung ist im Oktober 2016 erfolgt | 2016 | erreicht |
| | | Implementierung einer Energiecontrolling-Software als Analysetool | Pilotphase ist in 2016 gestartet. | 2017 | im Plan |
| | | Erstellen eines Konzeptes für den gezeitenabhängigen Betrieb der Hafenpumpwerke. | | 2017/2018 | neues Ziel |
| | | Beim Austausch bzw. Neubau von Beleuchtungsanlagen werden nach dem Stand der Technik LED eingesetzt oder vergleichbar energieeffiziente Lösungen gesucht. | | fortlaufend | neues Ziel |
| | | 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 | im Plan |
| | | Ersatz weiterer herkömmlicher Fahrzeuge durch E- und Hybridfahrzeuge | Eine kontinuierliche Marktanalyse findet statt. | fortlaufend | im Plan |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Wir gehen bewusst und nachhaltig mit Energie um, steigern unsere Energieeffizienz und erhöhen den Anteil an erneuerbaren Energien. | Bis 2024 soll die gesamte Hafeninfrastruktur Bremen/Bremerhaven klimaneutral werden. | EnPI zum Fuhrpark wird eingeführt, um energetische Leistung klarer darstellen zu können und den schwankenden Gesamtverbrauch zu relativieren. | | 2017 | neues Ziel |
| | | Erstellung einer neuen Car Policy mit klaren Zielvorgaben zu Emissionsreduktionen. | | 2017/2018 | neues Ziel |
| | | Ersatz fossiler Energieträger durch regenerative, z.B. Wasserstoff | Eine kontinuierliche Marktanalyse findet statt. | offen | im Plan |
| | | 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 | nicht erreicht, neuer Zeithorizont: 2017 |
| | | Austausch der Wellenkammerbeleuchtung an der Stromkaje mit LED, erwartete Einsparung: 79% | Eine LED-Retrofitlösung hat sich als wirtschaftlicher erwiesen und wird nun sukzessive umgesetzt - erwartete Energieeinsparung ebenfalls 79%. Ca. 15% der Beleuchtung ist bereits umgerüstet. | fortlaufend | im Plan |
| | | Installation einer Teststrecke mit LEP/LED Beleuchtung | Projekt ist im Januar 2016 gestartet, Beleuchtungsstrecken wurden in 2017 installiert. | 2018 | im Plan |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Projekt zur Förderung des umweltfreundlichen Pendelverkehrs (Fahrrad / ÖPNV) | | offen | neues Ziel |
| | | Erreichbarkeit der bremenports Dienstgebäude mit dem ÖPNV optimieren | | offen | nicht erreicht |
| | | Analyse möglicher CO2-Reduktionen im Zusammenhang mit Geschäftsreisen | Flugkilometer bereits auf Mindestmaß reduziert, Bahnkilometer bei Fernreisen können nun CO2-neutral ausgewiesen werden. | 2018 | im Plan |
| | | Prüfung ob CO2-Emissionen für Flugreisen direkt neutralisiert werden können | In Planung | 2017 | neues Ziel |
| | | Analyse der CO2-Emissionen des Gesamthafens | CO2-Footprinttool wurde vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) entwickelt, um die CO2-Emissionen des Gesamthafens in der Transportkette zu analysieren. | offen | im Plan |

# UMWELTFREUNDLICHE SCHIFFFAHRT

Unsere Leitlinie: Wir unterstützen alle technisch sinnvollen und ökonomisch angemessenen Verfahren zur Reduzierung der negativen Einflüsse der Schifffahrt auf Mensch und Natur und nutzen diese insbesondere für unsere eigene Flotte.

[GRI-STANDARDS: 103-1,103-2, 103-3, 305-7]

**+31 %der Schiffsanläufe**

in den bremischen Häfen erfolgten 2016 mit ESI-Score

## WARUM IST UNS DIESES THEMA WICHTIG?

Für internationale Hafenstandorte sind die Emissionen der Seeschifffahrt mengenmäßig sehr bedeutsam. Neben klimaverändernden CO2-Emissionen, entstehen in der Schifffahrt insbesondere große Mengen an Schwefel- und Stickoxiden sowie Feinstäuben, die unterschiedliche negative Effekte auf das Ökosystem und die menschliche Gesundheit haben. Zudem werden in der Schifffahrt häufig Anti-Fouling-Anstriche eingesetzt. Sie geben kontinuierlich Biozide ab und wirken sich so negativ auf die Gewässer- und Sedimentgüte aus. Der Eintrag von Müll in die Weltmeere nimmt laut Berichten der Umweltverbände drastisch zu. Besonders die Akkumulation von Plastikmüll stellt dabei ein globales Problem dar.

## WIE GEHEN WIR MIT DIESEM THEMA UM?

Unser Managementansatz zum Thema betrifft die folgenden Bereiche:

### Emissionen unserer eigenen Arbeitsschiffsflotte

Grundsätzlich wird bei jedem Schiffsneubau geprüft, welche alternativen Antriebs- und oder Kraftstoffsysteme verfügbar und im betreffenden Schiffstyp mit seinem jeweiligen Anforderungsprofil einsetzbar wären: Neben Liquid Natural Gas (LNG) kommen derzeit z.B. auch Hybrid-Antriebe in Frage. Langfristig ist jedoch auf emissionsfreie Antriebe wie die Brennstoffzellen-/Wasserstofftechnologie hinzuwirken. Bisher wird LNG nur auf sehr wenigen Schiffen eingesetzt, daher unterstützen wir mit unserem Pilotprojekt zum Bau einer LNG-betriebenen Klappschute die Verwendung von LNG. LNG verursacht im Vergleich zu konventionellen Schiffskraftstoffen wie Schweröl (HFO) oder Marine-Diesel-Öl/Marine-Gas-Öl keine Schwefeloxide und nahezu kein Feinstaub. Zudem kann der Kohlendioxid-Ausstoß bei optimaler Verbrennung um bis zu 25 % und der Stickoxid-Anteil um 80-90 % reduziert werden.

Ab 2015 ist die Schifffahrt in den Emissionskontrollgebieten dazu verpflichtet Kraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von max. 0,1 % einzusetzen oder vergleichbare Werte mit Hilfe von Abgasnachbehandlungsanlagen (Scrubber) zu erreichen. Unsere eigene Baggerei-/Arbeitsschiffsflotte wird entsprechend der gesetzlichen Vorgaben für die Binnenschifffahrt mit sog. Binnenschiffsdiesel betrieben. Der gesetzlich festgelegte Grenzwert für Schwefel liegt hier bereits deutlich unter den Grenzwerten der Seeschifffahrt und gilt mit 0,001 % als „schwefelfrei".

Das Vermessungsschiff „Seeadler", das mit einem Hybridantrieb (Dieselantrieb mit Batteriepack) ausgestattet ist, hat 2016 den Regelbetrieb aufgenommen. Die LNG-Schute steht vor der Auslieferung. Insgesamt haben wir 2016 durch den Einsatz unserer Schiffsflotte 0,0096 t SOx-Emissionen erzeugt. Eine Erhebung der PM- und NOx-Emissionen unserer Flotte kann aktuell nicht vorgenommen werden, da ihre Entstehung bei dieselmotorischer Verbrennung maßgeblich von motorspezifischen Parametern wie der Verbrennungstemperatur, der Gemischbildung und der Einspritzung abhängig sind. Diese variieren nach Betriebsmodus, also wann der Motor unter Voll- oder Teillast betrieben wird. Da sich Schiffstypen und Einsatzart unserer Arbeitsschiff- und Baggereiflotte unterscheiden und sich die individuelle Leistungsabnahme noch nicht darstellen lässt, kann hier bisher keine verlässliche Quantifizierung erfolgen.



Vermessungsschiff „Seeadler" mit Hybridantrieb

## Emissionsmodell der Seeschifffahrt in den bremischen Häfen

Ausgehend vom Grundsatz „Nur was man kennt, kann man auch steuern." haben wir zusammen mit dem Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik ein Modell zur Simulation des Schiffsverkehrs in den Bremischen Häfen entwickelt. Ziel war und ist es, die Emissionen am Hafenstandort durch die Transportkette und insbesondere der Schifffahrt zu erheben. Begonnen haben wir mit den Schiffverkehren in Bremerhaven, mittlerweile liegen die Ergebnisse für beide Häfen (Bremerhaven und Bremen) vor. Um die Effekte der zu Beginn des Jahres 2015 in Kraft getretenen Schwefelgrenzwerte (0,1%) im Emissionskontrollgebiet Nordsee abzubilden, wurden die Daten über Schiffsverkehre für die Jahre 2012 und 2015 berechnet und verglichen. Zum Zweck der Vergleichbarkeit werden die absoluten Mengen der einzelnen Emissionsarten in Beziehung zu Ladungseinheiten gesetzt. Die folgenden Grafiken zeigen die Relation zu den Umschlagsmengen in Tonnen. Das Modell ermöglicht, verschiedene Hafenareale und Fahrwasserbereiche Weser differenziert zu berechnen. In diesem Fall enthalten die Ergebnisse nicht die Anteile aus den Ansteuerungen nach Bremerhaven (Außenweser) und Bremen (Unterweser). Der Effekt der herabgesetzten Grenzwerte für den Schwefelanteil im zu verwendenden Kraftstoff ist deutlich erkennbar. Die Entstehung von Feinstaub hängt maßgeblich vom Schwefelanteil ab, und zeigt eine ähnliche Entwicklung.

| Bremen ohne Ansteuerung und Transit | 2012 | 2015 |
|---|---|---|
| Feinstaub PM10 [g/BRZ] | 0,18 | 0,02 |
| SOx [g/BRZ] | 1,71 | 0,22 |
| NOx [g / BRZ] | 22,7 | 23 |

| Bremerhaven ohne Ansteuerung und Transit | 2012 | 2015 |
|---|---|---|
| Feinstaub PM10 [g / BRZ] | 0,17 | 0,017 |
| SOx [g / BRZ] | 1,41 | 0,14 |
| NOx [g / BRZ] | 19,6 | 18,8 |

## Anreizsysteme für eine emissionsarme Schifffahrt

Um Anreize für eine umweltfreundliche Schifffahrt zu setzen, haben wir folgende Maßnahmen umgesetzt:

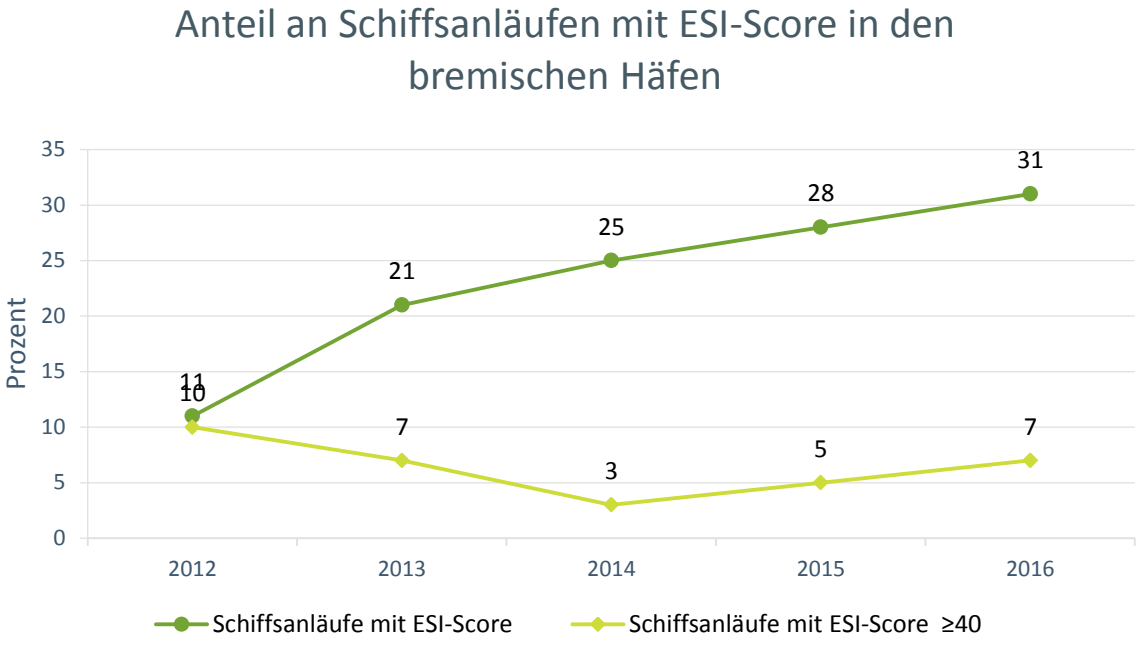
### Landstromversorgung von Binnenschiffen

Durch die Ausstattung von mittlerweile 25 Liegeplätzen mit Landstromanschlüssen kann die Binnenschifffahrt während der Liegezeit mit Strom aus erneuerbaren Energien versorgt werden. Dadurch kann nicht nur der Ausstoß von Stick- und Schwefeloxiden, Feinstaub und CO2 deutlich reduziert werden - durch das Abschalten der Lärmquellen profitieren auch Besatzung und Anwohner.

### Rabattsystem für umweltfreundliche Schiffe

Der Environmental Ship Index (ESI) ist ein internationaler Standard, der im Rahmen der World Port Climate Initiative gemeinsam mit den Häfen von Rotterdam, Antwerpen, Le Havre, Hamburg, Amsterdam sowie den bremischen Häfen entwickelt und im Januar 2012 als umweltbezogene Raumgebühr in die Bremische Hafengebührenordnung aufgenommen wurde. Er setzt sich aus Teilbewertungen in Punkten für den Ausstoß von Stick-, Schwefel- und Kohlendioxiden zusammen und gewährt weitere Punkte sofern das Schiff über einen Landanschluss zur Stromversorgung verfügt. Die ESI-Punktzahl bewegt sich zwischen Null und 100, wobei Null den international vorgeschriebenen Grenzwerten der IMO (International Maritime Organization) entspricht. Werte > 0 stehen entsprechend für eine „Übererfüllung“ der gesetzlichen Vorgaben. Insgesamt 25 Schiffe mit den höchsten ESI-Werten ≥ 40 erhalten pro Quartal einen Rabatt von 15% pro Anlauf in den bremischen Häfen.

Am 01. Januar 2016 wurde ein zusätzlicher LNG- und Methanol-Rabatt in den bremischen Häfen eingeführt. Weitere Informationen zur Höhe der Rabatte finden Sie auf unserer Homepage.




### Verleihung des greenports Awards

Seit 2014 verleihen wir einen jährlichen greenports Award in den Kategorien "emissionsärmstes Schiff" und "Reederei/Charterer mit der emissionsärmsten Flotte". Ziel des greenports Awards ist es, besonders umweltfreundliche Schiffe bzw. Reedereien für ihr Engagement auszuzeichnen sowie deren Leistung zu würdigen. Der greenports Award ist zwar nicht mit einem monetären Gewinn verknüpft, doch trägt die Auszeichnung zu einer öffentlichen Honorierung bei und die bremenports hat für die Gewinner der letzten beiden Jahre jeweils die CO2-Emissionen für einen Anlauf der Schiffe kompensiert. Den Preisträgern wurde eine entsprechende Urkunde überreicht. Dieser symbolische Zusatzpreis soll zur Sensibilisierung für bisher unvermiedene Emissionen beitragen und die Option der nachträglichen regionalen CO2-Kompensation verdeutlichen. Die Basis für die Ermittlung der Gewinner bilden die Werte des Environment Ship Index (ESI) aus dem jeweiligen Vorjahr. Um den greenports Award gewinnen zu können, muss ein Schiff die bremischen Häfen mehrmals angelaufen haben. Diese Bedingung wurde eingeführt, um regelmäßige Hafenkunden gegenüber einmaligen Hafennutzern zu würdigen.

Den greenports Award 2016 in der Kategorie *emissionsärmstes Schiff* hat der Produkten-/Chemikalientanker „Bit Okland“ und in der Kategorie *Reederei mit der emissionsärmsten Flotte* die Tarbit Shipping AB gewonnen. Die Preisverleihung fand im November 2017 im Rahmen der vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen organisierten Veranstaltung Sustainable Shipping (Bremer Kongress für Nachhaltigkeit in der Schifffahrt) statt.




Verleihung des greenports Awards 2016

## Umgang mit Anti-Fouling-Anstrichen

Aufgrund der negativen Auswirkungen von in Anti-Fouling vorkommenden Bioziden, ist eine Säuberung des Unterwasserschiffs außerhalb der Trocken/Schwimmdocks nicht zulässig. In der eigenen Arbeitsschiff-/Baggereiflotte wird ständig geprüft, ob neuartige Unterwasseranstriche, die ohne jegliche Biozide auskommen bzw. zu einer sich positiv auswirkenden Oberflächenveränderung führen, eingesetzt werden können.

## Schiffsabfallentsorgung

Die Überwachung und Genehmigung des IMO MARPOL Verbots zur Entsorgung jeglicher Plastikabfälle auf See liegt beim Hansestadt Bremischen Hafenamt (HBH). Die bremische Hafenordnung sieht eine Verpflichtung zur Müllabgabe vor; diesbezügliche Gebühren sind in den Hafenentgelten bereits inbegriffen. Der Forderung der Umwelt- und Naturschutzverbände nach kostengünstigen/ -neutralen Schiffsentsorgungsmöglichkeiten, um den illegalen Eintrag in die Meere zu verhindern, kommen die bremischen Häfen mit ihrem Angebot nach.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab S. 99

# UNSER GREENPORTS-PROGRAMM ZUM THEMA

| Leitlinie | Ziel | Maßnahmen | Status | Zeithorizont | Performance |
|---|---|---|---|---|---|
| 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. | Umwelteigenschaften in der Bestandsflotte optimieren | Erstellung eines Konzeptes für die gesamte Arbeitsschiffsflotte | in Planung | 2017 | nicht erreicht |
| | | Einsatz biozidfreier Unterwasseranstriche in der eigenen Flotte und Mitwirkung an innovativen Testanwendungen | Derzeit verfügbare Unterwasseranstriche (Haihaut) eignen sich nicht für das Fahrprofil (Liegezeit/Geschwindigkeiten) unserer Arbeitsschiffsflotte. | fortlaufend | im Plan |
| | Kein Schiffsneubau ohne Verbesserung der Umwelteigenschaften | Vermessungsschiff mit Hybridantrieb (Dieselantrieb mit Batteriepack) | Ein Vermessungsschiff mit Hybridantrieb wurde 2016 in den Regelbetrieb übernommen. | 2016 | erreicht |
| | | Baggerklappschute mit LNG-diesel-elektrischem Antrieb | Baggerklappschute mit LNG-diesel-elektrischem Antrieb steht seit 2016 vor der Auslieferung. | 2017 | nicht erreicht |
| | Emissionen in den bremischen Häfen erfassen | Ermittlung schiffsseitiger Emissionen für das Emissionsmodell der bremischen Häfen | Die Emissionsdaten für das Jahr 2012 in Bremerhaven liegen vor | 2015 | erreicht |
| | | | Emissionsdaten für die Jahre 2012 und 2015 in Bremen sowie für 2015 in Bremerhaven liegen nicht vor. | 2016 | nicht erreicht |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Zahl der Incentive Provider des ESI-Index erhöhen und Nutzerkreis des ESI-Index weltweit ausbauen | An der Weiterentwicklung des Environmental Ship Index (ESI) mitwirken | Als Mitglied der Arbeitsgruppe der IAPH / WPCI in ständiger Bearbeitung, den gesetzlichen Standards vorauslaufend | fortlaufend | im Plan |
| | | "greenports Award" an das emissionsärmste Seeschiff und die Reederei mit der umweltfreundlichsten Flotte verleihen | Die Gewinner 2016 wurden ermittelt, die Preisverleihung ist für 2017 geplant. | jährlich | erreicht |
| | Nutzung emissionsarmer Kraftstoffe/ Antriebssysteme fördern | Das Angebot von LNG als umweltfreundlichen Kraftstoff fördern | Die bremischen Häfen sind seit 2015 "LNG ready" (Betankungen mit LNG sind geregelt und möglich) | fortlaufend | im Plan |
| | | Ausgestaltung zusätzlicher Anreizsysteme in den bremischen Häfen | Am 01.01.2016 wurde ein zusätzlicher LNG- und Methanol-Rabatt in den bremischen Häfen eingeführt. | 2015 | erreicht |
| | Externe Stromversorgung für die Schifffahrt fördern | Binnenschiffsliegeplätze (soweit sinnvoll) mit Landstromanschlüssen ausstatten | In 2016 wurden keine weiteren Anschlüsse installiert. Die 18 vorhandenen Anschlüsse werden genutzt. | fortlaufend | im Plan |
| | | Evaluierung von Landstromversorgungsmöglichkeiten für die Seeschifffahrt | In ständiger Bearbeitung, bisher gibt es keine wirtschaftliche Lösung, die betriebswirtschaftlich umsetzbar ist. | fortlaufend | im Plan |
| | Anreize für die Schifffahrt zur Entsorgung von Abfällen und Abwässern im Hafen weiter ausbauen | Getrennte Müllentsorgung in Neuausschreibung berücksichtigen | eingeführt | 2017 | erreicht |

# EFFIZIENTE FLÄCHENNUTZUNG UND BIODIVERSITÄT

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

[GRI-STANDARDS: 103-1, 103-2, 103-3, 304-1, 304-2, 304-3]

**+34,7 %**

unserer Hafenfläche ist geschützte Biotopfläche

## WARUM IST UNS DIESES THEMA WICHTIG?

Die seit den 1960-Jahren stark gestiegenen Waren- und Güterströme haben eine Reihe von Beeinträchtigungen für den Meeres- und Küstenlebensraum der Wesermündung und das benachbarte Wattenmeer mit sich gezogen. Um diesen Folgen entgegenzuwirken sowie negative Auswirkungen durch den Infrastrukturausbau zugunsten von Häfen und Schifffahrt zu vermeiden, müssen heute zahlreiche rechtliche Anforderungen eingehalten werden. Nur so sind Infrastrukturmaßnahmen noch genehmigung- und umsetzungsfähig.

## WIE GEHEN WIR MIT DIESEM THEMA UM?

Immer dann, wenn durch Wasser- und Hafenbauprojekte geschützte Lebensräume beeinflusst oder gar vernichtet werden, schaffen wir entsprechend der gesetzlichen Anforderungen vergleichbare Ausgleichsflächen. Aufgrund unserer Lage an der Wesermündung in direkter Nachbarschaft zum Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer sind dabei vergleichsweise hohe Auflagen zu beachten. Bereits Anfang der 90er Jahre hat bremenports eigene Experten für den Bereich der Umweltplanung eingestellt und damit organisatorische Strukturen geschaffen, die sich bis heute in der Projektentwicklung bewährt haben. In über 20 Jahren konnte eine hohe Expertise gewonnen werden, die inzwischen international so gefragt ist, dass die Umweltplaner der bremenports auch als externe Dienstleister für Dritte Projekte entworfen und realisiert haben. Insbesondere die frühzeitige Einbindung ökologischer Bewertungen bei Bauprojekten und die Einbeziehung von betroffenen Interessenvertretern (Umweltschutzorganisationen, Landwirte, Gemeinde, Öffentlichkeit) hat sich bewährt, um öffentliche Akzeptanz und eine schnelle Realisierung von Anfang an sicherzustellen.

Wenn die Kompensationsprojekte abgeschlossen sind, werden die Flächen als "grüne Hafeninfrastruktur" durch unsere Mitarbeiter unterhalten. Die Abwicklung aus einer Hand - von der Planung über die Entwicklung zur Unterhaltung - wird von den beteiligten Naturschutzbehörden als sehr vorteilhaft bewertet. Davon ausgenommen sind Flächen in Bremen, die in die Unterhaltung der haneg gegeben wurden, sowie zwei große Außendeichsgebiete an der Wurster Küste, die bereits im Entwicklungszeitraum an die Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer übertragen worden sind. Das Monitoring der Kompensationsflächen wird je nach Verantwortlichkeit von beauftragten Sachverständigen, unserem eigenen Fachpersonal oder Naturschutzbehörden durchgeführt



Naturschutzgebiet Luneplate

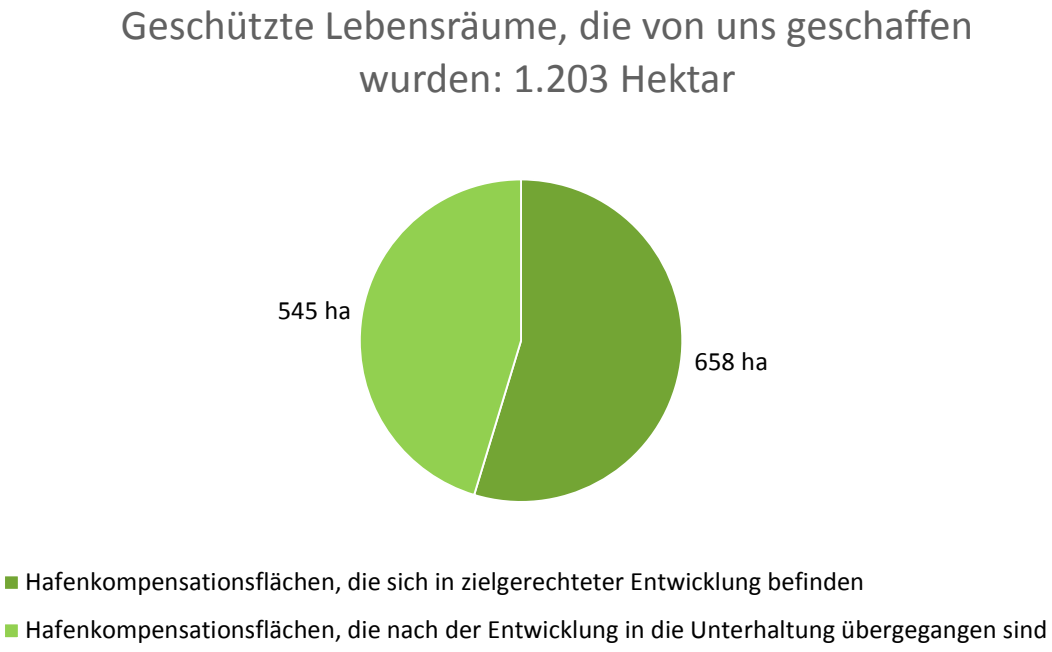
## Besondere Auszeichnung

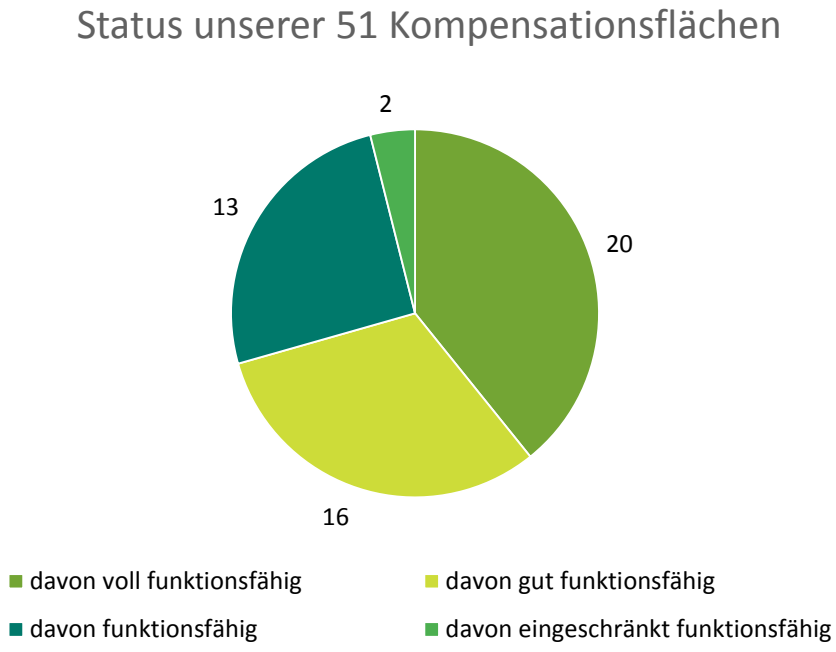
Unser ökologisches Engagement wurde 2016 mit dem Gewinn des „ESPO Awards“ der europäischen Seehafenorganisation belohnt. Im Wettbewerb zum Thema „Natur in Häfen“ haben wir uns mit unserer ökologischen Ausgleichsfläche Luneplate gegen elf Projekte aus anderen europäische Häfen – darunter Rotterdam, Antwerpen und Le Havre – durchgesetzt. Unser Geschäftsführer Robert Howe nahm die Auszeichnung im Palais d'Eqmond in Brüssel entgegen.

# WELCHE RECHTLICHEN VORGABEN HABEN WIR ZU BEACHTEN?

Wir berücksichtigen beispielsweise die folgenden Naturschutzgesetzgebungen auf europäischer, Bundes- und Länderebene: Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, Vogelschutzrichtlinie, Bundesnaturschutzgesetz, Bremisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege, Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz.

# WIE IST DER AKTUELLE STATUS UNSERER KOMPENSATIONSFLÄCHEN?



# HAFENGEBIETE IN UNMITTELBARERE NÄHE ZU SCHUTZGEBIETEN

| Schutzgebiet | Angrenzende Hafengebiete | Lebensraumtyp | Bedeutung für schutzwürdige Arten |
|---|---|---|---|
| Flora-Fauna-Habitat-Gebiet Weser [DE2417-370] | Überseehafengebiet und Fischereihafengebiet, Bremerhaven | Ästuarien [Flussmündung, die unter dem Gezeiteneinfluss des Meeres steht] | Wanderstrecke und Anpassungszone für Finte, Fluss- und Meerneunauge als Wanderfische |
| Naturschutzgebiet Luneplate (große Teile des FFH-Gebietes Weser [DE2417-370] sowie das Vogelschutzgebiet Luneplate [DE 2417-401] sind seit dem 17.02.2015 als Naturschutzgebiet Luneplate ausgewiesen worden | Überseehafengebiet und Fischereihafengebiet, Bremerhaven | Flussunterlauf mit Tideeinfluss, Prielen und Brackwasserwatten, Röhrichten, Feuchtbrachen, salzbeeinflussten Marschgrünländern mit winterlichen Überschwemmungen, Flutrasen, Gräben, Stillgewässer und Gehölze | Wanderfische (Finte, Meer- und Flussneunaugen), Wasser- und Wattvögel, Wiesenvögel und Vögel der Röhrrichte, Pflanzenarten der Brackwasserröhrichte und salzbeeinflusste Marschgrünländer |
| Vogelschutzgebiet Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer [DE2210-401]; Flora-Fauna-Habitat-Gebiet [DE2306-301] ; Weltnaturerbe | Überseehafengebiet, Bremerhaven | vor allem: Ästuarien [s.o.], vegetationsfreies Schlick-, Sand- und Mischwatt sowie atlantische Salzwiesen | Brutgebiet und Teillebensraum für eine besonders große Anzahl seltener Vogelarten; Wanderstrecke für Meerneunaugen, Lebensraum für Schweinswal und Seehund |
| Naturschutzgebiet Weserportsee | Überseehafengebiet, Bremerhaven | Unterschiedliche Biotoptypen in enger Verzahnung (Kleingewässer, feuchte Senken, wertvolle Röhrrichtbestände, Gehölze, offene Sandflächen und Magerrasen) | Lebensraum für verschiedene, zum Teil bestandsbedrohte Tier- und Pflanzenarten |
| Flora-Fauna-Habitat-Gebiet Weser zwischen Ochtummündung und Rekum [DE2817-370] | Klöcknerhafen, Bremen | Binnengewässer (tidebeeinflusster Weserunterlauf mit stark befestigten Ufern) | Laichgebiet und Larven-/Jungfischaufzuchtgebiet für Finte, Wanderstrecke für Fluss- und Meerneunauge |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Vogelschutzgebiet Niedervieland [DE2918-401] | Baggergutbehandlungsanlage, Bremen - Seehausen | Ausgedehntes, feuchtes, extensiv genutztes Grünland-Graben-Areal mit Weidenauwäldern, Röhrichten, Kleingewässern, größere Teichen | Brutgebiet: Blaukehlchen, Rohrweihe, Sumpfohreule, Tüpfelralle, Wachtelkönig, Weißstorch; Gastlebensraum: Bruchwasserläufer, Goldregenpfeifer, Kampfläufer, Kornweihe, Zwergsäger, Zwergschwan |
| Naturschutzgebiet Hochwasserschutzpolder | Neustädter Hafen, Bremen und Baggergutbehandlungsanlage, Bremen - Seehausen | Flußauenlandschaft mit unregelmäßigen überfluteten Feuchtgrünland, Auwald, Röhrichten, Ruderalflächen und Kleingewässern | Lebensraum für Blaukehlchen, Schilfrohrsänger, Rohrdommel, Rohrweihe, Schwarzhalstaucher, Schnatterente, Brandgans Amphibien und Libellen sowie Blutweiderich, Schwertlilie und Silberweide |

# BEEINTRÄCHTIGUNGEN DER BIODIVERSITÄT DURCH DIE SEE- UND HAFENWIRTSCHAFT

## Beeinträchtigungen durch Flächenentzug der See- und Hafenwirtschaft

Häfen und Schifffahrt haben den Lebensraum des gesamten Mündungsgebietes der Weser (Ästuar) in den letzten 100 Jahren deutlich und auf Dauer verändert. Entsprechend ist auch die Biodiversität der Ästuare insgesamt stark beeinträchtigt worden.

### Unser Managementansatz

Wir gehen im Hinblick auf weitere Hafenentwicklung flächensparend um, indem wir den vorhandenen Bestand soweit möglich optimieren. Dieses stellt eine wesentliche Grundlage dar, zusätzliche Beeinträchtigungen der Biodiversität zu vermeiden. Eine strukturelle Umkehrbarkeit der Beeinträchtigungen der Biodiversität durch die Hafenwirtschaft ist grundsätzlich möglich, aufgrund kultureller Gegebenheiten aber wenig wahrscheinlich und daher vorläufig auf Kompensationsflächen begrenzt. Ob die Wiederansiedlung ehemals vorkommender Arten möglich ist, ist von artspezifischen Voraussetzungen abhängig. In den letzten 20 Jahren wurden bei Vorhaben der Schifffahrtsverwaltung als auch der bremischen Häfen umfangreiche Begleitmaßnahmen durchgeführt, die weitere Verschlechterungen vermeiden sollten. An der Rückkehr von Finten und Schweinswalen kann bereits eine gewisse Regeneration des Weserästuars abgeleitet werden. Für die weitere Regeneration ist das Zurückdrängen noch bestehender Belastungen durch die Schifffahrt von ebenso großer Bedeutung, wie die Erschließung und Wiederherstellung von Flach- und Seitengewässern sowie tidebeeinflussten Außendeichsländereien. Für entsprechende Fortschritte ist eine breite Kooperation und Mitwirkungsbereitschaft verschiedener Interessensgruppen nötig.

### Status 2016

Wir erhalten und optimieren die vorhandenen Ausgleichsflächen

## Beeinträchtigungen durch Plastikabfälle der Seeschifffahrt

Der Eintrag von Plastikmüll in die Weltmeere nimmt laut Berichten der Umweltverbände drastisch zu und stellt ein globales Problem dar. Plastikabfälle haben eine Haltbarkeit von mehreren hundert Jahren, führen u.a. zum Tod von Meeressäugern und -vögeln, aber auch zu einer Anreicherung von Mikroplastik in der Nahrungskette. Der Einfluss beschränkt sich nicht auf die lokalen Hafengewässer, sondern ist weltweit als problematisch anzusehen.

### Unser Managementansatz

Der Eintrag von Plastikmüll ist irreversibel auch wenn innovative Verfahren zur Säuberung der Weltmeere gerade getestet werden. Wir als Hafenmanagementgesellschaft haben darauf keinen Einfluss, wohl aber auf den Eintrag von Müll in unserem Wirkungsbereich. Die Abgabe von Schiffsmüll ist EU-weit verpflichtend. Die bremische Hafengebührenordnung enthält abhängig von der Bruttoraumzahl die Verpflichtung zur Zahlung einer Pauschale für ölhaltige sowie hausmüllähnlicher Abfälle, die sich auf wenige Prozentpunkte der Hafengebühren beläuft.

### Status 2016

- Plastikabfälle gelangen noch immer illegal ins Meer.
- Das Team Hafengebühren stellt die Abfallentsorgung wie vorgesehen in Rechnung.
- Unsere Azubis unterstützen Müllsammelaktionen des BUND-Bremen.
- Wir unterstützen den NABU bei seinen Müllsammelaktivitäten an der Grenze zwischen Containerterminal und Nationalpark

## Beeinträchtigungen durch Unterwasseranstriche der Seeschifffahrt

Da Tributylzinn (TBT), das lange Zeit in Unterwasseranstrichen der Seeschiffahrt verwandt wurde, den Hormonstoffwechsel von Gewässerlebewesen beeinträchtigen kann, ist seine Verwendung seit 2008 verboten und darf auf Schiffskörpern nicht mehr vorhanden sein. Trotzdem messen wir weiterhin hohe TBT-Konzentrationen in den Hafengewässern der bremischen Häfen. Damit verbundene negative Effekte auf Muscheln, Schnecken und Fische sind wissenschaftlich belegt.

### Unser Managementansatz

Der Hafen hat auf den Neueintrag von TBT durch die Schifffahrt keine Einflussmöglichkeiten. Allerdings müssten die ständigen Baggergutentnahmen in Verbindung mit dem bestehenden Applikationsverbot zu einer Reduzierung der Belastung führen, da die Wassertiefenerhaltung den Nebeneffekt einer Gewässerreinigung zur Folge hat.

### Status 2016

Leider lässt sich dieser Zusammenhang bisher so nicht in den Analysewerten ablesen oder belegen. Es werden immer noch z.T. hohe TBT-Gehalte festgestellt.

## Beeinträchtigungen durch Hafenbaumaßnahmen

Schall aus Rammarbeiten im Hafenbau kann Lebensraum von Schweinswalen, Finten, Fluß- und Meerneunaugen beinträchtigen.

### Unser Managementansatz

Rammarbeiten zum Bau von Spundwänden und Dalben betreffen, sofern diese Arbeiten notwendig sind, meist den gesamten Flussquerschnitt. Bei hohen Impulsschallpegeln sind unumkehrbare Beeinträchtigungen zu befürchten. Entsprechend werden sie auf ein Minimum (<2h/Tag) reduziert und soweit möglich durch Rütteln ersetzt. Lärmempfindliche Tiere werden vor entsprechenden Arbeiten vergrämt.

### Status 2016

Als Beitrag zum IBP Weser haben wir im Berichtsjahr die Erstellung eines Leitfadens zur Berücksichtigung der Lebensraumfunktionen von Fischen, Neunaugen und Schweinswalen bei Bau- und Unterhaltungstätigkeiten bei Bau- und Unterhaltungstätigkeiten im Bereich der Tideweser unterstützt.



Aussichtsturm auf der Luneplate

## Beeinträchtigungen durch Ballastwasser der Seeschifffahrt

Durch das Ballastwasser von Seeschiffen können invasive Arten, Schädlinge und Krankheitserreger in die Hafengewässer der bremischen Häfen bzw. in die schiffbaren Gewässer des Mündungsgebietes Weser eingeschleppt werden, die unsere heimische Biodiversität auf Dauer gefährden kann. Beispielsweise wurde die heimische Auster bereits durch die pazifische Auster verdrängt.

### Unser Managementansatz

Veränderungen in der Biodiversität sind häufig unumkehrkbar - um den Eintrag invasiver Arten zu begrenzen unterstützen wir das Ballastwasserübereinkommen der IMO, das von den Verursachern (der Seeschifffahrt) entsprechende Schutzvorkehrungen verlangt.

### Status 2016

Unsere nautische Mitarbeiterin befasst sich mit dem Thema Umweltfreundliche Schifffahrt, verfolgt den Status der rechtlichen Anforderungen und weist ggf. auf erforderliche Anpassungen hin.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab S. 101

# UNSER GREENPORTS PROGRAMM ZUM THEMA

| Leitlinie | Ziel | Maßnahmen | Status | Zeithorizont | Performance |
|---|---|---|---|---|---|
| Wir nutzen die uns zur Verfügung stehende Fläche effizient, vermeiden negative Auswirkungen auf die Biodiversität und ergreifen, wenn eine Beeinträchtigung unvermeidbar ist, entsprechende Kompensationsmaßnahmen. | Umnutzungen im Bestand den Vorrang vor weiterem Flächenverbrauch einräumen | Alternativenprüfung im Rahmen von Bauvorhaben sowie vorgelagerten Ebenen der Hafenentwicklung | Erfolgt bisher lediglich auf der Ebene von Bauvorhaben | fortlaufend | im Plan |
| | Durch Bündelung von Kompensationsmaßnahmen Effektivität steigern und Flächenverbrauch minimieren | Arrondierung vorhandener Kompensationsflächen an der Luneplate, der Drepteniederung und der Wurster Küste | in Bearbeitung | fortlaufend | im Plan |
| | Verursacherpflichten weiterhin glaubhaft selbst umsetzen | Eigene Planung und Umsetzung, um das eigene Knowhow zur Zielerreichung zu nutzen. | Der Großteil der Maßnahmen wird von der bremenports selbst umgesetzt | fortlaufend | im Plan |
| | Strategische Partnerschaften nutzen | Partnerschaft mit der Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer weiter pflegen und erhalten | Nationalparkverwaltung entwickelt für bremenports die CT4-Kompensationsflächen an der Wurster Küste | fortlaufend | im Plan |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Wir nutzen die uns zur Verfügung stehende Fläche effizient, vermeiden negative Auswirkungen auf die Biodiversität und ergreifen, wenn eine Beeinträchtigung unvermeidbar ist, entsprechende Kompensationsmaßnahmen. | Bevorratung von Kompensationsflächen um Kompensationsverpflichtungen zeitnah durchführen zu können | Den von uns entwickelten Kompensationspool Drepteniederung umsetzen - sowie einen neuen Kompensationspool entwickeln | Es wurden für zwei kleinere Vorhaben Flächen bereitgestellt | offen | im Plan |
| | Biotopflächenbestand (~30% der Gesamthafenfläche) funktionsfähig erhalten | Kontinuierliche eigene Betreuung der Flächen aufrecht erhalten | Der aktuelle Biotopflächenbestand beträgt 34,7%, der Status der Kompensationsflächen wird veröffentlicht | fortlaufend | im Plan |
| | Negative Auswirkungen der Wassertiefenerhaltung auf die Biodiversität reduzieren | Überprüfung des eigenen Sedimentmanagements, um die Auswirkungen auf Europäische Schutzgebiete/geschützte Arten zu reduzieren | in Bearbeitung | nicht im Plan | Neues Ziel: 2017 |

# EFFEKTE DER WASSERTIEFENERHALTUNG

## Unsere Leitlinie: Wir reduzieren die Beeinträchtigung von Natur und Umwelt bei der Wassertiefenerhaltung auf ein Minimum.

[GRI-STANDARDS: 103-1,103-2, 103-3, 306-2]

**+870.000 m³**

an Baggergut können durch unsere Wasserinjektionsgeräte, den Freilaufkanal und das Verschließen des Hafenkanals durchschnittlich pro Jahr vermieden werden

## WARUM IST UNS DIESES THEMA WICHTIG?

Die Gewährleistung ausreichender Wassertiefen ist eine wesentliche Voraussetzung für eine 100%ige Hafenverfügbarkeit. Zur Beseitigung/Vermeidung von Mindertiefen stehen in Abhängigkeit der jeweils vorhandenen örtlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen unterschiedliche technische Möglichkeiten zur Verfügung. Dabei versuchen wir im Rahmen unserer Möglichkeiten, die Natur möglichst wenig zu belasten und 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 so gering wie möglich zu halten.

## WIE GEHEN WIR MIT DIESEM THEMA UM?

Bei der Wassertiefenerhaltung verfolgen wir folgendes Konzept:

### Verringerung der Sedimentation

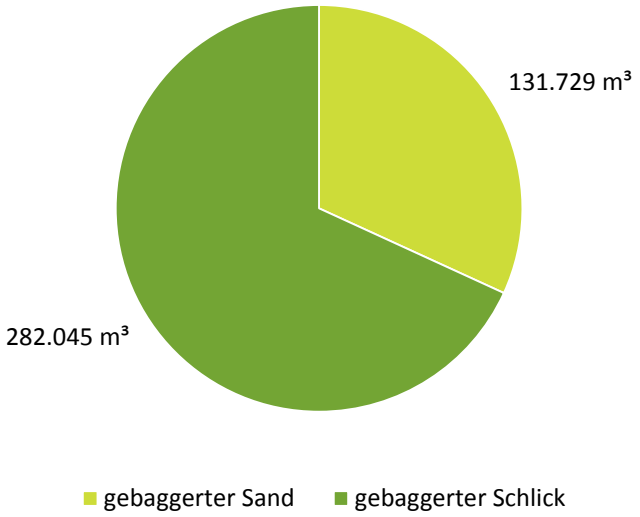
Unsere beiden Wasserinjektionsgeräte „Hol Blank“ und „Hol Deep“ halten Sedimente in der Schwebe, um die Ablagerung zu verringern. Sowohl in den Bremerhavener Vorhäfen als auch in den Hafengebieten in Bremen konnten auf diesem Weg die Baggermengen um geschätzt etwa 600.000 m3/Jahr gesenkt werden. Außerdem sorgt ein Freilaufkanal in Bremerhaven dafür, dass schwebstoffarmes Oberflächenwasser der Weser in die Hafenbecken geleitet wird. Damit verringern wir das Baggeraufkommen in den abgeschleusten Hafenbereichen des Überseehafens um schätzungswiese 150.000 m3/Jahr In Bremen Stadt trägt der geschlossene Hafenkanal zu einer Verringerung des Baggeraufkommens von ungefähr 120.000 m3/Jahr bei.

### 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. Auf welche Weise das Baggergut anschließend (ordnungsgemäß) entsorgt wird, hängt wesentlich von seiner Schadstoffbelastung ab.

### Baggergutaufkommen in 2016 [GRI 306-2]




## 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. Es wird nach Möglichkeit in der eigenen Aufbereitungsanlage in Bremen-Seehausen entwässert, um es danach in den Wirtschaftskreislauf zurückzuführen. Gelingt dies nicht, muss das entwässerte Baggergut in der benachbarten Baggergutdeponie eingelagert werden. Reichen die Kapazitäten der Baggergutbehandlungsanlage in Seehausen nicht aus, um das angefallene Baggergut aufzunehmen, müssen die übrigen Restmengen über Dritte (z.B. im Slufter Rotterdam) entsorgt werden.

# WAS HABEN WIR 2016 ERREICHT?

Im Berichtsjahr wurde ein Entwurf für das Sedimentmanagementkonzept der bremischen Häfen durch einen externen Sachverständigen vorgelegt. Die Erkenntnisse werden derzeit analysiert. Unabhängig davon wurde auch in 2016 mit Hilfe von Analysen die Entwicklung der Schadstoffbelastung im Sediment überprüft.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema
finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab S. 103

# UNSER GREENPORTS-PROGRAMM ZUM THEMA

| Leitlinie | Ziel | Maßnahmen (Verfahren, Prozesse, Projekte und Initiativen zur Erreichung des Ziels) | Status | Zeithorizont | Performance |
|---|---|---|---|---|---|
| Wir reduzieren die Beeinträchtigung von Natur und Umwelt bei der Wassertiefenerhaltung auf ein Minimum. | Konventionelle Baggerung minimieren | Anstrengungen zur Vermeidung von Sedimentation (durch Wasserinjektionsgeräte, Zuwässerung über Freilaufkanal) beibehalten | Optimierungsmöglichkeiten werden kontinuierlich überprüft. | fortlaufend | im Plan |
| | Sedimente nach Möglichkeit im Gewässerhaushalt belassen bzw. den Anteil umgelagerter Sedimente erhöhen | Schadstoffmonitoring durchführen, um externe Belastungsquellen zu identifizieren und auf mögliche Eintragspfade einzuwirken | Anhand von Analysen wird die Entwicklung der Schadstoffbelastung verfolgt. | fortlaufend | im Plan |
| | | Auf die weitreichende Verwertung von Baggergut hinwirken, um kostbare Deponiekapazitäten zu erhalten | In 2016 konnten 50,47% des entwässerten Baggerguts verwertet bzw. für die Verwertung zwischengelagert werden (u.a zur Herstellung weiterer Entwässerungsfelder). | fortlaufend | im Plan |




# MITARBEITER_INNEN UND ARBEITSWELT

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

# ATTRAKTIVE ARBEITSBEDINGUNGEN

Unsere Leitlinie: Wir fördern Mitarbeiterzufriedenheit und Arbeitsgeberattraktivität mit einer familienbewussten, gesundheits- und kompetenzfördernden Unternehmenskultur.

[GRI-STANDRADS: 103-1,103-2, 103-3, 401-1, 401-2, 404-1]

**+1,6 %**

**betrug die arbeitnehmerveranlasste Austrittsquote in 2016**

## WARUM IST UNS DIESES THEMA WICHTIG?

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

## WIE GEHEN WIR MIT DIESEM THEMA UM?

### 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.



Steuerkreis Beruf - Familie - Gesundheit

Der Schwerpunkt Gesundheit wurde 2009 konzeptionell neu aufgestellt und 2015 in das Projekt Beruf und Familie integriert. Die Themen Beruf, Familie, Gesundheit werden durch einen entsprechenden Arbeitskreis ständig weiterentwickelt. 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.

## Faire Vergütung und attraktive Zusatzleistungen

Basierend auf den vereinbarten Tarifverträgen des öffentlichen Dienstes der kommunalen Arbeitgeberverbände 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. Zudem besteht die Möglichkeit der Entgeltumwandlung zur Altersvorsorge. Die betrieblichen Leistungen werden grundsätzlich allen Mitarbeiter_innen angeboten, unabhängig davon, ob diese befristet oder unbefristet, in Voll- oder Teilzeit beschäftigt sind.



Auszubildende bei der Arbeit

## 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.

## 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. Die Maßnahmen im Bereich Aus- und Weiterbildung werden durch unsere Personalabteilung gesteuert.

# WAS HABEN WIR 2016 ERREICHT?

Auch in 2016 wurde die vergünstigte Hansefit-Mitgliedschaft rege genutzt, so haben 2016 insgesamt 110 Mitarbeiter die Mitgliedschaft in Anspruch genommen. Zur Erleichterung der Einarbeitung wurde für neue Mitarbeiter und Auszubildende ein Patenprogramm eingeführt, das auf Grund des positiven Feedbacks nun dauerhaft eingesetzt wird.

2016 hatten die Mitarbeiter_Innen die Möglichkeit an einem Ernährungstraining teilzunehmen und sich über gesunde Ernährung zu informieren und neue Rezepte auszuprobieren. Auch in 2016 hat bremenports wieder an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ mitgewirkt. Zudem haben einige Mitarbeiter erneut an unterschiedlichen Firmenläufen/Sportveranstaltungen teilgenommen. Für 2017 ist die Durchführung eines Familientags geplant, bei dem für die Mitarbeiter und ihre Familienmitglieder ein abwechslungsreiches Programm mit vielfältigen Aktivitäten (z.B. Besuch auf den Arbeitsschiffen) geboten wird. Des Weiteren ist für 2018 die Durchführung des nächsten Gesundheitstags beabsichtigt.

In 2016 haben zwei Auszubildende ein vierwöchiges Auslandspraktikum in Irland absolviert. Dies hat ihnen die Möglichkeit eröffnet die Arbeitsabläufe in einem anderen Unternehmen kennenzulernen und zu einem kulturellen Austausch beigetragen.

Die Potenzialträgerschulung wurde 2016 fortgesetzt und von 12 Mitarbeiter_Innen erfolgreich absolviert. In 2016 wurden drei Mitarbeiter zum Schiffsführer weitergebildet. Zudem hat ein Taucher seine Ausbildung erfolgreich abgeschlossen. Ein weiterer Taucher befindet sich derzeit in Ausbildung.

# WELCHE RECHTLICHEN VORGABEN HABEN WIR ZU BEACHTEN?

Im Rahmen dieses Aspekts sind für uns die Tarifverträge des öffentlichen Dienstes TVöD der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA) und das Entgelttransparenzgesetz von besonderer Bedeutung.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema
finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab S. 105

# UNSER GREENPORTS-PROGRAMM ZUM THEMA

| Leitlinie | Ziel | Maßnahmen | Status | Zeithorizont | Performance |
|---|---|---|---|---|---|
| Wir fördern Mitarbeiter_innenzufriedenheit und Arbeitgeberattraktivität mit einer familienbewussten, gesundheits- und kompetenzfördernden Unternehmenskultur. | Ausbildungsquote von 9% erhalten | Ausbildungsplätze stärker auf die eigenen Bedarfe ausrichten | | fortlaufend | im Plan |
| | | Auszubildenden ein Auslandspraktikum ermöglichen | 2016 waren zwei Auszubildende für ein 4-wöchiges Auslandspraktikum in Dublin. | fortlaufend | im Plan |
| | Freiwerdende Stellen mit selbst ausgebildeten Mitarbeitern wiederbesetzen | Fachkräftemangel in bestimmten Berufsgruppen durch Weiterbildung des eigenen Personals begegnen (z.B. Schiffsführer, Taucher) | In 2016 wurden drei weitere Mitarbeiter zu Schiffsführer weitergebildet; ein Taucher hat seine Ausbildung abgeschlossen, ein weiterer Taucher wird derzeit ausgebildet. | fortlaufend | im Plan |
| | Eine Austrittsquote (arbeitnehmerveranlasste Austritte) von weniger als 5% erhalten | Potentialträger kontinuierlich fördern | 2016 haben 12 Mitarbeiter_Innen die Potenzialträgerschulung abgeschlossen. | fortlaufend | neues Ziel |
| | | Konzept zur Weiterentwicklung der Unternehmenskultur erarbeiten | | 2020-22 | neues Ziel |
| | | Auditierung im Bereich Beruf und Familie durchführen | Vorbereitung auf die Auditierung ist erfolgt. | fortlaufend | im Plan |
| | | Familientag durchführen | Nächster Familientag findet 2017 statt. | fortlaufend, alle 2 Jahre | im Plan |
| | | Internes Patenschaftsprogramm für neue Mitarbeiter_innen einführen | Ist für Mitarbeiter und Azubis eingeführt und wird nun fortlaufend weitergeführt. | fortlaufend | erreicht |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Die Anzahl von 15 Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter erhalten und eine durchschnittliche Bewertung der Qualifikationsmaßnahmen von Note 3 oder mehr erreichen | Rücklauf von Feedbackbögen zu Schulungen (auch für externe Angebote) stärker forcieren | | fortlaufend | neues Ziel |
| | Eine Gesundheitsquote von mehr als 95% erreichen | Gesundheitstage durchführen | Der nächste Gesundheitstag ist für 2018 geplant. | fortlaufend | im Plan |
| | | Durchführung einer Mitarbeiterbefragung zur Gesundheit und psychischen Belastung | In 2016 wurde die Befragung konzipiert. | 2017 | neues Ziel |
| | | Betriebliche Gesundheitsförderung ausbauen | In 2016 hat ein Ernährungstraining stattgefunden. | fortlaufend | erreicht |
| | Die sportliche Betätigung der Mitarbeiter fördern und die Anzahl von mind. 65 Hansefit-Nutzern erhalten | Teilnahme an der jährlichen Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ (AOK/ADFC) | Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" hat stattgefunden. | fortlaufend | im Plan |
| | | Sportveranstaltungen für Mitarbeiter unterstützen | bremenports-Mitarbeiter haben in 2016 an vier Veranstaltungen teilgenommen (Volkslauf, Marathon, Triathlon, Fußballturnier) | fortlaufend | im Plan |
| | | Hansefit dauerhaft anbieten | 110 Mitarbeiter haben 2016 teilgenommen. | fortlaufend | im Plan |

# FAIRE ARBEITSBEDINGUNGEN

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

[GRI-STANDARDS: 103-1,103-2, 103-3, 405-1, 406-1]

**+27 %**

betrug der Frauenanteil an der Gesamtbelegschaft in 2016

## WARUM IST UNS DIESES THEMA WICHTIG?

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.

## WIE GEHEN WIR MIT DIESEM THEMA UM?

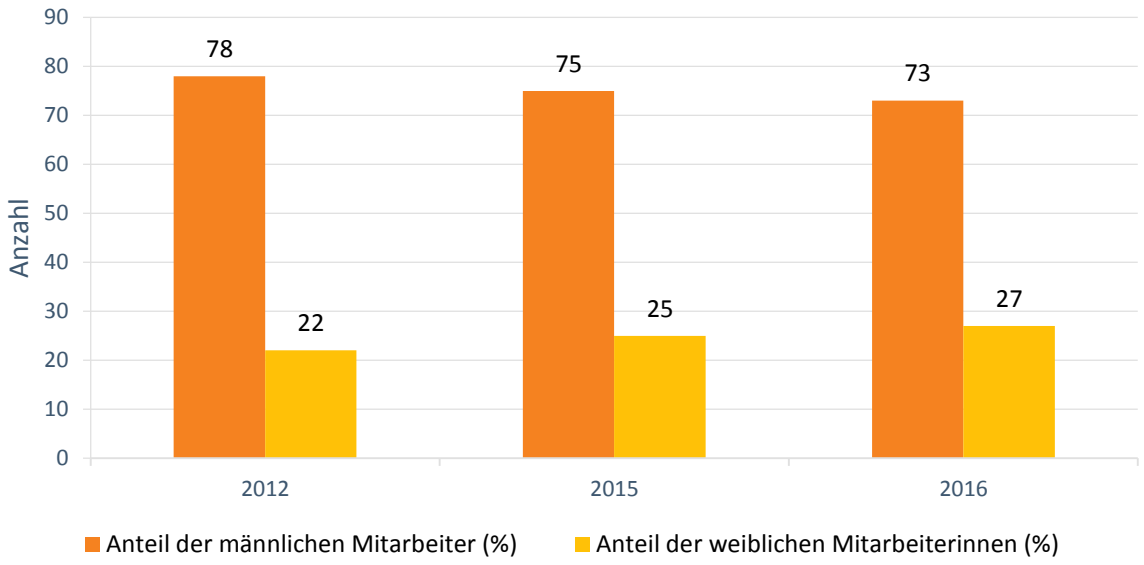
### Antidiskriminierung

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. Wir tolerieren keine Art der Diskriminierung und fördern einen fairen, respektvollen Umgang durch unsere Unternehmenskultur, die von Vertrauen, Verantwortung und Verlässlichkeit geprägt ist.

### 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 haben wir einen Frauenförderplan eingeführt, der regelmäßig fortgeschrieben wird.

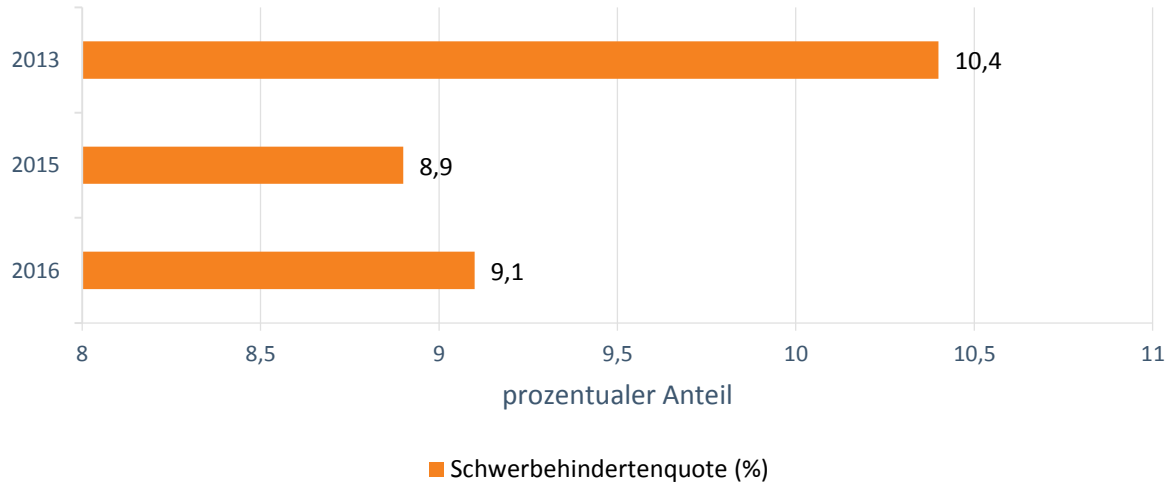
## Entwicklung unserer Frauenquote (GRI 405-1)




## Förderung von Vielfalt

Im November 2010 haben wir die Charta der Vielfalt unterzeichnet. Die Charta der Vielfalt ist eine Unternehmensinitiative zur Förderung von Vielfalt in Unternehmen und Institutionen. Dies ist ein klares Bekenntnis zur Förderung von Toleranz und Vielfalt in unserem Unternehmen. Zudem haben wir uns über das Konzept des „Talentpools für Migranten" des Projektträgers Netzwerk Schule, Wirtschaft und Wissenschaft zur Integration von Migranten in den Arbeitsmarkt informiert und prüfen aktuell die Einbindung eines Praktikanten für den gewerblichen Bereich. Unsere Schwerbehindertenquote liegt 2016 mit 9,1% über der Vorjahresquote und damit deutlich über der vom Bremischen Behindertengleichstellungsgesetz geforderten Quote von 6 %. Um die Barrierefreiheit zu erhöhen, wurden 2016 mehrere Zugänge in unserem Hauptverwaltungsgebäude mit automatischen Türen ausgestattet.

## Entwicklung unserer Schwerbehindertenquote (GRI 405-1)



## 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.



Betriebsratsvorsitzender, Schwerbehindertenvertreter, stellvertretende Frauenbeauftragte, Frauenbeauftragte, JAV-Vorsitzende, stellvertretender JAV-Vorsitzender (v.l.n.r.)

# WAS HABEN WIR 2016 ERREICHT?

Die Frauenquote konnte 2016 auf 27% gesteigert werden. Damit sind wir unserem Ziel, die Frauenquote bis 2020 auf 30% zu erhöhen, wieder ein Stück näher gekommen. Der nächste Frauenförderplan soll 2018 veröffentlicht werden. Als Auszeichnung für vorbildliche Gleichstellungsarbeit bekam bremenports 2016 im Rahmen des "Equal Pay Days" den Staffelstab der Business Professional Woman (BPW) überreicht. Die BPW als Initiatorin des bundesweiten Projektes verlieh den Staffelstab erstmalig. Mit der Teilnahme am "eg-check.de" konnte bremenports aufzeigen, dass Entgeltgleichheit im Bereich der unternehmensrelevanten Entgeltbestandteile (Grundentgelt, Erschwerniszuschläge sowie Leistungsentgelt) besteht. Es waren keine geschlechtsspezifischen Ungleichgewichte zu erkennen.

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.

# WELCHE RECHTLICHEN VORGABEN HABEN WIR ZU BEACHTEN?

Im Rahmen dieses Aspekts sind für uns die Tarifverträge des öffentlichen Dienstes TVöD der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA), das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz, das Betriebsverfassungsgesetz und das Entgelttransparenzgesetz von besonderer Bedeutung.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab S. 108

# UNSER GREENPORTS-PROGRAMM ZUM THEMA

| Leitlinie | Ziel | Maßnahmen | Status | Zeithorizont | Performance |
|---|---|---|---|---|---|
| Wir stellen die Gleichbehandlung unserer Mitarbeiter_innen sicher, pflegen einen vertrauens- und respektvollen Umgang miteinander und lehnen jegliche Form der Diskriminierung strikt ab. | Frauenanteil im Unternehmen bis 2020 auf 30% erhöhen | alle 2 Jahre den Frauenförderplan aktualisieren | Frauenquote wurde auf 27% gesteigert, nächster Frauenförderplan soll 2018 veröffentlicht werden. | 2018 | im Plan |
| | Entgeltgleichheit erhalten | Das 2014 abgeschlossene Projekt "eg-Check" ließ keine Benachteiligung von Frauen oder Teilzeitbeschäftigten erkennen, der Status soll in regelmäßigen Abständen untersucht werden | Es hat keine erneute Überprüfung stattgefunden, da davon auszugehen ist, dass die Überprüfung von 2014 noch aktuell ist. | fortlaufend | im Plan |
| | Keine Diskriminierungsvorfälle | Berufliche Vorqualifikation für Geflüchtete anbieten | Voraussetzungen wurden geprüft und geschaffen. | fortlaufend | im Plan |
| | | Barrierefreiheit erhöhen | Zwei Zugänge wurden 2016 mit automatischen Türen ausgestattet. | fortlaufend | im Plan |

# ARBEITSSICHERHEIT

## Unsere Leitlinie: Wir leisten umfangreiche Präventionsarbeit um Arbeitsunfälle und Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden.

[GRI-STANDARDS: 103-1,103-2, 103-3, 403-1, 403-2]

## WARUM IST UNS DIESES THEMA WICHTIG?

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.

## WIE GEHEN WIR MIT DIESEM THEMA UM?

### Innerbetriebliche Arbeitssicherheit

Im Mittelpunkt steht für uns die Prävention, denn unser Ziel ist es, durch eine zielorientierte und vertrauensvolle Zusammenarbeit aller Akteure die innerbetriebliche Umsetzung der Arbeitsschutzvorschriften sicherzustellen sowie die Sicherheit und Gesundheit unserer Mitarbeiter_innen dauerhaft zu gewährleisten. Die Tätigkeiten des Betriebsarztes, des Sicherheitsingenieurs, des organisatorischen Brandschutzbeauftragten und der betrieblichen 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, leiten technische, organisatorische und persönliche Schutzmaßnahmen ein und überprüfen diese auf ihre Wirksamkeit. Als präventive Maßnahme gegen Brände werden regelmäßige Evakuierungsübungen der Gebäude durchgeführt.

Mitbestimmungs- und Gestaltungsmöglichkeiten auf betrieblicher Ebene bietet der Arbeits- und Sicherheitsausschuss (ASA) an dem innerbetrieblich 13 Personen mitwirken. Hier wird auf vierteljährlicher Basis über Anliegen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung beraten. Alle Mitarbeiter werden über die entsprechenden Vertreter im ASA-Ausschuss vertreten und haben die Möglichkeit, über die Mitwirkung des Betriebsrates, des Schwerbehindertenvertreters, der Frauenbeauftragten sowie des Sprechers der Sicherheitsbeauftragten ihre Anliegen und Beschwerden einzubringen.

Um Arbeitsunfälle zu vermeiden, ergreifen wir Präventivmaßnahmen wie die Durchführung von regelmäßigen Unterweisungen, der Bereitstellung von geeigneten persönlichen Schutzausrüstungen und bieten unseren Mitarbeitern eine arbeitsmedizinische Vorsorge an. Damit tragen wir direkt zu einer Senkung des Risikos von Arbeitsunfällen bei.



Azubi mit Schutzausrüstung

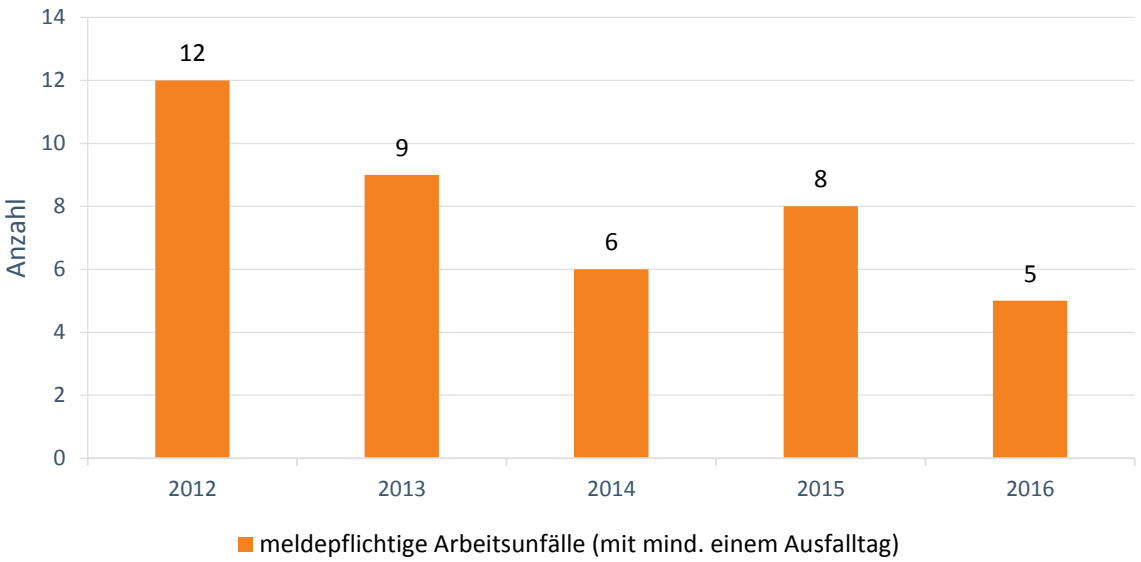
## Sicherheit und Gesundheitsschutz Dritter

Darüber hinaus sind wir auch für die Sicherheit Dritter verantwortlich - Kunden, Dienstleister oder beauftragte Unternehmen, die an unseren Anlagen, Gebäuden etc. arbeiten. 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.

# WAS IST 2016 GESCHEHEN?

2016 gab es fünf Arbeitsunfälle. Um den hohen Arbeitsschutzstandard weiterhin zu gewährleisten bzw. auszubauen, wurden im Rahmen von Nachfolgeregelungen neue Brandschutzhelfer, Sicherheitsbeauftragte und Ersthelfer ausgebildet. Da inzwischen an vier Büro- bzw. Werkstattstandorten und an Bord eines unserer Arbeitsschiffe Defibrillatoren installiert worden sind, wurden zusätzlich einige Ersthelfer in Frühdefibrillation unterwiesen. Zudem wurden Geräteverantwortliche, die für die Funktionsfähigkeit der Defibrillatoren sorgen, benannt.

## Entwicklung der meldepflichtigen Arbeitsunfälle




# WELCHE RECHTLICHEN VORGABEN HABEN WIR ZU BEACHTEN?

Im Rahmen der Arbeitssicherheit und des Arbeitsschutzes sind die folgenden Regelungen für uns von besonderer Bedeutung: Arbeitsschutzgesetz, Arbeitssicherheitsgesetz, § 21 SGB VII, § 618 BGB, Informationen, Grundsätze, Regeln und Vorschriften der DGUV.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab S. 110

# UNSER GREENPORTS-PROGRAMM ZUM THEMA

| Leitlinie | Ziel | Maßnahmen | Status | Zeithorizont | Performance |
|---|---|---|---|---|---|
| Wir leisten umfangreiche Präventionsarbeit, um Arbeitsunfälle und Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden. | Keine Arbeitsunfälle | Arbeitsmedizinische Vorsorge (Betriebsarztuntersuchung) | In 2016 wurden erneut arbeitsmedizinische Untersuchungen durchgeführt. | fortlaufend | im Plan |
| | | Analyse von Unfallursachen | Analyse für fünf Arbeitsunfälle hat 2016 stattgefunden. | fortlaufend | im Plan |
| | | Schulungen zu Arbeitssicherheit und Unfallverhütung | Schulungen erfolgen regelmäßig | fortlaufend | im Plan |



# GESELLSCHAFTLICHE VERANTWORTUNG

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

# AUSWIRKUNGEN AUF DIE BEVÖLKERUNG

Unsere Leitlinie: 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.

[GRI-STANDARDS: 103-1, 103-2, 103-3, 305-7, 413-1, 413-2]

**+49,8 db(A)/Mio. TEU**

betrug der Lärmpegel am Rand des Containerterminals im Verhältnis zur umgeschlagenen Containermenge in 2016

## WARUM IST UNS DIESES THEMA WICHTIG?

Die bremischen Häfen üben Beeinträchtigungen auf die umliegende Bevölkerung aus, die von den Interessengruppen unterschiedlich bewertet werden. Damit wir den guten Zuspruch der unterschiedlichen Interessengruppen bewahren, ist ein vertrauensvoller Meinungsaustausch mit Anliegern, Hafennutzern, Umweltverbänden, Behörden und Öffentlichkeit von elementarer Bedeutung.

## WIE GEHEN WIR MIT DIESEM THEMA UM?

Maßnahmen zur Einbindung von Stakeholdern, insbesondere von Anliegern sind vor allem bei geplanten Infrastrukturprojekten von Relevanz und finden bei 100% unserer Vorhaben Anwendung. Wenn Hafenanlagen neu gebaut oder erweitert werden, sind – je nach Ausmaß und Größenordnung – Genehmigungsverfahren erforderlich, die die Auswirkungen des Vorhabens prüfen, um Beeinträchtigungen für Anwohner und andere Anspruchsgruppen zu vermeiden. Nach welchem rechtlichen Verfahren und mit welchen Verfahrensschritten ein Vorhaben zu genehmigen ist, ist unter Beachtung der jeweiligen Fachgesetze, der durch das Vorhaben ausgelösten Wirkungen im jeweiligen Einzelfall mit den in Frage kommenden Zulassungsbehörden zu bestimmen.

## WAS HABEN WIR 2016 ERREICHT?

Die Übersicht unten zeigt die möglichen Beeinträchtigungen für die Bevölkerung auf, die bisher bekannt wurden. Der letzte umfangreiche Stakeholderworkshop, in dem Beeinträchtigungen offensiv abgefragt wurden fand 2014 statt. Zwischenzeitlich sind keine zusätzlichen Beschwerden eingegangen, daher ist davon auszugehen, dass sich die Anliegen nicht grundlegend geändert haben. Im Jahr 2018 wollen wir die Öffentlichkeit erneut einbinden um den Status entsprechend zu eruieren.

## Auswirkungen durch Wertminderungen

Wertminderungen in Wohngebieten in der Nähe zu Hafengebieten können in Genehmigungsverfahren geltend gemacht werden.

### Status eingeleiteter Minderungsmaßnahmen

Im Rahmen des Planfeststellungsbeschluss zur Erweiterung des Containerterminals Bremerhaven wurden Wohnhäuser erworben bzw. Lärmschutzmaßmaßnahmen finanziert. Die Auflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss wurden erfüllt.

### Unser Einfluss

Die von uns eingeleiteten Maßnahmen wurden in Anspruch genommen. Laufende Lärmemissionen werden im Wesentlichen von den Terminalbetreibern verursacht.

## Auswirkungen durch Flächenverbrauch & Nutzungsbeschränkungen

Der Naturraum Weserufer ist von hafenwirtschaftlicher Nutzung überprägt. Aufgrund von Sicherheitsbestimmungen des ISPS Code bestehen im Hafengebiet grundsätzlich Zugangs- und Nutzungsbeschränkungen.

### Status eingeleiteter Minderungsmaßnahmen

Tourismusangebote (Rundfahrten mit dem Hafenbus), Fahrdienstleistungen vom Hafengelände zu öffentlichen Einrichtungen für Schiffsbesatzungen, Aktivitäten zur Förderung des Naturerlebens: Auf unseren Ausgleichs- und Kompensationsflächen, auf der Luneplate werden seit 2008 jährlich verschiedene öffentliche Führungen zur Akzeptanzförderung angeboten.

### Unser Einfluss

Auf die Sicherheitsbestimmungen haben wir keinen Einfluss – die initiierten Angebote werden von der Bevölkerung angenommen.

## Auswirkungen durch Lärmemissionen

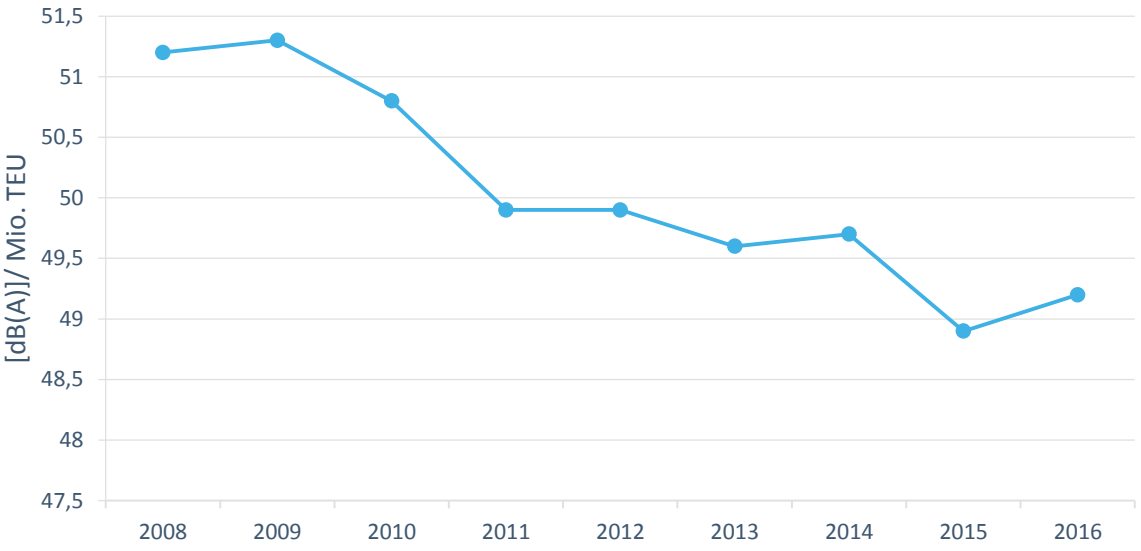
Lärmemissionen aus dem Umschlaggeschehen in den Häfen sowie aus den vor- und nachgelagerten Verkehren werden von der anliegenden Bevölkerung als sehr belastend eingestuft.

### Status eingeleiteter Minderungsmaßnahmen

Aktiver Schallschutz beinhaltet Maßnahmen an der Lärmquelle, wie z. B. an den Umschlaggeräten. Passiver Schallschutz beinhaltet Maßnahmen bei den betroffenen Anwohnern, wie z. B. Schallschutzfenster. Bedarfsweiser Dialog mit der Bürgergemeinschaft stärkt das gegenseitige Vertrauen. Das in 2016 gegenüber 2015 tendenziell leicht gestiegene Umschlagvolumen führt zu einem tendenziell leicht gestiegenen Lärmpegel.



Jan Janssen an der Lärmmessstation in Weddewarden




Höhe des am Rand des Containerterminals und an den nächstgelegenen Wohngebieten gemessenen Lärmpegels im Verhältnis zur umgeschlagenen Containermenge

### Unser Einfluss

Das Umschlaggeschehen auf den Terminals sowie das vor- und nachgelagerte Verkehrsgeschehen werden von uns nicht unmittelbar beeinflusst. Die Verantwortung für diese Auswirkungen liegt bei den Terminalbetreibern, bei den land- und wasserseitigen Verkehrsunternehmen sowie beim Gesetzgeber, z. B. in Form der Festlegung von Emissionsrichtwerten. Die dargestellten Minderungsmaßnahmen sind wirksam – die Zahl der Lärm-Beschwerdeanrufe auf einer dafür eingerichteten Hotline ist rückläufig.

## Auswirkungen durch Lichtemissionen

Lichtemissionen können von der benachbarten Bevölkerung als belästigend eingestuft werden.

### Status eingeleiteter Minderungsmaßnahmen

Die technische Ausgestaltung der Lichtquellen wird bei Hafenentwicklungsprojekten regelmäßig neu betrachtet, Einhaltung aller immissionsrechtlichen Vorgaben, Soweit es im Hafenbetrieb möglich ist, sind wir an weiteren Immissionsminderungen interessiert. Ergebnisse und Erkenntnisgewinne durch das LEP/LED-Projekt werden erwartet.

### Unser Einfluss

Unsere Lichtemissionen sind vergleichsweise gering. Lichtemissionen des Hafenstandortes, die sich als Aufhellung nachteilig auswirken, entstehen hauptsächlich durch die Nutzung der Anlagen durch Terminalbetreiber und Beleuchtung der Bahnanlagen. Es liegen uns keine Beschwerden vor.

## Auswirkungen durch potentielle Gefahrgutunfälle

Gefährliche Güter könnten im Rahmen von potentiellen Gefahrgutunfällen zu möglichen Gefahren für die anliegende Bevölkerung führen. Als Universalhafen haben wir darauf einen geringen Einfluss

### Status eingeleiteter Minderungsmaßnahmen

Zur Minimierung des Risikos bei Gefahrgutunfällen sind Verfahren und Softwarelösungen bei den Sicherheitsbehörden wie dem Hafenamt und der Feuerwehr sowie den Umschlag tätigen Unternehmen etabliert.

### Unser Einfluss

Im Berichtsjahr sind uns keine Gefahrgutunfälle auf dem Hafengelände bekannt geworden. Grundsätzlich ist die bremenports jedoch nicht direkt in die Verfahren eingebunden. Für die Zukunft planen wir daher eine entsprechende Abfrage beim Hafenkapitän

## Auswirkungen durch Gewässerverunreinigungen

Verunreinigungen durch die Schifffahrt aufgrund der Verbrennung fossiler Kraftstoffe, der Nutzung schadstoffhaltiger Betriebsmittel (Antifouling) und illegaler Müllentsorgung.

### Status eingeleiteter Minderungsmaßnahmen

In den bremischen Häfen ist eine Säuberung des Unterwasserschiffs außerhalb der Trocken/Schwimmdocks nicht zulässig. Das Einleiten von Scrubber-Waschwasser-Rückständen ist in den bremischen Häfen nach CDNI nicht gestattet. Im Rahmen der Wassertiefenerhaltung leisten wir einen Beitrag zur Gewässersanierung. Die Entsorgung jeglicher Plastikabfälle auf See ist gesetzlich verboten (IMO). Die Bremische Hafengebührenordnung enthält die Verpflichtung zur Zahlung einer Pauschale für ölhaltige Rückstände und Hausmüll. Diesbezüglich Gebühren sind in den Hafenentgelten bereits inbegriffen.

### Unser Einfluss

In der eigenen Arbeitsschiff-/Baggereiflotte wird regelmäßig geprüft, ob die Verwendung neuartiger Unterwasseranstriche ohne Biozide oder andere Optimierungen (z.B. durch Oberflächenveränderung) möglich sind. Die Überwachung und Genehmigung des IMO MARPOL Verbots zur Entsorgung jeglicher Plastikabfälle auf See liegt beim HBH.

## Auswirkungen durch unseren hohen Bedarf an Landesinvestitionsmitteln

Sowohl die Unterhaltung und Instandhaltung der bestehenden Infrastrukturanlagen, als auch die Investition in neue Anlagen steht im Wettbewerb des gesamtbremischen städtischen Haushalts, da die Einnahmen des Sondervermögens Hafen nicht ausreichen, um die Aufwendungen zu kompensieren. Die negativen Auswirkungen auf die Gesellschaft sind derzeit gering. Es gibt keine Bereiche in denen Umsiedlungen von Unternehmen vorgenommen werden mussten.

### Status eingeleiteter Minderungsmaßnahmen

Die Politik ist gefragt mögliche Interessenkonflikte um die begrenzten kommunalen Mittel auszubalancieren.

### Unser Einfluss

Wir können einen Bedarf herausarbeiten, aber die Entscheidung liegt bei der Politik.

## Auswirkungen durch Verkehrsbelastung

Güterverkehre per Bahn und Lkw sowie deren Begleiterscheinungen wie Staus, Parkplatznot und Emissionen führen zu einer spürbaren Belastung der Bevölkerung in Bremerhaven und Bremen. Die Auswirkung können als signifikant / hoch eingeschätzt werden.

### Status eingeleiteter Minderungsmaßnahmen

Vorausschauende Kapazitätsplanungen mit innovativen Ansätzen für Bahn- und Straßenverkehre innerhalb bzw. unmittelbar angrenzend an das Hafengebiet sollen die Verkehrsbelastungen reduzieren. Konzept einer Lkw-Zulaufsteuerung (inkl. Übernachtungs- und Langzeitparkmöglichkeit in unmittelbarer Nähe zum Zentralgate) soll eine geordnete Zuführung der Straßengüterverkehre zu den Terminals ermöglichen und damit Stauerscheinungen und Emissionen reduzieren.

### Unser Einfluss

Unsere Möglichkeiten zur Einflussnahme beschränken sich überwiegend auf die Erstellung teilweise innovativer Infrastruktur innerhalb des Hafengebietes bzw. in den unmittelbar angrenzenden Arealen. Die Verantwortung für die Auswirkungen liegen bei den Terminalbetreibern, bei den land- und wasserseitigen Verkehrsunternehmen, beim Gesetzgeber (z. B. in Form der Festlegung von Emissionsrichtwerten) sowie hinsichtlich der Erstellung innovativer Infrastruktur bei Bremen.

## Auswirkungen durch Emissionen von Luftschadstoffen

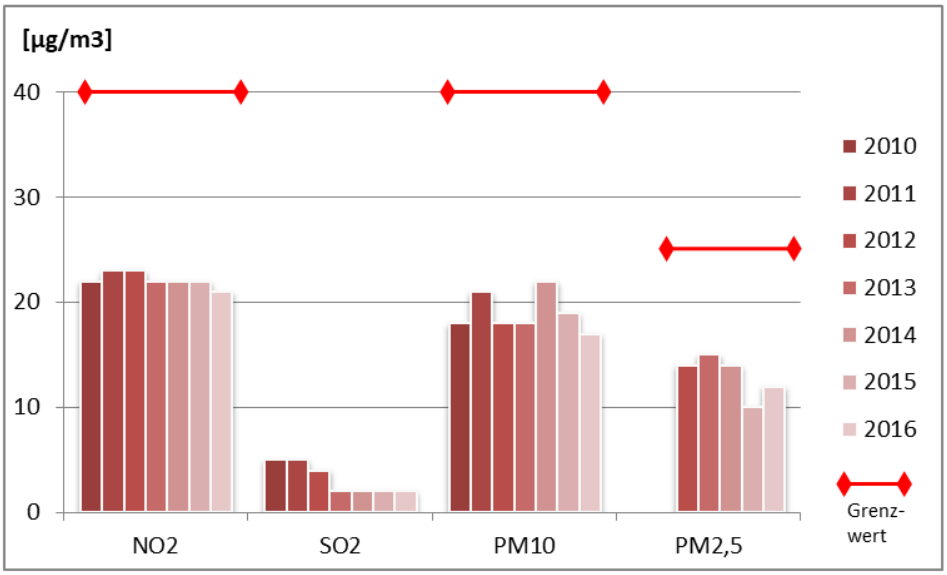
Emissionen des Hafenstandortes, die sich als Immissionen nachteilig auswirken, entstehen durch die Nutzung der Anlagen durch Terminalbetreiber und Güteranlieferung durch Schiffe, LKW, Bahnanlagen sowie Binnenschiffe. Die Emissionen der Schifffahrt können nicht aussagekräftig gemessen werden. Im Rahmen der Entwicklung eines Emissionsmodells für die bremischen Häfen wurde die Erarbeitung eines Simulationstools für beide Hafenstandorte in Bremen und Bremerhaven zur Ermittlung des schiffsbezogenen Luftschadstoffemissionen (NOx, SOx, PM10 & CO2) beauftragt und die jeweiligen Emissionen für 2012 und 2015 berechnet. Die Ergebnisse liegen seit Ende September 2017 vor und belegen zunächst, dass die rechtlich vorgegebene Reduzierung der Schwefelgehalte in den Schiffstreibstoffen die SOx- und PM10-Belastung deutlich reduziert hat. Wie zu erwarten war, gibt es keine oder nur unwesentliche Reduzierungen bei NOx und CO2. In Relation zu den transportierten Mengen wird jedoch deutlich, dass bspw. die Emission/TEU bei Seeschiffen geringer ist, als bei Binnenschiffen, Bahn oder LKW. Unabhängig von diesen Emissionswerten belegen die Immissionsmessstellen in Hafennähe, dass unverändert seit vielen Jahren die bestehenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden und keine problematische Belastung für die Bevölkerung ableitbar ist. Gleichzeitig steigen die Anzahl und der relative Anteil der Schiffe, die die bremischen Häfen mit einem ESI-Wert anlaufen und damit weniger Emissionen erzeugen, als technische zulässig wäre.

### Status eingeleiteter Minderungsmaßnahmen

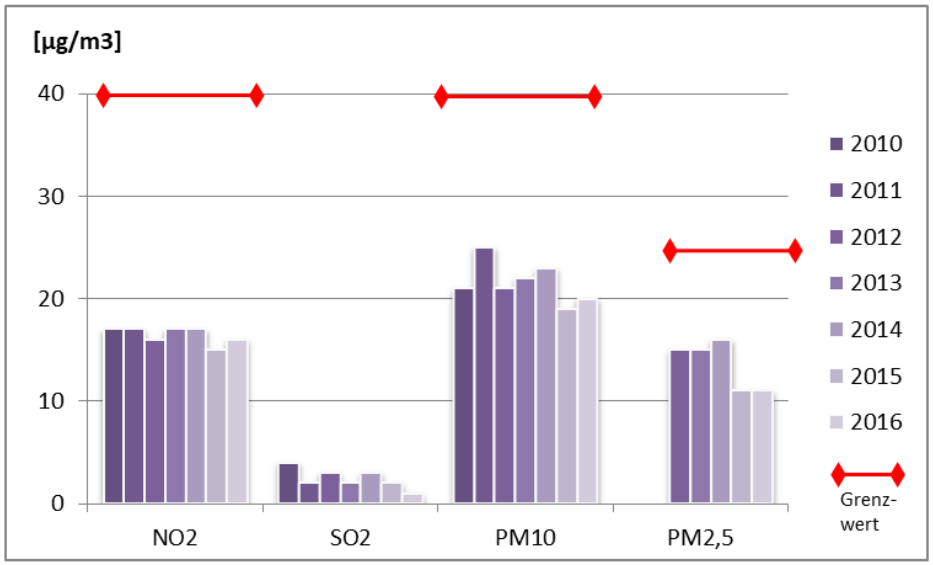
Die Verleihung der greenports Awards für 2016 erfolgte im Rahmen der Sustainable Shipping Konferenz im November 2017 in Bremen. Die Eisenbahninfrastruktur wurde weiter ausgebaut; der Emissionsminderungseffekt ist aber bisher nicht quantifizierbar.

### Unser Einfluss

Unsere Einflussmöglichkeiten sind gering. Mit anderen Hafenstandorten sind wir uns einig, dass hier regulatorische Maßnahmen (z.B. Verbot von Schweröl als Treibstoff, Integration der Umweltkosten in den Treibstoffpreis oder Verschärfung von Motorenstandards: Tier III statt Tier II) nötig sind, damit die Verursacher (Reeder) unter einheitlichen Wettbewerbsbedingungen zu den notwendigen Veränderungen verpflichtet werden. Es liegen uns keine Beschwerden aus der Bevölkerung vor.




Jahresmittelwerte Luftschadstoffe, Messstation Bremerhaven Hansastraße




Jahresmittelwerte Luftschadstoffe, Messstation Bremen Hasenbüren

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht auf S. 112

# UNSER GREENPORTS-PROGRAMM ZUM THEMA

| Leitlinie | Ziel | Maßnahmen | Status | Zeithorizont | Performance |
|---|---|---|---|---|---|
| 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. | Der Bevölkerung den Hafen - trotz Zugangsbeschränkungen - näher bringen und erlebbar machen | Planungsverantwortliche für das Thema Barrierefreiheit sensibilisieren | Das Thema wird in den der Öffentlichkeit zugänglichen Bauvorhaben mitgedacht. | fortlaufend | im Plan |
| | | Tourismusangebote (Rundfahrten mit dem Hafenbus) und Aktivitäten zum Naturerleben auf unseren Kompensationsflächen unterstützen | Auch in 2016 wurden der Öffentlichkeit Hafenrundfahrten und geführte Exkursionen auf der Luneplate angeboten | fortlaufend | im Plan |
| | Einen Beitrag zur Entwicklung des benachteiligten Stadtteils Bremerhaven-Lehe leisten | Kooperation mit dem Kulturzentrum Goethe45 | Bereitstellung eines temporären Containers, damit während der Umbauarbeiten des Kulturzentrums weiterhin Kunstausstellungen präsentiert werden können | fortlaufend | im Plan |
| | | Kooperation mit der Schule am Ernst Reuter Platz | Lehrerfortbildung mit dem Institut für ökonomische Bildung zum Thema maritime Logistik / Unterstützung des Weihnachtsbazars der Schule | fortlaufend | im Plan |

# KENNZAHLENÜBERSICHT



KENNZAHLEN UNTERNEHMENSSTEUERUNG



KENNZAHLEN WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG



KENNZAHLEN UMWELTVERTRÄGLICHKEIT



KENNZAHLEN MITARBEITER_INNEN & ARBEITSWELT



KENNZAHLEN GESELLSCHAFTLICHE VERANTWORTUNG

# KENNZAHLEN UNTERNEHMENSSTEUERUNG





Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.

## COMPLIANCE

| Indikator | Externe Prüfung | Bezeichnung | Einheit | 2016 | | 2015 | | 2014 | | 2013 | | 2012 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **GRI 205-1** | extern geprüft | **Geschäftseinheiten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden** | Prozent | 0 [1] | | 0 | | 100 | | 0 | | 0 | |
| **GRI 205-2** | extern geprüft | **Durchführung von Antikorruptionsschulungen** | | | | | | | | | | | |
| | | Anzahl der geschulten Mitarbeiter mit Führungsverantwortung | Anzahl I Prozent | 1 | 2,38 | 3 | 6,4 | 1 | 2,1 | 1 | 2,1 | 7 | 14,6 |
| | | Anzahl der geschulten Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung | Anzahl I Prozent | 19 | 5,72 | 6 | 1,9 | 10 | 3,1 | 13 | 4,0 | 1 | 0,3 |
| | | Anzahl der geschulten Aufsichtsratsmitglieder | Anzahl I Prozent | 0 | 0 | 5 | 100 | Keine Angabe | | Keine Angabe | | Keine Angabe | |
| | | Insgesamt geschulte Mitarbeiter (seit 2008) [2] | Anzahl | 207 | | 187 | | 178 | | 167 | | 153 | |
| **GRI 205-3** | extern geprüft | **Bestätigte Korruptionsfälle** | Anzahl | 3 | | 0 | | 0 | | 1 | | 1 | |
| **GRI 419-1** | extern geprüft | **Signifikante Strafen wegen Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften** | Anzahl | keine | | keine | | keine | | keine | | keine | |

[1] Die letzte Risikoprüfung der Geschäftseinheiten auf Korruptionsrisiken erfolgte 2014, die nächste ist für 2017 geplant.
[2] Schwerpunktmäßig werden alle Mitarbeiter geschult, die im Rahmen der Risikoanalyse als gefährdet eingestuft worden sind.

# KENNZAHLEN UNTERNEHMENSSTEUERUNG

Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.



## NACHHALTIGE BESCHAFFUNG

| Indikator | Extern geprüft | Bezeichnung | Einheit | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **GRI 102-9** | extern geprüft | **Lieferantenmanagement** | | | | | | |
| | | Aufwand für Waren | EUR | 2.606.069 | 2.083.000 | 3.291.000 | 4.940.000 | 2.590.000 |
| | | Aufwand für Dienstleistungen | EUR | 82.029.427 | 90.108.000 | 67.050.000 | 68.147.000 | 68.567.000 |
| **GRI 102-9** | extern geprüft | **Lieferantenmanagement** | | | | | | |
| | | Aufwand für Waren | EUR | 2.606.069 | 2.083.000 | 3.291.000 | 4.940.000 | 2.590.000 |
| | | Aufwand für Dienstleistungen | EUR | 82.029.427 | 90.108.000 | 67.050.000 | 68.147.000 | 68.567.000 |

# KENNZAHLEN WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG

Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.





## MARKTPRÄSENZ

| Indikator | Externe Prüfung | Bezeichnung | Einheit | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **PSI** | | **Schiffsgrößenentwicklung in den bremischen Häfen** | | | | | | |
| | | Anzahl der Schiffsanläufe Anzahl | Anzahl | 7.887 | 7.881 | 8.175 | 8.153 | 8.559 |
| | | Anzahl der umgeschlagenen BRZ Anzahl | Anzahl | 241.517 | 229.609 | 227.434 | 223.367 | 227.975 |
| | | Ø Schiffsgröße in BRZ/Schiff BRZ | BRZ | 30.622 | 29.135 | 27.821 | 27.397 | 26.636 |
| **PSI** | | **Nautische Erreichbarkeit Bremerhaven** | | | | | | |
| | | tideunabhängig (Panmax) | Meter | | | 12,8 | | |
| | | tideabhängig | Meter | | | 14,5 | | |
| | | Länge der Revierfahrt | km | | | 58 | | |
| **PSI** | | **Schiffstiefgänge in Bremerhaven angelaufener Schiffe** | | | | | | |
| | | ≤ 10,50 | Anzahl | 5.671 | 5.244 | 5.215 | 5.348 | 5.563 |
| | | > 10,50 bis < 12,50 | Anzahl | 756 | 904 | 1.120 | 1.122 | 1.042 |
| | | > 12,50 bis < 13,50 | Anzahl | 42 | 70 | 147 | 118 | 145 |

# KENNZAHLEN WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG

Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.



| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ≥ 13,50 | Anzahl | 56 | | 19 | | 32 | | 30 | | 40 | |
| **PSI** | | **Nautische Erreichbarkeit Bremen** | | | | | | | | | | | |
| | | tideunabhängig | Meter | 7,6 | | | | | | | | | |
| | | tideabhängig eingehend | Meter | 10,7 | | | | | | | | | |
| | | tideabhängig ausgehend | Meter | 10,35 | | | | | | | | | |
| | | Länge der Revierfahrt | km | 121 | | | | | | | | | |
| **PSI** | | **Schiffstiefgänge in Bremen angelaufener Schiffe** | | | | | | | | | | | |
| | | ≤ 6,60 | Anzahl | 916 | | 898 | | 910 | | 897 | | 1.035 | |
| | | > 6,60 bis < 7,60 | Anzahl | 132 | | 147 | | 194 | | 182 | | 205 | |
| | | > 7,60 bis < 8,60 | Anzahl | 79 | | 71 | | 85 | | 84 | | 121 | |
| | | > 8,60 bis < 9,60 | Anzahl | 63 | | 92 | | 128 | | 131 | | 167 | |
| | | > 9,60 bis < 10,35 | Anzahl | 92 | | 86 | | 59 | | 47 | | 52 | |
| | | ≥ 10,35 | Anzahl | 80 | | 80 | | 64 | | 65 | | 48 | |
| **PSI** | | **Seegüterumschlag/Passagiere der bremischen Häfen** | | eingehend | ausgehend | eingehend | ausgehend | eingehend | ausgehend | eingehend | ausgehend | eingehend | ausgehend |
| | | Stückgut | 1.000 t | 28.930 | 36.605 | 28.044 | 35.934 | 29.916 | 38.949 | 30.411 | 39.354 | 32.701 | 41.562 |

# KENNZAHLEN WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG

Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.



| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Massengut | 1.000 t | 9.334 | 302 | 9.014 | 418 | 8.783 | 588 | 8.636 | 334 | 9.463 | 302 |
| | | Container | 1.000 TEU | 2.648 | 2.887 | 2.595 | 2.883 | 2.770 | 3.007 | 2.807 | 3.031 | 2.959 | 3.175 |
| | | Automobile | Stück | 609.503 | 1.458.408 | 566.578 | 1.688.351 | 485.682 | 1.783.830 | 426.702 | 1.752.018 | 491.650 | 1.690.343 |
| | | Passagiere | Anzahl | 51.334 | 47.196 | 34.805 | 30.952 | 37.189 | 31.750 | 33.116 | 33.365 | 31.209 | 31.371 |
| **PSI** | | **Diversifizierung der bremischen Häfen** | | | | | | | | | | | |
| | | Anteil des Frachtaufkommens aus einzelnen Kontinenten in 1.000 t | | eingehend | ausgehend | eingehend | ausgehend | eingehend | ausgehend | eingehend | ausgehend | eingehend | ausgehend |
| | | Europa | Anteil in 1.000 t | 22.299 | 15.278 | 21.742 | 13.842 | 22.228 | 14.591 | 21.899 | 13.978 | 23.065 | 15.551 |
| | | Asien | Anteil in 1.000 t | 7.648 | 9.382 | 7.540 | 10.123 | 8.516 | 12.142 | 7.948 | 11.823 | 9.535 | 12.951 |
| | | Amerika | Anteil in 1.000 t | 6.529 | 10.467 | 6.927 | 10.173 | 7.020 | 10.476 | 7.963 | 11.076 | 8.707 | 10.750 |
| | | Afrika | Anteil in 1.000 t | 1.437 | 1.518 | 820 | 1.889 | 908 | 2.135 | 1.205 | 2.316 | 791 | 2.102 |
| | | Ozeanien | Anteil in 1.000 t | 34 | 4 | 19 | 151 | 19 | 188 | 9 | 244 | 30 | 252 |
| | | Nicht ermittelte Länder | Anteil in 1.000 t | 317 | 259 | nicht erhoben | | nicht erhoben | | nicht erhoben | | nicht erhoben | |

# KENNZAHLEN WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG

Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.



| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **PSI** | | **Modaler Split im Containerhinterlandverkehr Bremerhaven** | | | | | | | | | | |
| | Containerverkehr | 1.000 TEU | 5.530 | | 5.464 | | 5.777 | | 5.838 | | 6.134 | |
| | davon Transshipmentanteil | 1.000 TEU \| % | 3.185 | 58 | 3.140 | 57 | 3.423 | 59 | 3.585 | 61 | 3.931 | 64 |
| | davon Hinterlandanteil | 1.000 TEU \| % | 2.345 | 42 | 2.324 | 43 | 2.354 | 41 | 2.253 | 39 | 2.203 | 36 |
| | davon Straße | 1.000 TEU \| % | 1.185 | 51 | 1.155 | 50 | 1.161 | 49 | 1.126 | 50 | 1.066 | 49 |
| | davon Schiene | 1.000 TEU \| % | 1.093 | 47 | 1.078 | 46 | 1.101 | 47 | 1.049 | 47 | 1.042 | 47 |
| | davon Binnenschiff | 1.000 TEU \| % | 62 | 3 | 90 | 4 | 92 | 4 | 77 | 3 | 95 | 4 |
| **PSI** | | **Top-4 Ranking innerhalb der Nordwest-Range bei Containerverkehren [3]** | | | | | | | | | | |
| | Rotterdam | Mio. TEU | 12,4 | | 12,2 | | 12,3 | | 11,6 | | 11,9 | |
| | Hamburg | Mio. TEU | 10 | | 8,8 | | 9,7 | | 9,3 | | 8,9 | |
| | Antwerpen | Mio. TEU | 8,9 | | 9,6 | | 9 | | 8,6 | | 8,6 | |
| | Bremerhaven | Mio. TEU | 5,5 | | 5,5 | | 5,8 | | 5,8 | | 6,1 | |

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

# KENNZAHLEN WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG

Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.



| **PSI** | | **Top-4 Ranking der europäischen Häfen mit Automobilumschlag** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Bremerhaven | Mio. Stück | 2,1 | | 2,3 | | 2,3 | | 2,2 | | 2,2 | |
| | | Zeebrügge | Mio. Stück | 2,8 | | 2,4 | | 2,2 | | 1,9 | | 1,7 | |
| | | Emden | Mio. Stück | 1,3 | | 1,4 | | 1,3 | | 1,2 | | 1,3 | |
| | | Antwerpen | Mio. Stück | 1,2 | | 1,3 | | 1,2 | | 1,3 | | 1,2 | |

# KENNZAHLEN WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG

Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.



## INDIREKTE WIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE

| Indikator | Externe Prüfung | Bezeichnung | Einheit | 2015 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|
| **GRI 203-2** | extern geprüft | **Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen der bremischen Häfen** | | | |
| | | Hafenabhängig Beschäftigte | Anzahl | 77.250 | 75.700 |
| | | Davon direkt hafenabhängig Beschäftigte | Anzahl | 59.350 | 58.300 |
| | | > aus der Seehafenverkehrswirtschaft | Anzahl | 33.050 | 32.500 |
| | | > aus der hafenbezogenen Wirtschaft | Anzahl | 26.300 | 25.800 |
| | | Davon indirekt hafenabhängig Beschäftigte | Anzahl | 17.900 | 17.400 |
| | | **Bruttowertschöpfung der direkt und indirekt hafenabhängigen Wirtschaft im Land Bremen** | | | |
| | | Wertschöpfung | Mio. Euro | 6.900 | 6.200 |
| | | Anteil der gesamtwirtschaftlichen Bruttowertschöpfung | Prozent | 25,1 | 25,7 |
| | | > direkt | Prozent | 19,8 | 20,3 |
| | | > indirekt | Prozent | 5,3 | 5,4 |

# KENNZAHLEN WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG

Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.

## ZUKUNFTSFÄHIGER INFRASTRUKTUR & ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

| Indikator | Extern geprüft | Bezeichnung | Einheit | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **PSI** | | **Umweltschutzaufwendungen** | | | | | | |
| | | **Aufwendungen für den präventiven Umweltschutz** | EUR | 585.000 | 393.000 | 379.000 | 317.000 | 231.000 |
| | | davon Aufwendungen für die Umwelthaftpflichtversicherung | EUR | 32.000 | 32.000 | 28.000 | 36.000 | 35.000 |
| | | davon Aufwendungen für umweltbezogene Fortbildung | EUR | 4.000 | 2.000 | 2.000 | 1.000 | X |
| | | davon Aufwendungen für das Nachhaltigkeitsmanagement | EUR | 373.000 | 313.000 | 245.000 | 225.000 | 157.000 |
| | | davon Mehraufwendungen für die Nutzung sauberer Technologien | EUR | 3.800 | 5.000 | 5.000 | 25.000 | 13.000 |
| | | davon Investitionen in Forschung & Entwicklung | EUR | 172.000 | 41.000 | 99.000 | 30.000 | 26.000 |
| | | **Aufwendungen zur Bewältigung von Umweltproblemen** | EUR | 3.854.000 | 8.021.000 | 9.713.000 | 8.901.000 | 8.523.000 |
| | | davon Aufwendungen für die Behandlung und Entsorgung von belastetem Baggergut | EUR | 3.467.000 | 7.656.000 | 9.355.000 | 8.723.000 | 8.357.000 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | davon Aufwendungen für die Aufbereitung und Entsorgung sonstiger Abfälle [4] | EUR | 105.000 | 68.000 | 42.000 | 41.000 | 39.000 |
| | | davon Aufwendungen für die Unterhaltung von Hafenkompensationsflächen [5] | EUR | 283.000 | 297.000 | 310.000 | 132.000 | 127.000 |
| | | davon Aufwendungen für die Kompensation von THG-Emissionen | EUR | 8.188 | 4.060 | 6.000 | 5.000 | X |

[4] Abfälle im Rahmen von Hafenbau- und Instandhaltungsmaßnahmen sind an dieser Stelle noch nicht inbegriffen.
[5] 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.

# KENNZAHLEN UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.

## ENERGIEMANAGEMENT & KLIMASCHUTZ

| Indikator | Extern geprüft | Bezeichnung | Einheit | 2016 | | 2015 | | 2014 | | 2013 | | 2012 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **GRI 302-1** | extern geprüft | **Direkter Energieverbrauch** | | | | | | | | | | | |
| | | Benzin | Liter l MWh | 4.054 | 38 | 4.950 | 46 | 7.520 | 70 | 8.070 | 75 | 15.740 | 147 |
| | | Diesel | Liter l MWh | 667.174 | 6.665 | 741.840 | 7.411 | 786.760 | 7.860 | 750.170 | 7.473 | 817.160 | 8,16 |
| | | Heizöl | Liter l MWh | 86.676 | 934 | 135.730 | 1.463 | 107.970 | 1.164 | 159.980 | 1.724 | 131.310 | 1.415 |
| | | Propan | Liter l MWh | 25.338 | 172 | 25.000 | 169 | 31.890 | 216 | 39.870 | 270 | 40.790 | 276 |
| | | Erdgas | MWh | 1.432 | | 1.335 | | 1.232 | | 2.219 | | 2.732 | |
| | | Gesamt | MWh | 9.241 | | 10.424 | | 10.542 | | 11.761 | | 13.168 | |
| | | **Indirekter Energieverbrauch** | | | | | | | | | | | |
| | | Strom | MWh | 7.115 | | 6.968 | | 7.068 | | 7.173 | | 6.431 | |
| | | > davon Strommix | MWh l Prozent | 68 | 1 | 70 | 1 | 821 | 11,6 | 796 | 11,1 | 1.197 | 18,6 |
| | | > davon erneuerbar | MWh l Prozent | 7.047 | 99 | 6.898 | 99 | 6.247 | 88,4 | 6.377 | 88,9 | 5.234 | 81,4 |

# KENNZAHLEN UMWELTVERTRÄGLICHKEIT



Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Fernwärme | MWh | 535 | 440 | 432 | 570 | 588 |
| | | Gesamt | MWh | 7.650 | 7.408 | 7.500 | 7.743 | 7.019 |
| | | **Gesamtenergieverbrauch** | MWh | 16.891 | 17.832 | 18.042 | 19.504 | 20.187 |
| **GRI 305-1, GRI 305-2, GRI 305-3** | extern geprüft | **THG Emissionen** | | | | | | |
| | | Scope 1 | t CO2e | 2.302 | 2.583 | 2.534 | 2.865 | 3.242 |
| | | Scope 2 Market based [6] | t CO2 | 19 | 26 | 459 | 395 | 498 |
| | | Scope 2 Location based [7] | t CO2 | 3.750 | 3.728 | 3.958 | 4.153 | |
| | | Scope 3 [8] | t CO2e | 100 | 90 | 107 | 33 | 55 |

[6] Berechnung folgt den Vorgaben des GHG Protocol Scope 2 Guidance. Emissionsfaktor laut swb.
[7] 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.
[8] 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 nicht mit denen ab 2014 direkt vergleichbar.

# KENNZAHLEN UMWELTVERTRÄGLICHKEIT



Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **GRI 305-5** | | **Erneuerbare Energien & Kompensation von THG-Emissionen** | | | | | | | | | | |
| | | Vermiedene THG-Emissionen durch den Bezug von Strom aus erneuerbaren Energien und Wärme aus Solarthermie | t CO2 I Prozent | 3.741 | 61 | 3.702 | 58 | 3.499 | 53 | 3.758 | 53 | |
| | | Vermiedene THG-Emissionen durch die Erzeugung von Strom (Photovoltaikanlage) | t CO2 | 19 | | 19 | | 19 | | 16 | | |
| | | Kompensation von Emissionen durch den Kauf von Klimazertifikaten | t CO2 | 356 | | 203 | | 294 | | 220 | | |

# KENNZAHLEN UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.



## UMWELTFREUNDLICHE SCHIFFFAHRT

| Indikator | Extern geprüft | Bezeichnung | Einheit | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **GRI 305-7** | **extern geprüft** | **Luftemissionen aus der eigenen Flotte** | | | | | | |
| | | SOx-Emissionen der eigenen Schiffsflotte | t | 0,0096 | 0,0109 | 0,0118 | 0,0111 | 0,0129 |
| | | SOx-Emissionen des Fuhrparks | t | 0,0014 | 0,0014 | 0,0013 | 0,0013 | 0,0014 |
| **PSI** | | **Environmental Ship Index** | | | | | | |
| | | Schiffsanläufe mit ESI-Score in bremischen Häfen | Prozent | 32 | 28 | 25 | 21 | 11 |
| | | **greenports Award** | | | | | | |
| | | Schiff | | Produkten-/Chemikalientanker "Bit Okland" | Autotransporter „Morning Lisa“ | Stückgutfrachter „Wilson Dover“ | Autotransporter „Morning Linda“ | |
| | | ESI-Score des Gewinners in der Kategorie "Schiff" | | 51,4 | 45,4 | 41,8 | 45,4 | |
| | | Reederei | | Tarbit Shipping AB | EUKOR Car Carriers | Wilson ASA | EUKOR | |
| | | ESI-Score des Gewinners in der Kategorie "Reederei" | | 57,8 | 36,9 | 34,2 | 35,6 | |

# KENNZAHLEN UMWELTVERTRÄGLICHKEIT



Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **PSI** | | **Luftqualität im Hafenumfeld (Schadstoffkonzentrationen im Jahresdurchschnitt)** | | | | | |
| | | ***Bremerhaven, Hansastraße*** | | | | | |
| | | NO2 Immissionen | µg/ m³ | 21 | 22 | 22 | 22 | 23 |
| | | SO2 Immissionen | µg/ m³ | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 |
| | | PM10 Immissionen | µg/ m³ | 17 | 19 | 22 | 18 | 18 |
| | | PM2,5 Immissionen | µg/ m³ | 12 | 10 | 14 | 14 | 14 |
| | | ***Bremen, Hasenbüren*** | | | | | | |
| | | NO2 Immissionen | µg/ m³ | 16 | 15 | 17 | 17 | 16 |
| | | SO2 Immissionen | µg/ m³ | 1 | 2 | 3 | 2 | 3 |
| | | PM10 Immissionen | µg/ m³ | 20 | 19 | 23 | 22 | 21 |
| | | PM2,5 Immissionen | µg/ m³ | 11 | 11 | 16 | 15 | 15 |

# KENNZAHLEN UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.

## EFFIZIENTE FLÄCHENNUTZUNG UND BIODIVERSITÄT

| Indikator | Extern geprüft | Bezeichnung | Einheit | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **GRI 304-3** | | **Hafenkompensationsflächen** | | | | | | |
| | | Geschützte bzw. gesicherte Lebensräume, die von uns geschaffen wurden | ha | 1.203 | 1.189 | 1.189 | 1.189 | 1.184 |
| | | davon Hafenkompensationsflächen, die sich noch in zielgerechter Entwicklung befinden | ha | 658 | 644 | 644 | 644 | 639 |
| | | davon Hafenkompensationsflächen, die nach erfolgreicher Entwicklung in die Unterhaltung übergegangen sind | ha | 545 | 545 | 545 | 545 | 545 |
| | | **Status der Hafenkompensationsflächen** | | | | | | |
| | | Anzahl der Flächen | Anzahl | 51 | 48 | 48 | 48 | 47 |
| | | davon voll funktionsfähig | Anzahl | 20 | 15 | 10 | 10 | 5 |
| | | davon gut funktionsfähig | Anzahl | 16 | 15 | 18 | 17 | 21 |
| | | davon funktionsfähig | Anzahl | 13 | 15 | 18 | 17 | 15 |
| | | davon eingeschränkt funktionsfähig | Anzahl | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 |
| | | davon sehr eingeschränkt funktionsfähig | Anzahl | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

# KENNZAHLEN UMWELTVERTRÄGLICHKEIT



Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | keine Angabe möglich | Anzahl | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 |
| **PSI** | | **Habitat-Index** [9] | Prozent | 34,7 | 30,63 | 30,14 | 30,83 | 31,11 |
| | | Gesamthafenfläche | ha | 3.954 | 3.881 | 3.947 | 3.863 | 3.812 |

[9] Von den bremischen Häfen verantwortete Biotopfläche / Gesamthafenfläche.

# KENNZAHLEN UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.

## EFFEKTE DER WASSERTIEFENERHALTUNG

| Indikator | | Bezeichnung | Einheit | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **GRI 306-2** | **extern geprüft** | **Im Berichtsjahr gebaggerter Sand in Schutenaufmaß (nass)** | m³ | 131.729 | 171.020 | 130.500 | 173.500 | 526.700 |
| | | davon umgelagert | Prozent | 99,6 | 100 | 99,9 | 100 | 48,8 |
| | | davon direkt wiederverwertet | Prozent | 0,4 | 0 | 0,1 | 0 | 51,2 |
| | | davon deponiert | Prozent | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | **Im Berichtsjahr gebaggerter Schlick in Schutenaufmaß (nass)** | m³ | 282.045 | 321.539 | 437.100 | 356.900 | 282.700 |
| | | davon umgelagert | Prozent | 15,68 | 14,4 | 24 | 20,3 | 15,6 |
| | | davon direkt wiederverwertet | Prozent | 0 | 0 | 0 | 0 | 18,3 |
| | | davon zur Behandlung auf Entwässerungsfeldern eingespült | Prozent | 58,9 | 59,6 | 46 | 39,4 | 48,4 |
| | | davon direkt deponiert | Prozent | 25,5 | 26,1 | 30 | 40,3 | 17,7 |

# KENNZAHLEN UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Nutzungsart des aus Entwässerungsfeldern entnommenen Baggerguts** | | | | | | | | | | | |
| | | Gesamtmenge des entnommenen Baggerguts in Feldaufmaß (nass) [10] | m³ I Prozent | 223.532 | 100 | 172.482 | 100 | 148.523 | 100 | 178.712 | 100 | 151.336 | 100 |
| | | davon für die Wiederverwertung vorgesehen [11] | m³ I Prozent | 112.816 | 50,5 | 114.632 | 66,5 | 123.603 | 83,2 | 178.712 | 100 | 151.336 | 100 |
| | | davon trocken deponiert | m³ I Prozent | 110.716 | 49,5 | 57.850 | 33,5 | 24.920 | 16,8 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **PSI** | | **Gesamte Baggermenge im Verhältnis zur Hafenwasserfläche [12]** | m³/m² | 0,070 | | 0,089 | | 0,103 | | 0,096 | | 0,146 | |
| | | Hafenwasserfläche gemäß Hafengebietsverordnung | m² | 5.532.100 | | 5.532.100 | | 5.532.100 | | 5.537.800 | | 5.527.500 | |
| **PSI** | | **Anteil des deponierten Baggerguts am gebaggerten Schlick** | Prozent | 35,4 | | 60,5 | | 43,6 | | 47,3 | | 17,7 | |

[10] Da der Schlick ca. 1 Jahr in den Entwässerungsfeldern behandelt wird, bezieht sich diese Menge auf das im Vorjahr in die Entwässerungsfelder eingespülte Baggergut.
[11] Gesamtmenge des in Bremen und Bremerhaven gebaggerten Sediments in m³ (ohne Einbezug der Wendestelle in der Seeschifffahrtsstraße Weser) / gesamte Hafenwasserfläche gemäß Hafengebietsverordnung in m².
[12] Deponiertes Baggergut in m³ [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.

# KENNZAHLEN MITARBEITER_INNEN UND ARBEITSWELT

Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.

## ATTRAKTIVE ARBEITSBEDINGUNGEN

| Indikator | Extern geprüft | Bezeichnung | Einheit | 2016 | | | 2015 | | | 2014 | | | 2013 | | | 2012 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | ∑ | w | m | ∑ | w | m | ∑ | w | m | ∑ | w | m | ∑ | w | m |
| **GRI 102-8** | | **Gesamtzahl der Mitarbeiter** | Anzahl | **374** | 101 | 273 | **370** | 94 | 276 | **374** | 91 | 283 | **375** | 89 | 281 | **373** | 83 | 290 |
| | | Voll- und Teilzeit | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | > Vollzeit | Anzahl | 322 | 61 | 261 | 320 | 56 | 264 | 330 | 58 | 272 | 336 | 57 | 279 | 373 | 83 | 290 |
| | | > Teilzeit | Anzahl | 52 | 40 | 12 | 50 | 38 | 12 | 44 | 33 | 11 | 39 | 32 | 7 | | | |
| | | Arbeitsverträge | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | > unbefristet | Anzahl | 360 | 94 | 266 | 360 | 91 | 269 | 364 | 87 | 277 | 364 | 83 | 281 | | | |
| | | > befristet | Anzahl | 14 | 7 | 7 | 10 | 3 | 7 | 10 | 4 | 6 | 11 | 6 | 5 | | | |
| | | > Zeitarbeit | Anzahl | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 2 | 2 | 1 | 1 | | | |
| | | Tätigkeitsbereich | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | > technisch | Anzahl | 144 | 39 | 105 | 140 | 35 | 105 | 141 | 33 | 108 | 140 | 32 | 108 | 138 | 31 | 107 |
| | | > kaufmännisch | Anzahl | 94 | 56 | 38 | 91 | 54 | 37 | 94 | 54 | 40 | 93 | 54 | 39 | 95 | 50 | 45 |
| | | > gewerblich | Anzahl | 136 | 6 | 130 | 139 | 5 | 134 | 139 | 4 | 135 | 142 | 3 | 139 | 140 | 2 | 138 |

# KENNZAHLEN MITARBEITER_INNEN UND ARBEITSWELT



Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **GRI 102-41** | | **Mitarbeiter, die unter Tarifverträge fallen** | Anzahl | 357 | 96 | 261 | 349 | 89 | 260 | 352 | 86 | 266 | 352 | 84 | 268 | 345 | | |
| **GRI 401-1** | extern geprüft | **Personalfluktuation** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Eintritte insgesamt | Anzahl | 36 | 12 | 24 | 26 | 10 | 16 | 25 | 5 | 20 | 29 | 12 | 17 | | | |
| | | ≤ 35 Jahre | Anzahl | 20 | 9 | 11 | 16 | 7 | 9 | 11 | 3 | 8 | 16 | 6 | 10 | | | |
| | | 36–55 Jahre | Anzahl | 16 | 3 | 13 | 10 | 3 | 7 | 12 | 2 | 10 | 11 | 6 | 5 | | | |
| | | ≥ 55 Jahre | Anzahl | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 2 | | | |
| | | **Eintrittsquote** | Prozent | **+9,6** | +11,9 | +8,8 | **+7** | +10,6 | +5,8 | **+6,7** | +5,5 | +7,1 | **+7,7** | +13,5 | +5,9 | | | |
| | | arbeitnehmerveranlasste Austritte | Anzahl | 6 | 1 | 5 | 9 | 2 | 7 | 4 | 1 | 3 | 5 | 2 | 3 | | | |
| | | ≤ 35 Jahre | Anzahl | 1 | 0 | 1 | 5 | 0 | 5 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | 1 | | | |
| | | 36–55 Jahre | Anzahl | 5 | 1 | 4 | 4 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | | | |
| | | ≥ 55 Jahre | Anzahl | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| | | **Austrittsquote** [13] | Prozent | **-1,6** | -0,99 | -1,8 | **–2,4** | –2,1 | –2,5 | **–1,1** | –1,1 | –1,1 | **–1,3** | –0,5 | –1,1 | | | |
| | | aus anderen Gründen ausgeschiedene Mitarbeiter | Anzahl | 25 | 4 | 21 | 21 | 5 | 16 | 22 | 2 | 20 | 22 | 4 | 18 | | | |
| | | **Fluktuationsquote** [14] | Prozent | **-8,2** | -5 | 9,5 | **–8,1** | –7,4 | –8,3 | **–7,0** | –3,3 | –8,1 | **–7,2** | –6,7 | –7,3 | | | |

[13] Arbeitnehmerveranlasste Austritte im Berichtsjahr/Mitarbeiterbestand zum 31.12 des Berichtsjahres.
[14] Arbeitnehmerveranlasste Austritte und aus anderen Gründen ausgetretene Mitarbeiter im Berichtsjahr/Mitarbeiterbestand zum 31.12 des Berichtsjahres.

# KENNZAHLEN MITARBEITER_INNEN UND ARBEITSWELT

Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.



| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **GRI 404-1** | extern geprüft | **Weiterbildung** | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Durchschnittliche Weiterbildungsstunden je Mitarbeiter | h | 17 | 21 | 15 | 18 | 21 | 17 | 17 | 17 | 18 | 14 | | | | |
| | | Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung | h | 14 | 18 | 13 | 15 | 19 | 14 | 15 | 14 | 15 | 12 | | | | |
| | | Mitarbeiter mit Führungsverantwortung | h | 34 | 48 | 30 | 39 | 39 | 39 | 34 | 52 | 30 | 29 | | | | |
| | | **Ausbildung** | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Ausbildungsquote | Prozent | 9,1 | | | 10,2 | | | 10,5 | | | 9,3 | | | | |

# KENNZAHLEN MITARBEITER_INNEN UND ARBEITSWELT

Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.

## FAIRE ARBEITSBEDINGUNGEN

| Indikator | Extern geprüft | Bezeichnung | Einheit | 2016 | | | 2015 | | | 2014 | | | 2013 | | | 2012 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **GRI 405-1** | extern geprüft | **Altersstruktur/Geschlecht sämtlicher Mitarbeiter** | | ∑ | w | m | ∑ | w | m | ∑ | w | m | ∑ | w | m | ∑ | w | m |
| | | ≤ 35 Jahre | Anzahl | 58 | 25 | 33 | 46 | 21 | 25 | 46 | 20 | 26 | 40 | 18 | 22 | | | |
| | | 36–55 Jahre | Anzahl | 203 | 59 | 144 | 201 | 56 | 145 | 201 | 52 | 149 | 209 | 52 | 157 | | | |
| | | ≥ 55 Jahre | Anzahl | 113 | 17 | 96 | 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 | 2 | 2 | 0 | | | |
| | | 36–55 Jahre | Anzahl | 31 | 6 | 25 | 34 | 6 | 28 | 32 | 5 | 27 | 34 | 4 | 30 | | | |
| | | ≥ 55 Jahre | Anzahl | 9 | 1 | 8 | 11 | 0 | 11 | 14 | 0 | 14 | 12 | 0 | 12 | | | |
| | | **Altersstruktur/Geschlecht der Geschäftsleitung** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ≤ 35 Jahre Anzahl | Anzahl | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| | | 36–55 Jahre Anzahl | Anzahl | 4 | 1 | 3 | 5 | 1 | 4 | 5 | 1 | 4 | 5 | 1 | 4 | | | |
| | | ≥ 55 Jahre | Anzahl | 6 | 0 | 6 | 5 | 0 | 5 | 5 | 0 | 5 | 5 | 0 | 5 | | | |
| | | **Frauenquote** | Prozent | 27 | | | 25,4 | | | 24,3 | | | 23,7 | | | 22,3 | | |

# KENNZAHLEN MITARBEITER_INNEN UND ARBEITSWELT



Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Schwerbehindertenquote** | Prozent | 9,1 | | | 8,9 | | | 9,4 | | | 10,4 | | | | | | |
| | | Mitarbeitern mit Behinderung | Anzahl | 34 [15] | 4 | 30 | 33 | 4 | 29 | 35 | 5 | 30 | 39 | 8 | 31 | | | | |
| | | **Aufsichtsrat** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Mitglieder des Aufsichtsrats | Anzahl | 12 | 2 | 10 | | | | | | | | | | | | | |
| | | Frauenquote | Prozent | 16,7 | | | | | | | | | | | | | | | |
| **GRI 406-1** | extern geprüft | **Angezeigte Diskriminierungsvorfälle** | Anzahl | 0 | | | 0 | | | 0 | | | 0 | | | | | | |

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

# KENNZAHLEN MITARBEITER_INNEN UND ARBEITSWELT

Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.

## ARBEITSSICHERHEIT

| Indikator | Extern geprüft | Bezeichnung | Einheit | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **GRI 403-1** | extern geprüft | **Arbeitssicherheitsausschuss (ASA)** | | | | | | |
| | | durch den ASA vertretene Mitarbeiter | Prozent | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| **GRI 403-2** | extern geprüft | **Arbeitssicherheit** | | | | | | |
| | | Tödliche Arbeitsunfälle | Anzahl | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | meldepflichtige Arbeitsunfälle (mit mindestens einem Ausfalltag) [16] | Anzahl | 5 | 8 | 6 | 9 | 12 |
| | | unfallbedingte Ausfalltage | Anzahl | 107 | 103 | 39 | 94 | 289 |
| | | Verletzungsrate (LTIR) [17] | Quotient | 9,5 | 15,2 | 11,5 | 17,6 | 19,8 |
| | | Ausfalltagequote (LDR) [18] | Prozent | 0,12 | 0,12 | 0,04 | 0,11 | 0,34 |

[16] Die Art der Verletzungen waren Prellungen, Sehnenrisse, Platzwunden und Überdehnung.
[17] Meldepflichtige Arbeitsunfälle je 1 Million geleisteter Arbeitsstunden.
[18] Unfallbedingte Fehlzeiten/Sollstunden = Zeitverlust durch Arbeitsunfälle.

# KENNZAHLEN MITARBEITER_INNEN UND ARBEITSWELT

Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Krankenstand** | | | | | |
| | | Anzeige von Berufskrankheiten | Anzahl | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | krankheitsbedingte Ausfalltage | Anzahl | 7.481 | 6.546 | 6.923 | 7.297 | 6.626 |
| | | Abwesenheitsquote (AR) [19] | Prozent | 8,5 | 7,3 | 7,7 | 8,6 | 7,9 |

[19] Krankheitsbedingte Fehlzeiten/Sollstunden = Zeitverlust durch Krankheiten.

# KENNZAHLEN GESELLSCHAFTLICHE VERANTWORTUNG

Alle Kennzahlen ab 2013 umfassen die bremenports GmbH & Co. KG, das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen Wasserseite. Die Kennzahlen aus dem Jahr 2012 umfassen lediglich die bremenports GmbH & Co. KG und das Sondervermögen Hafen.

## AUSWIRKUNGEN AUF DIE BEVÖLKERUNG

| Indikator | Externe Prüfung | Bezeichnung | Einheit | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **GRI 413-2** | extern geprüft | **Höhe der am Rand des Containerterminals und an den nächstgelegenen Wohngebieten gemessenen Lärmpegels im Verhältnis zur umgeschlagenen Containermenge** | db(A)/ 1 Mio. TEU | 49,2 | 48,9 | 49,7 | 49,6 | 49,9 |

# ÜBER UNS

## Die Organisation der Bremischen Häfen

[102-5]

Die bremischen Häfen in Bremen und Bremerhaven zählen zu den wichtigsten Universalhäfen in Europa. Container, Fahrzeuge, Projektladung sowie Stück- und Massengüter jeder Art werden hier umgeschlagen. Der Erfolg basiert dabei auf einer ausgeprägten Arbeitsteilung zwischen den Zwillingshäfen: Bremerhaven, nur 32 Seemeilen von der offenen See entfernt, ist auf die Abfertigung von Containerschiffen, Autotransportschiffen, Spezialschiffen für Offshore-Anlagen und Kühlschiffen im Fruchtumschlag spezialisiert. Das 60 Kilometer weiter südlich gelegene Bremen konzentriert sich mit seinen Terminals vor allem auf den Stück- und Schwergutumschlag sowie auf das Handling von Massengütern. Die Hafenanlagen sind damit bedeutsam für den internationalen Warenverkehr, gleichzeitig eine tragende Säule der Wirtschaft im kleinsten Bundesland Deutschlands und sichern direkt und indirekt etwa 77.000 Arbeitsplätze. Organisiert sind die bremischen Häfen, wie in Europa überwiegend üblich, nach dem „Landlord-Modell", welches sich durch eine Trennung zwischen öffentlich finanzierter Hafeninfrastruktur und privat organisiertem Hafenumschlag auszeichnet. Die Infrastruktur der bremischen Häfen gehört der Freien Hansestadt Bremen, die den Bestand der Hafenanlagen in das Sonstige Sondervermögen Hafen bzw. das Sonstige Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite) ausgegliedert hat. Die treuhänderische Verwaltung dieser Sondervermögen wurde durch das zuständige Ministerium, dem Bremer Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen an die im Jahr 2002 eigens dafür gegründete bremenports GmbH & Co. KG übertragen.

## Das Geschäftsmodell der bremenports GmbH & Co. KG

[102-2, 102-4, 102-6, 102-7, 102-9, 102-10, 102-18]

Seit Januar 2002 betreibt die Hafenmanagementgesellschaft bremenports im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen die Infrastruktur der bremischen Häfen. Mit 374 Mitarbeitern ist die bremenports an den Standorten Bremen und Bremerhaven vertreten. Hinsichtlich Größe, Struktur oder Eigentumsverhältnissen sind keine wesentlichen Veränderungen zum Vorjahr zu berichten. Die Aufgaben der bremenports sind in Geschäftsbesorgungsverträgen geregelt, die mit dem Bremer Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen geschlossen wurden. Sie unterscheiden sich in sogenannte Regelaufgaben und Sonderaufgaben, die für die Sondervermögen Häfen erbracht werden, sowie in ein privatwirtschaftlich organisiertes Drittgeschäft.

### Organisation

Im Berichtsjahr waren Herr Robert Howe & Herr Horst Rehberg zu Geschäftsführern bestellt. Ihre Befugnis erstreckte sich auf alle Handlungen, die der gewöhnliche Betrieb der Gesellschaft mit sich bringt. Aus den Geschäftsführern, den drei Geschäftsbereichsleitern und fünf Stabsbereichsleitern setzt sich die Geschäftsleitungsrunde zusammen, welche für breitere Abstimmungen genutzt wird. Für Geschäftsführungshandlungen, die darüber hinausgehen, bedarf es eines vorherigen Gremienbeschlusses. bremenports hält auf freiwilliger Basis an dem Bestand eines Aufsichtsrats und eines Beirates fest und folgt damit der Empfehlung des Public Corporate Governance Kodex der Freien Hansestadt Bremen. Der Aufsichtsrat bestellt, überwacht und berät die Geschäftsführung. Er besteht aus 12 Mitgliedern und ist paritätisch besetzt. Der Beirat besteht darüber hinaus aus bis zu 14 Mitgliedern, die durch die Freie Hansestadt Bremen als Gesellschafterin der bremenports berufen werden.

### Regelaufgaben

Regelaufgaben umfassen den Betrieb und die Unterhaltung der Hafeninfrastruktur einschließlich der Hafenbahn, der Deiche, der ökologischen Ausgleichsflächen sowie die Verwaltung der Immobilien und Grundstücke. Im Einzelnen gehören dazu auf 2.593 ha hafenaffinen Landflächen und 539 ha Hafenwasserflächen: 37 km Kajen, 34 km Böschungen, 15 km Deiche und Hochwasserschutzwände, 64 km Straßenanlagen, 181 km Bahngleise, 5 Schleusen, 4 bewegliche Brücken, 8 Hafenpump- und Schöpfwerke, 64 Pontonanlagen, 373 Dalben und 92 Seeschiffsliegeplätze. Eine wichtige Regelaufgabe ist zudem das Standortmarketing der bremischen Häfen auf Logistik- und Transportmessen weltweit.

### Sonderaufgaben

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

### Drittgeschäft

Als Hafen-, Logistik- und Umweltexperten wissen die Mitarbeiter der bremenports wie man Hafenanlagen, Verkehrsflächen und Küstenschutzbauwerke plant, baut und unterhält. Daher offeriert die Hafenmanagementgesellschaft über die Regel- und Sonderaufgaben hinaus im privaten Drittgeschäft Projekt- und Beratungsdienstleistungen – und das weltweit.

# ÜBER DIESEN BERICHT

## Organisationsstruktur

[102-1, 102-45]

Der Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht finanzielle und nicht-finanzielle Informationen der Hafenmanagementgesellschaft bremenports GmbH & Co. KG sowie der von ihr treuhänderisch verwalteten Hafeninfrastruktur [das „Sondervermögen Hafen“ und das „Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite)“]. Die Organisationen bremenports GmbH & Co. KG, Sonstiges Sondervermögen Hafen und Sonstiges Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite) stehen allesamt im öffentlichen 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 2001 eigens dafür gegründete bremenports GmbH & Co. KG übertragen. Hinsichtlich Größe, Struktur oder Eigentumsverhältnissen sind keine wesentlichen Veränderungen zum Vorjahr zu berichten.

## Berichtsumfang

[102-48, 102-49, 102-54]

Um die Inhalte international vergleichbar zu machen, richten wir uns in der Darstellung unserer Nachhaltigkeitsleistung konsequent nach den Vorgaben der Global Reporting Initiative (GRI). In 2016 berichten wir erstmals „in Übereinstimmung“ mit der Kernoption der neu eingeführten GRI Standards. Wie im Vorjahr orientiert sich die Darstellung der Berichtsinhalte an unseren übergeordneten Nachhaltigkeitskategorien „Unternehmenssteuerung“, „Wirtschaftliche Leistung“, „Umweltverträglichkeit“, „Mitarbeiter_innen und Arbeitswelt“ und „Gesellschaftliche Verantwortung“. Veränderungen haben wir in der Kategorie „Wirtschaftliche Leistung“ vorgenommen: Um konsistenter zu den GRI Standards zu berichten, haben wir die zugehörigen Nachhaltigkeitsthemen wie folgt benannt: „Marktpräsenz“, „Indirekte wirtschaftliche Effekte“ und „Zukunftsfähige Infrastruktur & Anpassung an den Klimawandel“. Darüber hinaus haben wir keine Neuformulierungen von Informationen aus vorherigen Berichten vorgenommen.

## 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 und in Fußnoten erläutert. Im Berichtsjahr wurden fünf methodische Änderungen vorgenommen, um die Aussagekraft der erhobenen Kennzahlen zu erhöhen und effektivere Steuerungsmöglichkeiten zu ermöglichen.

## Zeitraum und Profil

[102-50, 102-51, 102-52]

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 2016). Im Rahmen dieses Nachhaltigkeitsberichts haben wir uns auf die Umstellung von GRI G4 auf die GRI Standards konzentriert sowie eine Software zur Nachhaltigkeitsberichterstattung eingeführt, die neben Controllingfunktionen auch die Erstellung eines individualisierbaren Onlineberichts ermöglicht.

## Prüfung

[102-56]

Um Glaubwürdigkeit und Qualität der Berichterstattung zu gewährleisten, lassen wir auch unseren Nachhaltigkeitsbericht 2016 extern prüfen. Die Geschäftsführung unterstützt das Vorgehen, stellt das erforderliche Budget bereit und nimmt an Prüfgesprächen teil. Die Prüfungsleistung wurde in diesem Jahr neu ausgeschrieben und an die TÜV Nord AG vergeben. Über den Prüfauftrag hinaus bestehen keine weiteren Beziehungen zwischen der Organisation und den Prüfern. Die TÜV Nord AG führt eine Prüfung zur Erlangung einer moderaten Sicherheit auf Basis der „AA1000APS:2008“ durch. Die im Prüfumfang enthaltenden GRI Indikatoren sind im GRI-Inhaltsindex entsprechend gekennzeichnet. Informationen zur Vorgehensweise der Prüfung und die entsprechenden Ergebnisse sind in der Prüfbescheinigung dargestellt.

# EXTERNE PRÜFUNG

## Unabhängige Prüfbescheinigung

### bremenports GmbH & Co. KG

**Ziel des Engagements**

bremenports GmbH & Co. KG (bremenports) hat TÜV NORD CERT mit einer unabhängigen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichtes für das Geschäftsjahr 2016 (Bericht) beauftragt. Ziel der Prüfung war die Verifizierung der Einhaltung der Anforderungen der Global Reporting Initiative (GRI) Sustainability Reporting Standards, AccountAbility Prinzipien sowie der Verlässlichkeit und Objektivität der berichteten Angaben. Der Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI Sustainability Reporting Standards: Option Kern erstellt. Der Bericht umfasst sämtliche Geschäftsaktivitäten im Verantwortungsbereich von bremenports.

**Umfang und Prüfungsgegenstand**

Die unabhängige Prüfung umfasste für die betrachtete Berichtsperiode folgende Aspekte

- Verlässlichkeit der berichteten Informationen
- Einhaltung der Berichterstattungsgrundsätze gem. GRI Standards
- Einhaltung der Anforderungen gem. GRI SRS Themenspezifische Standards (nur materielle Aspekte)
- Einhaltung der AccountAbility Prinzipien (Inklusivität, Wesentlichkeit, Reaktivität)

Die Verifizierung wurde auf Basis eines Typ2-Engagements mit einem moderaten Prüfungsniveau durchgeführt. Sie umfasste, neben den relevanten Standardangaben, die folgenden wesentlichen Indikatoren gem. GRI SRS:

| | | |
|---|---|---|
| **Ökonomie** | | |
| Wirtschaftliche Leistung | 201-2 | Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen |
| Indirekte ökonomische Auswirkungen | 203-1 | Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen |
| | 203-2 | Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen |
| Korruptions-bekämpfung | 205-1 | Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden |
| | 205-2 | Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung |
| | 205-3 | Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen |
| **Ökologie** | | |
| Biodiversität | 304-1 | Eigene, gemietete und verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von Schutzgebieten befinden |
| | 304-2 | Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität |
| | 304-3 | Geschützte und renaturierte Lebensräume |
| Emissionen | 305-1 | Direkte THG-Emissionen (Scope 1) |
| | 305-2 | Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2) |
| | 305-3 | Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3) |
| | 305-4 | Intensität der THG-Emissionen |
| | 305-5 | Senkung der THG-Emissionen |
| | 305-6 | Emissionen von Ozon abbauenden Substanzen (ODS) |
| | 305-7 | Stickstoffoxide (NOX), Schwefeloxide (SOX) und andere signifikante Luftemissionen |
| Abwasser und Abfall | 306-2 | Abfall nach Art und Entsorgungsmethode |
| **Soziales** | | |
| Beschäftigung | 401-1 | Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation |
| | 401-2 | Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden |
| Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz | 403-1 | Repräsentation von Mitarbeitern in formellen Arbeitgeber-Mitarbeiter-Ausschüssen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz |
| | 403-2 | Art und Rate der Verletzungen, Berufskrankheiten, Arbeitsunfalltage, Abwesenheit und Zahl der arbeitsbedingten Todesfälle |
| Aus- und Weiterbildung | 404-1 | Durchschnittliche Stundenzahl der Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten |
| Diversität und Chancengleichheit | 405-1 | Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten |
| Diskriminierungsfreiheit | 406-1 | Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen |
| Lokale Gemeinschaften | 413-1 | Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen |
| | 413-2 | Geschäftstätigkeiten mit erheblichen tatsächlichen oder potentiellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften |
| Sozioökonomische Compliance | 419-1 | Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich |

**Einschränkungen und Grenzen**

Von der unabhängigen Prüfung ausgeschlossen sind:

- Aussagen zur Unternehmenspositionierung
- Informationen zu Daten, Zahlen und Fakten außerhalb der Berichtsperiode
- Spezifische Informationen zu Lieferanten
- Finanzielle Informationen

Ein Engagement mit moderater Prüfungssicherheit stützt sich auf eine risikobasierte Auswahl von Stichproben, um die im Bericht getätigten Angaben zu verifizieren. Die Verlässlichkeit der Angaben basiert zudem auf den bremenports-internen Prozessen zur Datenerfassung.

Aufgrund der genannten Einschränkungen und Grenzen kann, trotz Prüfung, das Auftreten von Fehlen oder nicht korrekten Angaben nicht ausgeschlossen werden.

**Verantwortlichkeiten**

Die Verantwortung für die Inhalte der Berichterstattung liegt alleinig bei bremenports. Eine Beteiligung von TÜV NORD CERT bei der Berichterstellung fand nicht statt.

Die Verantwortung von TÜV NORD CERT beschränkt sich auf:

- Prüfung der Berichtsinhalte in einem Typ2-Engagement mit moderater Prüfungssicherheit gem. AA1000AS:2008
- Treffen einer unabhängigen Prüfaussage
- Dokumentation von Schlussfolgerungen und Empfehlungen für die Verbesserung der Berichterstattung an bremenports

**Vorgehensweise bei der Prüfung**

Die unabhängige Prüfung zur Erlangung einer moderaten Prüfungssicherheit umfasste u.a.:

- Prüfung der internen Systeme zur Sammlung und Aggregation der Berichtsinhalte bzgl. Funktionalität. Genauigkeit, Zweckmäßigkeit, potentieller Fehlerquellen und Grenzen
- Interviews mit relevantem Personal unterschiedlicher Ebenen und Fachabteilungen am Standort Bremerhaven
- Identifizierung von relevanten Stichproben zur Verifizierung einzelner Berichtsinhalte
- Verifizierung von Aussagen und Kennzahlen auf Basis der identifizierten Stichproben
- Prüfung von Methodik und Ergebnissen von Stakeholder- und Wesentlichkeitsanalyse zur Bestimmung der Berichtsinhalte
- Abgleich der Berichtsinhalte mit den Anforderungen des GRI SRS

**Prüfaussage**

Auf Basis unserer unabhängigen Prüfung zur Erlangung einer moderaten Prüfungssicherheit sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass:

- Die Inhalte im Bericht von bremenports für das Geschäftsjahr 2016 in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Anforderungen der GRI SRS erstellt worden sind
- Die Berichtsinhalte in wesentlichen Belangen nicht korrekt sind
- Die AccountAbility Prinzipien nicht eingehalten wurden

**Empfehlungen**

Während der unabhängigen Prüfung konnten einige Empfehlungen zur Verbesserung der Berichterstattung identifiziert werden. Diese wurden in einem separaten Bericht erfasst.

**Erklärung über die Unabhängigkeit und Qualifikation des Prüfteams**

TÜV NORD CERT ist ein unabhängiger Dienstleister für Prüfleistungen, dessen Mitarbeiter über umfangreiche Erfahrungen bei der Durchführung von Verifizierungen in verschiedenen Bereichen der Nachhaltigkeit verfügen. TÜV NORD CERT betreibt ein zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem gem. ISO 9001:2015, welches die Qualität der Prozesse, Benennung von Auditoren und Zusammenstellung von Prüfteams aufrechterhält und steuert.

Die Mitglieder des Prüfteams sind in keine Aktivitäten und Projekte involviert, welche einen Interessenskonflikt auf die erbrachte Prüfleistung hervorrufen könnten.

Essen, 18.10.2018

Andreas Backs
(Auditor)

Daniel Kielhorn
(Auditor)

**TÜV NORD CERT GmbH**
**Langemarckstr. 20**
**45141 Essen**
**Germany**

# GRI-INHALTSINDEX

| GRI Standard | Angabe | Seitenreferenz | Auslassung | Externe Prüfung |
|---|---|---|---|---|
| **GRI 101: Grundlagen 2016** | | | | |
| **Allgemeine Angaben** | | | | |
| GRI 102: Allgemeine Angaben 2016 | 102-1 Name der Organisation | Über diesen Bericht, S. 115 f. | | |
| | 102-2 Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen | Über uns, S. 113 f. | | |
| | 102-3 Ort des Hauptsitzes | Impressum, S. 131 | | |
| | 102-4 Betriebsstätten | Über uns, S. 113 f. | | |
| | 102-5 Eigentum und Rechtsform | Über uns, S. 113 f. | | |
| | 102-6 Bediente Märkte | Über uns, S. 113 f. | | |
| | 102-7 Größenordnung der Organisation | Über uns, S. 113 f. | | |
| | 102-8 Informationen über Angelstellte und andere Mitarbeiter | Kennzahlen Mitarbeiter_innen und Arbeitswelt, S.105 ff. | | |
| | 102-9 Lieferkette | Über uns S. 113 f., Nachhaltige Beschaffung S. 21, | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Kennzahlen Unternehmenssteuerung S. 87 | | |
| | 102-10 Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette | Über uns, S. 113 f. | | |
| | 102-11 Vorsorgeprinzip oder Vorsichts-maßnahme | Zukunftsfähiger Infrastruktur & Anpassung an den Klimawandel, S.32 ff. | | |
| | 102-12 Externe Aktivitäten | Nachhaltigkeitsstrategie & Management, S.8 ff. | | |
| | 102-13 Mitgliedschaft in Verbänden | Nachhaltigkeitsstrategie & Management, S.8 ff. | | |
| | 102-14 Aussagen der Fürhungskraft | Vorwort, S. 3 | | |
| | 102-16 Werte, Richtlinien, Standards und Verhaltensnormen | Compliance, S. 14 | | |
| | 102-18 Führungsstruktur | Über uns, S. 113 f., Nachhaltigkeitsstrategie & Management, S.8 ff. | | |
| | 102-40 Liste der Stakeholder-Gruppen | Nachhaltigkeitsstrategie & Management, S.8 ff. | | |
| | 102-41 Tarifverhandlungen | Kennzahlen Mitarbeiter_innen und Arbeitswelt | | |
| | 102-42 Bestimmen und Auswählen von Stakeholdern | Nachhaltigkeitsstrategie & Management, S.8 ff. | | |
| | 102-43 Ansatz für die Stakeholdereinbe-ziehung | Nachhaltigkeitsstrategie & Management, S.8 ff. | | |
| | 102-44 Schlüsselthemen und Anliegen | Nachhaltigkeitsstrategie & Management, S.8 ff. | | |
| | 102-45 Entitäten, die in den Konzernab-schlüssen erwähnt werden | Über diesen Bericht, S. 115 f. | | |
| | 102-46 Bestimmung von Berichtsinhalt und Themenabgrenzung | Nachhaltigkeitsstrategie & Management, S.8 ff. | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 102-47 Liste der wesentlichen Themen | Nachhaltigkeitsstrategie & Management, S.8 ff. | | |
| | 102-48 Neuformulierung der Informationen | Über diesen Bericht, S. 115 f. | | |
| | 102-49 Änderungen bei der Berichterstattung | Über diesen Bericht, S. 115 f. | | |
| | 102-50 Berichtszeitraum | Über diesen Bericht, S. 115 f. | | |
| | 102-51 Datum des aktuellsten Berichts | Über diesen Bericht, S. 115 f.t | | |
| | 102-52 Berichtszyklus | Über diesen Bericht, S. 115 f. | | |
| | 102-53 Kontaktangaben bei Fragen zum Bericht | Impressum, S. 131 | | |
| | 102-54 Aussagen zu Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards | Über diesen Bericht, S. 115 f. | | |
| | 102-55 GRI Inhaltsindex | GRI-Inhaltsindex | | |
| | 102-56 Externe Prüfung | Über diesen Bericht, S. 115 f.t, Externe Prüfung S. 117 ff. | | |
| **Wesentliche Themen** | | | | |
| **Compliance** | | | | |
| GRI 103: Managementansatz 2016 | 103-1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen | Compliance, S. 14 ff. | | |
| | 103-2 Der Managementansatz und seine Komponenten | Compliance, S. 14 ff. | | |
| | 103-3 Prüfung des Managementansatzes | Compliance, S. 14 ff. | | |
| GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016 | 205-1 Geschäftsstandorte, die in Hinblick auf Korruptionsrisiken geprüft wurden | Compliance, S. 14 ff., Kennzahlen Unternehmenssteuerung S. 86 | | Geprüft durch TÜV Nord |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 205-2 Informationen und Schulungen zu Strategien und Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung | Compliance, S. 14 ff., Kennzahlen Unternehmenssteuerung S. 86 | | Geprüft durch TÜV Nord |
| | 205-3 Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen | Compliance, S. 14 ff., Kennzahlen Unternehmenssteuerung S. 86 | | Geprüft durch TÜV Nord |
| GRI 419: Sozioökonomische Compliance 2016 | 419-1 Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich | Compliance, S. 14 ff., Kennzahlen Unternehmenssteuerung S. 86 | | Geprüft durch TÜV Nord |
| **Hafensicherheit und Gefahrenabwehr** | | | | |
| GRI 103: Managementansatz 2016 | 103-1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen | Hafensicherheit & Gefahrenabwehr, S. 18 ff | | |
| | 103-2 Der Managementansatz und seine Komponenten | Hafensicherheit & Gefahrenabwehr, S. 18 ff | | |
| | 103-3 Prüfung des Managementansatzes | Hafensicherheit & Gefahrenabwehr, S. 18 ff | | |
| **Nachhaltige Beschaffung** | | | | |
| GRI 102: Allgemeine Angaben 2016 | 102-9 Lieferkette | Über uns, S. 113 f., Nachhaltige Beschaffung S. 21 f. | | |
| GRI 103: Managementansatz 2016 | 103-1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen | Nachhaltige Beschaffung S. 21 f. | | |
| | 103-2 Der Managementansatz und seine Komponenten | Nachhaltige Beschaffung S. 21 f. | | |
| | 103-3 Prüfung des Managementansatzes | Nachhaltige Beschaffung S. 21 f. | | |

| **Marktpräsenz** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| GRI 103: Managementansatz 2016 | 103-1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen | Marktpräsenz, S. 25 | | |
| | 103-2 Der Managementansatz und seine Komponenten | Marktpräsenz, S. 25 | | |
| | 103-3 Prüfung des Managementansatzes | Marktpräsenz, S. 25 | | |
| Hafenspezifische Indikatoren | PSI [20] Schiffsgrößenentwicklung in den bremischen Häfen | Kennzahlen Wirtschaftliche Leistung S.88 ff. | | |
| | PSI Nautische Erreichbarkeit Bremerhaven | Kennzahlen Wirtschaftliche Leistung S.88 ff. | | |
| | PSI Schiffstiefgänge in Bremerhaven angelaufener Schiffe | Kennzahlen Wirtschaftliche Leistung S.88 ff. | | |
| | PSI Nautische Erreichbarkeit Bremen | Kennzahlen Wirtschaftliche Leistung S.88 ff. | | |
| | PSI Schiffstiefgänge in Bremen angelaufener Schiffe | Kennzahlen Wirtschaftliche Leistung S.88 ff. | | |
| | PSI Seeumschlag/ Passagiere der bremischen Häfen | Kennzahlen Wirtschaftliche Leistung S.88 ff., Marktpräsenz, S. 25 | | |
| | PSI Differenzierung der bremischen Häfen | Kennzahlen Wirtschaftliche Leistung S.88 ff. | | |
| | PSI Modaler Split Containerhinterlandverkehr Bremerhaven | Kennzahlen Wirtschaftliche Leistung S.88 ff. | | |
| | PSI Top-4 Ranking innerhalb der Nordwest-Range | Kennzahlen Wirtschaftliche Leistung S.88 ff. | | |
| | PSI Top-4 Ranking der europäischen Häfen mit Automobilumschlag | Kennzahlen Wirtschaftliche Leistung S.88 ff., Marktpräsenz, S. 25 | | |

[20] PSI = Port Specific Indicator

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Indirekte wirtschaftliche Effekte** | | | | |
| GRI 103: Managementansatz 2016 | 103-1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen | Indirekte wirtschaftliche Effekte, S. 28 | | |
| | 103-2 Der Managementansatz und seine Komponenten | Indirekte wirtschaftliche Effekte, S. 28 | | |
| | 103-3 Prüfung des Managementansatzes | Indirekte wirtschaftliche Effekte, S. 28 | | |
| GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016 | 203-1 Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen | Indirekte wirtschaftliche Effekte, S. 28 | | Geprüft durch TÜV Nord |
| | 203-2 Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen | Indirekte wirtschaftliche Effekte, S. 28, Kennzahlen Wirtschaftliche Leistung S.88 ff. | | Geprüft durch TÜV Nord |
| **Zukunftsfähige Infrastruktur & Anpassung an den Klimawandel** | | | | |
| GRI 103: Managementansatz 2016 | 103-1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen | Zukunftsfähiger Infrastruktur & Anpassung an den Klimawandel, S.32 ff. | | |
| | 103-2 Der Managementansatz und seine Komponenten | Zukunftsfähiger Infrastruktur & Anpassung an den Klimawandel, S.32 ff. | | |
| | 103-3 Prüfung des Managementansatzes | Zukunftsfähiger Infrastruktur & Anpassung an den Klimawandel, S.32 ff. | | |
| GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016 | 201-2 Durch den Klimawandel bedingte finanzielle Folgen und andere Risiken und Chancen | Zukunftsfähiger Infrastruktur & Anpassung an den Klimawandel, S.32 ff. | | Geprüft durch TÜV Nord |
| Hafenspezifische Indikatoren | PSI Umweltschutzaufwendungen | Kennzahlen Wirtschaftliche Leistung S.88 ff., Zukunftsfähiger Infrastruktur & Anpassung an den Klimawandel, S.32 ff. | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Energiemanagement & Klimaschutz** | | | | |
| GRI 103: Managementansatz 2016 | 103-1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen | Energiemanagement & Klimaschutz S.37 ff. | | |
| | 103-2 Der Managementansatz und seine Komponenten | Energiemanagement & Klimaschutz S.37 ff. | | |
| | 103-3 Prüfung des Managementansatzes | Energiemanagement & Klimaschutz S.37 ff. | | |
| GRI 302: Energie 2016 | 302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation | Energiemanagement & Klimaschutz S.37 ff., Kennzahlen Umweltverträglichkeit S. 96 ff. | | Geprüft durch TÜV Nord |
| | 302-4 Verringerung des Energieverbrauchs | Energiemanagement & Klimaschutz S.37 ff., Kennzahlen Umweltverträglichkeit S. 96 ff. | | Geprüft durch TÜV Nord |
| GRI 305: Emissionen 2016 | 305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1) | Energiemanagement & Klimaschutz S.37 ff., Kennzahlen Umweltverträglichkeit S. 96 ff. | | Geprüft durch TÜV Nord |
| | 305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2) | Energiemanagement & Klimaschutz S.37 ff., Kennzahlen Umweltverträglichkeit S. 96 ff. | | Geprüft durch TÜV Nord |
| | 305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3) | Energiemanagement & Klimaschutz S.37 ff., Kennzahlen Umweltverträglichkeit S. 96 ff. | | Geprüft durch TÜV Nord |
| | 305-5 Senkung der THG-Emissionen | Energiemanagement & Klimaschutz S.37 ff., Kennzahlen Umweltverträglichkeit S. 96 ff. | | Geprüft durch TÜV Nord |
| **Umweltfreundliche Schifffahrt** | | | | |
| GRI 103: Managementansatz 2016 | 103-1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen | Umweltfreundliche Schifffahrt, S. 44 ff. | | |
| | 103-2 Der Managementansatz und seine Komponenten | Umweltfreundliche Schifffahrt, S. 44 ff | | |
| | 103-3 Prüfung des Managementansatzes | Umweltfreundliche Schifffahrt, S. 44 ff | | |
| GRI 305: Emissionen 2016 | 305-7 Stickstoffoxide (NOX), Schwefel- | Umweltfreundliche Schifffahrt S. 44 ff, Kennzahlen | | Geprüft durch TÜV |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | oxide (SOX) und andere signifikante Luftemissionen | Umweltverträglichkeit S. 96 ff., Auswirkungen auf die Bevölkerung S. 78 ff | | Nord |
| Hafenspezifische Indikatoren | PSI Environmental Ship Index | Kennzahlen Umweltverträglichkeit S. 96 ff., Umweltfreundliche Schifffahrt S. 44 ff t | | |
| | PSI Emissionen im Hafenumfeld | Kennzahlen Umweltverträglichkeit S. 96 ff. | | |
| **Effiziente Flächennutzung und Biodiversität** | | | | |
| GRI 103: Managementansatz 2016 | 103-1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen | Effiziente Flächennutzung und Biodiversität, S. 51 ff | | |
| | 103-2 Der Managementansatz und seine Komponenten | Effiziente Flächennutzung und Biodiversität, S. 51 ff | | |
| | 103-3 Prüfung des Managementansatzes | Effiziente Flächennutzung und Biodiversität, S. 51 ff | | |
| GRI 304: Biodiversität 2016 | 304-1 Eigene, gemietete oder verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von Schutzgebieten befinden | Effiziente Flächennutzung und Biodiversität, S. 51 ff | | Geprüft durch TÜV Nord |
| | 304-2 Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität | Effiziente Flächennutzung und Biodiversität, S. 51 ff | | Geprüft durch TÜV Nord |
| | 304-3 Geschützte oder renaturierte Lebensräume | Effiziente Flächennutzung und Biodiversität, S. 51 ff, Kennzahlen Umweltverträglichkeit S. 96 ff. | | Geprüft durch TÜV Nord |
| Hafenspezifische Indikatoren | PSI Habitat-Index | Kennzahlen Umweltverträglichkeit S. 96 ff., Effiziente Flächennutzung und Biodiversität, S. 51 ff | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Effekte der Wassertiefenerhaltung** | | | | |
| GRI 103: Managementansatz 2016 | 103-1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen | Effekte der Wassertiefenerhaltung, S. 60 ff | | |
| | 103-2 Der Managementansatz und seine Komponenten | Effekte der Wassertiefenerhaltung, S. 60 ff | | |
| | 103-3 Prüfung des Managementansatzes | Effekte der Wassertiefenerhaltung, S. 60 ff | | |
| GRI 306: Abwasser und Abfall 2016 | 306-2 Erheblicher Austritt schädlicher Substanzen | Effekte der Wassertiefenerhaltung, S. 60 ff, Kennzahlen Umweltverträglichkeit | | Geprüft durch TÜV Nord |
| Hafenspezifische Indikatoren | PSI Gesamte Baggermenge im Verhältnis zur Hafenwasserfläche | Kennzahlen Umweltverträglichkeit S. 96 ff., Effekte der Wassertiefenerhaltung, S. 60 ff | | |
| | PSI Anteil des deponierten Baggerguts am gebaggerten Schlick | Kennzahlen Umweltverträglichkeit S. 96 ff., Effekte der Wassertiefenerhaltung, S. 60 ff | | |
| **Ressourceneinsatz und Verwertung in Hafenbau/ Instandhaltung** | | | | |
| GRI 103: Managementansatz 2016 | 103-1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen | | Wird in diesem Jahr noch nicht berichtet. | |
| | 103-2 Der Managementansatz und seine Komponenten | | Wird in diesem Jahr noch nicht berichtet. | |
| | 103-3 Prüfung des Managementansatzes | | Wird in diesem Jahr noch nicht berichtet. | |
| **Attraktive Arbeitsbedingungen** | | | | |
| GRI 102: Allgemeine Angaben 2016 | 102-8 Informationen über Angestellte und andere Mitarbeiter | Kennzahlen Mitarbeiter_innen und Arbeitswelt, S.105 ff. | | |
| | 102-41 Tarifverhandlungen | Kennzahlen Mitarbeiter_innen und Arbeitswelt, S.105 ff. | | |
| GRI 103: Managementansatz | 103-1 Erklärung der wesentlichen The- | Attraktive Arbeitsbedingungen, S. 64 ff | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 2016 | men und ihre Abgrenzungen | | | |
| | 103-2 Der Managementansatz und seine Komponenten | Attraktive Arbeitsbedingungen, S. 64 ff | | |
| | 103-3 Prüfung des Managementansatzes | Attraktive Arbeitsbedingungen, S. 64 ff | | |
| GRI 401: Beschäftigung 2016 | 401-1 Neue Angestellte und Angestelltenfluktuation | Attraktive Arbeitsbedingungen, S. 64 ff, Kennzahlen Mitarbeiter_innen und Arbeitswelt, S.105 ff. | | Geprüft durch TÜV Nord |
| | 401-2 Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden | Attraktive Arbeitsbedingungen, S. 64 ff | | Geprüft durch TÜV Nord |
| GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016 | 404-1 Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestelltem | Attraktive Arbeitsbedingungen, S. 64 ff, Kennzahlen Mitarbeiter_innen und Arbeitswelt, S.105 ff. | | Geprüft durch TÜV Nord |
| **Faire Arbeitsbedingungen** | | | | |
| GRI 103: Managementansatz 2016 | 103-1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen | Faire Arbeitsbedingungen, S. 69 ff | | |
| | 103-2 Der Managementansatz und seine Komponenten | Faire Arbeitsbedingungen, S. 69 ff | | |
| | 103-3 Prüfung des Managementansatzes | Faire Arbeitsbedingungen, S. 69 ff | | |
| GRI 405: Vielfalt und Chancengleichheit 2016 | 405-1 Vielfalt in Leitungsorganen und der Angestellten | Faire Arbeitsbedingungen S. 69 ff, Kennzahlen Mitarbeiter_innen und Arbeitswelt, S.105 ff. | | Geprüft durch TÜV Nord |
| GRI 406: Gleichbehandlung 2016 | 406-1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen | Faire Arbeitsbedingungen S. 69 ff, Kennzahlen Mitarbeiter_innen und Arbeitswelt, S.105 ff. | | Geprüft durch TÜV Nord |
| **Arbeitssicherheit** | | | | |
| GRI 103: Managementansatz | 103-1 Erklärung der wesentlichen The- | Arbeitssicherheit, S. 73 | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 2016 | men und ihre Abgrenzungen | | | |
| | 103-2 Der Managementansatz und seine Komponenten | Arbeitssicherheit, S. 73 | | |
| | 103-3 Prüfung des Managementansatzes | Arbeitssicherheit, S. 73 | | |
| GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2016 | 403-1 Repräsentation von Mitarbeitern in formellen Arbeitgeber-Mitarbeiter-Ausschüssen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz | Arbeitssicherheit, S. 73 | | Geprüft durch TÜV Nord |
| | 403-2 Art und Rate der Verletzungen, Berufskrankheiten,bArbeitsausfalltage und Abwesenheit sowie die Zahl arbeitsbedingter Todesfälle | Arbeitssicherheit, S. 73, Kennzahlen Mitarbeiter_innen und Arbeitswelt, S.105 ff. | | Geprüft durch TÜV Nord |
| **Auswirkungen auf die Bevölkerung** | | | | |
| GRI 103: Managementansatz 2016 | 103-1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen | Auswirkungen auf die Bevölkerung, S.78 | | |
| | 103-2 Der Managementansatz und seine Komponenten | Auswirkungen auf die Bevölkerung, S.78 | | |
| | 103-3 Prüfung des Managementansatzes | Auswirkungen auf die Bevölkerung, S.78 | | |
| GRI 305: Emissionen 2016 | 305-7 Stickstoffoxide (NOX), Schwefeloxide (SOX) und andere signifikante Luftemissionen | Auswirkungen auf die Bevölkerung, S.78, Kennzahlen Umweltverträglichkeit S. 96 ff., Umweltfreundliche Schifffahrt, S. 44 ff. | | Geprüft durch TÜV Nord |
| GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016 | 413-1 Geschäftsstandorte mit Einbindung lokaler Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen | Auswirkungen auf die Bevölkerung, S.78 | | Geprüft durch TÜV Nord |
| | 413-2 Geschäftstätigkeiten mit erheblichen tatsächlichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften | Auswirkungen auf die Bevölkerung, S.78, Kennzahlen Gesellschaftliche Verantwortung S. 112 | | Geprüft durch TÜV Nord |

# IMPRESSUM UND KONTAKT

**Herausgeber**
bremenports GmbH & Co. KG
Team Umwelt und Nachhaltigkeit
Am Strom 2
27568 Bremerhaven
+49 (0) 471 309 01-0
www.bremenports.de
greenports@bremenports.de

**Ansprechpartner**
Für allgemeine Fragen:
Holger Bruns, Pressesprecher
holger.bruns@bremenports.de

**Ansprechpartner Nachhaltigkeitsmanagement**
Uwe von Bargen, Direktor für Umwelt- und
Nachhaltigkeitsangelegenheiten
uwe.vonbargen@bremenports.de

**Konzeption & Projektsteuerung**
Alexandra Groth, Teresa Haberberger, Sabine Müller
Team Nachhaltigkeit

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

Aktuelle Informationen finden Sie auf **www.greenports.de**

www.greenports.de

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

www.bremenports.de