greenports

Bremen Bremerhaven



Nachhaltigkeitsbericht

Auf dem Weg greenports zum grünen Hafen

Berichtsjahr 2017|2018

Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen

Freie Hansestadt Bremen

bremenports



Der Fischereihafen Bremerhaven von oben

Nachhaltigkeitsbericht
Berichtsinhalte

INFORMATIONEN
Vorwort 5
Die Organisation der bremischen Häfen 7
Das Geschäftsmodell der bremenports 9
Unsere Nachhaltigkeitsthemen 12
Über diesen Bericht 13

UNTERNEHMENSSTEUERUNG
Nachhaltigkeitsstrategie & -management 15
Compliance 21
Hafensicherheit & Gefahrenabwehr 25
Nachhaltige Beschaffung 27

MARKTPRÄSENZ
Marktpräsenz 31
Klimaanpassung 37

UMWELTVERTRÄGLICHKEIT
Energiemanagement & Klimaschutz 41
Umweltfreundliche Schifffahrt 49
Biodiversität 55
Effekte der Wassertiefenerhaltung 63

ARBEITSWELT
Arbeitgeberattraktivität 67
Arbeitssicherheit 73

GESELLSCHAFT
Auswirkungen auf die Bevölkerung 77
Engagement vor Ort 85

DATEN UND FAKTEN
GRI-Inhaltsindex 88
Sustainable Development Goals 94
Interessenverbände 95
greenports Programm 96
Kennzahlenübersicht 102
Stakeholderübersicht 116
Externe Prüfung 118



Die Seeadler in Bremerhaven

Nachhaltig zum Nachahmen anregen

Vor Kurzem hatte bremenports einen wichtigen Jahrestag zu feiern. Vor zehn Jahren hat die Hafenmanagementgesellschaft unter der Marke „greenports“ als erstes Unternehmen der deutschen Hafenwirtschaft eine umfassende Nachhaltigkeitsstrategie entworfen. Seitdem hat sich viel getan. Es wurde ein Maßnahmenplan für einen nachhaltigen und ressourcenschonenden Umgang mit Energie entworfen, das Baggergut aus den Häfen erheblich reduziert und mit der Luneplate ein europaweit bedeutendes und vielfach ausgezeichnetes Naturschutzgebiet geschaffen. Natürlich setzt bremenports auch beim Fuhrparkmanagement zunehmend auf alternative Antriebssysteme. Dies sind nur wenige Beispiele dafür, wie das Land Bremen auf dem Weg zum grünen Hafen konsequent voranschreitet – immer mit dem klaren Ziel, einen klimaneutralen Hafen zu schaffen.

Doch auch andere Aspekte des Themas „Nachhaltigkeit“ sind zentraler Bestandteil der Unternehmensphilosophie und -politik. Neben den Aktivitäten im Umweltbereich setzt bremenports mit dem Programm „Beruf, Familie und Gesundheit“ Akzente für eine mitarbeiterorientierte Unternehmenspolitik. Hierfür gab es eine Auszeichnung auf Bundesebene. Mit der Nachhaltigkeitsstrategie wollen die bremischen Häfen ihren Beitrag leisten, wirtschaftliche Interessen und soziale sowie ökologische Ansprüche der Gesellschaft zusammenzuführen. Immer in der festen Überzeugung, dass nachhaltiges Wirtschaften eine zwingende Voraussetzung dafür ist, um auch in den kommenden Jahrzehnten leistungsstark und wettbewerbsfähig zu bleiben.

Der hier vorliegende umfassende Nachhaltigkeitsbericht soll nicht nur für Transparenz sorgen, sondern wir würden uns freuen, wenn er auch zur Nachahmung anregt.



Robert Howe
Geschäftsführer
bremenports GmbH & Co.KG



Dr. Claudia Schilling
Senatorin für Wissenschaft und Häfen
der Freien Hansestadt Bremen

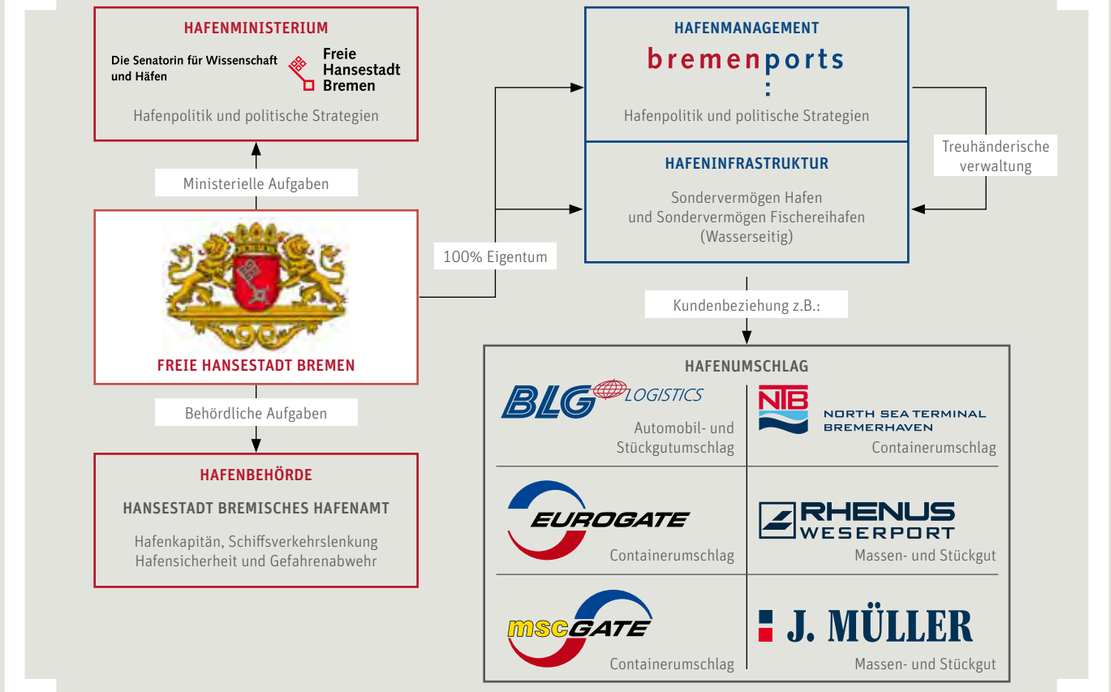


Autoumschlag Bremerhaven

Die Organisation der bremischen Häfen

[GRI-STANDARDS: 102-1, 102-5]

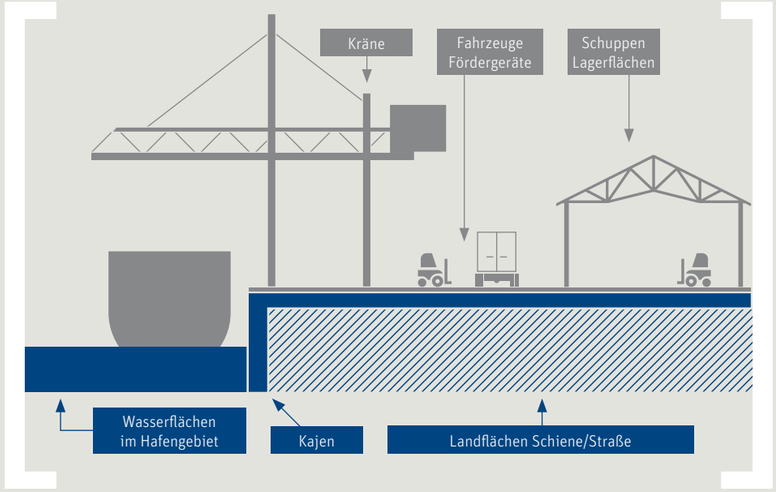
Container, Fahrzeuge, Projektladung sowie Stück- und Massengüter jeder Art werden in den bremischen Häfen umgeschlagen. Der Erfolg basiert dabei auf einer ausgeprägten Arbeitsteilung zwischen den Zwillingshäfen: Bremerhaven, nur 32 Seemeilen von der offenen See entfernt, ist auf die Abfertigung von Containerschiffen, Auto- und RoRo-Carriern (RoRo = Roll on Roll off) 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.



Organisationsstruktur der bremischen Häfen

Die Hafenanlagen sind damit 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 damaligen Bremer Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen an die im Jahr 2002 eigens dafür gegründete bremenports GmbH & Co. KG übertragen. In der gewählten Rechtsform hat die Hafenmanagementgesellschaft damit nicht nur einen Meilenstein im deutschen Hafenmanagement gesetzt – sondern sich auch zu einem schlagkräftig und flexibel agierenden Dienstleistungsunternehmen entwickelt.



Aufgabenteilung in Hafeninfra- und Hafensuprastruktur

Die Hafeninfrastruktur (■ blaue Bereiche) wurde aus öffentlichen Mitteln finanziert und anschließend an private Nutzer verpachtet bzw. verkauft. Ab diesem Zeitpunkt sind die jeweiligen privaten Nutzer (Terminalbetrieb, Hafenumschlag und Lagerhaltung) für die sogenannte Suprastruktur (■ graue Bereiche) verantwortlich.

Das Geschäftsmodell der bremenports

[GRI-STANDARDS: G4-4, G4-6, G4-8, G4-9, G4-12, G4-13]

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

Mit 390 Mitarbeitern ist die bremenports an den Standorten Bremen und Bremerhaven vertreten. Hinsichtlich Größe, Struktur oder Eigentumsverhältnissen sind keine wesentlichen Veränderungen zu berichten. Die Aufgaben der bremenports sind in Geschäftsbesorgungsverträgen geregelt, die mit dem damaligen Bremer Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen geschlossen wurden. Sie unterscheiden sich in sogenannte Regelaufgaben und Sonderaufgaben, die für die Sondervermögen Häfen erbracht werden, sowie in ein privatwirtschaftlich organisiertes Drittgeschäft.

Regelaufgaben

Regelaufgaben umfassen den Betrieb und die Unterhaltung der Hafeninfrastruktur einschließlich der Hafenbahn, der Deiche, der ökologischen Ausgleichsflächen sowie die Verwaltung der Immobilien und Grundstücke. Dazu gehören 34 Kilometer Kajen, rund 200 Kilometer Hafeneisenbahn, mehr als 70 Brücken, fünf Schleusen und 22 Kilometer Deiche und Hochwasserschutzanlagen. Nur wenn die Hafenbecken, Kajen, Verkehrsflächen und technischen Anlagen professionell gewartet und unterhalten werden, kann der Hafen zuverlässig funktionieren. Dafür braucht es viel Erfahrung und Geschick, denn manche Anlagen sind mehr als 100 Jahre alt, andere sind neu und computergesteuert.

Eine wichtige Regelaufgabe ist zudem das Standortmarketing der bremischen Häfen auf Logistik- und Transportmessen weltweit. Hier gab es neue Herausforderungen: Nachdem VIA Bremen seine operative Tätigkeit eingestellt hat, gibt es jetzt eine klare Struktur mit der Bremischen Hafenvertretung als Interessenvertretung der Hafenwirtschaft und bremenports als für das Hafenmarketing allein verantwortliche Organisation. Dies bedeutet, dass wir unsere Aktivitäten auf diesem Feld weiter ausbauen werden.



Der Containerhafen Bremerhaven

Sonderaufgaben

Sonderaufgaben werden separat von der Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen beauftragt und umfassen die Umsetzung von Einzelaufträgen. Gerade im Jahr 2018 sind hierzu wegweisende politische Beschlüsse gefasst worden. Mehr als 120 Millionen Euro wurden vom Senat bewilligt, um den Hafen für die kommenden Herausforderungen fit zu machen. So wird die Columbuskaje neu gebaut, um das Kreuzfahrtterminal auch für größere Kreuzfahrtschiffe zu ertüchtigen, die in Zukunft Bremerhaven anlaufen werden. Wir werden die Nordmole an der Einfahrt zum Fischereihafen in neuer Lage bauen und so die nautischen Verhältnisse deutlich verbessern. Auch in 2018 wurde bereits intensiv an großen Investitionsprojekten gearbeitet. In Bremen wird die Oslebshauser Schleuse umfassend saniert. Der Neubau der Westkaje im Kaiserhafen geht voran. Hier wurde mit Bremerhavener Werften verabredet, dass die optimierte Kaje künftig auch an einer bestimmten Anzahl von Tagen für den Werftbetrieb genutzt werden kann. Auch dies zeigt die Bedeutung des Hafens für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und des Landes. Beim Thema Deichschutz geht es planmäßig voran. Der zweite Bauabschnitt am Seedeich ist fertiggestellt. Die Vorbereitungen für die Ertüchtigung der Columbushalbinsel gehen voran. Ein neuer Treibsel-Lagerplatz ist in Arbeit, der notwendige Räumweg ist fertiggestellt und die Einsatzzentrale Sturmflut wurde in Betrieb genommen.

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.

Das Gemeinschaftsprojekt mit isländischen Partnern am Finnafjord im Nordosten Islands geht mit der Gründung einer Entwicklungsgesellschaft in eine neue sehr konkrete Phase. Dies ist ein Projekt, mit dem sich bremenports und damit auch die bremischen Häfen bei einem international beachteten Jahrhundertthema wie der Entwicklung der Arktis unter nachhaltigen Gesichtspunkten sehr weit vorne platzieren kann. Basis für die Zusammenarbeit bildet eine im Mai 2014 zwischen den Parteien abgeschlossene Kooperationsvereinbarung.



Ein Neubau der Columbuskaje ist notwendig



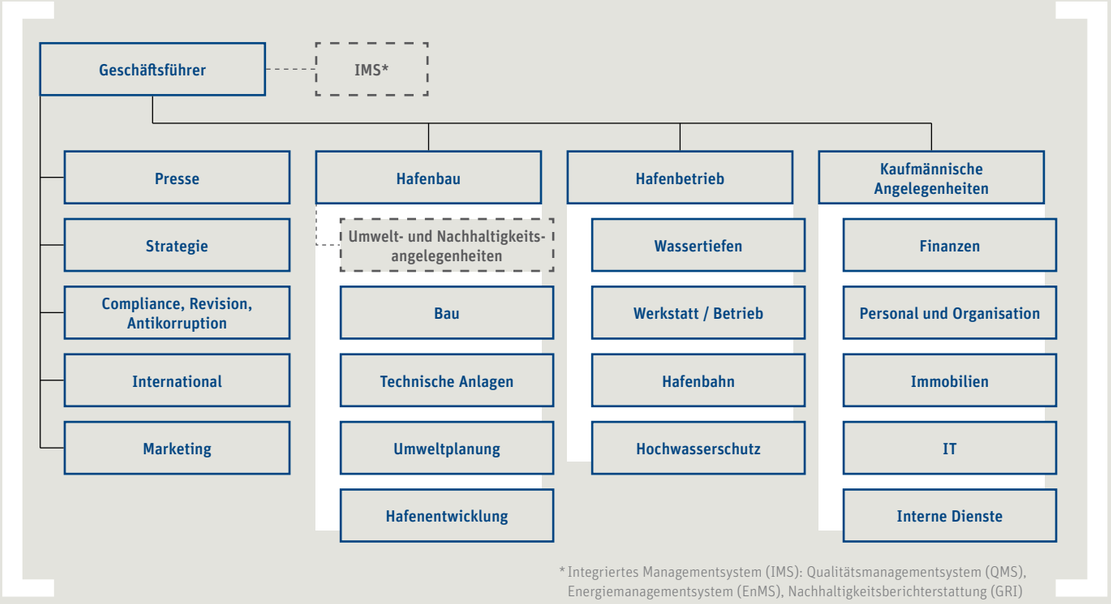
Projektentwicklung im Nordosten Islands über mehrere Jahrzehnte geplant

Unternehmensführung

Die bremenports GmbH & Co. KG hält auf freiwilliger Basis an dem Bestand eines Aufsichtsrats und eines Beirates fest und folgt damit der Empfehlung des Public Corporate Governance Kodex der Freien Hansestadt Bremen, dem sie unterliegt. Der Aufsichtsrat bestellt, überwacht und berät die Geschäftsführung. Er besteht aus 12 Mitgliedern und ist paritätisch besetzt mit jeweils sechs Vertretern der Anteilseigner und sechs Vertretern der Arbeitnehmer. Der Beirat besteht darüber hinaus aus bis zu 14 Mitgliedern, die durch die Freie Hansestadt Bremen als Gesellschafterin der bremenports berufen werden.

Der Geschäftsführer Robert Howe leitet das Unternehmen. Er entwickelt die strategische Ausrichtung des Unternehmens, legt sie gemeinsam mit dem Aufsichtsrat fest und sorgt für ihre operative Umsetzung. Seine Befugnis erstreckt sich auf alle Handlungen, die der gewöhnliche Betrieb der Gesellschaft mit sich bringt. Für Geschäftsführungshandlungen, die darüber hinausgehen, bedarf es eines vorherigen Gremienbeschlusses.

Die Geschäftsbereichsleiter der drei Geschäftsbereiche Hafenbau, Hafeninstandhaltung und kaufmännische Angelegenheiten vertreten in enger Abstimmung die Geschäftsführung als Prokuristen bei Abwesenheit. Aus dem Geschäftsführer, den drei Geschäftsbereichsleitern sowie den Stabsstellen Presse und Strategie setzt sich die Geschäftsleitungsrunde zusammen, welche für breitere Abstimmungen genutzt wird.



Organigramm der bremenports GmbH & Co. KG – Verankerung der Nachhaltigkeitsaufgaben in unserer Unternehmensstruktur

Unsere Nachhaltigkeitsthemen

Nachhaltigkeitsthemen	Leitlinien	Sustainable Development Goals
Unternehmenssteuerung		
Nachhaltigkeitsstrategie & -management	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	
Compliance	Wir halten die ermittelten rechtlichen Anforderungen ein und minimieren Korruptionsrisiken aktiv	
Hafensicherheit & Gefahrenabwehr	Wir stellen nicht nur die Einhaltung des ISPS-Codes sowie alle weiteren rechtlichen Anforderungen sicher, sondern sind bestrebt über innovative Projekte unter Integration unterschiedlicher Interessengruppen die Sicherheit in der Transportkette weiterzuentwickeln.	
Nachhaltige Beschaffung	Wir wollen soziale und ökologische Aspekte bei der Beschaffung von Waren und Dienstleistungen noch stärker einbeziehen.	
Wirtschaftliche Leistung		
Marktpräsenz	Wir investieren in zukunftsweisende Projekte, die die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen erhalten und ausbauen.	
Klimaanpassung	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.	
Umweltverträglichkeit		
Energiemanagement & Klimaschutz	Wir gehen bewusst und nachhaltig mit Energie um, steigern unsere Energieeffizienz und erhöhen den Anteil an erneuerbaren Energien.	
Umweltfreundliche Schifffahrt	Wir unterstützen alle technisch sinnvollen und ökonomisch angemessenen Verfahren zur Reduzierung der negativen Einflüsse durch die Schifffahrt auf Mensch und Natur und nutzen diese insbesondere für unsere eigene Flotte.	
Biodiversität	Wir nutzen die uns zur Verfügung stehende Fläche effizient, vermeiden negative Auswirkungen auf die Biodiversität und ergreifen, wenn eine Beeinträchtigung unvermeidbar ist, entsprechende Kompensationsmaßnahmen.	
Effekte der Wassertiefenerhaltung	Wir reduzieren die Beeinträchtigung von Natur und Umwelt bei der Wassertiefenerhaltung auf ein Minimum.	
Arbeitswelt		
Arbeitgeberattraktivität	Wir fördern die Arbeitgeberattraktivität mit einer familienbewussten, gesundheits- und kompetenzfördernden Unternehmenskultur. Außerdem stellen wir die Gleichbehandlung unserer Mitarbeiter_innen sicher, pflegen einen vertrauens- und respektvollen Umgang miteinander und lehnen jegliche Form der Diskriminierung strikt ab.	
Arbeitssicherheit	Wir leisten umfangreiche Präventionsarbeit, um Arbeitsunfälle und Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden	
Gesellschaft		
Auswirkungen auf die Bevölkerung	Wir setzen uns dafür ein, die positiven Auswirkungen der bremischen Häfen zu maximieren und die negativen Auswirkungen auf die angrenzende Bevölkerung so gering wie möglich zu halten.	

Hintergrundinformationen über die Sustainable Development Goals sind auf Seite 94 zu finden.

Über diesen Bericht

[GRI-STANDARDS: 102-1, 102-45, 102-48, 102-49, 102-50, 102-51, 102-52 102-54, 102-56]

Organisationsstruktur

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)“. Hinsichtlich Größe, Struktur oder Eigentumsverhältnissen sind keine wesentlichen Veränderungen zum Vorjahr zu berichten.

Berichtsumfang

Um die Inhalte international vergleichbar zu machen, richten wir uns in der Darstellung unserer Nachhaltigkeitsleistung konsequent nach den Vorgaben der Global Reporting Initiative (GRI). Dieser Doppelbericht umfasst die Berichtsjahre 2017 und 2018 „in Übereinstimmung“ mit der Kernoption der GRI Standards. Die Darstellung der Berichtsinhalte orientiert sich an unseren übergeordneten Nachhaltigkeitskategorien „Unternehmenssteuerung“, „Wirtschaftliche Leistung“, „Umweltverträglichkeit“, „Mitarbeiter_innen und Arbeitswelt“ (neu: „Arbeitswelt“) und „Gesellschaftliche Verantwortung“ (neu: „Gesellschaft“). Weitere Informationen zu den Umweltauswirkungen der bremischen Häfen an den Standorten Bremen und Bremerhaven finden sich in unserem PERS-Bericht 2018. PERS ist ein Umweltmanagementsystem, das speziell für die Anforderungen von Häfen entwickelt wurde.

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 zwei methodische Änderungen vorgenommen, um die Aussagekraft der erhobenen Kennzahlen zu erhöhen und eine effektivere Steuerung zu ermöglichen.

Zeitraum und Profil

Unser Nachhaltigkeitscontrolling erfasst jährliche Nachhaltigkeitskennzahlen, anhand derer wir unsere Nachhaltigkeitsleistung überprüfen, vergleichen und bewerten. Diese Kennzahlen werden von uns i.d.R. jedes Jahr veröffentlicht und beziehen sich jeweils auf das vorhergegangene Kalenderjahr (1. Januar–31. Dezember). In diesem Bericht sind ausnahmsweise zwei Berichtszeiträume (1. Januar 2017–31. Dezember 2017 sowie 1. Januar 2018–31. Dezember 2018) enthalten, da dies organisatorisch nicht anders möglich war. Im Rahmen dieses Nachhaltigkeitsberichts haben wir erstmals einen Onlinebericht veröffentlicht, der durch eine PDF- und Printfassung ergänzt wird.

Prüfung

Um Glaubwürdigkeit und Qualität der Berichterstattung zu gewährleisten, lassen wir auch unseren Nachhaltigkeitsbericht 2017/18 extern prüfen. Die Geschäftsführung unterstützt das Vorgehen, stellt das erforderliche Budget bereit und nimmt an Prüfgesprächen teil. Die Prüfungsleistung wurde in diesem Jahr erstmalig integriert (gemeinsam mit der Prüfung des Qualitätsmanagements gemäß ISO 9001 und der Prüfung des Energiemanagements gemäß ISO 50001) durch die TÜV Nord AG vorgenommen. 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 enthaltenen GRI-Indikatoren sind in unserer Kennzahlenübersicht und im GRI-Inhaltsindex entsprechend gekennzeichnet. Informationen zur Vorgehensweise der Prüfung und die entsprechenden Ergebnisse sind in der Prüfbescheinigung dargestellt.



Die Mitarbeiter_innen im Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement von bremenports

Nachhaltigkeitsstrategie & -management

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

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.

Unsere Geschäftstätigkeit wird durch vielfältige gesellschaftliche Entwicklungen beeinflusst. Zu diesen sogenannten globalen Megatrends gehören neben den weltweiten Klimaschutzanstrengungen, die Bewältigung weiterhin steigender Warenströme, die Chancen und Risiken einer fortschreitenden Digitalisierung, die Anforderungen der Agenda 2030 sowie der fortschreitende Verlust der Biodiversität. Gleichzeitig stellt uns die Bewältigung des Klimawandels 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.

Nachhaltigkeit ist als Unternehmensziel fest verankert. bremenports hat sich 2009 als erstes Unternehmen der deutschen Hafenwirtschaft unter der geschützten Wort/Bild Marke „greenports“ eine Nachhaltigkeitsstrategie gegeben. Die Strategie wurde kontinuierlich weiterentwickelt und umfasst eine Reihe von Nachhaltigkeitsthemen, mit entsprechenden Leitlinien, die im Stakeholderdialog als „wesentlich“ identifiziert wurden. Die festgelegten Leitlinien werden von den Mitarbeitern im Kontext ihrer Tätigkeiten und Funktionen umgesetzt.

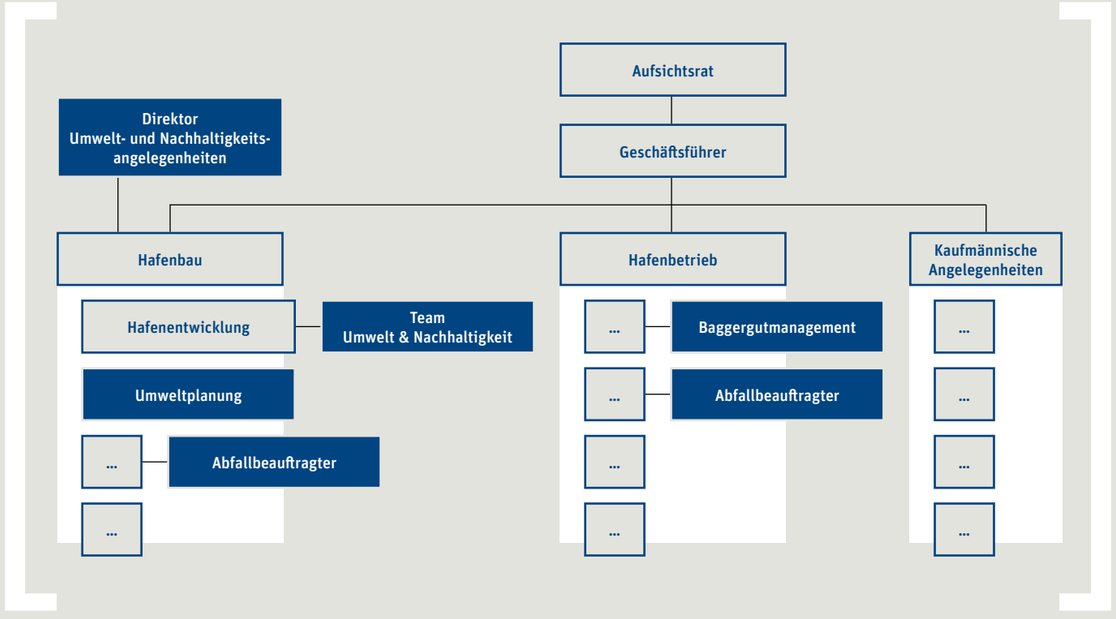
Zwischenzeitlich wurde Nachhaltigkeit im Unternehmensleitbild fest verankert und der Aufbau eines integrierten Managementsystems (IMS), das die DIN EN ISO 9001, die DIN EN ISO 50001 und die GRI Standards umfasst, vorangetrieben. Alle neuen Mitarbeiter werden mit unserem Leitbild und den Aktivitäten des Nachhalttigkeitsmanagements vertraut gemacht. Um schon unsere jüngsten Mitarbeiter für das Thema zu sensibilisieren, werden seit 2016 zweimal jährlich „Azubi-Projekttage“ zum Thema Umwelt und Nachhaltigkeit veranstaltet. Dabei erhalten unsere Auszubildenden theoretische Hintergründe zu ausgewählten und wechselnden Themenstellungen und können in vorbereiteten Aktionen praktische Erfahrungen sammeln.

Als zentrales Element unserer Nachhaltigkeitsstrategie informiert unser jährlich aktualisiertes greenports-Programm detailliert über den Stand der geplanten Aktivitäten.

Organisation des Nachhaltigkeitsmanagements

Die Steuerung der „greenports“-Nachhaltigkeitsstrategie hat sich 2017 im Rahmen der betrieblichen Umstrukturierung verändert. 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.

Auf operativer Ebene ist das Team Umwelt und Nachhaltigkeit in der Abteilung Hafenentwicklung (Geschäftsbereich Hafenbau) angesiedelt. Die Teamleitung verantwortet das Nachhaltigkeitscontrolling (gemäß GRI), das Energiemanagement (gemäß ISO 50001), das Umweltmanagement (gemäß PERS) sowie davon abgeleitete Initiativen und Umsetzungsprojekte.



Organisation bremenports GmbH & Co. KG | Umweltangelegenheiten

Kodizies & Prinzipien

Bereich	Kodizes, Prinzipien, Richtlinien,
Unternehmenssteuerung	Public Corporate Governance Kodex der Freien Hansestadt Bremen
Qualitätsmanagement	DIN EN ISO 9001:2015
Energiemanagement	DIN EN ISO 50001:2018
Nachhaltigkeitsmanagement	Global Reporting Initiative (GRI)
Umweltmanagement	Port Environmental Review System (PERS)
Umweltverträglichkeit	World Port Climate Declaration
	Environmental Ship Index (ESI)
	Arctic Commitment
	Kooperation der Wattenmeerhäfen
Mitarbeiter & Arbeitswelt	Audit Beruf & Familie
	Charta der Vielfalt

Nachhaltige Erfolge

Die bremischen Häfen haben ihre Klimabilanz deutlich verbessert. Im Vergleich zum Jahr 2011, in dem sich unsere Treibhausgas (THG)-Emissionen auf mehr als 7.000 t CO_2 beliefen, konnten die Emissionen bis 2019 um 70 Prozent reduziert werden. Das zeigt, dass der Hafen auf einem guten Weg ist, bis Ende 2023 das Ziel einer CO_2-neutralen Hafeninfrastruktur zu erreichen.

Im Mai 2017 wurde bremenports auf Bali von der internationalen Seehafenorganisation IAPH für die Aktivitäten zur Luneplate mit dem Umweltpreis in Silber ausgezeichnet; nach der Auszeichnung auf europäischer Ebene durch die ESPO im Jahr 2016 eine erneute Würdigung der herausragenden Bedeutung unserer Aktivitäten zur Luneplate.

Im Februar 2018 wurde von bremenports das Arctic Commitment unterzeichnet. Mit dieser Initiative der Clean Arctic Alliance soll ein Verbot des Schweröleinsatzes sowie des Transportes in den hochsensiblen arktischen Gewässern verfolgt werden.

Im Mai 2018 wurde gemeinsam mit weiteren 7 deutschen, dänischen und niederländischen Wattenmeerhäfen eine Absichtserklärung unterschrieben, wonach die Unterzeichner auf eine Koexistenz mit dem Weltnaturerbe Wattenmeer hinwirken wollen und hierfür geeignete Maßnahmen ergreifen. Nähere Informationen dazu finden Sie unter: www.waddenseaports.com.

Im September 2018 haben sich die bremischen Häfen 2018 zum vierten Mal nach dem internationalen PERS Standard (Port Environmental Review System) zertifizieren lassen. Dabei handelt es sich um ein internationales Managementsystem, das den Rahmen für einen vorsorgenden Umweltschutz im Hafenbereich geschaffen hat. Der dafür angefertigte Umweltbericht wurde von der Hafengesellschaft bremenports in Abstimmung mit der Senatorin für Wissenschaft und Häfen und unter Mitwirkung des Hansestadt Bremischen Hafenamtes erarbeitet und ist neben den Vorgängerberichten in der greenports-Mediathek zu finden.

Umweltverträglichkeit

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

Wirtschaftliche Leistung

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

Mitarbeiter & Arbeitswelt

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

Gesellschaftliche Verantwortung

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

Von unseren Stakeholdern genannte Kernanliegen

Im Kontakt mit unseren Stakeholdern

Unsere „greenports“-Nachhaltigkeitsstrategie unterliegt einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Der Meinungsaustausch mit unseren Stakeholdern (Interessengruppen) hilft uns dabei. Geleitet von der Frage „Wer hat welches Interesse an der Hafenmanagementgesellschaft bremenports und den Sondervermögen Häfen“ haben wir die Kernanliegen unserer Stakeholder herausgearbeitet. Grundsätzlich sind wir an einem offenen und transparenten Meinungsaustausch interessiert. Schließlich wollen wir nicht nur auf die Anliegen unserer Stakeholder reagieren, sondern suchen im offenen Dialog nach neuen Ideen und Anregungen. Für den entsprechenden Austausch gibt es jedoch keinen durchgängig formalisierten Prozess. Während sich für bestimmte Gruppen bereits standardisierte Strukturen etabliert haben, pflegen wir mit anderen Gruppen bedarfsbezogene Kontakte.

Die Fokussierung auf unsere Nachhaltigkeitsthemen basiert auf einem umfangreichen Stakeholderworkshop, der 2014 im Rahmen der Erarbeitung unseres Hafenentwicklungskonzeptes 2020/25 durchgeführt wurde.

Für den Nachhaltigkeitsbericht 2016 wurde mit Hilfe einer Onlineumfrage erneut hinterfragt, ob die von uns berücksichtigten Themen nach wie vor den Erwartungen unserer Stakeholder entsprechen. Die Erwartungen bezüglich unserer Nachhaltigkeitsstrategie, den ausgewählten Nachhaltigkeitsthemen und der Kennzahlen wurden in allen Bereichen mit einem hohen Erfüllungsgrad bewertet. Entsprechend haben wir in der Auswahl unserer berücksichtigten Themen bisher keine Veränderungen vorgenommen. Es wurden lediglich die inhaltlich verwandten Themen „indirekte wirtschaftliche Effekte“ und „Marktpräsenz“ sowie „Attraktive Arbeitsbedingungen“ und „Faire Arbeitsbedingungen“ zu je einem Thema zusammengeführt.

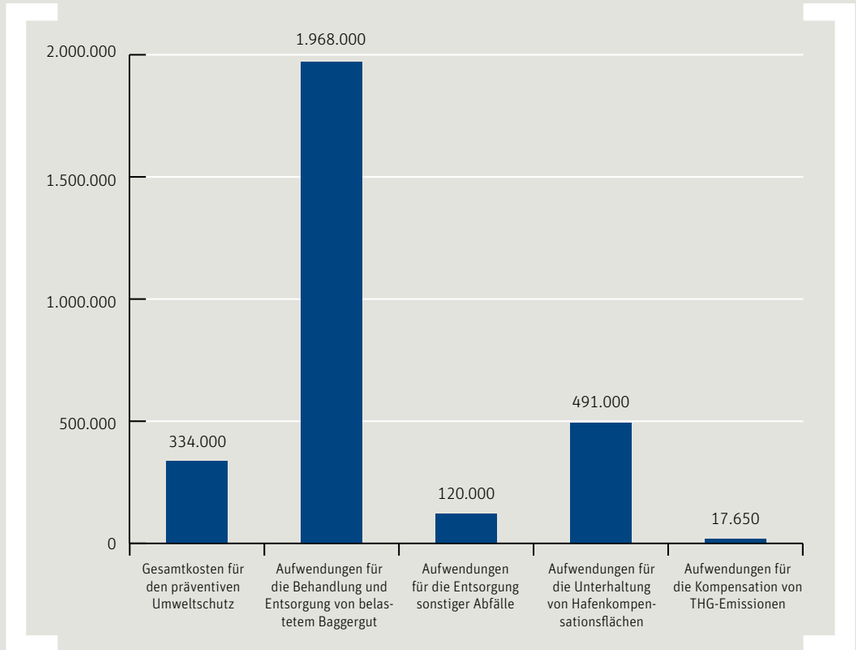
Unsere Stakeholder mit Ihren Kernanliegen finden Sie in unserer Stakeholderübersicht siehe Seite 116.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 102.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports-Programm ab Seite 96.

Umweltschutzaufwendungen

Grundsätzlich tragen unsere Investitionen in den präventiven Umweltschutz zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit der bremischen Häfen bei. Im Jahr 2017 haben wir rund 530 Tsd.€, 2018 rund 330 Tsd.€ in den präventiven Umweltschutz investiert. Dazu zählen Aufwendungen für das Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement, umweltbezogene Fortbildungen, Mehraufwendungen für die Nutzung sauberer Technologien und Investitionen in Forschung und Entwicklung. Mit Blick auf unsere gesamten Umweltschutzaufwendungen im Jahr 2018 ist zu erkennen, dass der größte Posten die Behandlung und Entsorgung von belastetem Baggergut darstellt. Gleichwohl lässt sich daraus in der langjährigen Betrachtung keine Entwicklung ableiten, da Sedimentationsprozesse und -mengen in den Häfen aufgrund diverser natürlicher und sehr dynamischer Einflüsse variieren. Weitere Informationen dazu finden Sie auf der Seite 63 „Effekte der Wassertiefenerhaltung“.



Aufgewendete Kosten für den Umweltschutz im Jahr 2018



Bestätigte Korruptionsfälle 2017 und 2018: Null

Compliance

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

UNSERE LEITLINIE:

WIR HALTEN DIE ERMITTELTEN RECHTLICHEN ANFORDERUNGEN EIN UND MINIMIEREN KORRUPTIONSRISIKEN AKTIV.

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 Aufträge verursacht korruptes Verhalten beträchtlichen finanziellen Schaden zu Lasten der Allgemeinheit und einen Verlust an Vertrauen in Politik und Verwaltung.

Ziel ist es daher, das Bewusstsein unserer Mitarbeiter_innen für Compliance zu schärfen und Fehlverhalten mit Hilfe effektiver Präventionsmaßnahmen vorzubeugen.



Unsere Compliance-Beauftragte Marita Hinrichs bei der Arbeit

Antikorruption

Der Bereich Antikorruption ist als Stabsstelle an die Geschäftsführung angegliedert. Wir richten uns nach dem Public Corporate Governance Kodex der Freien Hansestadt Bremen, um eine gute und verantwortungsbewusste Unternehmensführung sicherzustellen und halten uns an die entsprechenden Verwaltungsvorschriften: „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“.

Die Antikorruptionsbeauftragte führt Analysen zur Bestimmung der Korruptionsgefährdung der einzelnen Tätigkeitsbereiche durch. Die letzte Risikoanalyse fand 2017/2018 statt. Ein erhöhtes Korruptionsrisiko wurde für Arbeitsplätze mit häufigen Außenkontakten zu einem bestimmten Personenkreis identifiziert.

Mit Präventivmaßnahmen sollen Korruptionsfälle von vornherein verhindert werden. Entsprechend wurde ein Verhaltenskodex gegen Korruption erlassen und alle neu eingestellten Mitarbeiter_innen werden zu Beginn des Arbeitsverhältnisses zum Thema eingewiesen. Weiterhin werden den Beschäftigten regelmäßig Schulungen durch die Zentrale Antikorruptionsstelle des Landes Bremen angeboten.

Im Berichtszeitraum hat es keine Verfahren aufgrund von Verstößen gegen Rechtsvorschriften gegeben, die zu wesentlichen, nicht monetären Strafen geführt haben.

KORRUPTION SCHADET ALLEN

KORRUPTION BESCHÄDIGT DAS ANSEHEN DES STAATES UND DER BESCHÄFTIGTEN

KORRUPTION IST KEIN KAVALIERSDELIKT

KORRUPTION FÜHRT DIREKT IN DIE STRAFBARKEIT

KORRUPTION FÄNGT SCHON BEI KLEINEN GEFÄLLIGKEITEN AN

KORRUPTION MACHT ABHÄNGIG

KORRUPTION MACHT ARBEITSLOS

Auszug aus unserem internen Verhaltenskodex gegen Korruption

UNTERNEHMENSSTEUERUNG

Datenschutz



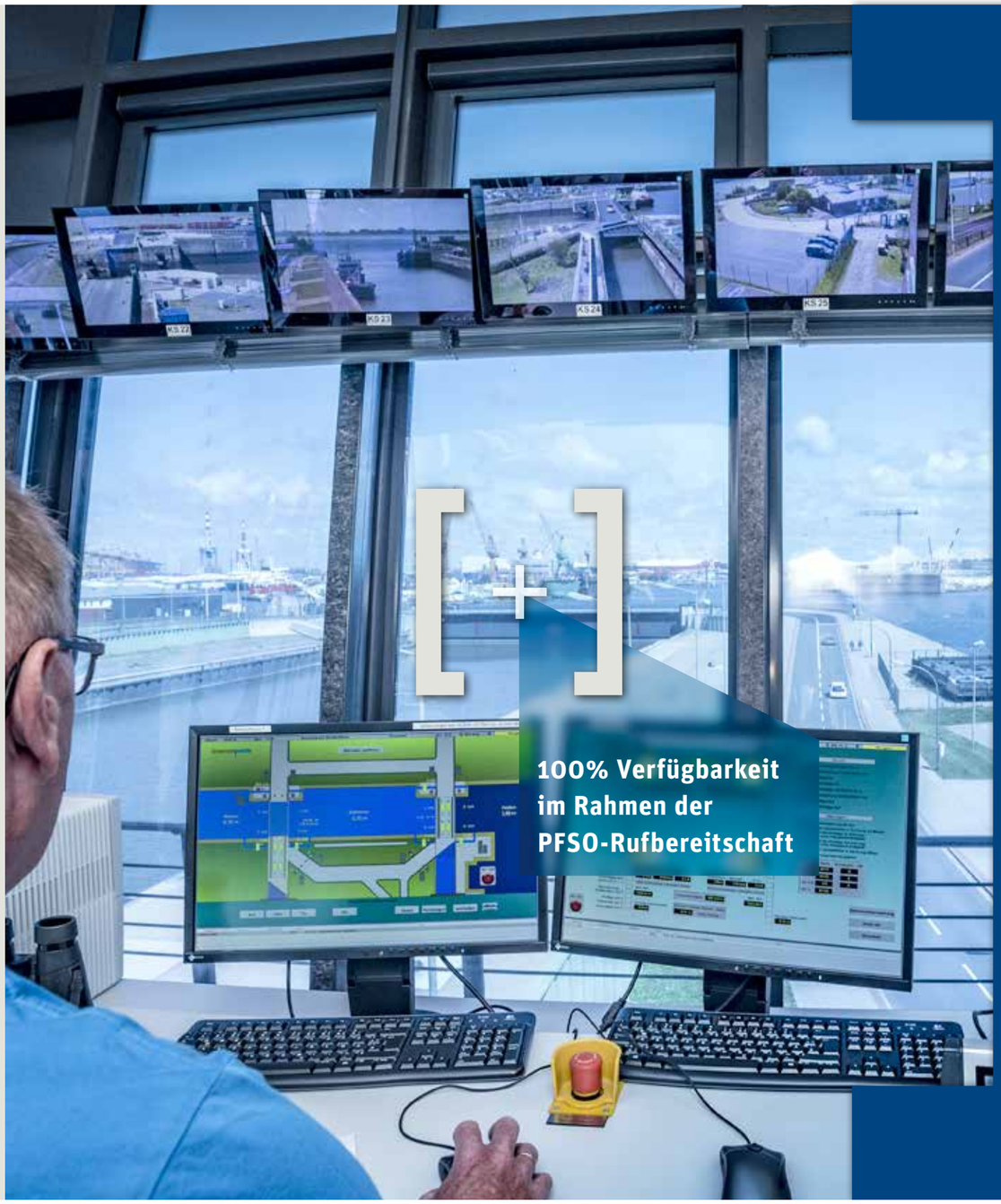
Hinweisschild zum Datenschutz an der Schleusenstraße

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. Besonderer Fokus liegt auf der Einhaltung der Vorschriften bei der Nutzung von Videosystemen. Zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben aus dem Datenschutz ist ein betrieblicher Datenschutzbeauftragter benannt, dieser 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.

Verstöße gegen den Schutz von Kunden-, Mitarbeiter_innen- oder Bewerberdaten beziehungsweise ein Verlust solcher Daten wurden in den Berichtsjahren nicht festgestellt. Es lagen keine meldepflichtigen Vorfälle in 2018 vor.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 102.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports-Programm ab Seite 96.



Blick in den Kontrollraum der Nordschleuse in Bremerhaven.

UNTERNEHMENSSTEUERUNG

Hafensicherheit & Gefahrenabwehr

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

UNSERE LEITLINIE:

WIR STELLEN NICHT NUR DIE EINHALTUNG DES ISPS-CODES SOWIE ALLE WEITEREN RECHTLICHEN ANFORDERUNGEN SICHER, SONDERN SIND BESTREBT ÜBER INNOVATIVE PROJEKTE UNTER INTEGRATION UNTERSCHIEDLICHER INTERESSENGRUPPEN DIE SICHERHEIT IN DER TRANSPORTKETTE WEITERZUENTWICKELN.

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 und die wirtschaftliche Situation der Hafenunternehmen beeinträchtigen.

Für jede neue Hafenanlage bzw. bei Anlagenumbauten werden zusammen mit den zuständigen Sicherheitsbehörden individuelle Risiken identifiziert und Gefahrenabwehrpläne erstellt. Übergreifende Abwehrmaßnahmen sind in einem Gesamthafenplan unter behördlicher Verantwortung geregelt. Trotz umfangreicher Präventionsmaßnahmen 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.

Unsere Sicherheitsbestimmungen basieren auf dem International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code), den europäischen und nationalen Sicherheitsgesetzen und dem Bremischen Hafensicherheitsgesetz. 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.

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

Neben baulichen, technischen und organisatorischen Maßnahmen erlangt die Cybersicherheit einen immer größer werden Fokus. Entsprechend hat bremenports eine Stelle für „Port Cyber Security“ ausgeschrieben und diese im Jahr 2019 neu besetzt.



Container-Terminal Bremerhaven

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 102.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports-Programm ab Seite 96.

Nachhaltige Beschaffung

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

UNSERE LEITLINIE:

WIR WOLLEN SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE ASPEKTE BEI DER BESCHAFFUNG VON WAREN UND DIENSTLEISTUNGEN NOCH STÄRKER EINBEZIEHEN.

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. Im Jahr 2018 wurden insgesamt 5,7 Mio.€ für Waren und 59,4 Mio. € für Dienstleistungen ausgegeben.

Als öffentlicher Auftraggeber haben wir dabei diverse Vergabevorschriften einzuhalten, die von unseren Mitarbeitern in den Ausschreibungsverfahren berücksichtigt werden müssen. Diese ergeben sich – je nach Beschaffungsgegenstand und Auftragssumme – im Wesentlichen aus dem Bremischen Tariftreue- und Vergabegesetz [TtVG], der Sektorenverordnung [Sekt-VO] 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.



Mit unserer „Richtlinie zur nachhaltigen, energieeffizienten Beschaffung“ haben wir klare Vorgaben geschaffen.

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

Richtlinie zur nachhaltigen und energieeffizienten Beschaffung

Um Belastungen für Umwelt und Gesellschaft weiter zu reduzieren, haben wir 2018 eine „Richtlinie zur nachhaltigen, energieeffizienten Beschaffung“ eingeführt. Damit wurden klare Vorgaben für die Warengruppen Tee, Kaffee, Arbeitskleidung, Holzprodukte, Büro- und Hygienepapier, Reinigungsmittel, Naturstein, Bürogeräte, Leuchtmittel, Haushaltsgeräte, Elektromotoren und Pumpen geschaffen.

Die Richtlinie greift im Wesentlichen auf anerkannte Siegel zurück, die die Einhaltung sozialer, ökologischer und energieeffizienter Kriterien garantieren.

Auf dem Weg zum schadstoffarmen Fuhrpark

Bis 2021 soll die Anzahl schadstoffärmerer Fahrzeuge erhöht werden. Mehr zu diesem Vorhaben finden Sie auf unserer Seite: Energiemanagement & Klimaschutz.
Die Bemühungen, den Fuhrpark schrittweise umzustellen gehen damit voran. Gleichzeitig stellen wir fest, dass das Angebot auf dem Automobilmarkt bislang ausgesprochen knapp ist. Damit sind ehrgeizige Umstellungspläne nur schwer umzusetzen.

Neben vier E-Bikes haben wir auf unserem Bauhof seit einiger Zeit ein E-Lastenrad im Einsatz, das dazu gedacht ist, für kurze Strecken ein Auto zu ersetzen.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 102.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports Programm ab Seite 96.



E-Lastenräder ersetzen auf kurzen Strecken das Auto

UNTERNEHMENSSTEUERUNG





Marktpräsenz

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

UNSERE LEITLINIE:

WIR INVESTIEREN IN ZUKUNFTSWEISENDE PROJEKTE, DIE DIE WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DER BREMISCHEN HÄFEN ERHALTEN UND AUSBAUEN.

Die bremischen Häfen gehören zu den bedeutendsten Universalhäfen Europas. Wesentliche Größen unseres Erfolgs sind die see- und hinterlandseitige Erreichbarkeit des Hafens, der zuverlässige Betrieb unserer Hafenanlagen sowie leistungsstarke Hafendienstleister und Umschlagsunternehmen. Diese Faktoren sind zudem von zentraler Bedeutung für die Bruttowertschöpfung des Bundeslandes Bremen, die Ansiedlung von Unternehmen und den regionalen Arbeitsmarkt.

Vorausschauende Hafenentwicklung

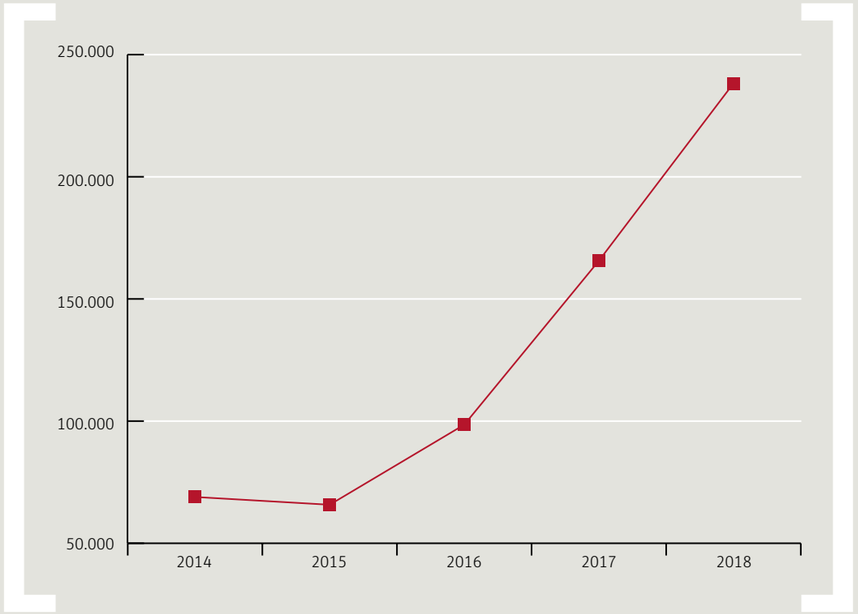
Unser Ziel ist es, die gute Wettbewerbsposition durch eine vorausschauende Hafenentwicklung zu erhalten bzw. weiter auszubauen. Dazu ist das frühzeitige Erkennen und Nutzen von Chancen von elementarer Bedeutung. Weiterhin werden ein überproportional hohes Wachstum des seegebundenen Handels sowie immer mehr Schiffe mit immer größerer Ladungskapazität – sogenannte Megacarrier – prognostiziert. Für uns ist es daher wesentlich, leistungsfähige Verkehrswege sicherzustellen, die gleichzeitig leise und klimafreundlich abgewickelt werden können. Der Fokus unserer Aktivitäten liegt in diesem Zusammenhang derzeit vor allem im gezielten Ausbau der Hafeneisenbahninfrastruktur, der Weiterentwicklung unserer Straßenanbindung an das Hinterland, der Optimierung der Lkw-Zulaufsteuerung und dem Ersatz von Uferbauwerken wie der Nordmole am Geestevorhafen und der Columbuskaje. Im Rahmen einer zukunftsgerichteten Hafenpolitik forcieren wir zudem die Kooperation der norddeutschen Häfen.

Eine hohe Bedeutung hat die digitale Transformation unseres Hafens. Hierbei unterstützen wir aktuell Projekte wie Synchrolog, Tide2Use oder binntelligent, um den Hafen fit für die Digitalisierung zu machen. Alle unsere aktuell verfolgten Maßnahmen können im greenports Programm nachvollzogen werden.

Angesichts des wachsenden Kreuzfahrtsektors wird der vorhandene Terminal neu gestaltet. Ziel ist ein leistungsfähiger Kreuzfahrtterminal, der Bremerhaven als Tourismusstandort stärkt. Gleichzeitig soll dabei der Dialog mit den Betreibern der Kreuzfahrtschiffe vertieft werden, um auf eine Minimierung der von ihnen ausgehenden ökologischen, gesundheitlichen und gesellschaftlichen Belastung hinzuwirken.

Modal-Split

Der Bahnhinterlandverkehr erreichte auch 2018 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 46,4% um 5 % gesteigert. Der Anteil der Straße sank von 56,0% auf 50,5%. 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 Großmotorgüterschiffe (GMS) mit einer Abladetiefe von 2,50 Meter aus.



Entwicklung der Passagierzahlen der Kreuzschifffahrt in den bremischen Häfen

Regionale Wertschöpfung

Eine hohe regionale 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 (2014) wurden die LoCo-Quoten für die deutschen Häfen, wie Hamburg, Wilhelmshaven und Rostock ermittelt. Während die LoCo-Quote in den bremischen Häfen rund 35% betrug, waren es in Hamburg rund 25%, in Wilhelmshaven rund 96% und in Rostock rund 71%.

Arbeitsplatzeffekte

Rund 77.250 Beschäftigte waren 2015 direkt und indirekt von den bremischen Häfen abhängig und erarbeiteten einen Umsatz von etwa 15,8 Milliarden Euro (Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, ISL): Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen, 2017). Das entspricht rund 25% der bremischen Bruttowertschöpfung. Im Vergleich dazu sind in den Bundesländern Niedersachsen 45.350 Beschäftigte und in Hamburg 131.000 Beschäftigte hafenabhängig tätig.

Bezogen auf alle Erwerbstätigen der einzelnen Bundesländer beträgt der Anteil der hafenabhängig Beschäftigten damit in Bremen (hohe) 18,4%, in Hamburg (mittlere) 11,5% und in Niedersachsen (niedrige) 5,6%. Zu berücksichtigen sind die unterschiedlichen Umschlaganteile der einzelnen Häfen (Stückgut, Massengut, Container) sowie die unterschiedlichen Bundeslandstrukturen (Stadt-Staat, Flächenstaat), sodass ein Benchmark zwischen den unterschiedlichen Häfen in dieser Form nicht zielführend ist.



Rund 77.250 Beschäftigte waren 2015 direkt und indirekt von den bremischen Hafen abhängig.

Hafeninfrastruktur

Mit zahlreichen Neubau- und Instandhaltungsmaßnahmen sorgen wir für verlässliche Hafeninfrastruktur. Unser Gesamtinvestitionsvolumen für Infrastrukturprojekte betrug im Jahr 2017: 22,2 Mio. € und im Jahr 2018: 17,4 Mio. €. Die folgenden Infrastrukturprojekte waren im Berichtszeitraum von besonderer Bedeutung und stellen eine repräsentative Auswahl dar:



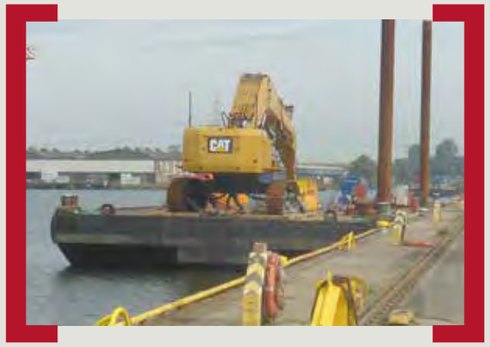
Spülfelderweiterung der Baggergutaufbereitungsanlage Seehausen

Projektzeitraum laufend
im Berichtsjahr 2017 angefallene Kosten 600.000 €
EU-Fördermittel keine
Geplantes Gesamtbudget 8,7 Mio. €
Grund der Investition:
Aufbereitung des belasteten Baggerguts
Erwartete positive Effekte der Investition:
Reduzierung der Abhängigkeit von Drittanbietern



Weiterentwicklung des Columbusbahnhofs

Projektzeitraum 2014 begonnen
im Berichtsjahr 2017 angefallene Kosten 160.000 €
EU-Fördermittel keine
Geplantes Gesamtbudget 700.000 €
Grund der Investition:
Weiterentwicklung des Kreuzfahrtgeschäfts
Erwartete positive Effekte:
Erhaltung und Ausbau des Kreuzfahrtgeschäfts in Bremerhaven



Verbreiterung des Hüttenhafens in Bremen

Projektzeitraum 2012 -2017
im Berichtsjahr 2017 angefallene Kosten 2,7 Mio. €
EU-Fördermittel keine
Geplantes Gesamtbudget 8,8 Mio. €
Grund der Investition:
Schiffsgrößenentwicklung
Erwartete positive Effekte der Investition:
Umschlagssteigerung im betreffenden Hafenbereich



Erneuerung und Erweiterung der Hafenbahninfrastruktur in Bremerhaven

Projektzeitraum laufend
im Berichtsjahr 2017 angefallene Kosten 7,7 Mio. €
EU-Fördermittel keine
Geplantes Gesamtbudget 62 Mio. €
Grund der Investition: Gütermengenentwicklung
Erwartete positive Effekte der Investition:
Erhöhung der logistischen Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs



Sanierung der Westkaje im Kaiserhafen III

Projektzeitraum fortlaufend seit 2016
im Berichtsjahr 2018 angefallene Kosten 6,47 Mio. €
EU-Fördermittel keine
Geplantes Gesamtbudget 23,21 Mio. €
Grund der Investition:
Erneuerung der bestehenden Infrastruktur
Erwartete positive Effekte der Investition:
Zeitgemäße Ertüchtigung der vorhandenen Kaje



Planung zum Neubau der Columbuskaje

Projektzeitraum fortlaufend
im Berichtsjahr 2018 angefallene Kosten 570.000 €
EU-Fördermittel keine
Geplantes Gesamtbudget 2,98 Mio. €
Grund der Investition:
Erneuerung der bestehenden Infrastruktur
Erwartete positive Effekte der Investition:
Erhaltung und Ausbau des Kreuzfahrtgeschäfts am Standort Bremerhaven



Bahnhof Imsumer Deich in Bremerhaven

Projektzeitraum fortlaufend
im Berichtsjahr 2018 angefallene Kosten 2,67 Mio. €
EU-Fördermittel 1,55 Mio. €
Geplantes Gesamtbudget 24,17 Mio. €
Grund der Investition:
Erhöhung der Rangier- und Stellflächen im Hafenbereich
Erwartete positive Effekte der Investition:
Erhöhung der Umschlagszahlen und Eisenbahneinheiten

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 102.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports Programm ab Seite 96.



Sturmflut an der Einfahrt zur Nordschleuse

Klimaanpassung

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

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.

Prognostizierte Klimafolgen

Mit den langfristig zu erwartenden Klimafolgen (Temperatur- und Meeresspiegelanstieg, Erhöhung der Sturmflutwasserstände und Niedrigwasserereignisse, Zunahme von Starkwindereignissen, Starkregen und Hitzeschäden) kann außergewöhnlicher Schaden an der Hafeninfrastruktur verbunden sein, was zu Einschränkungen der Hafenverfügbarkeit und zurückgehenden Hafengebühreneinnahmen führen könnte.

Im Berichtszeitraum trugen Extremwetterlagen wie Hitze und Salznebel zu Verkehrsproblemen bei. Sie führten die Verletzlichkeit der logistischen Abläufe vor Augen, sodass Forderungen, die Widerstandsfähigkeit der Transportketten zu verbessern, steigen.

Um auch in Zukunft eine 100-prozentige Hafenverfügbarkeit gewährleisten zu können, ist es unser Ziel, Hafenentwicklungs-, Hafenbau- und Kompensationsmaßnahmen klimaangepasst umzusetzen.

Anpassungsmaßnahmen

Bereits heute stellen wir sicher, dass bei neuen baulichen Anlagen in der Deichlinie wie zum Beispiel Schleusen oder Sperrwerken ein „Klimaschutzaufschlag“ in der Dimensionierung der Bauwerke berücksichtigt wird. So können kostenträchtige Anpassungen im Nachhinein vermieden und die Sicherheit gegen den prognostizierten Meeresspiegelanstieg erhöht werden.

Dieser Aufschlag basiert auf dem Generalplan Küstenschutz für Niedersachsen / Bremen - Festland des Niedersächsischen Landesbetriebs für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz. Bei zukünftigen Planungen und Maßnahmen des Küstenschutzes werden konstruktive Bauteile im Deich wie Sperrwerke und Siele unter anderem so geplant und gebaut, dass eine spätere Nacherhöhung von bis zu 1 m möglich ist.

Forschung & Entwicklung

Wir beteiligen uns an Forschungsprojekten zum Thema Klimaanpassung. Das Projekt „Port Klima“ der Hochschule Bremen entwickelt Bildungsmodule zur Anpassung an den Klimawandel in Planung, Bau und Betrieb von Seehäfen in Deutschland. Das Projekt „BREsilient“ der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau untersucht indirekte Klimafolgen und Anpassungsbedarfe für die maritime Wirtschaft und Logistik wie zum Beispiel den Ausfall von Zulieferketten und Absatzmärkten, um Vorschläge für resilientere Lieferketten zu erarbeiten.

Eine Klimaanpassungsstrategie für das Land und die beiden Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven wurde Anfang 2018 beschlossen. Sie liefert einen konkreten Handlungsrahmen, wie sich Bremen robust gegenüber Klimafolgen entwickeln soll. Konkrete Anpassungskonzepte für die Hafenstandorte in Bremen und Bremerhaven sind danach zu erarbeiten, aktuell aber noch nicht vom Hafenressort beauftragt. Eine finanzielle Bewertung der individuellen Risiken und Chancen unseres Hafenstandortes liegt bisher nicht vor. Eine amerikanische Veröffentlichung aus 2016 schätzte das Versicherungsrisiko eines klimawandelbedingten Überflutungs- und Hafenausfallschadens für Bremerhaven mit einem Betrag von 1 Billion US-Dollar ein.



Erhöhtes Tor der Nordschleuse

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 102.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports Programm ab Seite 96.

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG



Deichbaumaßnahme zum Hochwasserschutz

CO_2-neutral: Ziel ist es, die bremischen Häfen schon bis 2023 klimaneutral zu betreiben



Onshore-Windpark von oben

Energiemanagement & Klimaschutz

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

UNSERE LEITLINIE:

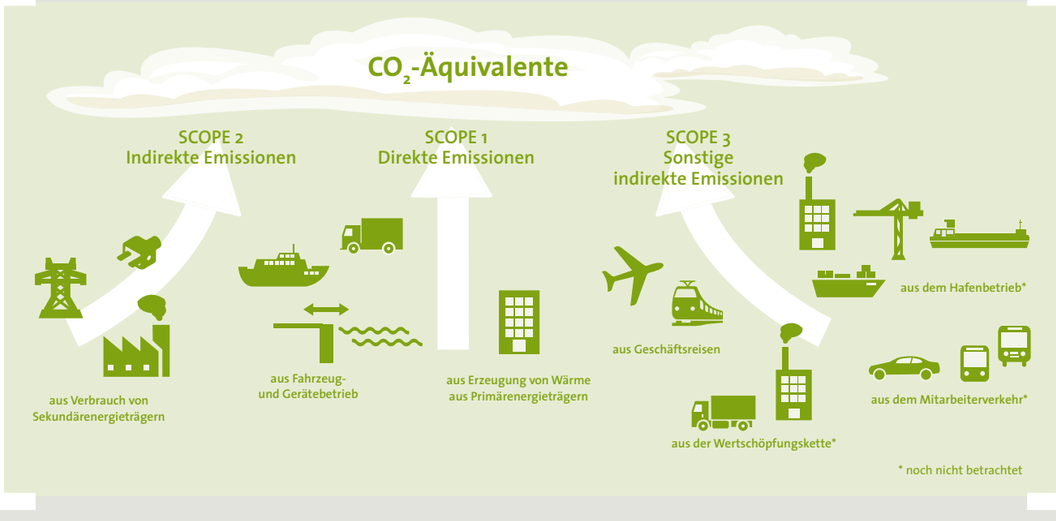
WIR GEHEN BEWUSST UND NACHHALTIG MIT ENERGIE UM, STEIGERN UNSERE ENERGIEEFFIZIENZ UND ERHÖHEN DEN ANTEIL AN ERNEUERBAREN ENERGIEN.

Der Klimawandel und seine Folgen gehören zu den größten Herausforderungen unserer Zeit. Ziel ist es, nach der Koalitionsvereinbarung der 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft die bremischen Häfen schon bis 2023 klimaneutral zu betreiben und damit die Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung bzw. des Klimaschutzübereinkommens von Paris (COP 21) zu unterstützen.

Aktuell arbeiten wir an einem Strategiepapier, das den Weg zum CO_2-neutralen Hafen aufzeigen soll. Bereits seit 2013 kompensieren wir die unvermeidbaren Restemissionen der bremenports GmbH & Co. KG, sodass die Managementgesellschaft bereits seit einigen Jahren CO_2-neutral ist.

2017 wurden für bremenports alle nicht vermeidbaren Emissionen aus dem Fuhrpark, der Wärmeerzeugung und den Geschäftsreisen kompensiert; auch für das Sondervermögen Hafen wurden alle nicht vermeidbaren Emissionen aus dem Fuhrpark kompensiert. 2018 wurden für das Sondervermögen Hafen zusätzlich auch noch die Emissionen der nicht-erneuerbaren Strommengen kompensiert.

Für die nächsten Jahre sind verstärkt Investitionen in die Umrüstung auf erneuerbare Energieträger im Verkehrs- wie auch im Wärmesektor geplant.



Treibhausgasemissionen in Scope 1, 2 und 3

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 2016 ein Energiemanagementsystem nach DIN EN ISO 50001 eingeführt. Unser Ziel ist es, bis 2025 den Gesamtenergieverbrauch gegenüber 2015 um 10% zu reduzieren. Durch die detaillierte Analyse der Energieverbraucher werden operative Ziele zur Steigerung der Energieeffizienz und der CO_2-Reduktion entwickelt und der Maßnahmenplan kontinuierlich aktualisiert und erweitert. Gegenüber der Zertifizierungsstelle weisen wir die daraus resultierenden konkreten Verbesserungen in der Energieeffizienz im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses nach. Wir nutzen ein Rechtskataster der Plattform Umwelt-Online, in dem gesetzliche Änderungen stetig aktualisiert und die Neuerungen kenntlich gemacht werden.

Beispielhafte Energieeffizienz-Projekte aus 2017/18:
Die in die Jahre gekommene Servertechnik wurde durch effiziente Technik ersetzt. Dafür wurden 140.000 Euro investiert, um mit einer internen Cloudtechnologie allen zeitgemäßen IT-Anforderungen gerecht zu werden. Hierzu zählt natürlich auch die Energieeffizienz des Rechenzentrums, d.h. der Stromverbrauch sinkt trotz steigender Leistung und es wird so ein Viertel der zuvor benötigten Energie eingespart.

An der Oslebshauser Schleuse in Bremen konnte über betriebliche Optimierungen der Energieverbrauch des Hafenpumpwerks deutlich verringert werden. Aktuell werden im Rahmen des Projekts Tide2Use weitere Maßnahmen zum gezeitenabhängigen, energieeffizienten Betrieb der Schleuse untersucht.

Scope 1 – Direkte Emissionen

aus Quellen, die vom Unternehmen kontrolliert werden.

Unter Scope 1 fallen im Wesentlichen Emissionen aus der Wärmeerzeugung und Mobilität. Beim Austausch von Wärmeerzeugern (Öl- oder Gasheizungen) wird grundsätzlich geprüft, ob ein Ersatz durch oder eine Kombination mit einer regenerativen Erzeugung möglich ist. So werden derzeit zwei kleinere Kessel durch Wärmepumpen ersetzt.

Für die Neuanschaffung von Fahrzeugen haben wir 2018 die Richtlinie „Zukunftsfähiger Fuhrpark“ auf den Weg gebracht, in der Ziele zur Emissionsreduktion festgeschrieben sind und bis 2021 umgesetzt werden sollen. Anfang 2020 haben wir neben den herkömmlichen Fahrzeugen acht E-Fahrzeuge mit unterschiedlichen Reichweiten in unserer Flotte, die von drei Hybrid-Fahrzeugen für längere Fahrten ergänzt werden. Zudem soll 2020 ein Wasserstoffauto angeschafft werden, sobald die erste Wasserstofftankstelle in Bremerhaven in Betrieb geht.

Unsere Mitarbeiter haben auch die Möglichkeit, eines unserer vier E-Bikes zu nutzen, um bei kurzen Fahrten auf das Auto zu verzichten. Daneben steht für den Bauhof auch ein E-Lastenrad zur Verfügung.



Scope 2 – Indirekte Emissionen

aus der Erzeugung von Energie, die vom Unternehmen zugekauft wird.

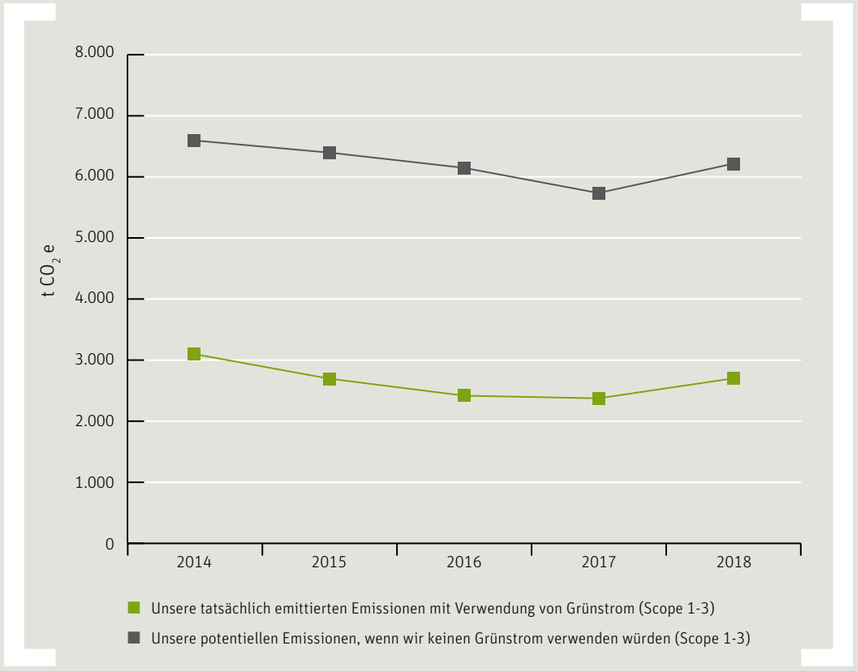
Entsprechend unserer „Richtlinie für energieeffiziente und nachhaltige Beschaffung“ kaufen wir grundsätzlich nur noch Ökostrom. Dass der Anteil an Ökostrom 2018 gesunken und damit unsere im Scope 2 emittierten Emissionen wieder angestiegen sind, liegt an einem zuwachs an Anlagen, für die noch konventioneller Strom genutzt wird. Ökostrom als Beschaffungskriterium wird jedoch auch hier im nächsten Ausschreibungszyklus Berücksichtigung finden.

Weiterhin wollen wir auch aktiv Verantwortung in der Eigenerzeugung regenerativer Energie übernehmen. Unsere bisherigen Photovoltaikanlagen erzeugen jährlich im Schnitt 35.000 kWh Strom, den wir ins öffentliche Netz einspeisen, wodurch rund 18 t CO_2-Äquivalente pro Jahr vermieden werden.

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 Geschäftsreisen. Unsere Mitarbeiter sind im Fernverkehr der Deutschen Bahn bereits CO_2-neutral unterwegs. 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.



Emissionsminderung durch die Verwendung von Grünstrom

Innovative Beleuchtung in Bremen an der Oslebshauser Schleuse

Zwischen 2016 und 2018 wurde in einem von der Metropolregion Nordwest geförderten Kooperationsprojekt von Niedersachsen Ports und bremenports der Einsatz innovativer Beleuchtungstechnologien untersucht. Projektziel war eine Evaluation hinsichtlich der Einsatzbereiche von LED- bzw. LEP-Leuchtmitteln, deren Wirtschaftlichkeit und Energieeffizienz sowie die Auswirkungen auf Mensch und Tier. Lichttechnische Untersuchungen, eine Befragung zur Funktionalität und Wahrnehmung durch die hier arbeitenden Menschen sowie eine Studie zur Insektenfreundlichkeit bildeten den inhaltlichen Rahmen für die Projektstudie.

Energie-Effizienz-Netzwerk

Die Energie-Effizienz-Netzwerktreffen, die ebenfalls im Rahmen des von der Metropolregion geförderten Kooperationsprojektes entstanden, führen wir seit 2019 gemeinsam mit Niedersachsen Ports in Eigeninitiative fort. Mit großem Zuspruch widmeten wir uns in diesem Jahr gleich zweimal dem Einsatz von Wasserstofftechnologien in Häfen und der maritimen Wirtschaft.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 102.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports-Programm ab Seite 96.



Innovative Beleuchtung in Bremen an der Oslebshauser Schleuse



Begrüßung durch Geschäftsführer Robert Howe bei einem unserer regelmäßigen Energie-Effizienz-Netzwerktreffen



Ein Thema - drei Fragen für Tobias Metzner, Team Umwelt und Nachhaltigkeit

1. Für welches Projekt sind Sie bei bremenports zuständig?

Ich bin seit dem 1. Januar 2019 im Team Umwelt und Nachhaltigkeit beschäftigt und betreue primär das Projekt SHARC aus kaufmännischer und organisatorischer Sicht (SHARC = Smartes Hafen-Applikationskonzept zur Integration erneuerbarer Energien).
Für das Projekt SHARC hat sich bremenports mit vier weiteren Partnern aus der Industrie und Forschung zusammengefunden, um Konzepte für ein nachhaltiges Energiemanagement in Hafengebieten auszuarbeiten.

In dem Projekt SHARC soll die energetische Landkarte des Überseehafens in Bremerhaven betrachtet und die aktuellen Energieverbräuche analysiert werden. Mit diesen Ergebnissen werden Szenarien simuliert, mit deren Hilfe Investitionsmaßnahmen für die Integration von erneuerbaren Energien und somit die CO_2-Neutralität des Hafens sichergestellt werden soll. bremenports übernimmt in diesem Projekt die Leitung.

2. Warum liegt Ihnen dieses Projekt am Herzen?

Weil es ein wichtiger Baustein ist im Gesamtkontext der Forschungsinitiative „Energiewende im Verkehr“. Und weil es zudem hochspannend ist, sich in Zeiten der Klimadiskussion mit dieser Thematik zu beschäftigen, die auch eine gesellschaftspolitische Relevanz hat.

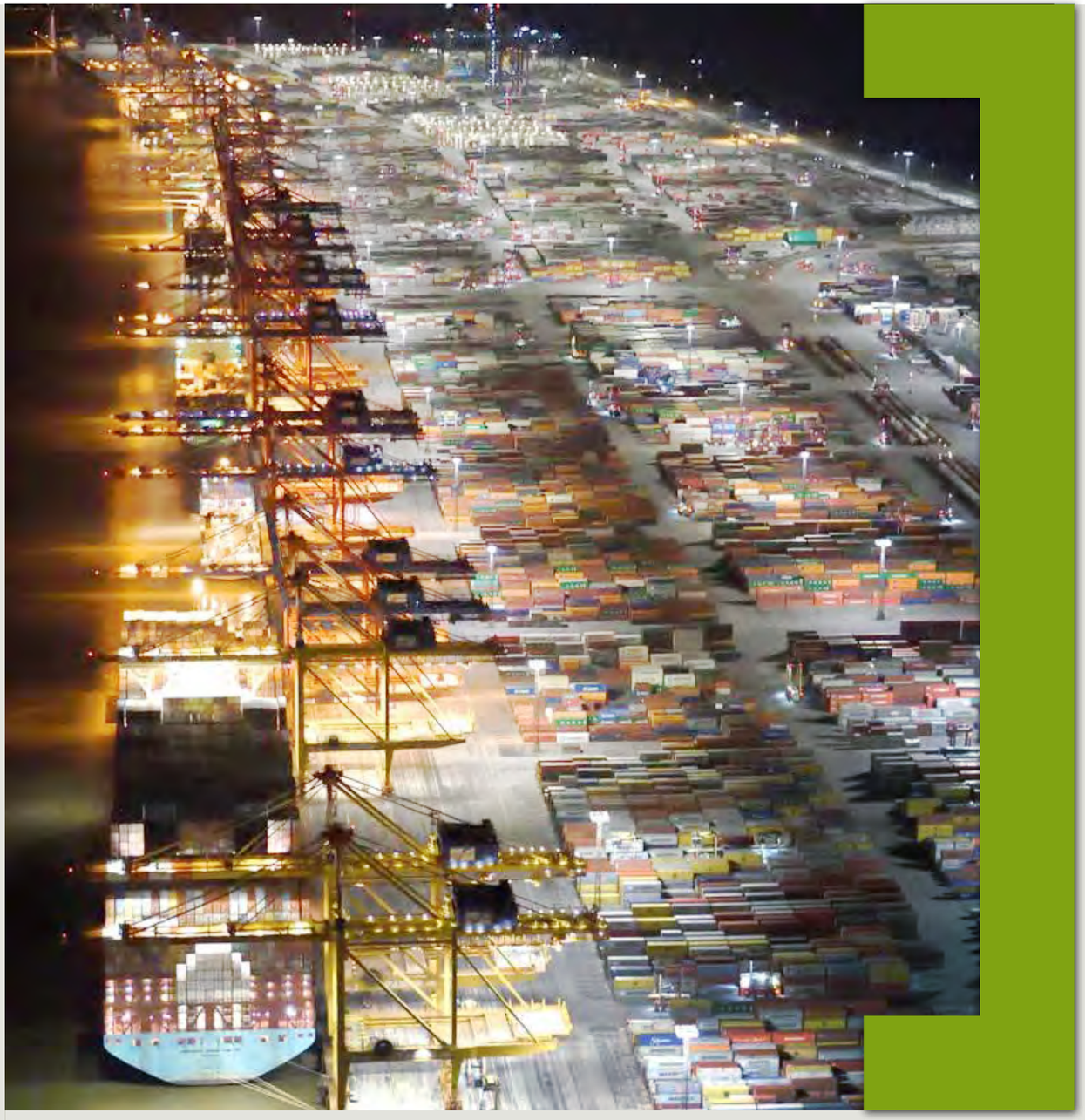
Die Verschiffung von Waren ist oftmals ein wichtiger Bestandteil der Lieferkette eines Produktes. Dazu beizutragen, den Transportweg im Hafen so klimaneutral wie möglich zu halten, ist mir auch persönlich ein wichtiges Anliegen. Mit dem Projekt SHARC wollen wir unter anderem die Integration erneuerbarer Energiequellen in eine Hafeninfra- und -suprastruktur, energieoptimierte Betriebsprozesse und ein aktives Management flexibler Energieverbraucher und -erzeuger betrachten. So können langfristig Einsparmöglichkeiten bzw. klimafreundliche Substitute gefunden werden, die individuell zum Klimaschutz beitragen.

3. Was möchten Sie bis zum Projektabschluss mit den Projektpartnern erreicht haben?

Ziel des Projektes ist es, für das Hafenquartier „Überseehafen“ in Bremerhaven beispielhaft die Integration erneuerbarer Energiequellen in Hafeninfra- und -suprastruktur sowie die logistischen Betriebsprozesse für verschiedene Zukunftsszenarien zu modellieren und die Effekte (Energieverbrauch, Kosten, CO_2-Reduzierungen, Umweltwirkungen) zu simulieren.

Wir möchten bis Ende 2020 einen Investitionsplan und ein Businessmodell aufgestellt haben, die dabei unterstützen sollen, unsere Hafeninfrastruktur und den Hafen als Ganzes in die CO_2-Neutralität zu entwickeln. Nach Abschluss des Projektes ist über konkrete Investitionen zu entscheiden, mit denen das Ziel eines CO_2-neutralen Hafens erreicht werden kann. Hierfür können wir weitere Förderanträge stellen. Ich bin zuversichtlich, dass das für den Überseehafen dann erfolgreich entwickelte Konzept auch auf weitere Hafengebiete und Industriequartiere übertragen werden kann.

UMWELTVERTRÄGLICHKEIT



Containerterminal Bremerhaven



Auto Energy als Preisträger des greenports-Award

Umweltfreundliche Schifffahrt

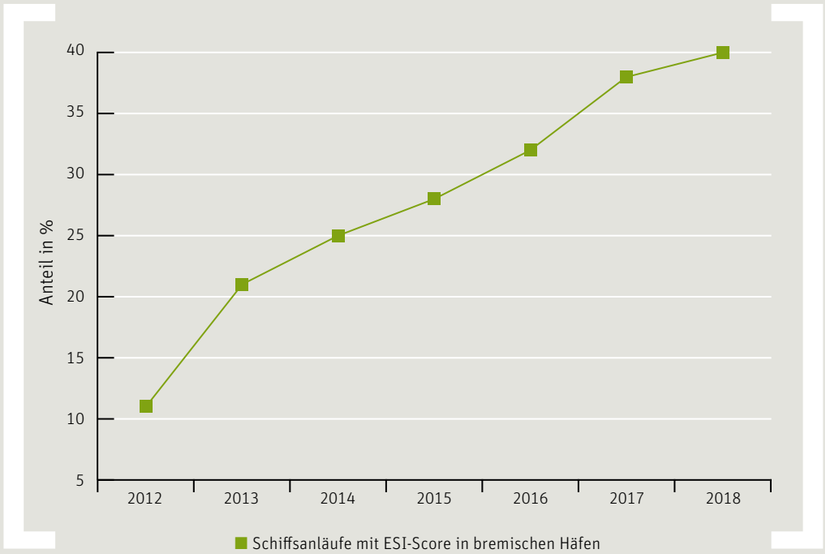
[GRI-STANDARDS: 103-1, 103-2, 103-3, 305-7]

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.

Für internationale Hafenstandorte sind die Emissionen der Seeschifffahrt mengenmäßig sehr bedeutsam. Neben klimaverändernden CO_2-Emissionen entstehen durch den Treibstoffeinsatz in der Schifffahrt insbesondere große Mengen an Schwefel- und Stickoxiden sowie Feinstäuben, die negative Auswirkungen auf das Ökosystem und die menschliche Gesundheit haben. Zudem werden in der Schifffahrt Anti-Fouling-Anstriche eingesetzt, um den natürlichen Bewuchs an den Schiffsrümpfen zu verhindern. Sie geben in der Regel kontinuierlich Biozide ab und wirken sich so negativ auf Gewässer- und Sedimentgüte aus.

Unser Ziel ist es, neben der Verbesserung der Umwelteigenschaften unserer eigenen Arbeitschiffsflotte vor allem Anreize zu setzen, damit die Seeschiffe, die die bremischen Häfen anlaufen, möglichst emissionsarme Antriebe einsetzen. Dazu ergreifen wir die folgenden Maßnahmen:



Anteil an Schiffsanläufen mit ESI Score, die umweltfreundlicher unterwegs sind, als es die gesetzlichen Vorgaben verlangen.

ESI-Rabatt für emissionsarme Seeschiffe

Durch Nutzung des Environmental Ship Index (ESI) bieten die bremischen Häfen der Schifffahrt einen Anreiz, umweltfreundlichere Schiffe einzusetzen als es die gesetzlichen Vorgaben verlangen. ESI ist ein internationaler Standard, der im Rahmen der World Port Climate Initiative gemeinsam mit weiteren Häfen der Nordwestrange entwickelt wurde bzw. entsprechend den rechtlichen Anforderungen weiterentwickelt wird. Seit 2012 wird in der Bremischen Hafengebührenordnung ein entsprechender Rabatt gewährt, 2016 wurde noch ein zusätzlicher LNG- und Methanol-Rabatt eingeführt. Weitere Informationen zur Höhe der Rabatte finden Sie auf unserer Homepage. Der Anteil an Schiffsanläufen, die einen ESI Score nachweisen können, ist heute fast 4 mal so hoch wie bei seiner Einführung im Jahr 2012.

greenports-Awards für die emissionsärmsten Schiffe und Reedereien

Zum sechsten Mal wurden im September 2019 die „greenports-Awards“ verliehen, mit denen wir besonders umweltfreundliche Schiffe bzw. Reedereien würdigen, die die bremischen Häfen regelmäßig anlaufen. Die Terntank Reederei aus Dänemark erhielt mit einem Flottendurchschnitt von 82,4 ESI-Punkten den Award für die emissionsärmste Flotte.

Den Preis für das „Emissionsärmste Schiff 2019“ erhielt in diesem Jahr mit einem ESI Score von 60,8 die norwegische Reederei UECC für den Autotransporter „Auto Energy“ mit LNG-Antrieb. Neben der öffentlichen Auszeichnung kompensiert bremenports symbolisch die CO_2-Emissionen für einen Anlauf des Gewinnerschiffs in den bremischen Häfen. Dieses Jahr wurden für die „Auto Energy“ 3,6 t CO_2 bei atmosfair kompensiert.
Der freiwillig bezahlte und von den Emissionen abhängige Klimaschutzbeitrag bietet der Schifffahrt eine Möglichkeit, bis zur Umstellung der Flotten auf saubere Antriebssysteme die Klimaauswirkungen der Schifffahrt zu kompensieren.

Die Basis für die Ermittlung der Gewinner des greenports-Awards bilden die Werte des Environmental 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. Die Gewinner der letzten Jahre finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht (auf Seite 102).



Verleihung der greenports-Awards 2019 an die Terntank Reederei A/S sowie an das Schiff M/V Auto Energy der Reederei UECC (Bildquelle MCN e.V.)

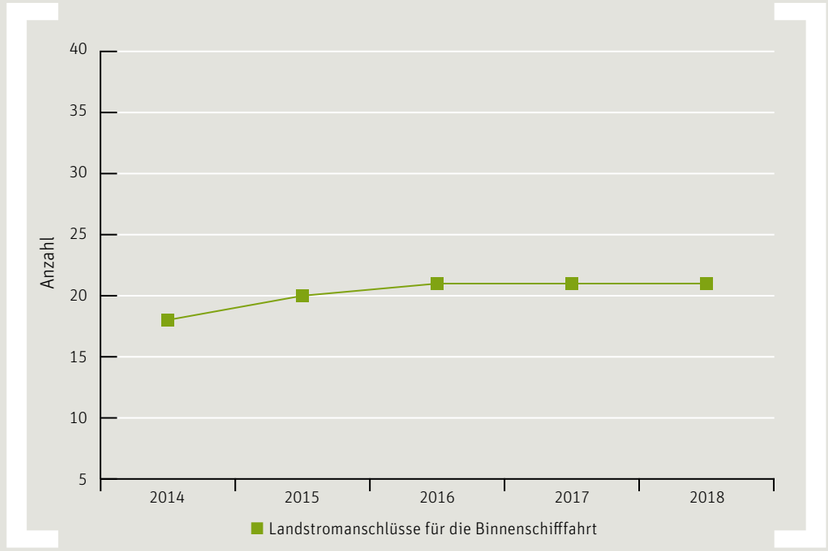
Landstromanschlüsse für die Binnenschifffahrt

An 21 Liegeplätzen am Standort Bremen können sich die Binnenschiffer während der Liegezeit mit Strom aus erneuerbaren Energien versorgen. Dadurch kann für diesen Teil des Verkehrssektors nicht nur der Ausstoß von Stick- und Schwefeloxiden, Feinstaub und CO_2 deutlich reduziert werden - durch das Abschalten der Lärmquellen profitieren auch Besatzung und Anwohner. Aufgrund des Tidenhubs, der im bremischen Stadtgebiet noch fast 4 m beträgt, wurden die Schaltkästen für alle gängigen Stromkabel auf einem Schwimmkörper installiert. Dieser bewegt sich mit der Tide auf und ab, sodass er für den Schiffsführer jederzeit erreichbar ist.

Emissionsreduzierung unserer eigenen Arbeitsschiffsflotte

Wir wollen die Umwelteigenschaften unserer eigenen Flotte verbessern, dafür beobachten wir ständig den Markt und suchen nach technisch sinnvollen und ökonomisch angemessenen Verfahren.

Aktuell ist ein Konzept „Umweltfreundliche Flotte“ in Planung, in dem wir unsere Ziele, „Emissionen zu reduzieren“ sowie „umweltverträgliche Schmierstoffe“ und „pestizidfreie Unterwasseranstriche“ einzusetzen, konkretisieren wollen. Je nach Anforderungsprofil der einzelnen Schiffstypen kommen dabei unterschiedliche Antriebs- und/oder Kraftstoffsysteme in Frage: Neben LNG- Antrieben werden aktuell diesel-elektrische Hybrid-Antriebe oder auch GtL-Treibstoffe (Gas-to-Liquid) eingesetzt. Langfristig wollen wir jedoch auf emissionsfreie Antriebe wie die Brennstoffzellen- und Wasserstofftechnologie oder andere „e-fuels“ hinwirken.



Anzahl der Landstromanschlüsse für die Binnenschifffahrt

Liquefied natural gas (LNG) ist verflüssigtes aufbereitetes Erdgas und verursacht im Vergleich zu konventionellen Schiffskraftstoffen wie Schweröl (HFO) oder Marine-Diesel-Öl/Marine-Gas-Öl keine Schwefeloxide und nahezu keinen Feinstaub.

Zudem kann der Kohlendioxid-Ausstoß bei optimaler Verbrennung um bis zu 25 % und der Stickoxid-Anteil um 80-90 % reduziert werden. GtL (Gas-to-Liquids) ist ein Verfahren zur Herstellung flüssiger synthetischer Kraftstoffe auf Basis von Erdgas. Als E-fuels (PtX = Power to X) werden flüssige oder gasförmige Treibstoffe bezeichnet, die nach Elektrolyse mittels erneuerbarer Energie entstanden sind z.B. Wasserstoff, synthetisches Erdgas (auch verflüssigt), Methanol, usw.



Aufbringung der Biozid-freien Testfolie „Dolphin S“ auf unserem Arbeitsschiff Möve

Umgang mit Anti-Fouling-Anstrichen

Der Bewuchs auf Schiffsrümpfen trägt zum Eintrag nicht-einheimischer und potentiell invasiver Arten bei. Internationale und nationale Vorschriften schreiben daher Maßnahmen für ein aktives Bewuchsmanagement vor. Dieses ist nicht nur in Bezug auf die Artenverschleppung interessant, sondern auch mit Blick auf den Treibstoffverbrauch, die Schiffsemissionen, den Eintrag von Mikroplastik und Schadstoffen sowie für die Schiffssicherheit. Weitere Informationen zum Thema finden Sie auch im Kapitel „Biodiversität“.

Um Bewuchs zu verhindern, werden Anti-Fouling-Anstriche eingesetzt. Diese geben in der Regel kontinuierlich Biozide ab und wirken sich so negativ auf das gesamte Gewässersystem aus. Als besonders gefährlich, da hormonell wirksam, gilt Tributyzinn (TBT), sodass der Wirkstoff seit 2003 in Unterwasseranstrichen verboten wurde.

In unserer eigenen Arbeitsschiff- und Baggereiflotte prüfen wir daher, ob neuartige Unterwasseranstriche, die ohne jegliche Biozide auskommen, eingesetzt werden können. Aktuell beteiligen wir uns an einer entsprechenden Arbeitsgruppe zum Thema Unterwasserreinigung der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und nehmen mit unserem Arbeitsschiff „Möwe“ an der Testanwendung einer selbstreinigenden Silikonfolie teil.

Versuche zur Unterwasserreinigung von Schiffsrümpfen

Auf unserem Arbeitsschiff „Möwe“ haben wir mittschiffs drei Streifen Folie „Dolphin S“ des Herstellers Renolit anbringen lassen. Die Folie ist biozid-frei. Aufgrund ihres Selbstreinigungseffekts soll ein Aufwuchs verhindert werden. Um einen ersten Eindruck über die Wirksamkeit der Folie und der Widerstandsfähigkeit gegenüber den Anforderungen im Hafen zu bekommen, werden die Teststreifen noch in diesem Jahr von Tauchern untersucht.

Ein Thema - Drei Fragen für Frieda Schneider, Team Entwicklungsvorhaben



1. Für welches Projekt sind Sie bei bremenports zuständig?

Ich bin bei bremenports zurzeit in 3 Projekte eingebunden. Zum einen betreue ich das Forschungsprojekt „Tide2Use – Intelligente Pumpwerk- und Schleusensteuerung“, zum anderen das Projekt „Clean Fuels in der Seeschifffahrt“ sowie das Hafenentwicklungskonzept „Landstromversorgung in den bremischen Häfen“.

Alle drei Projekte setzen sich mit dem Thema Nachhaltigkeit auseinander. Besonders spannend ist für mich das IHATEC-Forschungsprojekt „Tide2Use“, welches mit den Verbundprojektpartnern BIBA, SCHULZ Systemtechnik, Aimpulse Intelligent Systems sowie dem assoziierten Partner Hansestadt Bremisches Hafenamt (HBH) gemeinsam umgesetzt wird. In diesem Projekt verbinden wir die Themen Nachhaltigkeit und Digitalisierung. Ziel von „Tide2Use“ ist es, die Betriebs- und Energiekosten im Industriehafen Bremen zu senken, die technische Verfügbarkeit der Schleuse zu erhöhen und moderne IT in die Hafeninfrastruktur einzubinden.

Realisiert werden soll dies durch den Einsatz künstlicher Intelligenz (KI)-Algorithmen, die den nautischen Schleusenstand dabei unterstützen, umwelt- und ressourcenschonend den erforderlichen Wasserstand, für das sichere Navigieren im Hafenbecken zu halten. Ein intelligenter Ausgleich der Wassermenge kann durch eine Reduzierung der Pumpen und das gezielte Öffnen der Schütze in den Schleusentoren erreicht werden. (Als Schütz bezeichnet man z.B. die Schieber oder Schützenplatten, die den Wasserdurchfluss einer Schleuse regeln bzw. diesen durch Absperrung stoppen.)

2. Warum ist dieses Projekt Ihrer Meinung nach wesentlich für die Nachhaltigkeitsstrategie von bremenports?

Es trägt dazu bei, die Infrastruktur im Hafen zu digitalisieren und andere Verkehrsteilnehmer bei der Planung und Durchführung ihrer logistischen Abläufe zu unterstützen. Die Einführung eines KI-basierten Assistenzsystems verhilft unserer Schleuse, die vor mehr als 110 Jahren unter anderen wirtschaftlichen Begebenheiten erbaut wurde, den Sprung ins 21. Jahrhundert zu schaffen.

Außerdem bietet das Projekt Tide2Use bremenports die Möglichkeit, betriebsinterne Ressourcen durch die gezielte Nutzung der Gezeiten sinnvoller einzusetzen. Auch dem HBH ermöglicht es eine vorrausschauende Schleusenbelegungsplanung. Wir hoffen, dass nach erfolgreicher Umsetzung des Projektes weitere Verkehrsteilnehmer die Informationen des Assistenzsystems für eine nachhaltige Nutzung ihrer Ressourcen verwenden können.

3. Konnten Sie schon erste Verbesserungen seit Projektbeginn erkennen?

Durch die zielgerichtete Nutzung des Tidehochwassers, 90 Minuten vor und nach dem Hochwasserstand, kann das Hafenpumpwerk in Bremen effizienter betrieben werden. Auch der Einsatz der Schütze kurz vor oder nach dem Tidehochwasser bringt eine Effizienzsteigerung mit sich.

Durch die Initiierung des Projektes konnten die Schließzeiten der Schütze deutlich reduziert werden, um knapp 1/3. Dies wurde durch das Setzen eines Bypasses in der Hydraulik der Schütze möglich sowie durch eine bedarfsgerechte Schleusung.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 102.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports-Programm ab Seite 96.



Nonnengänse auf der Luneplate

Biodiversität

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

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.

Die florierenden Waren- und Güterströme und der damit verbundene Infrastrukturausbau unseres Hafenstandortes gehen mit einer Reihe von Beeinträchtigungen für den Meeres- und Küstenlebensraum der Wesermündung und des benachbarten Wattenmeers einher. Um die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, müssen heute zahlreiche rechtliche Anforderungen eingehalten werden. Nur so sind Infrastrukturmaßnahmen noch genehmigungs- und umsetzungsfähig. Aufgrund unserer Lage an der Wesermündung in direkter Nachbarschaft zum Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer sind dabei in der Regel vergleichsweise hohe Anforderungen zu erfüllen.

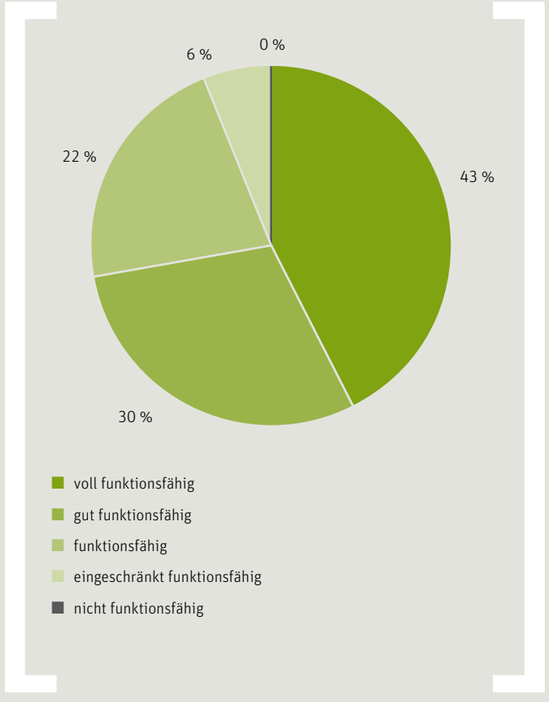
Unser Ziel ist es, den Flächenverbrauch für Infrastrukturmaßnahmen so gering wie möglich zu halten. Entsprechend führen wir bei Bauvorhaben grundsätzlich Alternativenprüfungen durch und räumen Umnutzungen im Bestand den Vorrang vor weiteren Flächenverbräuchen ein. Sofern die Versiegelung und Überbauung von Naturflächen unvermeidbar ist, werden entsprechend der gesetzlichen Anforderungen vergleichbare Kompensationsflächen geschaffen.

Zustand unserer Biotopfläche

Die in der Vergangenheit für Infrastrukturmaßnahmen geschaffenen Biotopflächen werden als „grüne Hafeninfrastruktur“ durch unsere Mitarbeiter unterhalten. Davon ausgenommen sind Flächen in Bremen, die in die Unterhaltung der Hanseatischen Naturentwicklung GmbH (haneg) gegeben wurden, sowie zwei große Außendeichsgebiete an der Wurster Küste, die bereits im Entwicklungszeitraum an die Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer übertragen worden sind. Die Abwicklung aus einer Hand - von der Planung über die Entwicklung zur Unterhaltung - wird von den beteiligten Naturschutzbehörden als sehr vorteilhaft bewertet. Ziel ist es daher, auch zukünftig entsprechende Verursacherpflichten glaubhaft selbst umzusetzen. Der Zustand der Kompensationsflächen wird jährlich anhand einer fünfstufigen Skala (von voll funktionsfähig bis nicht funktionsfähig), je nach Verantwortlichkeit von beauftragten Fachstellen oder unserem eigenen Fachpersonal bewertet.

Bevorratung von Biotopflächen als Kompensationsreserve

Mit Hilfe von Biotop-Flächenpools sind wir aktuell dabei, Kompensationsflächen bereits vor dem baulichen Eingriff in die Natur zu entwickeln. Aufgrund des zeitlichen Vorsprungs vor der eigentlichen Baumaßnahme entsteht so ein befristeter Nettogewinn für die Natur. Künftige Hafenbauprojekte können aufgrund des vorausschauenden Planens dieser Flächenpools vergleichsweise schnell realisiert werden.



Zustand unserer Biotopfläche

Die Billerbeck wird renaturiert

An der Billerbeck (Landkreis Cuxhaven) wird eine umfassende Renaturierung einer Gewässeraue realisiert. Auf einer Länge von 2.850 Metern wird die Billerbeck wieder in einen mäandrierenden Verlauf verlegt. Um das Gewässer zu lenken, werden Grundschwellen und Totholz eingebaut. In den Randbereichen entstehen Stillgewässer und Blänken. Überschüssiger Oberboden aus dem Gewässerbereich wird zur Verbesserung der Bodenstruktur auf Ackerflächen aufgebracht. Torfhaltige und lehmhaltige Böden werden in ein nahegelegenes Moor verbracht, um dort die Moorentwicklung zu fördern. Mit dieser Kompensationsmaßnahme wird ein Flächenpool geschaffen, der für die Kompensation zukünftiger Hafenentwicklungsprojekte geeignet ist. Die Baumaßnahmen verursachen Kosten von rund 1.600.000 €.

Hafengebiete in unmittelbarer Nähe zu Schutzgebieten

Zahlreiche Hafenflächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu Naturschutzgebieten. Welcher Lebensraumtyp hier betroffen ist und welche schutzwürdigen Arten hier leben, können Sie in unserer Kennzahlenübersicht nachvollziehen. Eine Liste und Karte zu den aktuellen Naturschutzgebieten finden Sie auf der Homepage der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau.

Brütende Flussseeschwalben verursachten Sperrung der Kaiserschleuse

Aufgrund brütender Flussseeschwalben im Randbereich der Kaiserschleuse hatte die Naturschutzbehörde während der Brutzeit 2017 ein temporäres Nutzungsverbot der Westkaje ausgesprochen. Da die Brut von Flussseeschwalben zu Einschränkungen der Hafenverfügbarkeit führte, werden die Flussseeschwalben aus dem Bereich der Kaiserschleuse inzwischen mit Hilfe von Greifvogelattrappen und einer akustischen Vergrämungsanlage vertrieben. Als Alternative für den damit entfallenden Brutplatz wurden Brutflösse an anderer Stelle errichtet, die sehr gut angenommen wurden. 2018 haben dort bereits 41 Flussseeschwalben gebrütet.



Kompensationsmaßnahme Billerbeck



Blick durchs Fernglas auf unsere künstlich errichtete Insel für die brütenden Flussseeschwalben

Auswirkungen der bremischen Häfen auf die Biodiversität

Beeinträchtigungen durch den Flächenentzug der See- und Hafenwirtschaft

Häfen und Schifffahrt haben den Lebensraum des gesamten Mündungsgebietes der Weser (Ästuar) neben Maßnahmen des Küstenschutzes und der Wasserwirtschaft auf Dauer stark verändert. Ob die Wiederansiedlung ehemals vorkommender Arten im Weserästuar möglich ist, ist von artspezifischen Voraussetzungen abhängig. An der Rückkehr von Finten und Schweinswalen kann 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.

Beeinträchtigungen durch den Lärm bei Hafenbau und -instandhaltung

Schall aus Rammarbeiten zum Bau von Spundwänden und Dalben betreffen meist den gesamten Flussquerschnitt. Bei hohen Impulsschallpegeln sind erhebliche Beeinträchtigungen von Wasserlebewesen (und damit auch von Schweinswalen und anderen Fischarten wie Finten) zu befürchten. Entsprechend werden sie auf ein Minimum (<2h/Tag) reduziert und soweit möglich durch Rütteln ersetzt. Lärmempfindliche Tiere werden vor entsprechenden Arbeiten vergrämt.

Beeinträchtigungen durch die Wassertiefenerhaltung

Konventionelle Baggermaßnahmen im Rahmen der Wassertiefenerhaltung führen zu Beeinträchtigungen wie z.B. der Veränderung des Sauerstoff- und Nährstoffgehalts im Wasser, der Mobilisierung von Nähr- und Schadstoffen aus Sedimenten, der erhöhten Mortalität beim Makrozoobenthos sowie der Veränderung bei der Fisch- und Faunenzusammensetzung. Um die Natur möglichst wenig zu belasten, ist es unser Ziel, konventionelle Baggerungen zu minimieren und Sedimente nach Möglichkeit im Gewässerhaushalt zu belassen. Unser entsprechendes Konzept finden sie im Kapitel „Effekte der Wassertiefenerhaltung“.

Beeinträchtigungen durch die Unterwasseranstriche der Schifffahrt

Tributylzinn (TBT), das lange Zeit in Unterwasseranstrichen der Seeschifffahrt verwandt wurde, beeinträchtigt den Hormonstoffwechsel von Gewässerlebewesen und ist daher seit 2008 verboten. Trotzdem messen wir weiterhin hohe TBT-Konzentrationen in den Hafensedimenten der bremischen Häfen. Auf den Neueintrag von TBT - der rein rechtlich gar nicht mehr vorkommen darf - haben wir keine Einflussmöglichkeiten. Unsere Baggergutentnahmen im Rahmen der Wassertiefenerhaltung müssten theoretisch zu einer Reduzierung der Belastung führen, da sie gewässerreinigend wirken. Das ist jedoch bis Dato an den Sedimenten nicht festzustellen. Wir fördern den Einsatz von biozidfreien Unterwasseranstrichen und beteiligen uns aktuell durch die Bereitstellung des Arbeitsschiffes „Möwe“ an der Testanwendung einer selbstreinigenden Silikonfolie auf dem Schiffsrumpf.

UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Beeinträchtigungen durch Fouling und Ballastwasser der Schifffahrt

Durch Ballastwasser und Fouling (Bewuchs der Schiffsrümpfe) können invasive Arten, Schädlinge und Krankheitserreger mit den Seeschiffen in die Hafengewässer der bremischen Häfen bzw. in die schiffbaren Gewässer des Mündungsgebietes Weser eingeschleppt werden. Das kann unsere heimische Biodiversität auf Dauer gefährden. Die heimische Auster wurde beispielsweise bereits durch die pazifische Auster verdrängt. Veränderungen in der Biodiversität sind häufig unumkehrbar. Um den Eintrag invasiver Arten zu begrenzen, unterstützen wir das Ballastwasserübereinkommen der IMO, das von der Seeschifffahrt entsprechende Schutzvorkehrungen verlangt.



Eine Steinhummel sammelt den Nektar einer Färber-Scharte auf unserer Kompensationsfläche Drepteniederung.

Beeinträchtigungen durch die Einleitung von Abwasser und Abgaswäschern

Die Einleitung von Abwasser und Abgaswäschern sind auf die Schifffahrt, die Werften und das produzierende Gewerbe zurückzuführen. Das Einleiten von ungeklärtem Schwarzwasser ist in der Binnenschifffahrt mit Passagieren < 50 erlaubt, die Auswirkungen sind bisher unbekannt. Neu in die Kritik geraten sind zudem Rückstände von PFOS (Perfluoroctansäure), die beispielsweise in Löschmitteln enthalten sind. Ihre Konzentration in der Wassersäule wurde in den bremischen Häfen bisher noch nicht untersucht. Bekannt ist, dass Scrubber (Abgaswäscher) mit Open-Loop-Systemen zu Habitat-Veränderungen führen. Ihr Einsatz ist entsprechend in den bremischen Häfen nach CDNI (Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt) nicht gestattet.

Die Zuständigkeit zur Überwachung der Gewässergüte liegt bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau. Es bestehen jedoch für die in der Regel künstlichen Hafengewässer, insbesondere im Brackwasserbereich von Bremerhaven, bislang keine Gewässergütevorgaben, an denen sich die Beteiligten orientieren können.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 102.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports-Programm ab Seite 96.



UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Kompensationsgebiet Luneplate mit dem Fahrrad erkunden

Im Rahmen eines Fahrradtags bot bremenports in den Jahren 2017 und 2018 allen interessierten Anwohnern die Gelegenheit, sich im größten Naturschutzgebiet des Landes Bremen unter fachlicher Begleitung zu informieren und zugleich mit der Familie unterhaltsame Stunden zu verbringen. Die Luneplate fungiert seit mehr als 20 Jahren als zentrales Ausgleichsgebiet für wichtige Hafenbaumaßnahmen und ist von internationaler Bedeutung für den Vogelschutz. Es wurde im Laufe der Zeit zu einem Paradies für überwinternde, durchziehende und zum Teil sehr seltene Arten. Das weitläufige Areal umfasst 1.400 Hektar und wurde inzwischen unter Naturschutz gestellt



Zentraler Anlaufpunkt: An der Alten Hofstelle gab es Imbiss- und Informationsstände.



Das Naturschutzgebiet Luneplate lässt sich nur mit dem Fahrrad oder zu Fuß erkunden.



Wasserbüffel auf der Luneplate



Die Hol Blank im Einsatz

Effekte der Wassertiefenerhaltung

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

UNSERE LEITLINIE:

WIR REDUZIEREN DIE BEEINTRÄCHTIGUNG VON NATUR UND UMWELT BEI DER WASSERTIEFENERHALTUNG AUF EIN MINIMUM.

Ausreichende Wassertiefen sind die Voraussetzung einer 100%igen Hafenverfügbarkeit. Zur Vermeidung und Beseitigung von Untiefen haben wir unterschiedliche Möglichkeiten. Um die Natur möglichst wenig zu belasten und negative Beeinträchtigungen (wie die Veränderung des Sauerstoff- und Nährstoffgehalts im Wasser, Mobilisierung von Nähr- und Schadstoffen aus Sedimenten, erhöhte Mortalität beim Makrozoobenthos und Veränderungen der Fisch- und Faunenzusammensetzung) so gering wie möglich zu halten, versuchen wir die Sedimente nach Möglichkeit im Gewässerhaushalt zu belassen und die konventionelle Baggerung so weit wie möglich zu reduzieren.

Unser 3-stufiges Konzept:

1. Freilaufkanal und strömungslenkende Maßnahmen reduzieren das Baggeraufkommen

Ein Freilaufkanal in Bremerhaven sorgt dafür, dass schwebstoffarmes Oberflächenwasser der Weser in die Hafenbecken geleitet wird. Damit verringern wir das Baggeraufkommen in den abgeschleusten Hafenbereichen des Überseehafens um schätzungsweise 150.000 m³/Jahr. In Bremen-Stadt trägt der geschlossene Hafenkanal zu einer Verringerung des Baggeraufkommens von ungefähr 120.000 m³/Jahr bei.

2. Wasserinjektionsgeräte verhindern die Ablagerung der Sedimente

Unsere beiden Wasserinjektionsgeräte „Hol Blank“ und „Hol Deep“ halten Sedimente in der Schwebe, um die Bildung von Ablagerungen 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.

3. Untiefen beseitigen

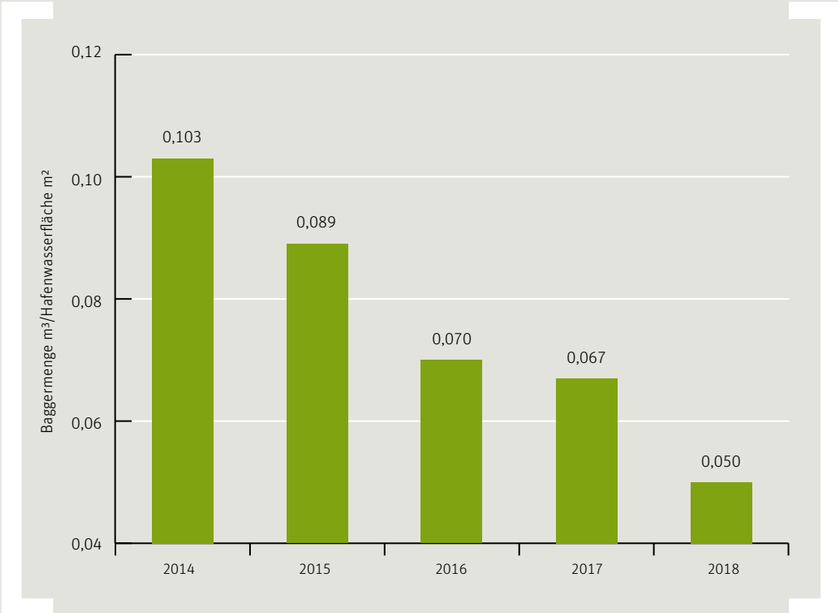
Trotz baulicher Maßnahmen und Wasserinjektionsgeräte lässt sich die Ablagerung von Sedimenten nicht vollkommen verhindern. Dementsprechend ist es wichtig, die Wassertiefen im Hafengebiet kontinuierlich zu kontrollieren und entstandene Untiefen zu dokumentieren. Das Hansestadt Bremische Hafenamt

UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

legt die entsprechenden Baggerbedarfe fest. Die Beseitigung der Untiefen (mit Hilfe unseres Eimerkettenbaggers) wird wiederum durch bremenports vorgenommen. Auf welche Weise das Baggergut anschließend entsorgt wird, hängt wesentlich von seiner Schadstoffbelastung ab. Im Berichtsjahr wurde das seit Jahren durchgeführte Schadstoffmonitoring weiter fortgesetzt, d.h. vor den jeweils durchzuführenden Baggermaßnahmen wurden Mischproben genommen und in einem Fachlabor nach vorgegebenem Untersuchungsrahmen analysiert, sodass auf Grundlage der Analysenergebnisse der sachgerechte Umgang sichergestellt werden kann. Im Berichtsjahr haben Proben im Hafengebiet Bremerhaven nördlich der Klappbrücke erstmals die zulässigen Werte nicht mehr überschritten. Eine Rückführung der Sedimente in den Gewässerhaushalt wird damit wieder möglich.

Baggermenge im Verhältnis zur Gesamthafenfläche

Die Summe des in Bremen und Bremerhaven gebaggerten Sediments in m³ (ohne Wendebecken in der Weser) im Verhältnis zur gesamten Hafenwasserfläche gemäß Hafengebietsverordnung in m² hat sich in den letzten Jahren verringert, wobei die Hafenwasserfläche konstant geblieben ist. Es lässt sich daraus jedoch keine Entwicklung ableiten, da die Sedimentationsprozesse und die damit einhergehenden Sedimentationsmengen aufgrund diverser natürlicher und sehr dynamischer Einflüsse variieren. Die genauen Mengen können in der Kennzahlenübersicht nachvollzogen werden.



Baggermenge im Verhältnis zur Gesamthafenfläche m³/m²

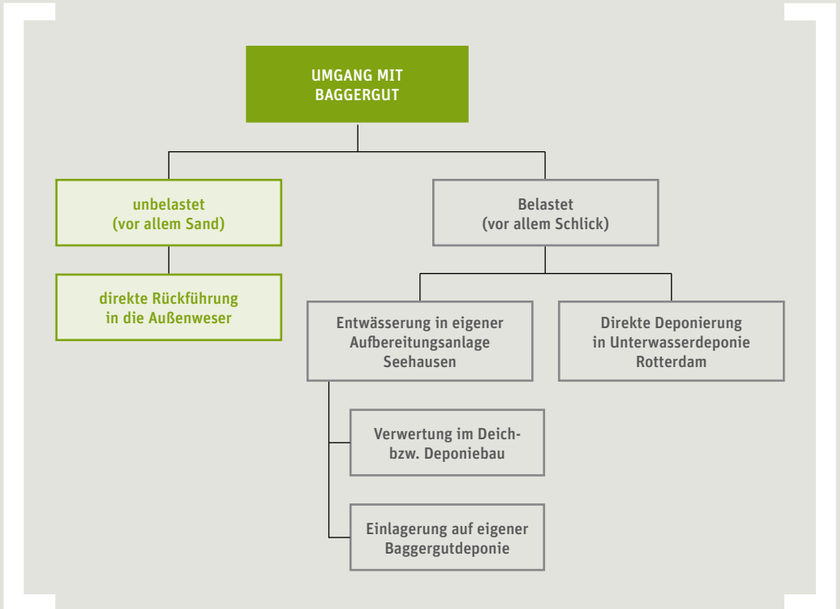
Umgang mit Baggergut

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 und ggf. deponiert werden. Es wird nach Möglichkeit in der eigenen Aufbereitungsanlage in Bremen-Seehausen entwässert und aufbereitet, um es danach in den Wirtschaftskreislauf zurückzuführen. Im Berichtszeitraum 2017–2018 konnten leider keine Abnehmer zur externen Verwertung akquiriert werden. Es bestehen leider unbegründete Vorbehalte. Intern wird das Material aktuell zum Bau von vier neuen Entwässerungsfeldern genutzt. Das übrige Material muss in der benachbarten Baggergutdeponie eingelagert werden. Grundsätzlich wird eine Minimierung der deponierten Menge angestrebt, auf die dafür notwendige Reduzierung der Schadstoffkonzentration können wir jedoch keinen Einfluss nehmen.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 102.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports-Programm ab Seite 96.



Umgang mit Baggergut



1,5 % Austritte auf eigenen Wunsch der Arbeitnehmer in 2018

Arbeitgeberattraktivität

[GRI-STANDARDS: 103-1,103-2, 103-3, 401-1, 401-2, 404-1, 405-1, 405-2, 406-1]

UNSERE LEITLINIE:

WIR FÖRDERN MITARBEITERZUFRIEDENHEIT UND ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT MIT EINER FAMILIEN-BEWUSSTEN, GESUNDHEITS- UND KOMPETENZ-FÖRDERNDEN UNTERNEHMENSKULTUR. AUSSERDEM STELLEN WIR DIE GLEICHBEHANDLUNG UNSERER MITARBEITER_INNEN SICHER, PFLEGEN EINEN VERTRAUENS- UND RESPEKTVOLLEN UMGANG MITEINANDER UND LEHNEN JEGLICHE FORM DER DISKRIMINIERUNG STRIKT AB.

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.



Beruf - Familie - Gesundheit

Mit einer familiengerechten und gesundheitsorientierten Unternehmenspolitik schafft bremenports die Rahmenbedingungen dafür, das 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 Angebote in den Oster-, Sommer- und Herbstferien sowie einem Eltern-Kind-Büro vor Ort geboten. Zum Thema Pflege von Angehörigen bietet bremenports Pflegeseminare und Pflegerunden zum gemeinsamen Austausch an.



Das Eltern-Kind-Büro bei bremenports

Faire Vergütung und attraktive Zusatzleistungen

Wir bieten unseren tariflichen Mitarbeiter_innen durch die Anwendung der vereinbarten Tarifverträge des öffentlichen Dienstes der kommunalen Arbeitgeberverbände (TVöD) eine faire Vergütung und krisensichere Arbeitsplätze. Von gesetzlicher Bedeutung sind neben dem TVöD der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA), das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG), das Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) und das Entgelttransparenzgesetz (EntgTranspG). 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- und qualitrain-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.

Darüber hinaus ist Gleichbehandlung durch den Gesetzgeber in zahlreichen gesetzlichen Vorgaben wie beispielsweise dem 2018 in Kraft getretenen Gesetz zur Förderung der Transparenz von Entgeltstrukturen geregelt. Es besteht zwischen der Geschäftsführung, der Frauenbeauftragten und dem Betriebsrat Einigkeit darüber, die Gleichstellung von Frauen und Männern bei bremenports weiter voranzutreiben. Im Jahr 2016 wurde unser Einsatz für die Gleichstellung mit einem Preis zum Equal Pay Day vom Business and Professional Women Germany – Club Bremen (BPW) ausgezeichnet.

Ausbildung und Nachwuchsgewinnung

Ausbildung ist für uns ein wichtiger Schlüssel zur Nachwuchssicherung. Durch Schülerpraktika sowie die Teilnahme an Ausbildungsmessen und am jährlichen 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. Aktuell beträgt unsere Ausbildungsquote 9,2%. Zusätzlich bieten wir auch ein Duales Studium in den Bereichen Mechatronik und Bauingenieur.



Auszubildende in unserer Werkstatt

Personalentwicklung und Weiterbildung

Alle neuen Mitarbeiter_innen und Auszubildende bekommen während ihrer Einarbeitung einen Kollegen als Paten aus einer anderen Abteilung vermittelt, der ihnen unabhängig des regulären Einsatzgebiets mit Rat und Tat zur Seite steht. Neben umfangreichen Einführungsveranstaltungen wird neuerdings auch eine Hafenbustour angeboten.

Im Rahmen von strukturierten Jahresmitarbeitergesprächen werden individuelle Entwicklungsmöglichkeiten und Weiterbildungsbedarfe besprochen. Nachwuchskräfte fördern wir im Rahmen unseres „Talentkompass“ mit einem einjährigen Schulungsprogramm zur Förderung und Entwicklung grundlegender Methoden- und Sozialkompetenzen. Dem Fachkräftemangel in bestimmten Berufsgruppen wird durch Weiterbildung eigener Mitarbeiter_innen gezielt entgegengewirkt. So konnten 2017 drei weitere Mitarbeiter ihre Weiterbildung zu Schiffsführern abschließen, ein Taucher befindet sich derzeit noch in der internen Ausbildung.



Einbindung ins Team als Erfolgsfaktor

Förderung von Vielfalt

Wir sehen Vielfalt als Chance, indem wir unterschiedliche Talente, Begabungen sowie Sicht- und Herangehensweisen fördern und aktiv nutzen. Der Frauenanteil an der Gesamtbelegschaft ist im Jahr 2018 auf 28,2% gewachsen und nähert sich damit dem 30%-Ziel bis 2020. Bereits 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. Ein klares Bekenntnis zur Förderung von Toleranz und Vielfalt in unserem Unternehmen setzen wir bei bremenports mit der Einstiegsqualifizierung. So konnten z.B. nach erfolgreicher Qualifizierung im Berichtsjahr 2018 zwei Flüchtlinge aus Syrien eine Ausbildung in unserem Unternehmen beginnen.

Unsere Schwerbehindertenquote liegt mit aktuell 8,2% deutlich über der vom Bremischen Behindertengleichstellungsgesetz geforderten Quote von 6%. 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. Im Berichtszeitraum hat es weder im Rahmen der Tätigkeit im inneren und äußeren Wirkungsbereich des Unternehmens, noch im Zuge von Bewerbungs- und Einstellungsverfahren Klagen oder Beschwerden gegen die Gleichstellungsgrundsätze gegeben. Auch dem Betriebsrat lagen keine Fälle von Diskriminierung vor.

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.



Integration bei bremenports –
Wir leben Vielfalt von Beginn der Ausbildung

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 102.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports-Programm ab Seite 96.



Gemeinsame Hafenrundfahrt: Mitarbeiter_innen, die sonst am Schreibtisch sitzen, erhalten von ihren gewerblichen Kollegen einen Blick hinter die Kulissen der Hafenanlagen.



Auszubildender mit Schutzausrüstung

Arbeitssicherheit

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

UNSERE LEITLINIE:

WIR LEISTEN UMFANGREICHE PRÄVENTIONSARBEIT, UM ARBEITSUNFÄLLE UND GESUNDHEITSGEFÄHRDUNGEN ZU VERMEIDEN.

Innerbetriebliche Arbeitssicherheit

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.

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.

Arbeits- und Sicherheitsausschuss

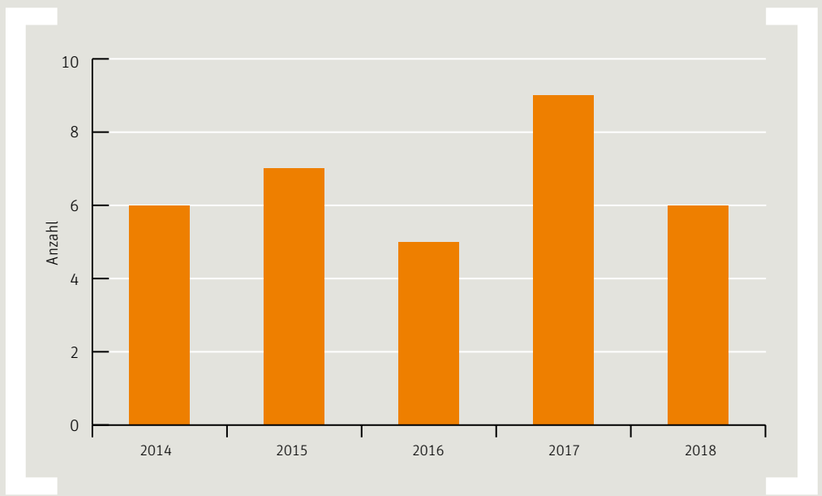
Mitbestimmungs- und Gestaltungsmöglichkeiten auf betrieblicher Ebene bietet der Arbeits- und Sicherheitsausschuss (ASA), an dem innerbetrieblich 13 Personen mitwirken. Hier wird auf vierteljährlicher Basis über Anliegen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung beraten. Alle Mitarbeiter werden über 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. Zusätzlich zu den gesetzlichen Vorschriften wurden keine weiteren Arbeitssicherheitsvereinbarungen mit Gewerkschaften geschlossen.

Sicherheit für beauftragte Unternehmen

Darüber hinaus sind wir auch für die Sicherheit für Kunden, Dienstleister oder beauftragte Unternehmen verantwortlich, 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.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 102.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports-Programm ab Seite 96.



Meldepflichtige Arbeitsunfälle (mit mind. 1 Ausfalltag)





Auswirkungen
auf die Bevölkerung

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

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.

Um den guten Zuspruch unserer Stakeholder zu bewahren, ist uns ein vertrauensvoller Meinungsaustausch sehr wichtig. Wenn Hafenanlagen neu gebaut oder erweitert werden, sind – je nach Ausmaß und Größenordnung – gesetzliche Genehmigungsverfahren erforderlich. Welche Verfahren zum Einsatz kommen, ist im jeweiligen Einzelfall mit den in Frage kommenden Zulassungsbehörden zu bestimmen. Sollten Auswirkungen zu befürchten sein, sind Folgen für die Umwelt sowie bezüglich sozialer Aspekte grundsätzlich Bestandteil dieser Genehmigungsverfahren. Bei großen Infrastrukturprojekten findet darüber hinaus im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens immer eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit statt.

Der letzte umfangreiche Stakeholderworkshop, in dem Beeinträchtigungen des laufenden Hafenbetriebs auf die regionale Bevölkerung offensiv abgefragt wurden, fand 2014 statt. Zwischenzeitlich sind keine neuen Auswirkungen an uns herangetragen worden. Trotzdem ist es an der Zeit, die Bedürfnisse und Anliegen unserer Stakeholder erneut zu hinterfragen. Der für 2018 geplante öffentliche Workshop zur Revalidierung unserer wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen wird auf 2020 verschoben. Wir hoffen auf rege Beteiligung!

Auf den folgenden Seiten benennen wir die „Auswirkungen auf die Bevölkerung“, die uns bisher bekannt sind und auch im aktuellen Berichtszeitraum 2017/2018 von Relevanz waren.

Auswirkungen durch Flächenverbrauch & Nutzungsbeschränkungen

Der Naturraum Weserufer ist in den städtischen Bereichen von hafenwirtschaftlicher Nutzung überprägt. Aufgrund von Sicherheitsbestimmungen des ISPS-Codes bestehen im Hafengebiet grundsätzlich Zugangs- und Nutzungsbeschränkungen. Es liegen uns jedoch keine Beschwerden der Bevölkerung bzgl. dieser Beschränkungen vor, auch hat es in den Berichtsjahren keinen zusätzlichen Flächenverbrauch gegeben. Um Bürger_innen und Tourist_innen Zugang zum Hafengelände zu ermöglichen, finden Rundfahrten mit dem Hafenbus statt. Der Bevölkerung stehen Aussichtsmöglichkeiten wie z.B. der Container-Aussichtsturm oder die Besucherterrasse am Columbus Cruise Center Bremerhaven zur Verfügung. In Bremen existieren öffentliche Straßen, von denen aus die Häfen gut eingesehen werden können, wie z.B. von der Kap-Horn-Straße auf die Industriehäfen, vom Fabrikenufer auf den Holz- und Fabrikenhafen oder vom Lankenauer Höft auf den Neustädter Hafen. Für Schiffsbesatzungsmitglieder bestehen Fahrdienstleistungen vom Hafengelände zu öffentlichen Einrichtungen. Auf unserer Ausgleichsfläche Luneplate werden fortlaufend Führungen angeboten, die von der Bevölkerung angenommen werden.

Auswirkungen durch Lärmemissionen

Lärmemissionen aus dem Umschlaggeschehen in den Häfen sowie aus den vor- und nachgelagerten Verkehren werden von der direkt betroffenen Bevölkerung als sehr belastend eingestuft. Im Bereich der Häfen in Bremen hat es erstmalig einzelne Hinweise von Anwohnern zur Lärmbelastung gegeben. Die Sensibilität scheint hier aktuell zuzunehmen.

Am Containerterminal Bremerhaven wurden diverse Lärmminderungsmaßnahmen durchgeführt. Diese sind wirksam – die Zahl der Lärm-Beschwerdeanrufe auf einer eigens dafür eingerichteten Hotline ist stark rückläufig.

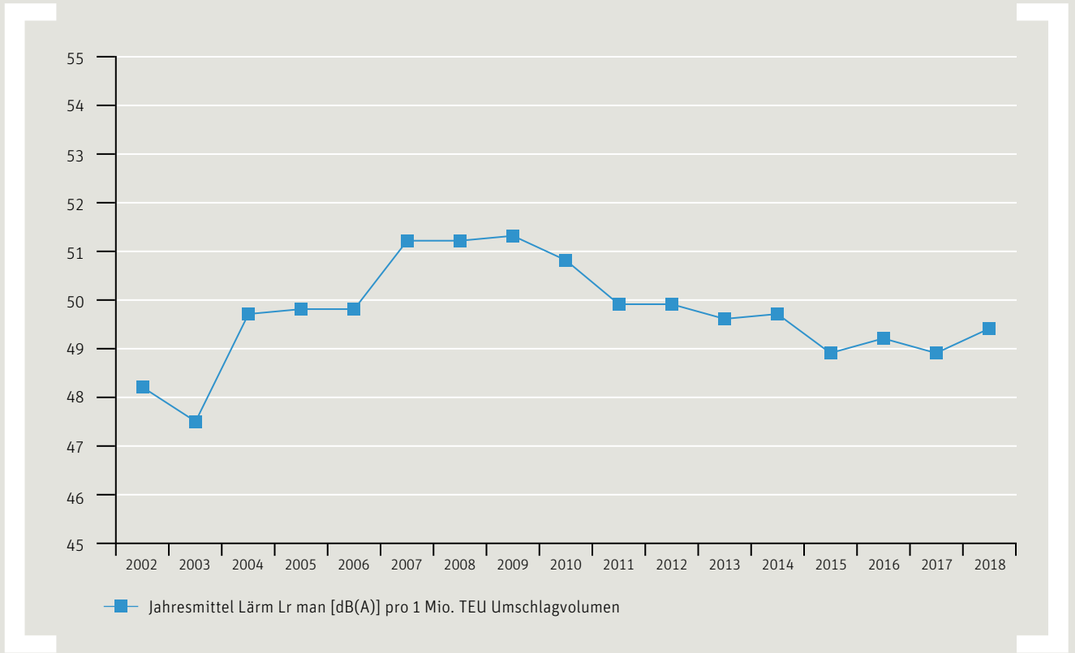
Grundsätzlich liegt die Verantwortung der Lärmbelastung bei den Terminalbetreibern, den land- und wasserseitigen Transportunternehmen sowie bei den Behörden. Wir unterstützen die Terminalbetreiber bei Dialogen mit lokalen Anwohnern. Der Dialog mit der Bürgergemeinschaft zum Lärm vom Containerterminal Bremerhaven bzw. mit dem Gewerbeaufsichtsamt in Bremen zum Lärm aus den stadtbremischen Häfen stärkt das gegenseitige Vertrauen. Bei Umplanungen der Hafen- und Verkehrsinfrastruktur versuchen wir auf lärmreduzierende Lösungen hinzuwirken. Der Verlauf der Lärmemissionen am Containerterminal Bremerhaven kann der folgenden Grafik entnommen werden. Eine hilfreiche Orientierung bei der Interpretation der Messwerte liefern die Pegelbereiche für Lärm in der Umwelt. Demnach ist ein Messwert von 40 dB (A) vergleichbar mit dem Brummen eines Kühlschranks in 1 m Abstand. Ein Wert von 50 dB (A) lässt sich mit leiser Radiomusik in 1 m Abstand vergleichen. Erst bei 60 dB (A) beginnt demnach eine Lärmbelästigung.



Aussichtsturm auf der Luneplate



Jan Janssen an der Lärmmessstation in Weddewarden



Verlauf der Lärmemissionen am Containerterminal Bremerhaven

Auswirkungen durch Lichtemissionen

Lichtemissionen des Hafenstandortes könnten von der benachbarten Bevölkerung als belästigend eingestuft werden. Sie entstehen hauptsächlich durch die Terminalbetreiber und durch die Beleuchtung der Bahnanlagen. Aktuell liegen uns keine Beschwerden vor. Soweit es im Hafenbetrieb möglich ist, sind wir an Immissionsminderungen interessiert.

Zwischen 2016 und 2018 wurde in einem von der Metropolregion Nord-West geförderten LEP-/LED-Projekt von Niedersachsen Ports und bremenports der Einsatz innovativer Beleuchtungstechnologien untersucht. Projektziel war eine Evaluation der Einsatzbereiche von LED- bzw. LEP-Leuchtmitteln, der Wirtschaftlichkeit und Energieeffizienz sowie der Auswirkungen auf Mensch und Tier.

Den LEP-/LED-Bericht und weitere Informationen finden Sie in unserer Mediathek. Ein Film über das Projekt ist ebenfalls hinterlegt.

Auswirkungen durch Gefahrgut, Brände und andere Notfälle

Notfälle können zu möglichen Gefahren für die anliegende Bevölkerung führen. Im Berichtszeitraum hat es jedoch keine anlagenübergreifenden Vorfälle gegeben. 2015 kam es zu einem Schiffsbrand an der Containerkaje in Bremerhaven, 2018 gab es einen Brand bei der Lürssen-Werft in Bremen-Nord.

Zur Minimierung des Risikos bei entsprechenden Notfällen sind Verfahren bei den Sicherheitsbehörden wie Hansestadt Bremisches Hafenamt (HBH) und Feuerwehr sowie Hafenbetrieben etabliert. Als Grundstückseigentümer sind wir an diesen Verfahren beteiligt, jedoch nicht direkt eingebunden.



Vor-Ort-Besichtigung eines Versuchsbereichs



Gefahrgut Klasse 8

Auswirkungen durch Gewässerverunreinigungen

Seeschiffe, Binnenschiffe, Werften und das produzierende Gewerbe können zu Verunreinigungen der Gewässergüte beitragen.

Verunreinigungen resultieren aus der Verbrennung fossiler Kraftstoffe, der Nutzung öl- bzw. schadstoffhaltiger Betriebsmittel (Schmierstoffe, Antifouling), illegaler Müllentsorgung und Einleitung von Grau- und Schwarzwasser. Neu in die Kritik geraten sind zudem Rückstände von PFOS (Perfluoroctansäure), die beispielsweise in Löschmitteln enthalten sind. Ihre Konzentration in der Wassersäule wurde in den bremischen Häfen bisher noch nicht untersucht. Die Zuständigkeit zur Überwachung der Gewässergüte liegt bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau. Es bestehen jedoch für die in der Regel künstlichen Hafengewässer, insbesondere im Brackwasserbereich von Bremerhaven, bislang keine Gewässergütevorgaben, an denen sich die Beteiligten orientieren können. Für Teilbereiche bestehen jedoch rechtliche Vorgaben:

- 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 zudem nach CDNI (Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt) nicht gestattet.
- Die Entsorgung jeglicher Plastikabfälle auf See ist gesetzlich verboten. Die Überwachung und Genehmigung des IMO MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) Verbots zur Entsorgung jeglicher Plastikabfälle auf See liegt beim Hansestadt Bremisches Hafenamt (HBH).

Die Verantwortung zur Einhaltung dieser Vorgaben tragen neben der Schifffahrt auch die Werften und das produzierende Gewerbe. Unser Beitrag zur Gewässersanierung erfolgt im Rahmen der Wassertiefenerhaltung. Zudem prüfen wir für unsere eigene Arbeitsschiff- und Baggereiflotte, ob die Verwendung neuartiger Unterwasseranstriche ohne Biozide möglich ist.

Auswirkungen durch Verkehrsbelastung

Güterverkehre per Bahn und Lkw mit ihren Begleiterscheinungen wie Staus, Parkplatznot und Emissionen führen zu einer spürbaren Belastung der Bevölkerung in Bremerhaven und Bremen.

Die aktuelle Belastung ist unverändert hoch. Durch die große Zunahme des Kreuzfahrttourismus verursacht auch das verstreute Parken im Stadtgebiet höhere Beeinträchtigungen. Neben Kapazitätsengpässen tragen aber auch Extremwetterlagen (Hitze und Salznebel) zu Verkehrsverzögerungen bei. Es besteht eine Bahnlärm-Initiative Bremen, die sich für Lärmreduzierungen im Güterverkehr einsetzt.

Aktuell finden Kapazitätsplanungen im Rahmen des Hafenentwicklungskonzepts (HEK B-Plan 1981) statt. Mit innovativen Ansätzen innerhalb bzw. unmittelbar angrenzend an das Hafengebiet sollen die Verkehrsbelastungen auf der Schiene und der Straße reduziert werden. Eine Lkw-Zulaufsteuerung mit Übernachtungs- und Langzeitparkmöglichkeit soll eine geordnete Zuführung der Straßengüterverkehre zu den Terminals ermöglichen.



Autotransport mit der Bahn

Auswirkungen durch Emissionen von Luftschadstoffen

Emissionen des Hafenstandortes, die sich als Immissionen nachteilig auswirken, entstehen durch die Nutzung der Anlagen durch Terminalbetreiber und Güteran- und abtransport durch Schiffe, Lkw, Bahnanlagen sowie Binnenschiffe.

Behördliche Immissionsmessstellen in Hafennähe belegen, dass die europäischen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Über die Homepage des Umweltbundesamtes bzw. über die dort angebotene App können für jede Messstation in Bremen und Bremerhaven konkrete Messdaten für beliebige Zeiträume abgefragt werden. Im Vergleich mit anderen Hafenstädten ist keine problematische Belastung für die Bevölkerung ableitbar. Die Anzahl und der relative Anteil der Schiffe, die die bremischen Häfen mit einem Environmental Ship Index (ESI-Wert) anlaufen und damit weniger Emissionen erzeugen als technisch zulässig wäre, ist weiter steigend. Trotzdem wird die Situation von Teilen der anliegenden Bevölkerung als belastend eingestuft. Im Berichtszeitraum wurden entsprechende Leserbriefe in der Lokalzeitung veröffentlicht.

Bezüglich der Schifffahrt beschränkt sich unser Einfluss auf Anreizmechanismen im Rahmen von Rabatten für Reedereien, die die bremischen Häfen mit besonders umweltfreundlichen Schiffen anlaufen (ESI) sowie auf die Verleihung der greenports-Awards für das emissionsärmste Schiff und die Reederei mit der umweltfreundlichsten Flotte.

Mit anderen Hafenstandorten sind wir uns einig, dass 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 angeregt und angehalten werden, die notwendigen Veränderungen zu erreichen. Entsprechende Regelungen würden sich im gesamten Verkehrssektor emissionsmindernd auswirken.

Auswirkungen durch Gerüche

Im Hafen ansässige Unternehmen können Verursacher von Geruchsbelästigungen sein. 2018 hat es Beschwerden der Bevölkerung im Bereich der Industriehäfen der Stadt Bremen gegeben. Dieser Geruch wurde durch die Lagerung verschiedener Müllarten hervorgerufen. Das Umschlaggeschehen auf den Terminals wird von uns nicht unmittelbar beeinflusst. Wir unterstützen bei Bedarf den Dialog zwischen Terminalbetreibern, Behörden und lokalen Anwohnern.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 102.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenportsProgramm ab Seite 96.



Luftmessstation „Hansastraße“ in Bremerhaven



Bienenstöcke auf dem Schulgelände der Ernst-Reuter-Schule in Bremerhaven-Lehe

Engagement vor Ort

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

Unsere Kooperation mit der ERNST!

Seit Jahren besteht eine enge Zusammenarbeit von bremenports mit der Schule am Ernst-Reuter-Platz („ERNST!“) in Bremerhaven. Mit „Der Hafen kommt nach Lehe“ übernimmt das Unternehmen gesellschaftliche Verantwortung und leistet einen Beitrag, den Stadtteil mit seinen vielen Herausforderungen positiv zu verändern. Die Idee, den Hafen fest im Unterricht der ERNST! zu verankern, wurde im Jahr 2016 geboren. Seitdem sind eine Reihe von Ideen umgesetzt oder auf den Weg gebracht worden. So nutzen die Schulen Unterrichtsmaterial, mit dem die Prinzipien der Logistik erklärt werden und bremenports bietet Firmenpraktika im Unternehmen an. Darüber hinaus informiert bremenports Lehrerinnen und Lehrer über die Arbeitswelt Hafen. Mit dem Projekt „Der Hafen kommt nach Lehe“ will bremenports einen kleinen Beitrag leisten, um den Strukturwandel im Stadtteil positiv zu begleiten.

Schülerinnen und Schüler gestalten bremenports-Kalender

Ein Jahreskalender mit 13 Kunstwerken war 2017 ein sichtbares Zeichen für die Zusammenarbeit der Schule am Ernst-Reuter-Platz mit der Hafenmanagement-Gesellschaft bremenports. Grundlage der künstlerischen Arbeit war ein Hafenbesuch, den Schülerinnen und Schüler der Schule am Ernst-Reuter-Platz und der Kaufmännischen Lehranstalten Schule für Wirtschaft und Verwaltung – UNESCO Schule (KLA) im Frühjahr dieses Jahres unter sachkundiger Führung von bremenports unternommen hatten. Dabei schossen die Sechs- und Siebtklässler viele Fotos. Diese dienten als Vorlage für Bilder, die später im Unterricht unter der Leitung von Sofia Schneider kreativ umgestaltet wurden.



Geschäftsführer Robert Howe präsentiert den von den Schülern der Ernst-Reuter-Schule gestalteten bremenports Kalender 2018

Eine Jury, bestehend aus dem Oberbürgermeister von Bremerhaven Melf Grantz, bremenports-Geschäftsführer Robert Howe, Rüdiger Staats, Lehrerin Sofia Schneider, Koordinator des Ateliers Goethe45 Moritz Schmeckies und der künstlerischen Leiterin des Ateliers Goethe45 Anne Schmeckies, sichtete und bewertete die einzelnen Bilder und traf letztlich die Auswahl der Kunstwerke, die dann im bremenports-Kalender 2018 veröffentlicht wurden.

Bienenstöcke auf dem Schulgelände

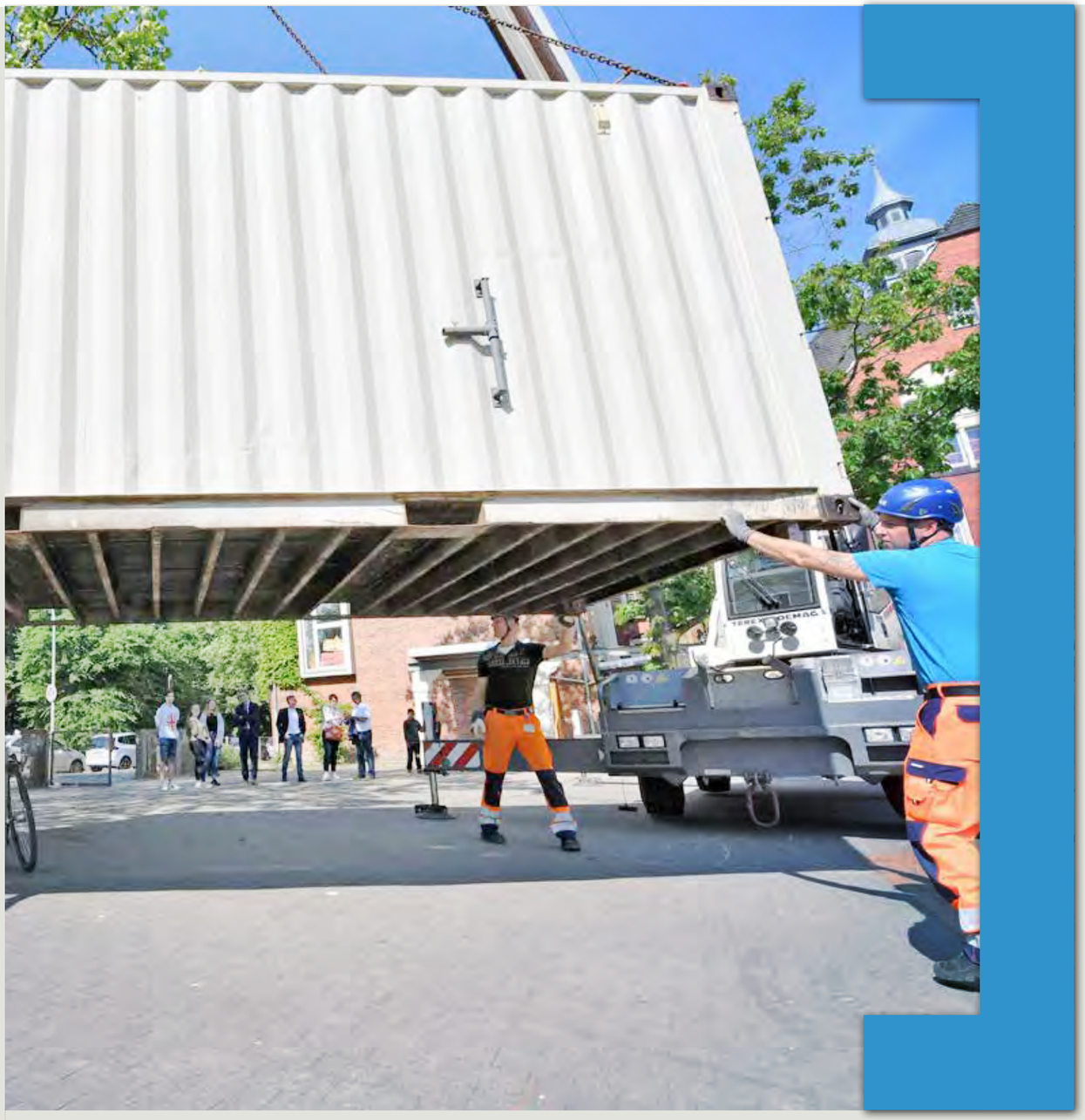
Bienen sind für unser Ökosystem und für uns lebenswichtig, denn sie sind zu über 80% für die Bestäubung aller Natur- und Wildpflanzen verantwortlich. Aus diesem Grund beteiligt sich auch bremenports an einem Nachhaltigkeitsprojekt zur Erhaltung der Bienen und hat Ende Juni über Bee-Rent einen Bienenstock auf der Luneplate sowie zwei weitere bei der Ernst-Reuter-Schule in Bremerhaven-Lehe aufstellen lassen. Dieter Schimanski, Inhaber und Gründer von Bee-Rent, macht es möglich, durch das Leasing von Bienenvölkern den Fortbestand der Bienen zu sichern - und das Prinzip ist kinderleicht! Über Bee-Rent kann man Bienenstöcke auf Zeit mieten und an seinem Wunschort aufstellen lassen. Die Bienen werden von erfahrenen Imkern ganzjährig betreut, vom Aufstellen über die Ernte bis hin zur Winterruhe. Und den geernteten Honig bekommt man natürlich auch! Den Bienenkorb auf der Luneplate findet man am Info-Pavillon auf der ehemaligen Hofstelle. Auch eine Infotafel mit Erläuterungen zu den verschiedenen Bienen und ihrem Leben ist hier zu finden. Bei der Ernst-Reuter-Schule wurde ein Bienenstock auf dem Dach aufgestellt und einer im Schulgarten. Die Schule plante im Zuge der Aufstellung im Schuljahr 2018/2019 ein Schülerprojekt, bei dem die Schüler selbst die Vermarktung und den Verkauf des gewonnenen Honigs auf ihrem schuleigenen Marktstand vornehmen.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bauen einen Fahrradcontainer gemeinsam mit Schülerinnen und Schülern

In 2018 haben Schülerinnen und Schüler der ERNST! gemeinsam mit den Schlossern, Elektrikern und Tischlern bei bremenports einen Container zu einer Fahrradwerkstatt umgebaut. Die Schüler kamen in der Schulzeit jeweils an einem Freitag auf den bremenports-Bauhof im Kaiserhafen, um unter fachlicher Anleitung eine Fülle von Änderungen an der Stahlbox vorzunehmen. So wurde Stück für Stück eine Werkstattausrüstung mit Werkbank, Schränken, Elektroinstallation und vier speziellen Halterungen für Fahrräder eingebaut. Insbesondere hatten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Teams Hafenunterhaltung, Elektrotechnik und Werkstatt in den vergangenen Monaten viele spannende Aufgaben gemeinsam mit den Jugendlichen zu bewältigen, ehe alles fachgerecht geschliffen, montiert und sicher befestigt war. Und die handwerkliche Arbeit war nur eine der Herausforderungen. Denn nach der Fertigstellung galt es, bürokratische Erfordernisse zu erfüllen, von der Frage einer Baugenehmigung für das Schulgelände bis zu den Ausfuhrbestimmungen des Zolls.



Schüler der Ernst-Reuter-Schule beim Bau einer Sitzbank



Aufstellen des Containers als Fahrradcontainer

GRI-INDEX

GRI Standard	Angabe	Seitenreferenz	Extern geprüft
GRI 101: Grundlagen			
GRI 102: Allgemeine Angaben			
	102 -1 Name der Organisation	Über diesen Bericht: 13	
	102 -2 Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	Das Geschäftsmodell der bremenports: 9–11	
	102 -3 Ort des Hauptsitzes	Impressum: 120	
	102 -4 Betriebsstätten	Das Geschäftsmodell der bremenports: 9–11	
	102 -5 Eigentum und Rechtsform	Die Organisation der bremischen Häfen: 7–8	
	102 -6 Bediente Märkte	Das Geschäftsmodell der bremenports: 9–11	
	102 -7 Größenordnung der Organisation	Das Geschäftsmodell der bremenports: 9–11	
	102 -8 Informationen über Angestellte und andere Mitarbeiter_innen	Arbeitgeberattraktivität: 67–71, Kennzahlenübersicht: 102–115	
	102 -9 Lieferkette	Nachhaltige Beschaffung: 27–29	
	102 -10 Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	Das Geschäftsmodell der bremenports: 9–11, Nachhaltige Beschaffung: 27–29	
	102 -11 Vorsorgeprinzip oder Vorsichtsmaßnahme	Klimaanpassung: 37–39, Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 15–19	
	102 -12 Externe Aktivitäten	Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 15–19	
	102 -13 Mitgliedschaft in Verbänden	Interessenverbände: 95	
	102 -14 Aussagen der Führungskraft	Vorwort: 5	
	102 -16 Werte, Richtlinien, Standards und Verhaltensnormen	Compliance: 21–23	
	102 -18 Führungsstruktur	Das Geschäftsmodell der bremenports: 9–11, Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 15–19	
	102 -40 Liste der Stakeholder-Gruppen	Stakeholderübersicht: 116–117	
	102 -41 Tarifverhandlungen	Arbeitgeberattraktivität: 67–71	
	102 -42 Bestimmen und Auswählen von Stakeholdern	Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 15–19, Nachhaltigkeitsbericht 2014: 18–19	
	102 -43 Ansatz für die Stakeholdereinbeziehung	Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 15–19, Nachhaltigkeitsbericht 2014: 18–19	
	102 -44 Schlüsselthemen und Anliegen	Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 15–19	
	102 -45 Entitäten, die in den Konzernabschlüssen erwähnt werden	Über diesen Bericht: 13	
	102 -46 Bestimmung von Berichtsinhalt und Themenabgrenzung	Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 15–19	

DATEN UND FAKTEN

GRI-INDEX

GRI Standard	Angabe	Seitenreferenz	Extern geprüft
	102 -47 Liste der wesentlichen Themen	Unsere Nachhaltigkeitsthemen: 12	
	102 -48 Neuformulierung der Informationen	Über diesen Bericht: 13	
	102 -49 Änderungen bei der Berichterstattung	Über diesen Bericht: 13	
	102 -50 Berichtszeitraum	Über diesen Bericht: 13	
	102 -51 Datum des aktuellsten Berichts	Über diesen Bericht: 13	
	102 -52 Berichtszyklus	Über diesen Bericht: 13	
	102 -53 Kontaktangaben bei Fragen zum Bericht	Impressum: 120	
	102 -54 Aussagen zu Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	Über diesen Bericht: 13	
	102 -55 GRI-Inhaltsindex	GRI-Inhaltsindex: 88–93	
	102 -56 Externe Prüfung	Über diesen Bericht: 13, Externe Prüfung: 118–119	
Wesentliche Themen			
Nachhaltigkeitsstrategie & -management			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 15–19	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 15–19	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 15–19	
Hafenspezifische Indikatoren / Port Specific Indicators	PSI 1 Umweltschutzaufwendungen	Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 15–19, Kennzahlenübersicht: 102–115	
Compliance			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Compliance: 21–23	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Compliance: 21–23	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Compliance: 21–23	
GRI 205: Korruptions-bekämpfung	205 -1 Geschäftsstandorte, die im Hinblick auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	Compliance: 21–23, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft durch TÜV Nord
	205 -2 Informationen und Schulungen zu Strategien und Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung	Compliance: 21–23, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft durch TÜV Nord
	205 -3 Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	Compliance: 21–23, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft durch TÜV Nord
GRI 419: Sozioökonomische Compliance	419 -1 Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich	Compliance: 21–23, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft durch TÜV Nord

GRI-INDEX

GRI Standard	Angabe	Seitenreferenz	Extern geprüft
Hafensicherheit und Gefahrenabwehr			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Hafensicherheit & Gefahrenabwehr: 25–26	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Hafensicherheit & Gefahrenabwehr: 25–26	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Hafensicherheit & Gefahrenabwehr: 25–26	
Nachhaltige Beschaffung			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Nachhaltige Beschaffung: 27–29	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Nachhaltige Beschaffung: 27–29	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Nachhaltige Beschaffung: 27–29	
Marktpräsenz			
GRI 103 : Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Marktpräsenz: 31–35	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Marktpräsenz: 31–35	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Marktpräsenz: 31–35	
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen	203 -1 Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	Marktpräsenz: 31–35	Geprüft durch TÜV Nord
	203 -2 Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	Marktpräsenz: 31–35, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft durch TÜV Nord
Hafenspezifische Indikatoren / Port Specific Indicators	PSI 2 Schiffsgrößenentwicklung in den bremischen Häfen	Kennzahlenübersicht: 102–115	
	PSI 3 Nautische Erreichbarkeit Bremerhaven	Kennzahlenübersicht: 102–115	
	PSI 4 Schiffstiefgänge in Bremerhaven angelaufener Schiffe	Kennzahlenübersicht: 102–115	
	PSI 5 Nautische Erreichbarkeit Bremen	Kennzahlenübersicht: 102–115	
	PSI 6 Schiffstiefgänge in Bremen angelaufener Schiffe	Kennzahlenübersicht: 102–115	
	PSI 7 Seeumschlag / Passagiere der bremischen Häfen	Kennzahlenübersicht: 102–115	
	PSI 8 Differenzierung der bremischen Häfen	Kennzahlenübersicht: 102–115	
	PSI 9 Modaler Split Containerhinterlandverkehr Bremerhaven	Kennzahlenübersicht: 102–115	
	PSI 10 Top 4 Ranking innerhalb der Nordwest-Range	Kennzahlenübersicht: 102–115	
	PSI 11 Top 4 Ranking der europäischen Häfen mit Automobilumschlag	Kennzahlenübersicht: 102–115	

GRI-INDEX

GRI Standard	Angabe	Seitenreferenz	Extern geprüft
Klimaanpassung			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Klimaanpassung: 37–39	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Klimaanpassung: 37–39	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Klimaanpassung: 37–39	
GRI 201: Wirtschaftliche Leistung	201 -2 Durch den Klimawandel bedingte finanzielle Folgen und andere Risiken und Chancen	Klimaanpassung: 37–39	Geprüft durch TÜV Nord
Energiemanagement & Klimaschutz			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Energiemanagement & Klimaschutz: 41–47	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Energiemanagement & Klimaschutz: 41–47	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Energiemanagement & Klimaschutz: 41–47	
GRI 302: Energie	302 -1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation	Energiemanagement & Klimaschutz: 41–47, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft durch TÜV-Nord
	302 -4 Verringerung des Energieverbrauchs	Energiemanagement & Klimaschutz: 41–47, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft durch TÜV-Nord
GRI 305: Emissionen	305 -1 Direkte THG-Emissionen Scope	Energiemanagement & Klimaschutz: 41–47, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft durch TÜV-Nord
	305 -2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen Scope 2	Energiemanagement & Klimaschutz: 41–47, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft durch TÜV-Nord
	305 -3 Sonstige indirekte THG-Emissionen Scope 3	Energiemanagement & Klimaschutz: 41–47, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft durch TÜV-Nord
	305 -5 Senkung der THG-Emissionen	Energiemanagement & Klimaschutz: 41–47, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft durch TÜV-Nord
Umweltfreundliche Schifffahrt			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Umweltfreundliche Schifffahrt: 49–53	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Umweltfreundliche Schifffahrt: 49–53	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Umweltfreundliche Schifffahrt: 49–53	
GRI 305: Emissionen	305 -7 Stickstoffoxide (NOX), Schwefeloxide (SOX) und andere signifikante Luftemissionen	Umweltfreundliche Schifffahrt: 49–53, Auswirkungen auf die Bevölkerung: 77–83, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft duch TÜV Nord
Hafenspezifische Indikatoren/ Port Specific Indicators	PSI 12 Environmental Ship Index	Umweltfreundliche Schifffahrt: 49–53, Kennzahlenübersicht: 102–115	
	PSI 13 Emissionen im Hafenumfeld	Umweltfreundliche Schifffahrt: 49–53, Kennzahlenübersicht: 102–115	

GRI-INDEX

GRI Standard	Angabe	Seitenreferenz	Extern geprüft
Biodiversität			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Biodiversität: 55–61	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Biodiversität: 55–61	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Biodiversität: 55–61	
GRI 304: Biodiversität	304 -1 Eigene, gemietete oder verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von Schutzgebieten befinden	Biodiversität: 55–61, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft durch TÜV Nord
	304 -2 Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	Biodiversität: 55–61, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft durch TÜV Nord
	304 -3 Geschützte oder renaturierte Lebensräume	Biodiversität: 55–61, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft durch TÜV Nord
PERS Indikator	Habitat-Index	Biodiversität: 55–61, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft durch Lloyds Register
Effekte der Wassertiefenerhaltung			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Effekte der Wassertiefenerhaltung: 63–65	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Effekte der Wassertiefenerhaltung: 63–65	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Effekte der Wassertiefenerhaltung: 63–65	
GRI 306: Abwasser und Abfall	306 -2 Erheblicher Austritt schädlicher Substanzen	Effekte der Wassertiefenerhaltung: 63–65, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft durch TÜV Nord
PERS Indikator	Gesamte Baggermenge im Verhältnis zur Hafenwasserfläche	Effekte der Wassertiefenerhaltung: 63–65, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft durch Lloyds Register
PERS Indikator	Anteil des deponierten Baggerguts am gebaggerten Schlick	Effekte der Wassertiefenerhaltung: 63–65, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft durch Lloyds Register
Arbeitgeberattraktivität			
GRI 102: Allgemeine Angaben	102 -8 Informationen über Angestellte und andere Mitarbeiter_innen	Kennzahlenübersicht: 102–115	
	102 -41 Tarifverhandlungen	Kennzahlenübersicht: 102–115	
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Arbeitgeberattraktivität: 67–71	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Arbeitgeberattraktivität: 67–71	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Arbeitgeberattraktivität: 67–71	
GRI 401: Beschäftigung	401 -1 Neue Angestellte und Angestelltenfluktuation	Arbeitgeberattraktivität: 67–71, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft duch TÜV Nord
	401 -2 Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden	Arbeitgeberattraktivität: 67–71	Geprüft duch TÜV Nord
GRI 404: Aus- und Weiterbildung	404 -1 Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	Arbeitgeberattraktivität: 67–71, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft duch TÜV Nord

GRI-INDEX

GRI Standard	Angabe	Seitenreferenz	Extern geprüft
GRI 405: Vielfalt und Chancengleichheit	405 -1 Vielfalt in Leitungsorganen und der Angestellten	Arbeitgeberattraktivität: 67–71, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft duch TÜV Nord
GRI 406: Gleichbehandlung	406 -1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	Arbeitgeberattraktivität: 67–71, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft duch TÜV Nord
Arbeitssicherheit			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Arbeitssicherheit: 73–75	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Arbeitssicherheit: 73–75	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Arbeitssicherheit: 73–75	
GRI 403: Arbeits-sicherheit und Gesundheitsschutz	403 -1 Repräsentation von Mitarbeiter_innen in formellen Arbeitgeber-Mitarbeiter Ausschüssen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Arbeitssicherheit: 73–75	Geprüft duch TÜV Nord
	403 -2 Art und Rate der Verletzungen, Berufskrankheiten, Arbeitsausfalltage und Abwesenheit sowie die Zahl arbeitsbedingter Todesfälle	Arbeitssicherheit: 73–75, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft duch TÜV Nord
Auswirkungen auf die Bevölkerung			
GRI 103: Management-ansatz	103-1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen		
	103-2 Der Managementansatz und seine Komponenten		
	103-3 Prüfung des Managementansatzes		
GRI 305: Emissionen	305-7 Stickstoffoxide (NO_x), Schwefeloxide (SO_x) und andere signifikante Luftemissionen	Auswirkungen auf die Bevölkerung: 77–83	Geprüft duch TÜV Nord
GRI 413: Lokale Gemein-schaften	413 -1 Geschäftsstandorte mit Einbindung lokaler Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	Auswirkungen auf die Bevölkerung: 77–83, Kennzahlenübersicht: 102–115	Geprüft duch TÜV Nord
	413-2 Geschäftstätigkeiten mit erheblichen tatsächlichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	Auswirkungen auf die Bevölkerung: 77–83	Geprüft duch TÜV Nord



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Die SDGs (Sustainable Development Goals) bestehen aus 17 Nachhaltigkeitszielen, auf die sich die Vereinten Nationen 2015 gemeinsam verständigt haben. Bis 2030 soll die nachhaltige Entwicklung aller Nationen mithilfe dieser Ziele in großen Schritten vorangetrieben werden. In den Worten des damaligen UN-Generalsekretärs Ban Ki-moon: „Wir können die erste Gerneration sein, der es gelingt, die Armut zu beseitigen, ebenso wie wir die letzte sein könnten, die die Chance hat, unseren Planeten zu retten." Auch wenn viele Teilziele im Wirkungsbereich der Politik angesiedelt sind, sind explizit auch Unternehmen, Kommunen und Bürger dazu angehalten, einen Beitrag zur Erreichung der Ziele zu leisten.

In diesem Berichtszyklus haben wir die SDGs erstmalig systematisch mit unserer Nachhaltigkeitsstrategie abgeglichen. Mit jedem unserer Nachhaltigkeitsthemen adressieren wir bestimmte SDGs. Welche das genau sind, können Sie auf der Übersicht unserer Nachhaltigkeitsthemen sowie auf den einzelnen Themenseiten nachvollziehen.

WESENTLICHE MITGLIEDSCHAFTEN IN BRANCHEN- UND INTERESSENVERBÄNDEN

IAPH / WPSP	Die International Association of Ports and Harbors (IAPH) ist eine internationale Vereinigung der Häfen. Im Juli 2008 haben die bremischen Häfen gemeinsam mit 55 Häfen weltweit die World Ports Climate Declaration (WPCI) unterzeichnet. Im Jahr 2018 wurde diese durch die World Ports Sustainability Program (WPSP) ersetzt. bremenports beteiligt sich als aktiver Unterstützer der Initiative an der Weiterentwicklung des Environmental Ship Index (ESI), an der Einführung von LNG als Schiffstreibstoff sowie der Förderung anderer alternativer Schiffstreibstoffe.
ESPO	Die ESPO (European Sea Ports Organisation) setzt sich für einen nachhaltigen (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. Während die Senatorin für Wissenschaft und Häfen ein Ecoports-Mitglied und in ESPO-Ausschüssen präsent ist, hat die bremenports hier keine aktive Rolle.
PIANC	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". Auch ein Bericht der EnviCom Working Group 174 „Sustainability Reporting for Ports" steht vor dem Abschluss. Dieser beschäftigt sich mit der Entwicklung eines hafenspezifischen GRI Sektor-Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung.
HFO-FREE ARCTIC	bremenports hat im Februar 2018 das Arctic Commitment unterzeichnet und setzt sich mit den anderen Unterzeichnen dafür ein, dass die Arktischen Gewässer vor Schweröl geschützt werden. Dies schließt das angestrebte Verbot der Nutzung und des Transportes von Schweröl in den hochsensiblen arktischen Gewässern ein.
Trilateral Wadden Seaports	Im Mai 2018 ist bremenports für die bremischen Häfen eine Kooperation mit 7 weiteren niederländischen, dänischen und deutschen Wattenmeerhäfen eingegangen um gemeinsam auf die Koexistenz mit dem Weltnaturerbe Wattenmeer hinzuwirken.
MARITIME LNG PLATTFORM Die Nationale LNG Initiative	Als aktives Mitglied der nationalen LNG Initiative setzen wir uns für den Einsatz von LNG in der Schifffahrt ein, um eine deutliche Reduktion von Emissionen wie SO_x, NO_x, und Feinstaub zu erlangen und auf weitere CO_2-Reduzierungen (z.B. mittels SNG oder Bio-LNG) hinzuwirken.
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.
PARTNERSCHAFT UMWELT UNTERNEHMEN	Wir beteiligen uns an der Partnerschaft Umwelt Unternehmen Bremen, einer Initiative aus ca. 200 regionalen Unternehmen, die vorbildlich im Umwelt- und Klimaschutz aktiv sind und sich damit für den Wirtschaftsstandort Bremen/Bremerhaven starkmachen.
Impulsgeber 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.
H2BX	Wir sind seit Mitte 2018 Mitglied im Verein H2BX - Wasserstoff für die Region Bremerhaven e.V. und unterstützen die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie, die damit zusammenhängende Elektromobilität, die Entwicklung von Wasserstoff als Energiesystem-Integrator von regenerativer Energie sowie der Energiespeicherung mittels Wasserstoff.
KURSKLIMASTADT BREMERHAVEN	Die Seestadt Bremerhaven ist auf „KURS KLIMASTADT" und hat sich verpflichtet, bis 2020 40 % ihrer CO_2-Emissionen gegenüber 1990 einzusparen. bremenports unterstützt diese Initiative mit den eigenen Aktivitäten zum CO_2-neutralen Hafen (der CO_2-neutralen Hafeninfrastruktur)

PROGRAMM 2019

Thema	Ziele	Maßnahmen	Zeithorizont	Status*
Unternehmenssteuerung				
Compliance	**Organisatorische Voraussetzungen schaffen, um die ermittelten rechtlichen Anforderungen einzuhalten**	Aufrechterhaltung des Compliance Arbeitskreises	fortlaufend	●
		Implementierung eines internen Verhaltenskodex für bremenports Mitarbeiter*	abgeschlossen	●
		Einführung einer vertiefenden Antikorruptionsschulung für „sensible“ Bereiche	2018	●
		Bestand eines anonymen Verfahrens für die Meldung von Bedenken	fortlaufend	●
		Korruptionsrisikoprüfung durchführen	fortlaufend	●
		Informations- und Änderungsdienst von Rechtsvorgaben pflegen	fortlaufend	●
Hafensicherheit & Gefahrenabwehr	**keine Verstöße gegen den ISPS-Code**	Aufrechterhaltung des Statements of Compliance	fortlaufend	●
	Sicherheit erhöhen	Einstellung eines Beauftragten für Cyber Security	2019	●
		Umstellung der Betriebsabläufe gemäß Datenschutzgrundverordnung	2018	●
		Entwicklung von Kamerasystemen zur verbesserten Kontrolle von der Wasserseite (In Koop. mit dem Bund)	2018	●
		Projekt „Loma - Lagebildoptimierung für Maritime Awareness“ soll sicherheitsrelevante Daten einer Informationslage bündeln, um daraus Maßnahmen abzuleiten.	2020	●
Nachhaltige Beschaffung & Vergabe	**Anteil an nachhaltigen Produkten und Dienstleistungen erhöhen**	Entwicklung einer internen Richtlinie zur Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien im Einkauf	2018	●
		Weiterentwicklung der internen Einkaufsrichtlinie zur nachhaltigen, energieeffizienten Beschaffung gemäß neuer ILO Kernarbeitsnormenverordnung. Ergänzung weiterer Warengruppen.	2019/2020	●
		Erweiterung der internen Einkaufsrichtlinie um Nachhaltigkeitskriterien für Vergabeverfahren im Bereich Bau, Liegenschaften, Konzessionen und Dienstleistungen.	2020/2021	●
		Wechsel des Druckerpapiers von FSC Frischfaserpapier auf Recyclingpapier	2019/2020	●
		Einkaufsrichtlinie auf Printprodukte ausweiten	2020	●
Nachhaltigkeitsmanagement	**Weiterentwicklung der greenports Strategie**	Neuformulierung der greenports Strategie	2019	●
		Evaluation der Managementansätze mit Statusermittlung des greenports Programms	fortlaufend	●
		Weiterentwicklung von greenports Kooperationen	fortlaufend	●
		Strategisches Konzept zum klimaneutralen Hafen erstellen	2020	●
	Weiterentwicklung des Nachhaltigkeitscontrollings	Zusammenführung des Nachhaltigkeitsmanagements (GRI) mit dem Energiemanagement (ISO 500001) und dem Qualitätsmanagement (9001) zu einem Integrierten Managementsystem (IMS)	2019	●
		Konsolidierung der Kennzahlen im Integrierten Managementsystem IMS	2020	●
		Automatisierung der Datenerhebung durch entsprechende Softwareunterstützung	2018	●
	Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit und des Stakeholderdialogs	Fachliche Überarbeitung der greenports Website	2019	●
		Erstellung einer greenports Informationsseite im Intranetportal	2020	●
		Entwicklung eines Konzepts für einen „online-greenports-guide“	offen	●
		Stakeholderworkshop zur Konsolidierung unserer wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen	2019	●
		Stakeholderbefragung zur Qualität unserer Berichterstattung	2022	●
	Förderung des Mitarbeiter-Engagements für Nachhaltigkeit	regelmäßige Beiträge zu greenports-Themen im intern@bremenports Magazin sowie im Intranet veröffentlichen	fortlaufend	●
		Azubi-Umwelttag zum Thema „Nachhaltigkeit in der Ausbildung“ zweimal im Jahr durchführen	fortlaufend	●

*Status: Dezember 2019

● erreicht ● in Bearbeitung ● noch nicht erreicht ● neu

PROGRAMM 2019

Thema	Ziel	Maßnahmen	Zeithorizont	Status*
Wirtschaftliche Leistung				
Marktpräsenz	**Wertschöpfung und Arbeitsplätze innerhalb der Nord-West-Range erhalten**	Hafenkonzept 2020/25 umsetzen	2025	●
		Hafenkonzept regelmäßig aktualisieren	fortlaufend, im 5-Jahres-Rhythmus	●
		Regelmäßige Analyse der durch den Betrieb der bremischen Häfen induzierten Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzeffekte	fortlaufend, im 5-Jahres-Rhythmus	●
		Verlässliche Wassertiefen sicherstellen und dafür den Gerätepark der Nassbaggerei leistungsfähig erhalten	fortlaufend	●
		Infrastrukturanpassung der Stromkaje für größere Schiffe (bestehende Megaschiffe)	fortlaufend	●
		Unterstützung von Projekten in der Digitalisierung der Seeschifffahrt	fortlaufend	●
	Bedarfsgerechte Strukturen für Hafen- und Hinterlandverkehre entwickeln	Durchführung einer Hafenhinterland-untersuchung, um die Kapazitätsbedarfe für den Hinterlandverkehr besser zu dimensionieren	fortlaufend	●
		LKW-Zulaufsteuerung optimieren	2020/2021	●
		Projekt „Synchrolog“ zur Digitalisierung der Lieferkette soll die IT-gestützten Slot-Managementsysteme der dt. Nordseehäfen harmonisieren.	offen	●
		Projekt „Tide to Use“ zur zeitoptimieren und (energetisch effizienten) Schleusensteuerung der Binnenschifffahrt	2021	●
		Projekt „binntelligent“ zur Prozessoptimierung der Binnenschifffahrt mittels App Entwicklung als Kommunikationstool zwischen Binnen- und Seehäfen, wasser- und landseitigen Verkehrsträgern.	2021	●
		Optimierung und Automatisierung der Hafeneisenbahn	2020/2021	●
		Elektrifizierung und Ausbau des Bahnhofs Speckenbüttel	offen	●
		Automatisierte Lotsabrechnung (Papierlos)	2020	●
		Ausbau der Mittelweser für das „GMS“ Güterschiff	2023	●
	Chancen analysieren und Nutzen	Gemeinsame Auseinandersetzung mit Stakeholdern zum Thema aktuelle „Mega-Schiffe“	fortlaufend	●
		Begrenzung des Schiffsgrößenwachstums zukünftiger Schiffsgenerationen	fortlaufend	●
		Hafenkooperationen zum Nutzen der bremischen Häfen gestalten	fortlaufend	●
		Bedarfsgerechte Angebote für Offshore-Nutzungen entwickeln	wird weiter verfolgt	●
		LNG Nutzung in der Schifffahrt fördern	fortlaufend	●
		Entwicklung von Powerpacklösungen für „Onshore Power Supply (OPS)“ / Landstromversorgung	fortlaufend	●
		Wasserstoffwirtschaft fördern und nutzen	fortlaufend	●
		Entwicklung und Unterstützung klimaneutraler Transportketten	fortlaufend	●
Anpassung an den Klimawandel	**Hafenentwicklungs-, Hafenbau- und Kompensationsmaßnahmen klimaangepasst umsetzen**	**Maßnahmen, die die bremischen Häfen auf den Klimawandel vorbereiten**		
		Erstellung von Klimaanpassungskonzepten für die Hafenanlagen in Bremen und Bremerhaven	offen	●
		Erarbeitung einer Bewertung der finanziellen Risiken durch den Klimawandel	offen	●
		Maßnahmen, die die Interessen des Hafens in gesellschaftliche Zielsetzungen einbringen		
		Fortführung des Klimaanpassungsprojektes „Tidepolder Drepte“ unter dem Forschungsprojekt: „TideSEC“	offen	●
		Projekt „Port Klima“ zur Entwicklung von Bildungsmodulen zum Thema Klimaanpassung in Häfen	2020	●
		Beteiligung an der Entwicklung klimawandelresistenter Transportketten im Rahmen des Projekts „BREsilient“	2020	●

*Status: Dezember 2019

● erreicht ● in Bearbeitung ● noch nicht erreicht ● neu

PROGRAMM 2019

Thema	Ziele	Maßnahmen	Zeithorizont	Status*
Umweltverträglichkeit				
Klimaschutz & Energiemanagement	**Bis zum Jahr 2025 wollen wir den Gesamtenergieverbrauch gegenüber 2015 um weitere 10% reduzieren.**	**ausgewählte Maßnahmen zur Energieeffizienz aus dem Maßnahmenkatalog des Energiemanagements**		
		Zusammenführung des 2016 eingeführten Energiemanagementsystems nach ISO 50001 mit dem QMS (ISO 9001) und GRI zum IMS	2019	🟢
		Einrichtung der Software „Interwatt" als Analysetool	2018	🟡
		Erstellen eines Konzeptes für den gezeitenabhängigen Betrieb der Hafenpumpwerke.	2018	🟢
		Umbau des Serverraums (Energieeffiziente Serverstruktur)	2018/ 2019	🟢
		Umrüstung der Außenbeleuchtung an der Doppelschleuse Fischereihafen auf steuerbare LED-Technik	2018/ 2019	🟢
		Umstellung zweier Heizungsanlagen von Öl auf Wärmepumpen	2019/ 2020	🟡
	Bis 2024 soll die gesamte Hafeninfrastruktur Bremen/ Bremerhaven klimaneutral werden. (*laut Koalitionsvereinbarung soll das Ziel bereits 2023 erreicht werden)	**Maßnahmen im Scope 1 und 2**		
		Konzept zukunftsfähiger Fuhrpark soll weitere Emissionsreduzierungen herbeiführen	2021	🟡
		Ersatz fossiler Energieträger durch regenerativer, z.B. Wasserstoff, Bio- bzw. synthetische Kraftstoffe, Wärmepumpen…	fortlaufend	🟡
		Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Energien	fortlaufend	🟡
		Entwicklung von Quartierskonzepten zur Integration erneuerbarer Energieträger in die Energieversorgung und zur Unterstützung der Sektorkopplung im Rahmen des Förderprojekts „SHARC"	2020	🟡
		Maßnahmen im Scope 3		
		Mitarbeiterumfrage zum Pendlerverhalten, Erfassung der Emissionen	2020	🔴
		Anteil der teilnehmenden Kollegen an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit" erhöhen	offen	🔵
		Projekt zur Förderung des umweltfreundlichen Pendelverkehrs (Fahrrad/ÖPNV)	offen	🔴
		Erreichbarkeit der bremenports Dienstgebäude mit dem ÖPNV optimieren	offen	🟡
		Prüfung ob CO_2-Emissionen für Flugreisen direkt neutralisiert werden können	2018	🟢
Biodiversität & Flächenverbrauch	**Flächenverbrauch minimieren**	Bei Bauvorhaben Alternativenprüfungen durchführen, um Umnutzungen im Bestand den Vorrang vor weiterem Flächenverbräuchen einzuräumen.	fortlaufend	🟡
	Biotopflächenbestand (~30% der Gesamthafenfläche) funktionsfähig erhalten	Die Funktionsfähigkeit der Flächen durch die Betreuung mit eigenen Mitarbeitern sicherstellen.	fortlaufend	🟡
	Bevorratung von Kompensationsflächen	Arrondierung vorhandener Kompensationsflächen an der Luneplate, der Dreptniederung und der Wurster Küste im Zuge ausstehender Verpflichtungen	fortlaufend	🟡
		Den von uns entwickelten Kompensationspool Dreptniederung entwickeln und unterhalten. Noch offene Flächen für ausstehende Baumaßnahmen bevorraten	in Bearbeitung	🟡
		Entwicklung eines neuen Kompensationspools	in Bearbeitung	🟡
	Verursacherpflichten weiterhin glaubhaft selbst umsetzen	Eigene Planung und Umsetzung, um das eigene Know How zur Zielerreichung zu nutzen.	fortlaufend	🟡
	Strategische Partnerschaften nutzen	Partnerschaft mit der Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer weiter pflegen und erhalten	fortlaufend	🟡
		Projekt Luneplate Naturerleben Natura 2000 gemeinsam mit dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) unterhalten (u.a. Aussichtsturm und Beobachtungsversteck für die Öffentlichkeit)	2015 - seitdem in Unterhaltung	🟢
	Negative Auswirkungen der Wassertiefenerhaltung auf die Biodiversität reduzieren	Überprüfung des eigenen Sedimentmanagements, um die Auswirkungen auf Europäische Schutzgebiete/geschützte Arten zu reduzieren	fortlaufend	🟡
	Negative Auswirkungen durch pestizidhaltige Unterwasseranstriche der Seeschifffahrt minimieren	Untersuchungen , die bislang noch nicht vorgeschrieben sind, in der Wassersäule durchführen, um weitere Erkenntnisse zur Wasserqualität, Sedimentqualität, sowie Auswirkungen für Flora und Fauna zu gewinnen	offen	🔵
		Mitwirkung in der Arbeitsgruppe Unterwasserreinigung	offen	🟡
		Regelungen zur „Reinigung von Schiffsrümpfen" im Hafen einführen	offen	🔵

*Status: Dezember 2019

🟢 erreicht 🟡 in Bearbeitung 🔴 noch nicht erreicht 🔵 neu

DATEN UND FAKTEN

PROGRAMM 2019

Thema	Ziele	Maßnahmen	Zeithorizont	Status*
Umweltverträglichkeit				
Ressourceneinsatz in Hafenbau und -Instandhaltung	**Wir wollen den Materialeinsatz so gering wie möglich halten und Abfälle vermeiden**	Pilotprojekt in Kooperation mit Baumaßnahmen (mit Nachfolger 123)	offen	🟡
		Materialverbräuche und Abfälle in Bau- und Instandhaltungsprojekten systematisch erheben	offen	🟡
		Weiterbildungsangebote für ressourcenschonende Bauweisen und zur Verwendung recycelter Materialien anbieten	fortlaufend	🟡
Umweltfreundliche Schifffahrt	**Maßnahmen, die die Umwelteigenschaften unserer eigenen Flotte verbessern**			
	Umwelteigenschaften der eigenen Flotte optimieren	Gerätekonzept zukünftige Baggereiflotte	2017	🟢
		Betriebskonzept zukünftige Baggereiflotte	2020	🟡
		Definition allgemeiner Anforderungen für die „Umweltfreundliche Flotte" zu den Bereichen Antriebe, Schmierstoffe und Antifouling	2020	🔵
		Konzept „Umweltfreundliche Flotte"	2020	🔵
	Pestizidfreie Unterwasseranstriche in unserer Flotte	Testanwendungen im Bereich Antifouling Innovationen: Anbringung einer selbstreinigenden Silikonfolie auf dem Arbeitsschiff Möve	2019	🟡
	Emissionsreduzierung und Treibstoffeinsparung in unserer Flotte	Test zu Einsatzmöglichkeiten von GTL (Gas to Liquid) an eigener Schute	2019	🟡
		Prüfung ob GTL Einsatz empfohlen werden soll	2019	🔵
		Baggerklappschute mit (L)NG-diesel-elektrischem Antrieb	2018	🔴
	Maßnahmen, die der Emissionsreduktion der Seeschifffahrt dienen			
	Schiffsemissionen in den bremischen Häfen erfassen	Ermittlung schiffsseitiger Emissionen für das Emissionsmodell der bremischen Häfen	fortlaufend	🟢
	Zahl der Incentive Provider des ESI-Index erhöhen und Nutzerkreis des ESI-Index weltweit ausbauen	Als Mitglied des World Port Sustainability Programms (WPSP) an der Weiterentwicklung des Environmental Ship Index (ESI) mitwirken	fortlaufend	🟢
		„greenports Award" an das emissionsärmste Seeschiff und die Reederei mit der umweltfreundlichsten Flotte verleihen	fortlaufend	🟢
	Nutzung emissionsarmer Kraftstoffe/ Antriebssysteme fördern	Das Angebot von LNG als umweltfreundlichen Kraftstoff fördern	fortlaufend	🟡
		Beitritt bei der Emission free shipping association (EFSA)	2020	🔵
	Externe Stromversorgung für die Schifffahrt fördern	Binnenschiffsliegeplätze (soweit sinnvoll) mit Landstromanschlüssen ausstatten	fortlaufend	🟡
		Machbarkeitsstudie zur Evaluierung von Landstromversorgungsmöglichkeiten für die Seeschifffahrt	2019	🟢
Effekte der Wassertiefenerhaltung	**Konventionelle Baggerung minimieren bzw. Sedimente nach Möglichkeit im Gewässerhaushalt zu belassen**	Anstrengungen zur Vermeidung von Sedimentation (durch Wasserinjektionsgeräte, Zuwässerung über Freilaufkanal) beibehalten	fortlaufend	🟢
	Den Anteil umgelagerter Sedimente wenn möglich erhöhen	Schadstoffmonitoring der Sedimente (bis 3m tiefe) durchführen, um externe Belastungsquellen zu identifizieren und Vorschläge zur Bewältigung dieser Belastungsquellen zu entwickeln	fortlaufend	🟡
		Auf die weitreichende Verwertung von aufbereitetem Baggergut hinwirken, um kostbare Deponiekapazitäten zu erhalten	fortlaufend	🟡

*Status: Dezember 2019

🟢 erreicht 🟡 in Bearbeitung 🔴 noch nicht erreicht 🔵 neu

PROGRAMM 2019

Thema	Ziele	Maßnahmen	Zeithorizont	Status*
		Mitarbeiter_innen & Arbeitswelt		
Arbeitgeberattraktivität	**Ausbildungsquote von 10% erhalten**	Ausbildungsplätze stärker auf die eigenen Bedarfe ausrichten	fortlaufend	
		Auszubildenden ein Auslandspraktikum ermöglichen	fortlaufend	
	Freiwerdende Stellen mit selbst ausgebildeten Mitarbeitern wiederbesetzen	Fachkräftemangel in bestimmten Berufsgruppen durch Weiterbildung des eigenen Personals begegnen (z.B. Schiffsführer, Taucher)	fortlaufend	
	Eine Austrittsquote (arbeitnehmerveranlasste Austritte) von weniger als 5% erhalten	Potentialträger kontinuierlich fördern	fortlaufend	
		Weiterentwicklung der Unternehmenskultur	fortlaufend	
		Auditierung im Bereich Beruf und Familie durchführen	fortlaufend	
		Familientag durchführen	fortlaufend, alle 2 Jahre	
		Internes Patenschaftsprogramm für neue Mitarbeiter_innen fortführen	fortlaufend	
	Die Anzahl von 15 Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter erhalten und eine durchschnittliche Bewertung der Qualifikations-Maßnahmen von Note 3 oder mehr erreichen	Rücklauf von Feedbackbögen zu Schulungen (auch für externe Angebote) stärker forcieren.	fortlaufend	
	Eine Gesundheitsquote von mehr als 95% erreichen	Gesundheitstage durchführen	fortlaufend	
		Durchführung einer Mitarbeiterbefragung zur Gesundheit und psychischen Belastung	2020/2021	
		Betriebliche Gesundheitsförderung ausbauen	fortlaufend	
	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).	fortlaufend	
		Sportveranstaltungen für Mitarbeiter unterstützen	fortlaufend	
		Hansefit dauerhaft anbieten	fortlaufend	
	Frauenanteil im Unternehmen bis 2020 auf 30% erhöhen	Alle 2 Jahre den Frauenförderplan aktualisieren	fortlaufend	
	Entgeltgleichheit erhalten	Das 2014 abgeschlossene Projekt „eg-Check“ lies keine Benachteiligung von Frauen oder Teilzeitbeschäftigten erkennen, der Status soll in regelmäßigen Abständen untersucht werden	fortlaufend	
	Keine Diskriminierungsvorfälle	berufliche Vorqualifikation für Geflüchtete anbieten	fortlaufend	
		Barrierefreiheit erhöhen	fortlaufend	
Arbeitssicherheit	**Keine Arbeitsunfälle**	Arbeitsmedizinische Vorsorge (Betriebsarztuntersuchung)	fortlaufend	
		Analyse von Unfallursachen	fortlaufend	
		Schulungen zum Thema Arbeitsschutz/Unfallverhütung	fortlaufend	
		Erstellung einer Organisationsanweisung für die Durchführung von Gefährdungsbeurteilungen	fortlaufend	

*Status: Dezember 2019

erreicht | in Bearbeitung | noch nicht erreicht | neu

DATEN UND FAKTEN

PROGRAMM 2019

Thema	Ziele	Maßnahmen	Zeithorizont	Status*
		Gesellschaftliche Verantwortung		
Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten auf die Bevölkerung	**negative Auswirkungen auf die Bevölkerung reduzieren**	Unterstützung von Terminalbetreibern / Gewerbeaufsichtsamt bei Dialogen mit lokalen Anwohnern zum Thema Lärm in den Neustädter Häfen	fortlaufend	
		Gutachten für ein systematisches Luftmonitoring der Luftsschadstoff-Emissionen sowie ggf. Installation sinvoller Messstellen	2020	
		Mit Entwicklung des HEK auf Maßnahmen hinwirken, die zur Verbesserung der Verkehrslenkung und -steuerung beitragen.	2023	
		Meldesystem bekanntgeben um negative Auswirkungen auf die Bevölkerung im Beschwerdemanagement systematisch erfassen zu können	2020	
	Der Bevölkerung den Hafen - trotz Zugangsbeschränkungen - näher bringen und erlebbar machen	Interne Planungsverantwortliche für das Thema Barrierefreiheit durch eine Information bzw. kurze Schulung sensibilisieren	2020	
		Tourismusangebote (Rundfahrten mit dem Hafenbus) und Aktivitäten zum Naturerleben auf unseren Kompensationsflächen unterstützen	fortlaufend	
		Radwegestrukturen im Hafen analysieren – (Bestandsaufnahme zu den Themen Sicherheit, Verkehrsfluss, Benutzerfreundlichkeit)	2023	
	Einen Beitrag zur Entwicklung des benachteiligten Stadtteils Bremerhaven-Lehe leisten	Kooperation mit dem Kulturzentrum Goethe45	fortlaufend	
		Kooperation mit der Schule am Ernst Reuter Platz	fortlaufend	

*Status: Dezember 2019

erreicht | in Bearbeitung | noch nicht erreicht | neu

NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE & -MANAGEMENT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2018	2017	2016	2015	2014
PSI 1 [1]		**Umweltschutzaufwendungen**						
		Aufwendungen für den präventiven Umweltschutz [2]	EUR	333.665	531.766	553.000	361.000	351.000
		davon Aufwendungen für umweltbezogene Fortbildung	EUR	9.134	5.400	4.000	2.000	2.000
		davon Aufwendungen für das Nachhaltigkeitsmanagement	EUR	291.343	374.762	373.000	313.000	245.000
		davon Mehraufwendungen für die Nutzung sauberer Technologien	EUR	3.160	4.102	3.800	5.000	5.000
		davon Investitionen in Forschung & Entwicklung	EUR	30.028	51.500	35.585	41.000	99.000
		Aufwendungen zur Bewältigung von Umweltproblemen	EUR	2.578.438	5.484.040	3.854.000	8.021.000	9.713.000
		davon Aufwendungen für die Behandlung und Entsorgung von belastetem Baggergut [3]	EUR	1.968.077	4.982.473	3.467.000	7.656.000	9.355.000
		davon Aufwendungen für die Aufbereitung und Entsorgung sonstiger Abfälle [4]	EUR	119.844	110.690	105.000	68.000	42.000
		davon Aufwendungen für die Unterhaltung von Hafenkompensationsflächen [5]	EUR	490.517	374.846	283.000	297.000	310.000
		davon Aufwendungen für die Kompensation von THG-Emissionen	EUR	17.650	16.031	8.188	4.060	6.000

[1] PSI= Port Specific Indicator
[2] Die Kosten der Haftpflichtversicherung, die ggf. auch für Umweltschäden herangezogen werden könnte, wird nicht weiter berücksichtig. Die Zahlen wurden nachträglich angepasst
[3] Sedimentationsprozesse und -mengen in den Häfen variieren aufgrund diverser natürlicher und sehr dynamischer Einflüsse, daher die erheblichen Kostenschwankungen.
[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.

COMPLIANCE

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2018		2017		2016		2015		2014	
GRI 205-1	✔	Geschäftseinheiten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	Prozent	100		100		0		0		100	
GRI 205-2	✔	**Durchführung von Antikorruptionsschulungen**											
		Anzahl der geschulten Mitarbeiter mit Führungsverantwortung	Anzahl | Prozent	18	38,3	5	13,0	1	2,4	3	6,4	1	2,1
		Anzahl der geschulten Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung	Anzahl | Prozent	8	2,3	104	32,2	19	5,7	6	1,9	10	3,1
		Anzahl der geschulten Aufsichtsratsmitglieder	Anzahl | Prozent	0	0	2	16,7	0	0	5	100	Keine Angabe	
		Insgesamt geschulte Mitarbeiter (seit 2008) [1]	Anzahl	188		178		207		187		178	
GRI 205-3	✔	Bestätigte Korruptionsfälle	Anzahl	0		0		3 [2]		0		0	
GRI 419-1	✔	Signifikante Strafen wegen Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften	Anzahl	keine		keine		keine		keine		keine	

[1] Schwerpunktmäßig werden alle Mitarbeiter geschult, die im Rahmen der Risikoanlayse als gefährdet eingestuft worden sind. Die Abnahme der Gesamtsumme ist auf eine Anpassung der Berechnungsmethode in 2017 zurückzuführen.
[2] Die drei angesprochenen Fälle haben sich nicht bestätigt.

NACHHALTIGE BESCHAFFUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2018	2017	2016	2015	2014
GRI 102-9		**Lieferantenmanagement**						
		Aufwand für Waren	EUR	5.761.408	6.738.019	2.606.069	2.083.000	3.291.000
		Aufwand für Dienstleistungen	EUR	59.372.497	41.868.221	82.029.427	90.108.000	67.050.000

MARKTPRÄSENZ

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2018	2017	2016	2015	2014
PSI 2		**Nautische Erreichbarkeit Bremerhaven**						
		tideunabhängig (Panmax)	Meter			12,8		
		tideabhängig	Meter			14,5		
		Länge der Revierfahrt	km			58		
PSI 3		**Nautische Erreichbarkeit Bremen**						
		tideunabhängig	Meter			7,6		
		tideabhängig eingehend	Meter			10,7		
		tideabhängig ausgehend	Meter			10,35		
		Länge der Revierfahrt	km			121		
PSI 4		**Schiffsgrößenentwicklung in den bremischen Häfen**						
		Anzahl der Schiffsanläufe	Anzahl	7.517	7.683	7.887	7.881	8.175
		Anzahl der umgeschlagenen BRZ	Anzahl (in Tsd.)	245.692	250.921	241.517	229.609	227.434
		Ø Schiffsgröße in BRZ/Schiff	BRZ	32.685	32.659	30.622	29.135	27.821
PSI 5		**Schiffstiefgänge in Bremerhaven angelaufener Schiffe**						
		≤ 10,50	Anzahl	5.160	5.426	5.671	5.244	5.215
		> 10,50 bis < 12,50	Anzahl	757	714	756	904	1.120
		> 12,50 bis < 13,50	Anzahl	133	88	42	70	147
		≥ 13,50	Anzahl	48	57	56	19	32
PSI 6		**Schiffstiefgänge in Bremen angelaufener Schiffe**						
		≤ 6,60	Anzahl	972	945	916	898	910
		> 6,60 bis < 7,60	Anzahl	150	165	132	147	194
		> 7,60 bis < 8,60	Anzahl	53	48	79	71	85
		> 8,60 bis < 9,60	Anzahl	58	76	63	92	128
		> 9,60 bis < 10,35	Anzahl	111	92	92	86	59
		≥ 10,35	Anzahl	75	72	80	80	64

KENNZAHLEN
WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG

MARKTPRÄSENZ

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2018		2017		2016		2015		2014	
PSI 7		**Seegüterumschlag / Passagiere der bremischen Häfen**		eingehend	ausgehend	eingehend	ausgehend	eingehend	ausgehend	eingehend	ausgehend	eingehend	ausgehend
		Stückgut	1000 t	28.320	37.491	28.135	36.558	28.930	36.605	28.044	35.934	29.916	38.949
		Massengut	1000 t	8.103	457	8.970	520	9.334	302	9.014	418	8.783	588
		Container	1.000 TEU	2.550	2.898	2.581	2.928	2.648	2.887	2.595	2.883	2.770	3.007
		Automobile	Stück	676.620	1.532.535	675.103	1.628.792	609.503	1.458.408	566.578	1.688.351	485.682	1.783.830
		Passagiere	Anzahl	132.108	106.105	99.520	66.090	51.334	47.196	34.805	30.952	37.189	31.750
PSI 8		**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	21.287	13.517	20.680	14.843	22.299	15.278	21.742	13.842	22.228	14.591
		Asien	Anteil in 1.000 t	7.591	8.883	7.888	8.421	7.648	9.382	7.540	10.123	8.516	12.142
		Amerika	Anteil in 1.000 t	5.968	12.460	7.196	11.551	6.529	10.467	6.927	10.173	7.020	10.476
		Afrika	Anteil in 1.000 t	1.379	1.941	1.285	1.862	1.437	1.518	820	1.889	908	2.135
		Ozeanien	Anteil in 1.000 t	20	225	3	206	34	4	19	151	19	188
		Nicht ermittelte Länder	Anteil in 1.000 t	178	922	53	195	317	259	nicht erhoben		nicht erhoben	
PSI 9		**Modaler Split im Containerhinterlandverkehr Bremerhaven**											
		Containerverkehr	1.000 TEU	5.441		5.497		5.530		5.464		5.777	
		davon Transshipmentanteil	1.000 TEU | %	2.864	53	3.032	55	3.185	58	3.140	57	3.423	59
		davon Hinterlandanteil	1.000 TEU | %	2.577	47	2.465	45	2.345	42	2.324	43	2.354	41
		davon Straße	1.000 TEU | %	1.301	51	1.261	51	1.185	51	1.155	50	1.161	49
		davon Schiene	1.000 TEU | %	1.196	46	1.134	46	1.093	47	1.078	46	1.101	47
		davon Binnenschiff	1.000 TEU | %	80	3	70	3	62	3	90	4	92	4

MARKTPRÄSENZ

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2018	2017	2016	2015	2014
PSI 10		**Top-4 Ranking innerhalb der Nordwest-Range bei Containerverkehren** [1]						
		Rotterdam	Mio. TEU	14,5	13,7	12,4	12,2	12,3
		Antwerpen	Mio. TEU	11,1	10,4	8,9	9,6	9,0
		Hamburg	Mio. TEU	8,7	8,8	10,0	8,8	9,7
		Bremerhaven	Mio. TEU	5,4	5,5	5,5	5,5	5,8
PSI 11		**Top-4 Ranking der europäischen Häfen mit Automobilumschlag** [1]						
		Zeebrügge	Mio. Stück	2,8	2,8	2,8	2,4	2,2
		Bremerhaven	Mio. Stück	2,2	2,3	2,1	2,3	2,3
		Emden	Mio. Stück	1,4	1,5	1,3	1,4	1,3
		Antwerpen	Mio. Stück	1,3	1,2	1,2	1,3	1,2

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

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2015	2010
GRI 203-2	✔	**Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen der bremischen Häfen** [2]			
		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	25,7
		> direkt	Prozent	19,8	20,3
		> indirekt	Prozent	5,3	5,4

[2] Quelle: Untersuchung des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL)
(https://bremenports.de/unternehmen/wp-content/uploads/sites/2/2017/04/bremenports_Hafenabhaengigkeit_Kurzfassung.pdf)

ENERGIEMANAGEMENT & KLIMASCHUTZ

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2018		2017		2016		2015		2014	
GRI 302-1		**Direkter Energieverbrauch**											
		Benzin	Liter | MWh	5.300	49	3.751	35	4.054	38	4.950	46	7.520	70
		Diesel	Liter | MWh	595.091	5.945	605.663	6.051	667.174	6.665	741.840	7.411	786.760	7.860
		Heizöl	Liter | MWh	93.644	1.009	110.131	1.187	86.676	934	135.730	1.463	107.970	1.164
		Propan	Liter | MWh	23.969	162	24.580	166	25.338	172	25.000	169	31.890	216
		Erdgas	MWh	1.922		1.750		1.432		1.335		1.232	
		Gesamt	MWh	9.088		9.189		9.241		10.424		10.542	
		Indirekter Energieverbrauch											
		Strom	MWh	8.194		6.955		7.115		6.968		7.068	
		davon Strommix	MWh | Prozent	1146	14	54	1	68	1	70	1	821	12
		davon erneuerbar	MWh | Prozent	7048	86	6901	99	7.047	99	6.898	99	6.247	88
		Fernwärme	MWh	550		553		535		440		432	
		Gesamt	MWh	8.744		7.508		7.650		7.408		7.500	
		Gesamtenergie-verbrauch	MWh	17.832		16.697		16.891		17.832		18.042	
GRI 305-1 GRI 305-2 GRI 305-3	✔	**THG Emissionen**											
		Scope 1	t CO_{2e}	2.242		2.257		2.302		2.583		2.534	
		Scope 2 Market based [1]	t CO_{2e}	369		17		19		26		459	
		Scope 2 Location based [2]	t CO_{2e}	3.884		3.380		3.750		3.728		3.958	
		Scope 3 [3]	t CO_{2e}	92		103		100		90		107	
GRI 305-5	✔	**Erneuerbare Energien & Kompensation von THG-Emissionen**											
		Vermiedene THG-Emissionen durch den Bezug von Strom aus erneuerbaren Energien	t CO_2 | Prozent	3.515	58	3.363	60	3.741	61	3.702	58	3.499	53
		Vermiedene THG-Emissionen durch die Erzeugung von Strom (Photovoltaikanlage)	t CO_2	19		19		19		19		19	
		Kompensation von Emissionen durch den Kauf von Klimazertifikaten	t CO_2	706		341		356		203		294	

[1] Berechnung folgt den Vorgaben des GHG Protocol Scope 2 Guidance. Emissionsfaktor laut swb.
[2] 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.
[3] 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.

UMWELTFREUNDLICHE SCHIFFFAHRT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2018	2017	2016	2015	2014
GRI 305-7	✔	**Luftemissionen aus der eigenen Flotte**						
		SO_x-Emissionen der eigenen Schiffsflotte	t	0,000009	0,000009	0,0096	0,0109	0,0118
		SO_x-Emissionen des Fuhrparks	t	0,000001	0,000001	0,0014	0,0014	0,0013
PERS		**Environmental Ship Index**						
		Schiffsanläufe mit ESI-Score in bremischen Häfen	Prozent	40	38	32	28	25
PSI 12		**greenports Award**						
		Schiff		Autotrans-porter „M/V AUTO ENERGY“	Container-schiff „MSC Anzu“	Produkt- / Chemikalien-tanker „Bit Okland“	Autotrans-porter „Morning Lisa“	Stückgut-frachter „Wilson Dover“
		Reederei		TERNTANK Reederi A/S	Yang Ming Transport Coop.	Tarbit Ship-ping AB	EUKOR Car Carriers	Wilson ASA
PSI 13		**Landstrom**						
		Anzahl der Landstromanschlüsse für die Binnenschiffahrt	Anzahl	21	21	21	20	18

EFFIZIENTE FLÄCHENNUTZUNG UND BIODIVERSITÄT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2018		2017		2016		2015		2014	
GRI 304-3	✔	**Hafenkompensationsflächen**											
		Geschützte bzw. gesicherte Lebensräume, die von uns geschaffen wurden	ha	1.214		1.203		1.203		1.189		1.189	
		davon Hafenkompensationsflächen, die sich noch in zielgerechter Entwicklung befinden	ha	567		658		658		644		644	
		davon Hafenkompensationsflächen, die nach erfolgreicher Entwicklung in die Unterhaltung übergegangen sind	ha	647		545		545		545		545	
		Status der Hafenkompensationsflächen											
		Anzahl der Flächen	Anzahl	54		51		51		48		48	
		davon voll funktionsfähig	ha | Prozent	901	74%	901	75%	865	72%	864	73%	714	60%
		davon gut funktionsfähig	ha | Prozent	200	16%	194	16%	225	19%	301	25%	316	27%
		davon funktionsfähig	ha | Prozent	86	7%	82	7%	91	8%	23	2%	137	12%
		davon eingeschränkt funktionsfähig	ha | Prozent	27	2%	26	2%	22	2%	1	0%	22	2%
		davon sehr eingeschränkt funktionsfähig	ha | Prozent	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
PERS		**Habitat-Index** [1]	Prozent	36,88		36,73		34,7		30,63		30,14	
		Gesamthafenfläche	ha	4.047		4039		3954		3881		3947	

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

EFFIZIENTE FLÄCHENNUTZUNG UND BIODIVERSITÄT

Indikator	Externe Prüfung	Schutzgebiet	Angrenzende Hafengebiete	Lebensraumtyp	Bedeutung für schutzwürdige Arten
GRI 304-1	✔	**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

Quellen: Weltnaturerbegebiet (vgl. Dok-Id: 530792), LSG & NSG in HB (vgl. Dok.-Id: 639882), NATURA-2000-Gebiete in HB: **http://www.umwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/Nat2000_Stand_12-2011_A3300_neu.22950.pdf** (vgl. Dok-Id.530794); Nationalpark Nieders. Wattenmeer (Dok-Id.: 531206); IBP-Weser Karte 1 (vgl. Dok.-Id.:531208), IBP-Weser Karte 1 (Internationale Schutzgebiete) bzw. Detailgebietsbeschreibungen im Bremer Umweltinformationssystem BUISY, Flächengrößen gem. Angaben aus der Liegenschaftsabteilung vom 15.08.2019

KENNZAHLEN
UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

EFFEKTE DER WASSERTIEFENERHALTUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2018	2017	2016	2015	2014
GRI 306-2	✔	**Im Berichtsjahr gebaggerter Sand in Schutenaufmaß (nass)**	m³	96.951	158.145	131.729	171.020	130.500
		davon umgelagert	Prozent	100	100	99,6	100	99,9
		davon direkt wiederverwertet	Prozent	0	0	0,4	0	0,1
		davon deponiert	Prozent	0	0	0	0	0
		Im Berichtsjahr gebaggerter Schlick in Schutenaufmaß (nass)	m³	181.061	214.466	282.045	321.539	437.100
		davon umgelagert	Prozent	18,9	17,4	15,68	14,4	24
		davon direkt wiederverwertet	Prozent	0	0	0	0	0
		davon zur Behandlung auf Entwässerungsfeldern eingespült	Prozent	81,1	30,2	58,9	59,6	46
		davon direkt deponiert	Prozent	0	52,4	25,5	26,1	30
		Nutzungsart des aus Entwässerungsfeldern entnommenen Baggerguts						
		Gesamtmenge des entnommenen Baggerguts in Feldaufmaß (nass) [1]	m³ | Prozent	190.780 | 100	109.815 | 100	223.532 | 100	172.482 | 100	148.523 | 100
		davon für die Wiederverwertung vorgesehen [2]	m³ | Prozent	118.754 | 65,9	81.930 | 74,6	112.816 | 50,5	114.632 | 66,5	123.603 | 83,2
		davon trocken deponiert	m³ | Prozent	72.026 | 37,8	27.885 | 25,4	110.716 | 49,5	57.850 | 33,5	24.920 | 16,8
PERS		**Gesamte Baggermenge im Verhältnis zur Hafenwasserfläche** [3]	m³/m²	0,050	0,067	0,070	0,089	0,103
		Hafenwasserfläche gemäß Hafengebietsverordnung	m²	5.532.100	5.532.100	5.532.100	5.532.100	5.532.100
PERS		**Anteil des deponierten Baggerguts am gebaggerten Schlick**	Prozent	52,5	25,5	35,4	60,5	43,6

[1] Da der Schlick ca. 1 Jahr in den Entwässerungsfeldern behandelt wird, bezieht sich diese Menge auf das im Vorjahr in die Entwässerungsfelder eingespülte Baggergut.
[2] Gesamtmenge des in Bremen und Bremerhaven gebaggerten Sediments in m³ (ohne Einbezug der Wendestelle in der Seeschifffahrtsstraße Weser) / gesamte Hafenwasserfläche gemäß Hafengebietsverordnung in m².
[3] 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.

ATTRAKTIVE ARBEITSBEDINGUNGEN

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2018			2017			2016			2015			2014		
				Σ	w	m	Σ	w	m	Σ	w	m	Σ	w	m	Σ	w	m
GRI 102-8	✔	Gesamtzahl der Mitarbeiter	Anzahl	390	110	280	385	105	280	374	101	273	370	94	276	374	91	283
		Voll- und Teilzeit																
		> Vollzeit	Anzahl	330	64	266	327	59	268	322	61	261	320	56	264	330	58	272
		> Teilzeit	Anzahl	60	46	14	58	46	12	52	40	12	50	38	12	44	33	11
		Arbeitsverträge																
		> unbefristet	Anzahl	380	103	277	367	95	272	360	94	266	360	91	269	364	87	277
		> befristet	Anzahl	10	7	3	18	10	8	14	7	7	10	3	7	10	4	6
		> Zeitarbeit	Anzahl	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	2	2	0	2
		Tätigkeitsbereich																
		> technisch	Anzahl	149	42	107	148	41	107	144	39	105	140	35	105	141	33	108
		> kaufmännisch	Anzahl	100	60	40	98	58	40	94	56	38	91	54	37	94	54	40
		> gewerblich	Anzahl	141	8	133	139	6	133	136	6	130	139	5	134	139	4	135
GRI 102-41	✔	**Mitarbeiter, die unter Tarifverträge fallen** [1]	Anzahl	376	106	270	370	100	270	357	96	261	349	89	260	352	86	266
GRI 401-1	✔	**Personalfluktuation**																
		Eintritte insgesamt	Anzahl	29	12	17	34	11	23	36	12	24	26	10	16	25	5	20
		≤ 35 Jahre	Anzahl	16	9	7	21	6	15	20	9	11	16	7	9	11	3	8
		36–55 Jahre	Anzahl	13	3	10	11	4	7	16	3	13	10	3	7	12	2	10
		≥ 55 Jahre	Anzahl	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	2	0	2
		Eintrittsquote	Prozent	+7,4	+10,9	+6,1	+8,8	+10,5	+8,2	+9,6	+11,9	+8,8	+7,0	+10,6	+5,8	+6,7	+5,5	+7,1
		arbeitnehmerveranlasste Austritte	Anzahl	6	4	2	4	2	2	6	1	5	9	2	7	4	1	3
		≤ 35 Jahre	Anzahl	6	4	2	3	1	2	1	0	1	5	0	5	1	0	1
		36–55 Jahre	Anzahl	0	0	0	1	1	0	5	1	4	4	2	2	3	1	2
		≥ 55 Jahre	Anzahl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Austrittsquote [2]	Prozent	-1,5	-3,6	-0,7	-1,0	-2,1	-0,7	-1,6	-0,99	-1,8	-2,4	-2,1	-2,5	-1,1	-1,1	-1,1
		aus anderen Gründen ausgeschiedene Mitarbeiter	Anzahl	24	7	17	23	7	16	25	4	21	21	5	16	22	2	20
		Fluktuationsquote [3]	Prozent	-7,7	-10,0	-6,8	-7,0	-8,6	-6,4	-8,2	-5,0	-9,5	-8,1	-7,4	-8,3	-7,0	-3,3	-8,1

[1] Die Zahlen stimmen nicht mit der Gesamtzahl der Mitarbeiter_innen ein, da die Anzahl der außertariflich (AT) Beschäftigten und Beamte hinzugerechnet werden. In 2018 waren es 6 AT Beschäftigte und 8 Beamte.
[2] Arbeitnehmerveranlasste Austritte im Berichtsjahr/Mitarbeiterbestand zum 31.12 des Berichtsjahres.
[3] Arbeitnehmerveranlasste Austritte und aus anderen Gründen ausgetretene Mitarbeiter im Berichtsjahr/Mitarbeiterbestand zum 31.12 des Berichtsjahres.

ATTRAKTIVE ARBEITSBEDINGUNGEN

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2018			2017			2016			2015			2014		
				Σ	w	m	Σ	w	m	Σ	w	m	Σ	w	m	Σ	w	m
GRI 404-1	✔	**Weiterbildung**																
		Durchschnittliche Weiterbildungsstunden je Mitarbeiter [4]	h	23	23	23	27	23	29	17	21	15	18	21	17	17	17	18
		Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung	h	20	20	21	23	21	24	14	18	13	15	19	14	15	14	15
		Mitarbeiter mit Führungsverantwortung	h	39	51	36	56	47	59	34	48	30	39	39	39	34	52	30
		Ausbildung																
		Ausbildungsquote	Prozent	9,2			8,6			9,1			10,2			10,5		
GRI 405-1	✔	**Altersstruktur/Geschlecht sämtlicher Mitarbeiter**																
		≤ 35 Jahre	Anzahl	74	30	44	68	26	42	58	25	33	46	21	25	46	20	26
		36–55 Jahre	Anzahl	204	64	140	211	64	147	203	59	144	201	56	145	201	52	149
		≥ 55 Jahre	Anzahl	112	16	96	106	15	91	113	17	96	123	17	106	127	19	108
		Altersstruktur/Geschlecht der Führungskräfte																
		≤ 35 Jahre	Anzahl	1	0	1	0	0	0	2	2	0	2	2	0	2	2	0
		36–55 Jahre	Anzahl	36	9	27	37	10	27	31	6	25	34	6	28	32	5	27
		≥ 55 Jahre	Anzahl	10	1	9	9	0	9	9	1	8	11	0	11	14	0	14
		Altersstruktur/Geschlecht der Geschäftsleitung																
		≤ 35 Jahre Anzahl	Anzahl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		36–55 Jahre Anzahl	Anzahl	2	1	1	4	1	3	4	1	3	5	1	4	5	1	4
		≥ 55 Jahre	Anzahl	7	0	7	5	0	5	6	0	6	5	0	5	5	0	5
		Frauenquote	Prozent	28,2			27,3			27			25,4			24,3		
		Schwerbehindertenquote	Prozent	8,2			8,1			9,1			8,9			9,4		
		Mitarbeiter mit Behinderung	Anzahl	32	4	28	31	4	27	34 [5]	4	30	33	4	29	35	5	30
		Aufsichtsrat																
		Mitglieder des Aufsichtsrats	Anzahl	12	2	10	12	2	10	12	2	10	–	–	–	–	–	–
		Frauenquote	Prozent	16,7			16,7			16,7			–			–		
GRI 406-1	✔	Angezeigte Diskriminierungsvorfälle	Anzahl	0			0			0			0			0		

[4] Bildungsurlaub ist nicht inbegriffen.
[5] Zusätzlich beschäftigen wir 2 Mitarbeiter mit Behinderung von weniger als 50 % als Gleichgestellte.

ARBEITSSICHERHEIT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2018	2017	2016	2015	2014
GRI 403-2	✔	**Arbeitssicherheit**						
		Tödliche Arbeitsunfälle	Anzahl	0	0	0	0	0
		meldepflichtige Arbeitsunfälle (mit mindestens einem Ausfalltag) [1]	Anzahl	6	9	5	8	6
		unfallbedingte Ausfalltage	Anzahl	112	241	107	103	39
		Verletzungsrate (LTIR) [2]	Quotient	11,1	16,8	9,5	15,2	11,5
		Ausfalltagequote (LDR) [3]	Prozent	0,12	0,26	0,12	0,12	0,04
		Krankenstand						
		Anzeige von Berufskrankheiten	Anzahl	0	0	0	0	0
		krankheitsbedingte Ausfalltage	Anzahl	7.721	8.101	7.481	6.546	6.923
		Abwesenheitsquote (AR) [4]	Prozent	8,4	8,9	8,5	7,3	7,7

[1] Die Art der Verletzungen waren Prellungen, Brüche, Verstauchungen, Dehnungen, Risse.
[2] Meldepflichtige Arbeitsunfälle je 1 Million geleisteter Arbeitsstunden.
[3] Unfallbedingte Fehlzeiten/Sollstunden = Zeitverlust durch Arbeitsunfälle.
[4] Krankheitsbedingte Fehlzeiten/Sollstunden = Zeitverlust durch Krankheiten.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE BEVÖLKERUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung		Einheit	2018	2017	2016	2015	2014
GRI 413-2 PERS	✔	**Höhe der am Rand des Containerterminals und an den nächstgelegenen Wohngebieten gemessenen Lärmpegels im Verhältnis zur umgeschlagenen Containermenge**		db(A)/ 1 Mio. TEU	49,4	48,9	49,2	48,9	49,7
PERS		**Luftqualität im Hafenumfeld (Schadstoffkonzentrationen im Jahresdurchschnitt)**	Immissions-Grenzwerte zum Schutz der Gesundheit [1]						
		Bremerhaven, Hansastraße							
		NO_2 Immissionen	200 µg/m³ (Halbstundenmittelwert)	µg/m³	19	20	21	22	22
		SO_2 Immissionen	120 µg/m³ (Tagesmittelwert)	µg/m³	2	2	2	2	2
		PM_{10} Immissionen	50 µg/m³ (Tagesmittelwert)	µg/m³	18	17	17	19	22
		$PM_{2,5}$ Immissionen	25 µg/m³ (Jahresmittelwert)	µg/m³	12	12	12	10	14
		Bremen, Hasenbüren							
		NO_2 Immissionen	200 µg/m³ (Halbstundenmittelwert)	µg/m³	16	14	16	15	17
		SO_2 Immissionen	120 µg/m³ (Tagesmittelwert)	µg/m³	3	1	1	2	3
		PM_{10} Immissionen	50 µg/m³ (Tagesmittelwert)	µg/m³	20	19	20	19	23
		$PM_{2,5}$ Immissionen	25 µg/m³ (Jahresmittelwert)	µg/m³	13	12	11	11	16

[1] Entnommen von der Website des Umweltbundesamtes: **https://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/luftguete_aktuell/grenzwerte/**

STAKEHOLDER

Stakeholder	Kernanliegen	Dialogform
Freie Hansestadt Bremen (Gesellschafterin)	1) Werterhaltung bzw. Wertsteigerung der Hafeninfrastruktur	Regelmäßiges Reporting; Routine-sitzungen und themenbezogene Treffen mit dem Senator für Wissenschaft & Häfen; Enger Kontakt mit politischen Entscheidungsträgern
	2) Sicherung regionaler Wertschöpfung und Beschäftigung	
	3) Nachhaltige Hafenentwicklung	
Aufsichtsrat und Beirat	1) Beteiligung an Entscheidungen	Gremienvorlagen
	2) Information	
Mitarbeitende	1) Sicherer Arbeitsplatz	Jahresmitarbeitergespräche, Ideenportal, Betriebsrat, paritätisch besetzter Aufsichtsrat,
	2) Chancengleichheit und ein faires Miteinander	
	3) Attraktive Arbeitsbedingungen	
Hafenwirtschaft (z.B. Umschlags- und Logistikunternehmen, Mieter & Pächter, Lotsen...)	1) 100 % Hafenverfügbarkeit	Direkter Kundendialog, Messeauftritte, Herausgabe des Logistics Pilot (Magazin für Hafen, Schifffahrt & Logistik)
	2) Standortentwicklung	
	3) Nachhaltige Transportkette	
Schifffahrt	1) 100 % Hafenverfügbarkeit	Bedarfsbezogener Kontakt
	2) Standortentwicklung	
	3) Nachhaltige Transportkette	
Politik (national, EU)	1) 100 % Hafenverfügbarkeit (Versorgungssicherheit)	Bedarfsbezogener Kontakt; Gremienvorlagen nach Aufforderung
	2) Beratung	
	3) Klimaschutzziele	
Behörden	1) Compliance (Einhaltung von Verordnungen und Gesetzen sowie Vorgaben)	Bedarfsbezogener Kontakt
	2) Kooperation	
Allg. Öffentlichkeit & Medien	1) Schnelle, offene und transparente Kommunikation	Pressesprecher als zentraler Ansprechpartner für bedarfsbezogenen Kontakt
	2) Sicherung regionaler Wertschöpfung und Beschäftigung	
Bürger / Anwohner	1) Schnelle, offene und transparente Kommunikation	Ständige Gesprächsbereitschaft für bedarfsbezogene Anliegen, Proaktiver Dialog mit Gemeinden und Bürgerinitiativen
	2) Minderung negativer Einflüsse (z.B. Lärm, Emissionen)	
	3) Berücksichtigung ihrer Interessen bei Beteiligungsverfahren	

UNTERNEHMENSSTEUERUNG

STAKEHOLDER

Stakeholder	Kernanliegen	Dialogform
Verbände (z.B. Umweltverbände, Handelskammer...)	1) Schnelle, offene und transparente Kommunikation	Bedarfsbezogener Dialog
	2) Sicherung regionaler Wertschöpfung und Beschäftigung	
	3) Reduktion negativer Umwelteinflüsse	Ständige Gesprächsbereitschaft bei bedarfsbezogenen Anliegen
Dienstleister, Lieferanten (u.a. auch Energieversorger)	1) Fairer Wettbewerb	Bedarfsbezogener Dialog
Banken (Investoren)	1) Stabile Kundenbeziehungen	Bedarfsbezogener Dialog
	2) Absicherung von Vorhaben und Projekten	
Versicherungen	1) Stabile Kundenbeziehungen	Bedarfsbezogener Dialog
	2) Werteeinhaltung bzw. Wertsteigerung der Hafeninfrastruktur	
Netzbetreiber / Energieversorgungsunternehmen	1) Netzstabilität	Bedarfsbezogener Dialog
	2) 100 % Hafenverfügbarkeit	
	3) Minderung negativer Einflüsse (z.B. Emissionen)	
	4) Standortentwicklung	
	5) Nachhaltige Transportkette	
Andere Häfen	1) Kooperationsbereitschaft	Bedarfsbezogener Erfahrungsaustausch; verschiedene aktive Kooperationen
	2) Erfahrungsaustausch	
Forschungs- und Bildungseinrichtungen	1) Unterstützung von Forschungsvorhaben und Projekten	Bedarfsbezogener Dialog
	2) Wissenstransfer	
Kommunen (Gebietskörperschaften) im Umfeld der Häfen	1) Kooperation	Bedarfsbezogener Dialog
	2) Gemeinsame Projekte und Planungen	
Touristen (Kreuzfahrtgäste, Tagesgäste)	1) Hafennutzung/ - besichtigung	Unterstützung anderer Akteure
	2) Verkehrsanbindung und Infrastruktur (Radwege...)	
Vereine / Interessengruppen (ISH, UBH, HTG, PIANC, IAPH)	1) Erfahrungsaustausch	Bedarfsbezogener Dialog
	2) Kooperation, gemeinsame Planungen	
	3) Wissenstransfer	
Förder- und Forschungsmittelgeber (Metropolregion, Bundesministerien, EU)	1) Entwicklung innovativer Projekte	Bedarfsbezogener Dialog
	2) Wissenstransfer	

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 die Geschäftsjahre 2017 & 2018 (der Bericht) beauftragt. Ziel der Prüfung war die Verifizierung der Einhaltung der Anforderungen der Global Reporting Initiative (GRI) Sustainability Reporting Standards (SRS), AccountAbility Prinzipien sowie die Verifizierung 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 gemäß GRI Standards
- Einhaltung der Anforderungen gemäß GRI SRS Themenspezifische Standards (nur materielle Aspekte)
- Einhaltung der AccountAbility Prinzipien

Die Verifizierung wurde auf Basis eines Typ-2 Engagements mit einem moderaten Prüfungsniveau gemäß Prüfstandard AA1000AS:2008 durchgeführt und umfasste sämtliche Berichtsinhalte.

Die Prüfung der Einhaltung der Anforderungen gemäß GRI SRS umfasste, neben den allgemeinen Angaben, folgende Indikatoren:

201-2	**203-1**	**203-2**	**205-1**	**205-2**	**205-3**
304-1	**304-2**	**304-3**	**305-1**	**305-2**	**305-3**
305-5	**305-7**	**306-2**			
401-1	**401-2**	**401-3**	**403-1**	**403-2**	**403-4**
404-1	**405-1**	**406-1**	**413-1**	**413-2**	**419-1**

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 zur Verifizierung der im Bericht getätigten Angaben. Die Verlässlichkeit der Angaben basiert zudem auf den internen Prozessen zur Datenerfassung von bremenports.

Aufgrund der genannten Einschränkungen und Grenzen kann das Auftreten von Fehlern oder nicht korrekten Angaben nicht ausgeschlossen werden.

EXTERNE PRÜFUNG

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 gemäß AA1000AS:2008
- Treffen einer unabhängigen Prüfaussage
- Dokumentation von Schlussfolgerungen und Empfehlungen für die Verbesserung der Berichterstattung

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 relevanter 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 der 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:

- Inhalte im Bericht von bremenports für die Geschäftsjahre 2017 & 2018 in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Anforderungen der GRI SRS erstellt worden sind
- Berichtsinhalte in wesentlichen Belangen nicht korrekt sind
- 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 gemäß ISO 9001:2015, welches die Qualität der Prozesse, die Benennung von Auditoren und die Zusammenstellung von Prüfteams aufrechterhält und steuert.

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

Essen, 04.03.2020

Andreas Backs

(Leitender Auditor)

Büsran Grünenwald

(Auditor)

TÜV NORD CERT GmbH
Langemarckstr. 20
45141 Essen
Deutschland

IMPRESSUM

HERAUSGEBER
bremenports GmbH & Co. KG

ANSPRECHPARTNER
Pressesprecher
Holger Bruns
holger.bruns@bremenports.de

Direktor für Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement
Uwe von Bargen
uwe.von.bargen@bremenports.de

Nachhaltigkeitsmanagement
Alexandra Groth von Wahl
Meike Döscher-Mehrtens
greenports@bremenports.de

KONZEPTION & PROJEKTSTEUERUNG
Alexandra Groth von Wahl ,
Meike Döscher-Mehrtens

GESTALTUNG
GuS Kommunikation GmbH

PRODUKTION
Die greenports-Broschüre ist auf umweltschonendem und zu 100% wiederverwertbarem Recyclingpapier gedruckt.

Bremerhaven, März 2020

www.greenports.de