greenports

Bremen Bremerhaven



Nachhaltigkeitsbericht 2020

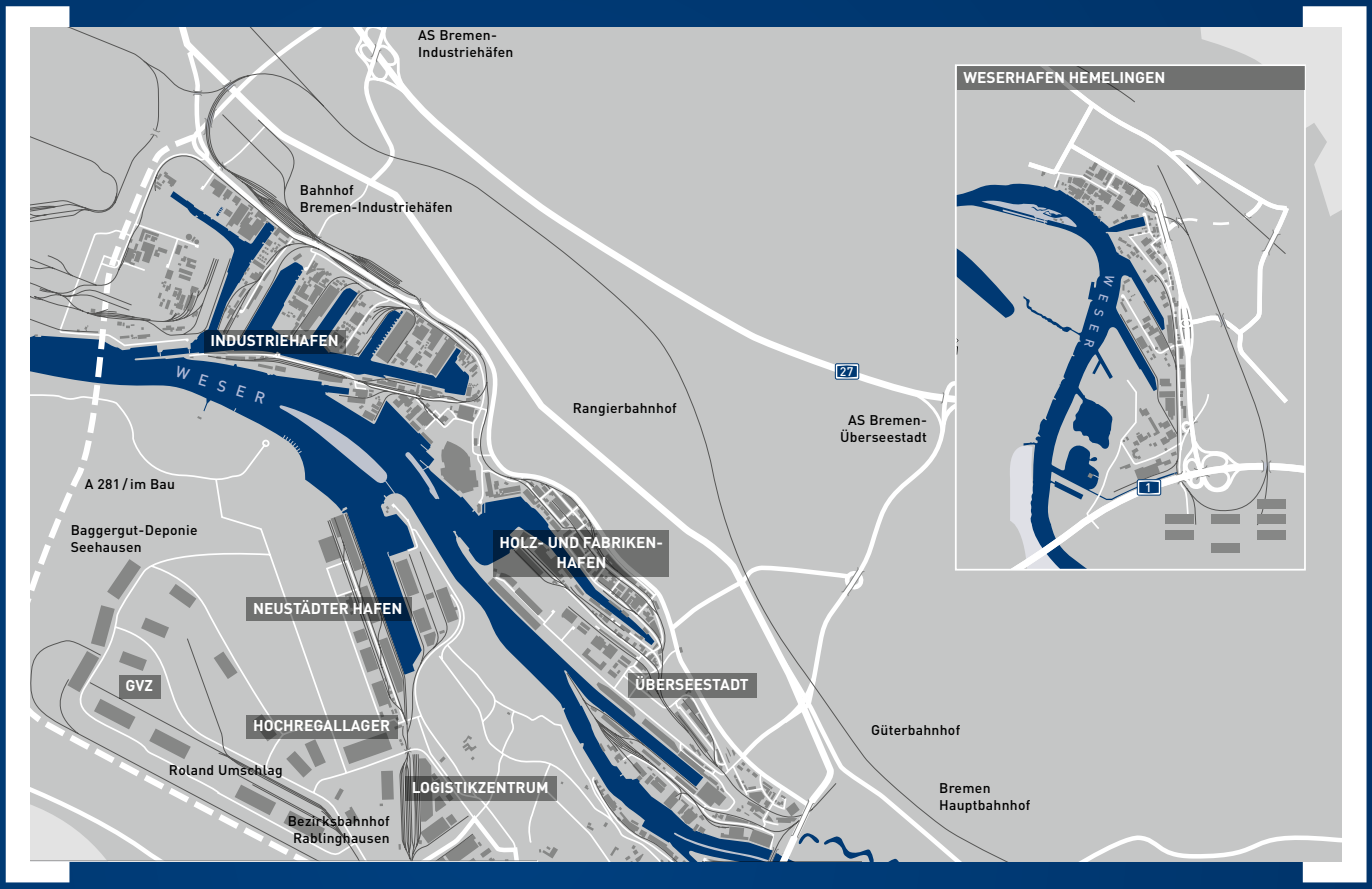
Auf dem Weg greenports zum grünen Hafen

Kennzahlen beziehen sich auf das Jahr 2019

Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen

Freie Hansestadt Bremen

bremenports



Hafenkarte Bremen



Hafenkarte Bremerhaven

Nachhaltigkeitsbericht
Berichtsinhalte



INFORMATIONEN

Vorwort — 5
Die Organisation der bremischen Häfen — 7
Das Geschäftsmodell der bremenports — 9
Unsere Nachhaltigkeitsthemen — 14
Über diesen Bericht — 15
Rückblick auf 10 Jahre greenports — 16



UNTERNEHMENSSTEUERUNG

Nachhaltigkeitsstrategie & -management — 21
Compliance — 27
Hafensicherheit, Cyber Security & Gefahrenabwehr — 31
Nachhaltige Vergabe und Beschaffung — 33



WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG

Marktpräsenz — 37
Klimaanpassung — 47



UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Energiemanagement & Klimaschutz — 51
Nachhaltige Seeschifffahrt — 57
Nachhaltige Flotte — 63
Erhaltung der Biodiversität — 67
Effekte der Wassertiefenerhaltung — 73



ARBEITSWELT

Arbeitgeberattraktivität — 77
Arbeitssicherheit — 87



GESELLSCHAFT

Auswirkungen auf die Bevölkerung — 91
Engagement vor Ort — 99

DATEN UND FAKTEN

GRI-Inhaltsindex — 104
Sustainable Development Goals — 110
Interessenverbände — 111
greenports Programm — 112
Kennzahlenübersicht — 120
Stakeholderübersicht — 134
Glossar — 136
Externe Prüfung — 138



Blick von oben auf den Neuen Hafen und den Überseehafen

Klar und konsequent:
Nachhaltigkeit als Daueraufgabe

Vor mehr als 10 Jahren hat bremenports mit der greenports-Strategie die Weichen für ein umfassendes Nachhaltigkeitskonzept für die bremischen Häfen gestellt. Die Grundüberzeugung hat sich seitdem in vielfältiger Weise bestätigt: Eine eindeutige Umweltorientierung, wirtschaftlicher Erfolg und soziale Verpflichtung sind wesentliche Faktoren für einen unternehmerischen Erfolg. Oder anders: Nachhaltigkeit lohnt sich. In jeder Beziehung. Wer langfristig als Unternehmen existieren möchte, kann nicht nur kurzfristig denken. Wir freuen uns daher, dass wir Ihnen mit dem Nachhaltigkeitsbericht 2020 den neuesten Stand der greenports Aktivitäten – vorlegen können.

In den letzten Jahren konnten zahlreiche Maßnahmen erfolgreich umgesetzt werden, die zur nachhaltigen Entwicklung der bremischen Häfen beitragen. Im Bereich Energiemanagement wurden neue Standards verlässlich implementiert und erfolgreiche Ausgleichsmaßnahmen tragen weiterhin zur Verbesserung der Biodiversität bei. Hierauf soll auch in Zukunft weiter gebaut werden. Daher ist es umso wichtiger, die aktuellen Entwicklungen stets im Blick zu behalten. Denn nur so können die Herausforderungen von morgen gemeistert werden, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Aus diesem Grund hat bremenports die wachsende Bedeutung im Bereich Cyber Security erkannt und entsprechend darauf reagiert. Auch wurden für die unternehmerischen Prozesse in den Bereichen Vergabe und Beschaffung sowie beim Thema Compliance Standards eingeführt, um Integrität und gesellschaftliche Verantwortung zu gewährleisten. Im Januar / Februar 2021 konnte im Rahmen eines Beteiligungsprozesses in Form eines Stakeholderdialogs das Fundament für die Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsberichterstattung gelegt werden.

Nachhaltigkeit entsteht im Dreiklang von wirtschaftlicher Stärke, ökologischer Verantwortung und sozialer Verpflichtung. Für bremenports als Arbeitgeber bedeutet dies, gemeinsam mit den Mitarbeiter_innen eine partizipative Unternehmenskultur zu entwickeln und zu pflegen. Gute Arbeitsbedingungen, die den individuellen Erfordernissen Rechnung tragen, sind zugleich ein wesentlicher Faktor, um auch künftig die Vielzahl von spezialisierten Aufgabenbereichen qualifiziert besetzen zu können.

Auch hier hat es in der Unternehmensentwicklung weitere Fortschritte gegeben, die in diesem Nachhaltigkeitsbericht vorgestellt werden.

Als klares Bekenntnis zu regionaler Verantwortung setzt bremenports auf eine starke Gemeinschaft. Durch die enge Verflechtung des Hafens mit Bremerhaven-Lehe besteht seit vielen Jahren eine enge Partnerschaft mit der Schule am Ernst-Reuter-Platz. Über dieses Engagement können Sie im Interview mit der Schulleiterin Nicole Wind nachlesen. Denn auch im Miteinander will man ein Vorbild sein und einen gesellschaftlichen Beitrag leisten.

Die konsequente Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie ist eine Daueraufgabe, der sich bremenports auch künftig konsequent stellen wird. In diesem Sinne gilt unser Dank allen, die daran arbeiten, die Nachhaltigkeit in den Häfen beispielgebend voranzutreiben.



Robert Howe
Geschäftsführer
bremenports GmbH & Co. KG

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

Aufsichtsratsvorsitzende
bremenports GmbH & Co. KG

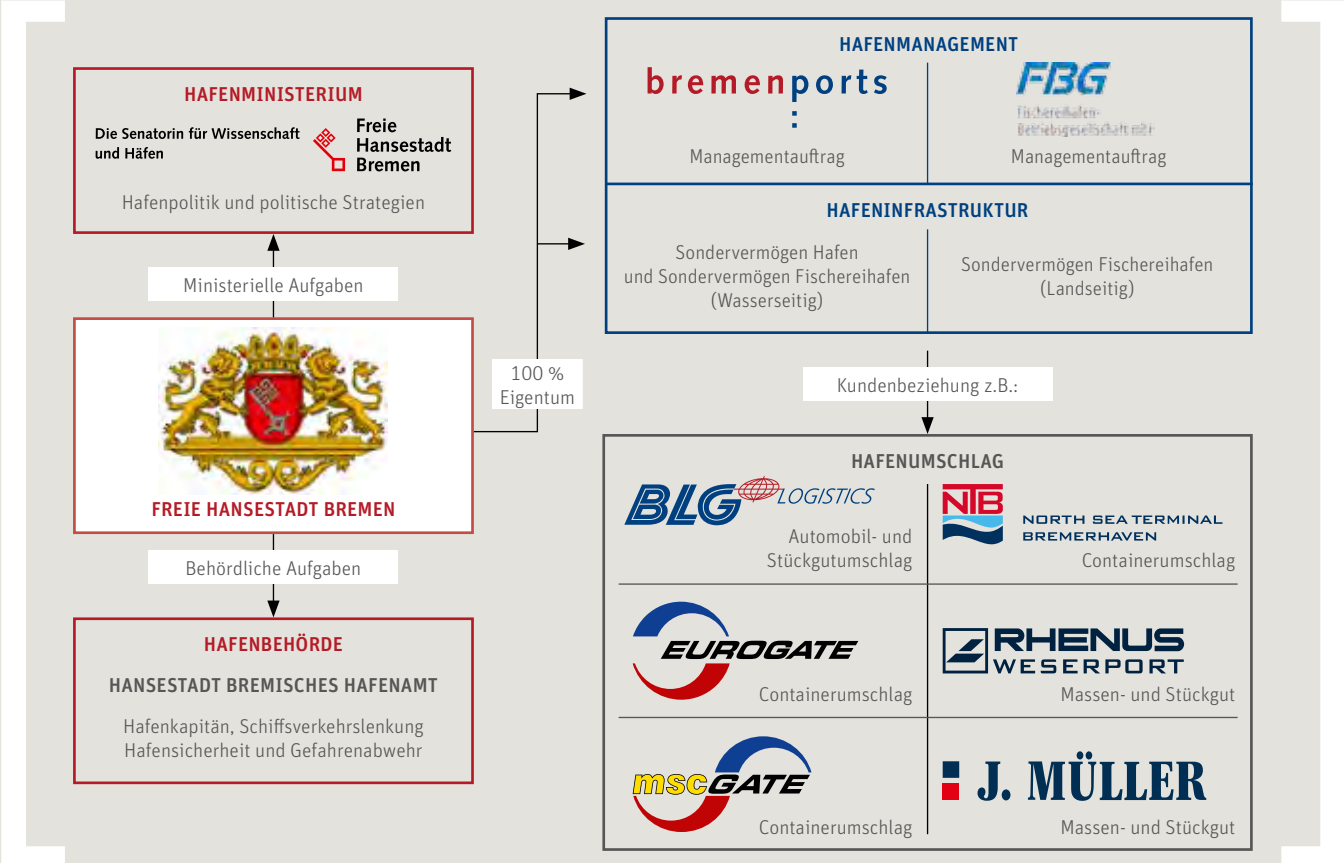


Der Überseehafen von oben

Die Organisation der bremischen Häfen

[STANDARDS: GRI 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.

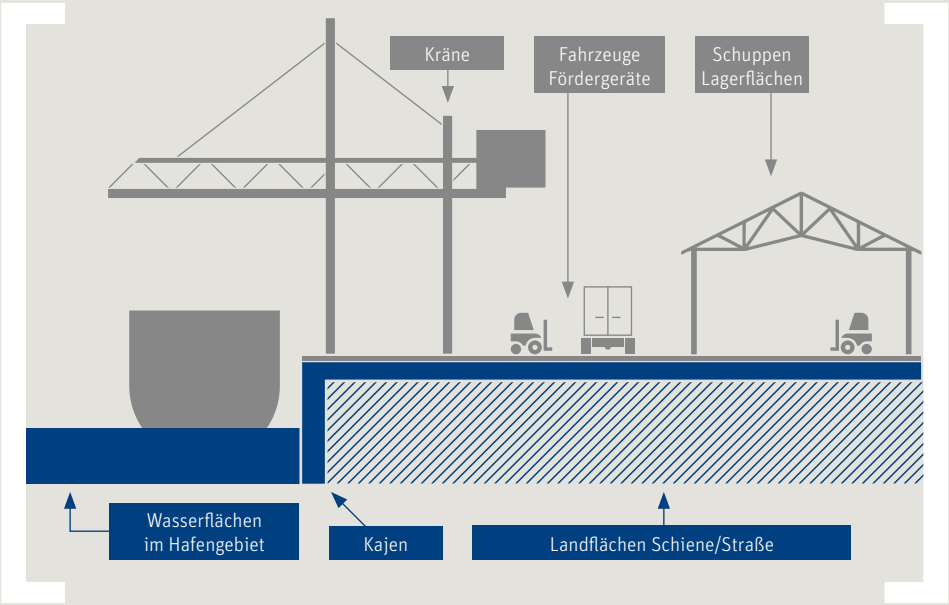


Organisationsstruktur der bremischen Häfen

INFORMATIONEN

Die Hafenanlagen sind eine tragende Säule der Wirtschaft im kleinsten Bundesland Deutschlands und sichern laut einer Untersuchung des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft aus dem Jahr 2017direkt 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, das Sonstige Sondervermögen Fischereihafen (Landseite) wird von der Fischereihafenbetriebsgesellschaft mbH verwaltet. In der gewählten Rechtsform hat die bremenports GmbH & Co. KG 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

[STANDARDS: GRI 102-2, 102-4, 102-6, 102-7, 102-10, 102-18]

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 mit Ausnahme der Landseite im Fischereihafen die Infrastruktur der bremischen Häfen.

Mit 393 Mitarbeiter_innen 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

Die Regelaufgaben umfassen vor allem den Betrieb und die Unterhaltung der Hafeninfrastruktur einschließlich der Hafenbahn, der Deiche und der ökologischen Ausgleichsflächen sowie den Sturmflutdienst, die Verwaltung der Immobilien und Grundstücke, die Maßnahmen des Landschaftsbaus der FHB in Bremerhaven, das Finanzierungsmanagement der Mittel für die Regelaufgaben der FHB und das Standortmarketing für die bremischen Häfen.

Sonderaufgaben

Sonderaufgaben werden separat von der Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen beauftragt und umfassen die Umsetzung von Einzelaufträgen.

Im Jahr 2019 wurden eine Reihe wichtiger Investitionsprojekte für die nächsten Jahre vorbereitet. Der Neubau der Columbuskaje wird für das Kreuzfahrtterminal verlässliche Bedingungen für die Zukunft schaffen. Der Neubau der Nordmole ist eine wesentliche Voraussetzung, den Fischereihafen in einem dann anstehenden längeren Prozess zu ertüchtigen und damit dieses wertvolle Hafen-, Industrie- und Gewerbegebiet für die Zukunft zu entwickeln. Zudem werden mit der Fertigstellung der Westkaje neue Möglichkeiten für den Bremerhavener Werftbetrieb geschaffen.



Ein Neubau der Columbuskaje ist notwendig

INFORMATIONEN

Als separat beauftragte Sonderaufgaben sind für das Berichtsjahr im Detail die folgenden Leistungen zu nennen:

- Planung und Neubau der Columbuskaje in Bremerhaven
- Fachliche Begleitung des Gerichtsverfahrens im Investitionsvorhaben Offshore Terminal Bremerhaven im Landesfischereihafen Bremerhaven
- Abbruch und Neubau Westkaje Kaiserhafen III
- Ausführung, Planung, Monitoring und Pflege von Kompensationsmaßnahmen, wie z.B. im Kompensationspool Billerbeck / Drepte
- Umsetzung der Hochwasserschutzmaßnahmen nach dem „Generalplan Küstenschutz“ in Bremerhaven
- Einführung eines neuen IT-Systems für die Hafenbahn
- Planungsleistungen zur Neugestaltung des Geestebereichs und der Nordmole
- Erneuerung der Kaje 66 im Überseehafen in Bremerhaven

Drittgeschäft

Als Hafen-, Logistik- und Umweltexperten wissen die Mitarbeiter_innen der bremenports, wie man Hafenanlagen, Verkehrsflächen und Küstenschutzbauwerke plant, baut und unterhält. Daher offeriert die Hafenmanagementgesellschaft über die Regel- und Sonderaufgaben hinaus im privaten Drittgeschäft Projekt- und Beratungsdienstleistungen – und das weltweit. Im Drittgeschäft verzeichnet bremenports im Jahr 2019 einen Umsatz in Höhe von 5 Millionen Euro und liegt damit deutlich über dem Vorjahr.

Im Projekt „Ausbau der Mittelweser“ wurde die Zusammenarbeit mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Mitte im Berichtsjahr weiter fortgesetzt. Auch 2019 führte bremenports umfangreiche Bagger-, Peil- und Spülarbeiten für diverse Hafen- und Werftbetreiber durch. Außerdem gehören zum Portfolio von bremenports auch angestellte Taucher, die sowohl im eigenen Hafengebiet als auch für Fremde, z.B. für die Stadtwerke Leer, Taucharbeiten durchführen.



Kompensationsmaßnahmen an der Billerbeck / Drepte



Rückbau der Seuten Deern

Für die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) hat die Abteilung Umweltplanung im Berichtsjahr Maßnahmen für die Wasserrahmenrichtlinie geplant und hergerichtet. z.B. Maßnahmen zur Habitatverbesserung an der Varreler Bäke (ein Nebenfluss der Weser). Ziel war es hier, einen guten ökologischen Zustand der Fließgewässer zu erreichen.

Es wurde auch ein Auftrag durchgeführt, der nicht direkt zur Kernkompetenz der Hafenmanagementgesellschaft gehört: So hat bremenports 2019 für das Deutsche Schifffahrtsmuseum ein Rückbaukonzept für die havarierte Seute Deern entwickelt und die technischen Sicherungsmaßnahmen an dem havarierten Traditionsschiff übernommen.

Das Auslandsgeschäft ist unverändert von Bedeutung, internationale Beratertätigkeiten sind ein fester Bestandteil der Hafenmanagementgesellschaft. Hierbei wird eigenes, als auch fremdes Personal in Form von Freelancern eingesetzt.

Als umsatzstärkstes ausländisches Projekt zeichnete sich im Geschäftsjahr 2019 das Projekt IWTS 2.0 aus dem „The North Sea Region Programme“ aus.

In Island wurde das Engagement von bremenports, gemeinsam mit den Kommunen Langanesbyggð Municipality, Vopnafjarðarhreppur Municipality und der EFLA Consulting Engineers an der Entwicklung des Hafenprojektes „Finnafjord“ im Nordosten des Landes fortgesetzt. Auf Basis der ausgearbeiteten rechtlichen Grundlagen wurde die Finnafjord Port Development Company ehf. (FFDP) im Berichtsjahr gegründet. Die Beteiligung von bremenports an der maritimen und infrastrukturellen Entwicklung der Arktis wird für sinnvoll gehalten, weil der geplante Hafen im Nordosten Islands die Chance bietet, die Region am Nordpolarmeer maritim und nachhaltig zu erschließen, bremenports sein Know-how bei der an hohen ökologischen Standards orientierten Planung und Umsetzung einsetzen kann und bremenports gleichzeitig die attraktive Chance erhält, durch die geplante Konzessionierungsstruktur mittel- und langfristig Erlöse im internationalen Drittgeschäft zu generieren.



Ausbau der Mittelweser



#IWTS 2.0 will die Binnenschifffahrt als klimafreundliches Transfortmittel im Hinterlandverkehr fördern



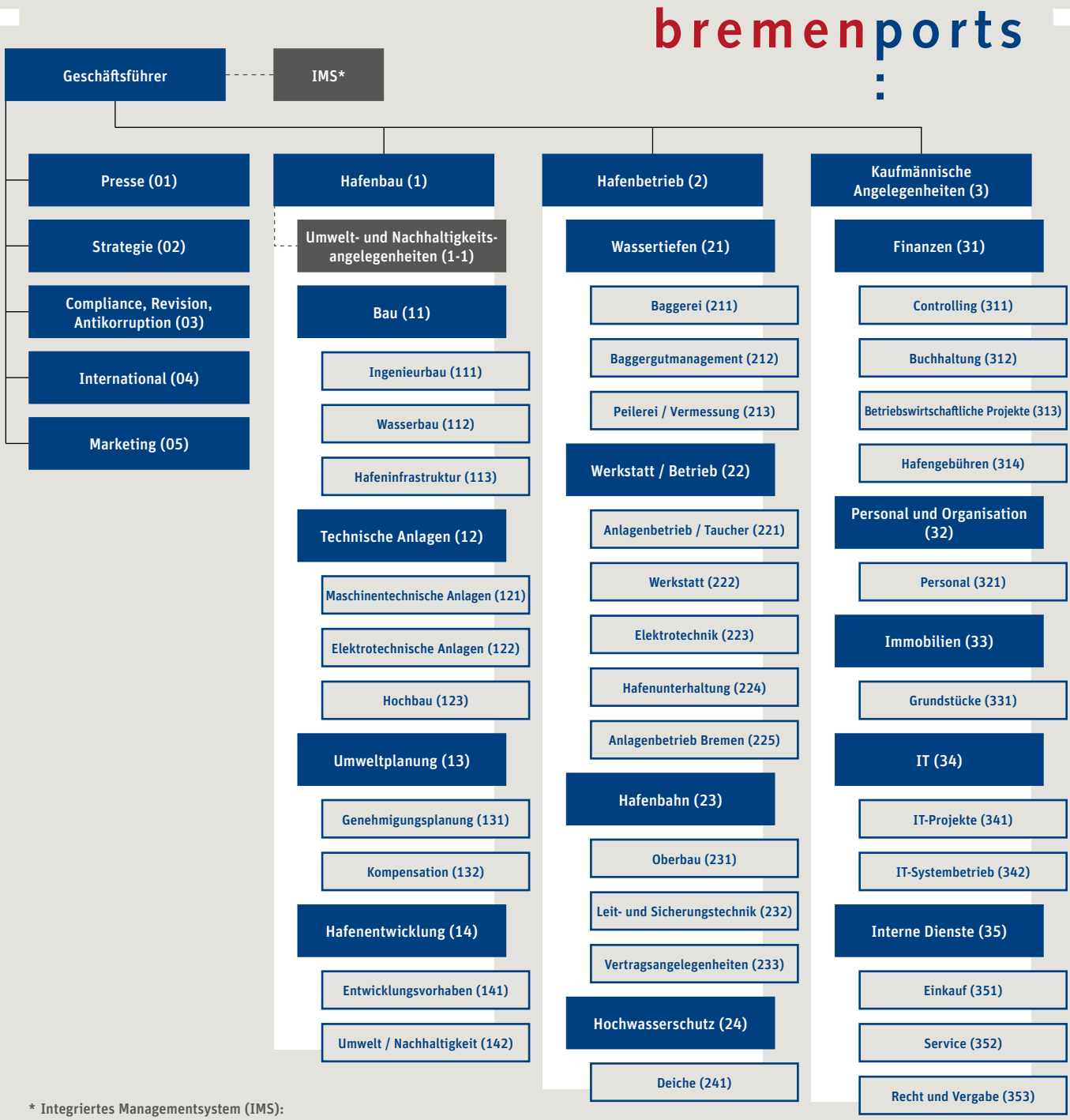
Das Sail City Gebäude in Bremerhaven (Bildrechte bei Waldemar Brandt)

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 organisiert 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.

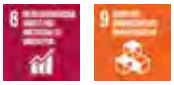
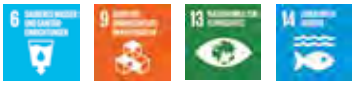
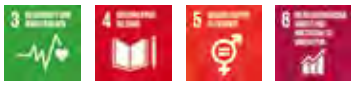
Die Geschäftsbereichsleiter der drei Geschäftsbereiche Hafenbau, Hafeninstandhaltung und kaufmännische Angelegenheiten vertreten in enger Abstimmung die Geschäftsführung als Prokuristen bei Abwesenheit. Aus dem Geschäftsführer, den drei Geschäftsbereichsleitern sowie den Stabsstellen Presse und Strategie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



Organigramm der bremenports GmbH & Co. KG

INFORMATIONEN

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, Cyber Security & 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 Vergabe & Beschaffung	Wir wollen soziale und ökologische Aspekte von Waren und Dienstleistungen bei der Beschaffung und Vergabe noch stärker einbeziehen.	
Wirtschaftliche Leistung		
Marktpräsenz	Wir investieren in zukunftsweisende Projekte, die die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen erhalten und ausbauen.	
Klimaanpassung	Wir analysieren den regionalen Klimawandel, um Chancen und Risiken für unsere Hafenstandorte zu erkennen und ergreifen Maßnahmen, die deren Zukunftsfähigkeit auch unter den Bedingungen des Klimawandels sicherstellen und neue Potentiale für einen Ausbau der Häfen ermöglichen.	
Umweltverträglichkeit		
Energiemanagement & Klimaschutz	Wir gehen bewusst und nachhaltig mit Energie um, steigern unsere Energieeffizienz und erhöhen den Anteil an erneuerbaren Energien.	
Nachhaltige Seeschifffahrt	Wir unterstützen alle technisch sinnvollen und ökonomisch angemessenen Verfahren zur Reduzierung der negativen Einflüsse der Seeschifffahrt auf Mensch und Natur.	
Nachhaltige Flotte	Wir unterstützen alle technisch sinnvollen, sowie verlässlichen und ökonomisch angemessenen Verfahren zur Reduzierung der negativen Einflüsse der Schifffahrt auf Mensch und Natur und nutzen diese insbesondere für unsere eigene Flotte.	
Erhaltung der 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 Mitarbeiterzufriedenheit und 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.	

Über diesen Bericht

[STANDARDS: GRI 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 Bericht umfasst das Berichtsjahr 2019 „in Übereinstimmung“ mit der Kernoption der GRI Standards. Die Darstellung der Berichtsinhalte orientiert sich an unseren übergeordneten Nachhaltigkeitskategorien „Unternehmenssteuerung“, „Wirtschaftliche Leistung“, „Umweltverträglichkeit“, „Arbeitswelt“ und „Gesellschaft“.

Weitere Informationen zu den Umweltauswirkungen der bremischen Häfen an den Standorten Bremen und Bremerhaven finden sich in unserem PERS-Bericht 2020. PERS ist ein Umweltmanagementsystem, das speziell für die Anforderungen von Häfen entwickelt wurde. Es beinhaltet Maßnahmen des präventiven Umweltschutzes zur systematischen Erhebung und Vermeidung der Umweltauswirkungen eines Hafens. Im Gegensatz zum vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht, welcher sich auf die Managementgesellschaft bremenports GmbH & Co. KG sowie die Sondervermögen Häfen fokussiert, umfassen die Berichtsgrenzen des PERS Berichts den gesamten Standort der bremischen Häfen. Der Bericht wird alle zwei Jahre aktualisiert und veröffentlicht.

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.

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 auf den Zeitraum vom 1. Januar 2019 – 31. Dezember 2019.

Der Status der berichteten greenports Maßnahmen wird jeweils aktuell zum Redaktionsschluss (31. Dezember 2020) berücksichtigt und geht somit über den Zeithorizont der berichteten Kennzahlen hinaus.

Im Rahmen dieses Nachhaltigkeitsberichts haben wir bereits zum zweiten Mal einen Onlinebericht veröffentlicht, der durch eine PDF-Fassung ergänzt wird.

Prüfung

Um Glaubwürdigkeit und Qualität der Berichterstattung zu gewährleisten, lassen wir auch unseren Nachhaltigkeitsbericht 2020 extern prüfen. Die Geschäftsführung unterstützt das Vorgehen, stellt das erforderliche Budget bereit und nimmt an Prüfgesprächen teil. Die Prüfungsleistung wurde 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 d en Prüfauftrag hinaus bestehen keine weiteren Beziehungen zwischen der Organisation und den Prüfern. Die TÜV Nord AG führt eine Prüfung zur Erlangung einer moderaten Sicherheit auf Basis der AA1000APS:2008 durch. Die im Prüfumfang enthaltenden GRI-Indikatoren sind in unserem GRI-Inhaltsindex entsprechend gekennzeichnet. Informationen zur Vorgehensweise der Prüfung und die entsprechenden Ergebnisse sind in der Prüfbescheinigung dargestellt.

Rückblick auf 10 Jahre greenports

Unser Weg zum nachhaltigen Hafen

Im November 2009 hat die bremenports ein neues Kapitel in der Hafenentwicklung aufgeschlagen. „greenports“, die Nachhaltigkeitsstrategie für die bremischen Häfen, wurde im Rahmen einer Präsentation im i2b meet up zu Transportwesen und Logistik in Bremerhaven vorgestellt. Unter dem Motto „Häfen zeigen Verantwortung“ wurden damals die 5 wichtigsten Gründe zur Umweltorientierung zusammengefasst (siehe Grafik).

5 gute Gründe für greenports

1. **Grundvoraussetzung für die infrastrukturelle Weiterentwicklung von Häfen**
2. **Gesamtgesellschaftliche und teilweise politische Forderungen**
3. **Umweltaspekte werden zukünftig in allen Logistikkonzepten eine zentrale Rolle spielen**
4. **Perspektivisches Standortkriterium für Häfen**
5. **Festigung der Marktchancen**

Dabei war bereits zu der Zeit ein sehr guter Ausgangspunkt gegeben: So wurden u.a. seit 1991 erfolgreich umweltverträgliche Hafenentwicklungsvorhaben in Bremerhaven geplant und umgesetzt und Gewässersanierungseffekte durch die „Integrierte Baggergutaufbereitung“ in Bremen-Seehausen generiert. Auch bei der Schiffsabfallentsorgung hatten die bremischen Häfen schon damals eine Vorreiterrolle. Insgesamt also eine gute Basis, um sich weiteren Herausforderungen zu stellen.

Organisatorisch unterstützt wurden die einzelnen Maßnahmen ebenfalls bereits seit den frühen Neunzigern. Von 1991 bis 2000 wurde bei bremenports ein projektbezogenes Umweltmanagement implementiert, das 2000 zu einem hafenbezogenen Umweltmanagement erweitert wurde. 2008 wurde aufgrund einer Neustrukturierung eine Stabstelle an der Geschäftsführung der bremenports eingerichtet. Im gleichen Jahr konnte die World Ports Climate Declaration durch Bremen unterzeichnet werden.

Bis 2009 machte es sich bremenports zum Ziel, eine umfassende Nachhaltigkeitsinitiative des Standorts bremische Häfen zu entwickeln und sich unter deutschen und internationalen Seehäfen zu profilieren. Als erste Maßnahmen wurden die Weiterentwicklung des projektbezogenen Umweltmanagements durch Aufbau eines systematischen standortbezogenen Umweltmanagements nach PERS (gemeinsam mit der Senatorin für Wirtschaft und Häfen und dem Hansestadt Bremisches Hafenamt) sowie eine externe Zertifizierung durch Lloyd's Register eingeleitet.

Unser Erfolgsrezept

Seit der Einführung von greenports 2009 hat sich vieles getan. Wir haben einige organisatorische Meilensteine vorzuweisen. Neben den in der Grafik erwähnten Schritten sind uns weitere noch wichtig zu erwähnen. So sind wir 2013 in die Initiative Partnerschaft Umwelt Unternehmen (PUU) aufgenommen worden. Zweck dieses Zusammenschlusses ist es, die nachhaltigen Unternehmensziele gemeinsam mit anderen Mitgliedern dieser Kooperation zu verfolgen und sich gegenseitig zu unterstützen.

Die Förderung eines Austauschs mit anderen und eine Unterstützung bei der Erstellung unseres Nachhaltigkeitsberichtes erfahren wir durch die Global Reporting Initiative, kurz GRI. Hier sind wir seit 2014 Mitglied.

Nach der ersten Zertifizierung des Energiemanagements (ISO 50001) im Jahr 2016 haben wir 2017 das Energie-, Umwelt- & Nachhaltigkeitsmanagement als Regelaufgabe aufgenommen.

Neben den organisatorischen Meilensteinen sind natürlich auch die strategischen greenports-Initiativen für uns von großer Bedeutung. So haben wir im Jahr 2010 die UN-Charta der Vielfalt unterzeichnet und 2012 Hafengebührenrabatte für umweltfreundliche Schiffe (Environmental Ship Index = ESI) eingeführt.

2009
neues Internetangebot unter www.greenports.de

2010
Schutz der Wort-/Bildmarke

2011
1. Zertifizierung des Umweltmanagements (nach PERS)

2013
1. Nachhaltigkeitsbericht für 2012 (gem. GRI)

2014
1. Aufstellung eines »greenports-Programms«

2016
1. Zertifizierung des Energiemanagements (ISO 50001)

2019
Integriertes Unternehmensleitbild bei bremenports

greenports-Meilensteine

Rückblick auf 10 Jahre greenports

Im Jahr darauf fand der 1. Bremer Kongress für Nachhaltigkeit in der Schifffahrt statt, der seitdem alle zwei Jahre wiederholt wird. 2014 wurde erstmals der greenports-Award verliehen: an das emissionsfreundlichste Schiff sowie die emissionsfreundlichste Reederei.

Ebenfalls im Jahr 2014 wurde Nachhaltigkeit zum ersten Mal im Hafenkonzept 2020/25 integriert. Parallel dazu fand ein Stakeholder-Workshop statt, in dem die relevantesten Nachhaltigkeitsthemen der Stakeholder abgefragt wurden.

Auch wurde 2014 eine weitere Zielsetzung für bremenports aufgegriffen: eine CO_2-neutrale Hafeninfrastruktur. Wie der aktuelle Stand dazu ist, erfahren Sie im Kapitel Energiemanagement & Klimaschutz. Eine der ersten Maßnahmen in diesem Bereich ist die nachträgliche Neutralisierung der THG-Emissionen 2015 für das Berichtsjahr 2013. Seitdem erfolgt die Kompensation von Emissionen durch den Kauf von Klimazertifikaten. Die jeweilige Höhe der letzten Jahre entnehmen Sie bitte unserer Kennzahlentabelle.



Wasserbüffel zählen zu den beliebtesten Bewohnern der Luneplate

In den Folgejahren wurden unsere Anstrengungen weiter in der Öffentlichkeit wahrgenommen. Der Hafenkapitän erklärte die bremischen Häfen als „LNG-Ready“ (2015). Wir sind aktiv in der nationalen LNG-Initiative Maritime LNG Plattform und engagieren uns für den Einsatz von LNG (liquefied natural gas) in der Schifffahrt. Der Einsatz von LNG ermöglicht eine Reduktion von Emissionen wie SO_x, NO_x und Feinstaub sowie CO_2-Reduzierungen.

Im Jahr 2018 schloss sich bremenports weiteren Initiativen an: regional (z.B. H2BX e. V. - Wasserstoff für die Region Bremerhaven) und überregional (z.B. Arctic Commitment (HFO-Free Arctic)) und ist Mitbegründer der Kooperation der Wattenmeerhäfen. Unsere wesentlichen Mitgliedschaften in Branchen- und Interessenverbänden können Sie auf Seite 111 verfolgen.

2019 wurden dann erstmalig die Netzwerktreffen mit Niedersachenports als „Nordwesthäfen effizient & innovativ“ durchgeführt. Diese Veranstaltungen sollen regelmäßig zwei Mal jährlich stattfinden und leben vom Erfahrungsaustausch zwischen den regionalen Häfen. Nähere Infos dazu erhalten Sie im Kapitel Nachhaltigkeitsstrategie und –Management.

Unser Ausblick für die Zukunft

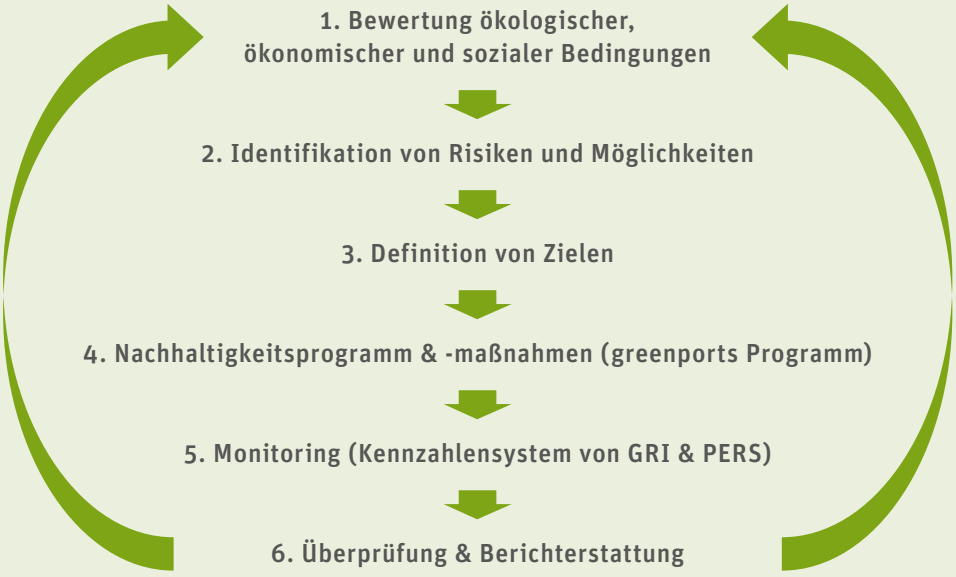
Die bereits erreichten Meilensteine haben wir vor allen anderen deutschen Hafenstandorten erreicht. Wir blicken auf die letzten zehn Jahre greenports gern zurück und gehen motiviert die kommenden Herausforderungen an. Denn wir haben noch Vieles geplant!

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass wir unsere bisherigen Erfolge zum großen Teil dem kontinuierlichen Verbesserungsprozess zu verdanken haben. Nur durch den stetigen Prozess des nachhaltigen Managements ist es möglich, alle internen und externen Stakeholder mit einzubeziehen, Prozessschritte aufzubauen und Maßnahmen abzuleiten. Durch die Erstellung unseres greenports-Programms und das Monitoring von Kennzahlen können wir unsere Ziele und Maßnahmen transparent und nachvollziehbar kommunizieren.

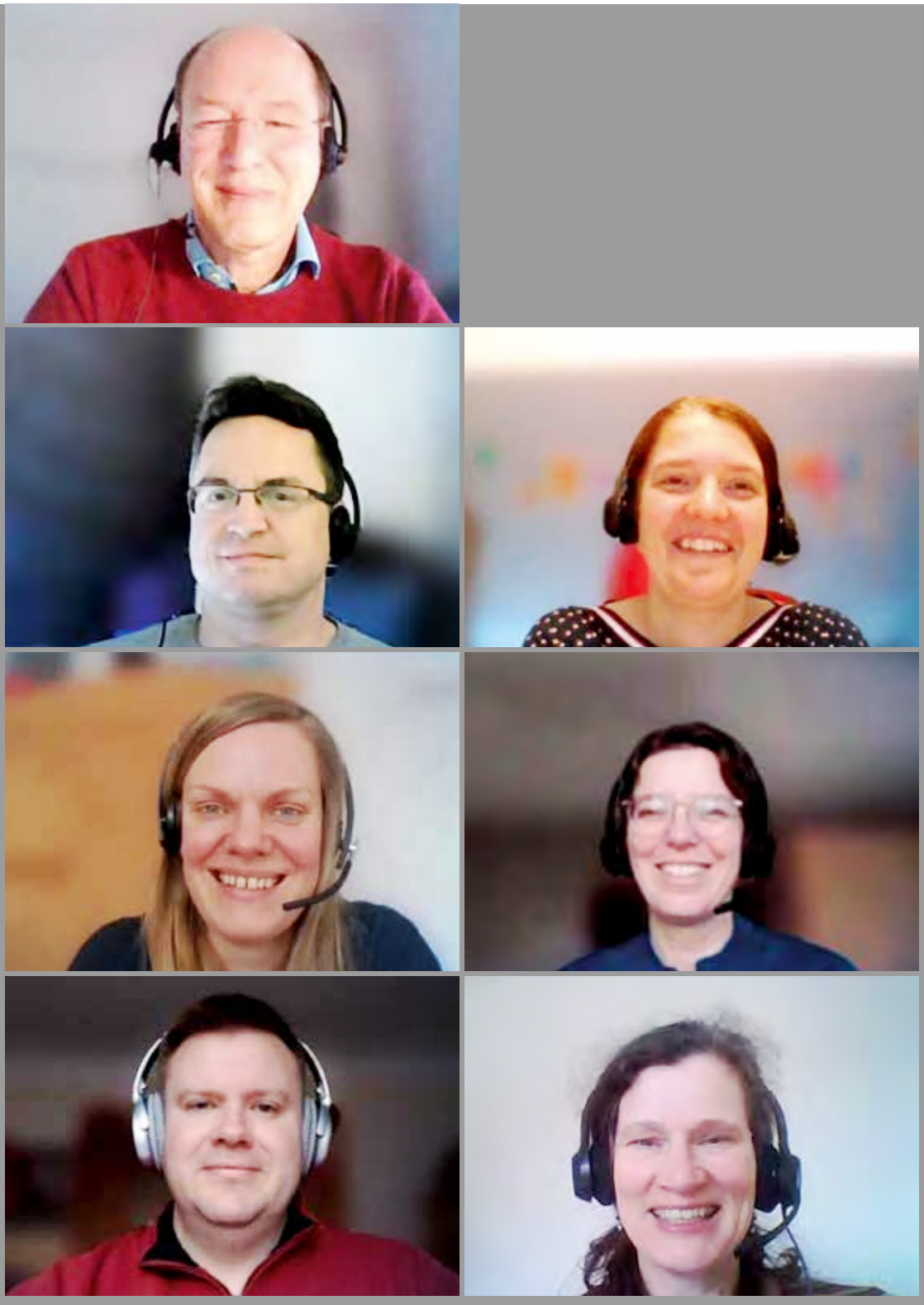
Wir legen großen Wert darauf, unsere verschiedensten Stakeholder in die Entwicklung und Ausgestaltung unserer Nachhaltigkeitsberichterstattung mit einzubeziehen. Daher führten wir im Januar 2021 eine Online-Befragung durch. Darin wurden die Teilnehmer_innen gebeten, die für den Hafenstandort wesentlichen Themen aus ihrer Sicht zu priorisieren. Dabei hatten sie erstmalig auch die Gelegenheit, die Meinungen anderer Teilnehmer kennenzulernen und zu bewerten. Selbstverständlich werden diese Ergebnisse für den kommenden Nachhaltigkeitsbericht sowie die Ausrichtung unserer greenports-Strategie ausgewertet.

Die greenports Strategie sowie einen kleinen Film zur Nachhaltigkeitsinitiative finden Sie hier auf unserer Website:

www.bremenports.de/greenports/greenports-strategie



Kontinuierlicher Verbesserungsprozess



Die Mitarbeiter_innen im Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement von bremenports

Nachhaltigkeitsstrategie & -management



[STANDARDS: GRI 102-11, 102-12, 102-18, 102-40, 102-42, 102-43, 102-44, 102-46, 103-1, 103-2, 103-3; sowie PSI 1]

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.

bremenports hat bereits 2009 als erstes Unternehmen der deutschen Hafenwirtschaft unter der geschützten Wort/Bild Marke „greenports“ eine Nachhaltigkeitsstrategie eingeführt, die 2019 ihr 10-jähriges Jubiläum feierte.

Die Strategie wurde kontinuierlich weiterentwickelt und umfasst eine Reihe von Nachhaltigkeitsthemen, mit entsprechenden Leitlinien, die im Dialog mit unseren Stakeholdern von uns 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.

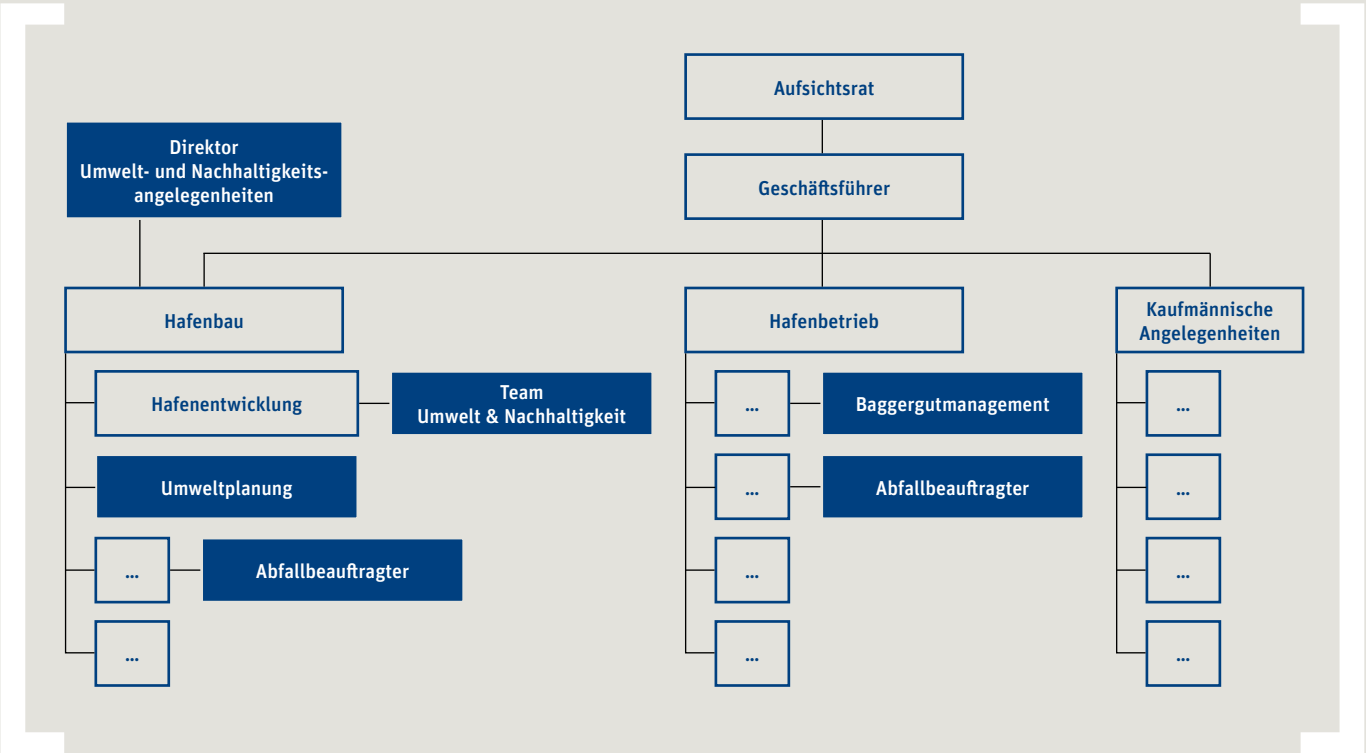
Alle neuen Mitarbeiter_innen werden mit unserem Leitbild und den Aktivitäten des Nachhaltigkeitsmanagements vertraut gemacht. Um schon unsere Auszubildenden für das Thema zu sensibilisieren, werden seit 2016 zweimal jährlich "Azubi-Projekttage" zum Thema Umwelt und Nachhaltigkeit veranstaltet. Dabei 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. Unsere Kennzahlen finden Sie im Anhang des Berichts ab Seite 120 oder zum Download in der greenports-Mediathek (www.bremenports.de/greenports/mediathek).

Organisation des Nachhaltigkeitsmanagements

Der Direktor für Umwelt- und Nachhaltigkeitsangelegenheiten verantwortet das strategische Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement mit der „greenports“-Nachhaltigkeitsstrategie. Er ist als Stabstelle direkt am Geschäftsbereichsleiter für Hafenbau angesiedelt und nimmt eine unternehmens- und standortweite Beratungs- und Steuerungsfunktion wahr, er wirkt als Impulsgeber und initiiert Maßnahmen und Projekte.

Auf operativer Ebene ist das Team Umwelt und Nachhaltigkeit in der Abteilung Hafenentwicklung (Geschäftsbereich Hafenbau) angesiedelt. Von diesem Team werden das Nachhaltigkeitsmanagement (gemäß GRI), das Energiemanagement (gemäß ISO 50001), das Umweltmanagement (gemäß PERS) sowie aus diesen Aufgabengebieten abgeleitete Initiativen und Umsetzungsprojekte verfolgt.



Organisation bremenports GmbH & Co. KG | Organisatorische Verankerung der Umwelt- und Nachhaltigkeitsaufgaben

Nachhaltige Erfolge

Mit den Bemühungen, unseren Fuhrpark schrittweise auf alternative Antriebe umzustellen, sind wir ein gutes Stück vorangekommen. Seit Anfang 2020 haben wir 8 elektrisch betriebene Fahrzeuge in unserer PKW-Flotte, die von 5 Hybrid-Fahrzeugen für längere Strecken ergänzt werden.

Wir konnten unsere Klimabilanz verbessern. Im Vergleich zum Jahr 2011, in dem sich unsere THG-Emissionen auf mehr als 7.000 t CO_2 beliefen, konnten die Emissionen bis 2019 um über 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.

Ein Baustein zur Erreichung der CO_2-Neutralität ist das Forschungs- und Entwicklungsprojekt „SHARC“, das bremenports seit Anfang 2019 koordiniert. 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 und Umweltwirkungen) zu simulieren.

Für das Projekt „Der CO_2-neutrale Hafen Bremen/Bremerhaven“ wurden wir im Mai 2020 mit dem mit 10.000 Euro dotierten NordWest Award 2020 der Metropolregion Nordwest ausgezeichnet. Das Preisgeld des NordWest Awards wurde für die Seemannsmission eingesetzt, um damit eine Photovoltaikanlage für den Welcome Club zu finanzieren, welche einen Beitrag zur CO_2-Neutralität der Seemannssmission und letztlich auch des Hafens leisten soll.

Weitere Infos zum Entwicklungsprojekt „SHARC“:

www.sharc-project.de/en/projekt

Im Juli 2020 wurden wir für den 13. Deutschen Nachhaltigkeitspreis nominiert. Auch wenn wir letztlich nicht zu den Gewinnern gehörten, sehen wir die Nominierung als Anerkennung, dass wir zu den nachhaltigsten mittelständischen Unternehmen Deutschlands gehören und mit unseren Aktivitäten die Veränderung hin zu einer nachhaltigen Gesellschaft unterstützen.

Im Dezember 2020 haben sich die bremischen Häfen zum fünften Mal nach dem internationalen PERS Standard (Port Environmental Review System) zertifizieren lassen. PERS ist ein internationales Managementsystem, das den Rahmen für vorsorgenden Umweltschutz im Hafenbereich bietet. Der für die Zertifizierung angefertigte Umweltbericht wurde von bremenports in Abstimmung mit der Senatorin für Wissenschaft und Häfen und unter Mitwirkung des Hansestadt Bremischen Hafenamtes erarbeitet und ist in der greenports Mediathek zu finden.

Kodizes & 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

Kodizes, Prinzipien und Richtlinien in der Anwendung [GRI 102-12]

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)

Im Stakeholderdialog 2014 identifizierte Kernanliegen

Im Kontakt mit unseren Stakeholdern

Unsere greenports-Nachhaltigkeitsstrategie feierte 2019 ihr 10-jähriges Jubiläum. Sie bildet den Rahmen, um die bremischen Häfen zukunftsfähig zu gestalten. Ihre Umsetzung erfolgt seit Anfang an unter Berücksichtigung politischer Teilhabe, wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit, ökologischer Kriterien und sozialer Verantwortung.

Dabei unterliegt die greenports-Strategie einem kontinuierlichen Weiterentwicklungs- und Verbesserungsprozess. Der Meinungsaustausch mit unseren Stakeholdern hilft uns dabei. Im Januar 2021 erhielten unsere Stakeholder in einem Online-Dialog die Möglichkeit, uns Ihre Ideen für die zukünftige Hafenentwicklung zu nennen und die wesentlichen Bedarfe zu priorisieren. Dabei bekamen die Stakeholder auch die Gelegenheit, die Meinungen der anderen Teilnehmer kennenzulernen und zu bewerten. Selbstverständlich werden diese Ergebnisse von uns für die Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsberichterstattung genutzt und werden in den kommenden Nachhaltigkeitsbericht einfließen

Die Fokussierung auf unsere aktuell betrachteten Nachhaltigkeitsthemen basiert auf einem 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 auswählten 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. Darüber hinaus haben wir entschieden, das Thema "Umweltfreundliche Schifffahrt" differenzierter zu betrachten und in diesem Bericht zwischen "Nachhaltiger Seeschifffahrt" und "Nachhaltiger Flotte" unterschieden.

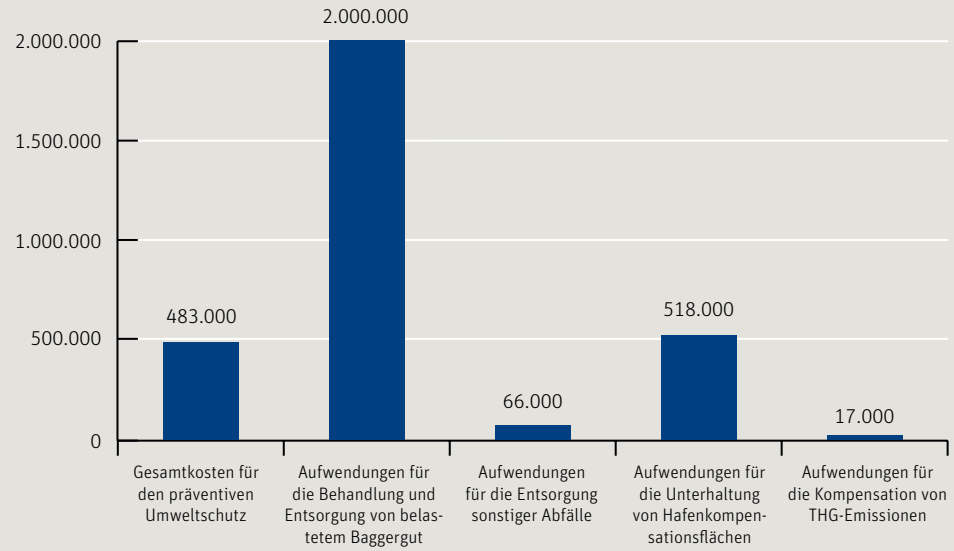
Netzwerktreffen

NORDWESTHÄFEN
effizient und innovativ

Zusammen mit Niedersachsen Ports bieten wir unter der Bezeichnung "Nordwesthäfen – effizient und innovativ" seit 2019 regelmäßige Netzwerktreffen an. Die Netzwerktreffen waren im Rahmen eines von der Metropolregion geförderten Kooperationsprojekts mit Niedersachsen Ports entstanden. Leider mussten die Netzwerktreffen in 2020 aufgrund der COVID-19-Pandemie entfallen. Wir hoffen darauf, in 2021 wieder mit den Partnern aus den Häfen und unserem Netzwerk in Industrie und Wirtschaft zu neuen Themen diskutieren zu können.Das letzte Netzwerktreffen fand zum Thema „Wasserstoff in der maritimen Wirtschaft“ statt.

Umweltschutzaufwendungen

Grundsätzlich tragen unsere Investitionen in den präventiven Umweltschutz zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit der bremischen Häfen bei. Im Jahr 2019 wurden rund 483 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 & Entwicklung. Mit Blick auf unsere gesamten Umweltschutzaufwendungen aus 2019 ist in der nachfolgenden Tabelle 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 im Kapitel „Effekte der Wassertiefenerhaltung“.



Umweltschutzaufwendungen im Jahr 2019

Unsere Stakeholder mit Ihren Kernanliegen finden Sie in unserer Stakeholderübersicht siehe Seite 134.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 120.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports-Programm ab Seite 112.


Null bestätigte
Korruptionsfälle
im Jahr 2019
[+]

Compliance

[STANDARDS: GRI 102-16, 103-1, 103- 2, 103-3, 205-1, 205-2, 205-3, 419-1 sowie PSI 19]

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_innen 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.



Ein Auszug der für uns relevanten Gesetzesbücher

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 im 5-jährigen Rhythmus Analysen zur Bestimmung der Korruptionsgefährdung der einzelnen Tätigkeitsbereiche durch. Die letzte Risikoanalyse fand 2018 statt. Ein erhöhtes Korruptionsrisiko wurde für Arbeitsplätze mit häufigen Außenkontakten zu einem bestimmten Personenkreis identifiziert.

Mit Präventivmaßnahmen sollen von vornherein Korruptionsfälle 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.

Dieser Verhaltenskodex ist eine Hilfestellung, präventiv gegen Korruption im Unternehmen vorzugehen. Er gilt für alle Beschäftigten, leitende Angestellte und die Geschäftsführung der bremenports GmbH & Co. KG (bremenports). Dazu zählen auch zur Dienstleistung zugewiesene Beamte, Auszubildende, Personalüberlassene oder mit Beratervertrag für das Unternehmen tätige Beschäftigte, Freelancer und freie Mitarbeiter_innen. Der Verhaltenskodex soll es Ihnen ermöglichen, rechtzeitig Gefährdungssituationen zu erkennen, um sich so zu verhalten, dass eine mögliche Korruption abgewendet wird, denn:

- 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



Einhaltung der Datenschutzvorschriften
bei der Nutzung von Videosystemen

Datenschutz

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 dem Berichtszeitraum nicht festgestellt. Es lagen keine meldepflichtigen Vorfälle in 2019/2020 vor.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 120.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports-Programm ab Seite 112.


[+]
Null Verstöße gegen
den ISPS-Code

Hafensicherheit, Cyber Security & Gefahrenabwehr

[STANDARDS: GRI 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 Geschäftsführung ist mit den beauftragten Port Facility Security Officern (PFSO) für die Einhaltung der Bestimmungen verantwortlich.

Blick aus dem Kontrollraum auf zwei Kreuzfahrtschiffe

Die Wirksamkeit unseres Managementansatzes wird durch Übungen unter Einbindung verschiedener Akteure (Sicherheitsbehörden, Anlagenbetreiber, Sicherheitsdienste PFSO, Mitarbeiter_innen der bremenports) sichergestellt und über Auditierungen durch die Aufsichtsbehörden bestätigt. Zur Verbesserung der Prozesse erfolgt der Nachweis auch über Gesamthafenübungen für die Hafenstandorte Bremen und Bremerhaven unter der Verantwortung des Hafenamtes.

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 im Berichtszeitraum durch die Sicherheitsbehörden keine Gefahrenstufenerhöhungen ausgesprochen.

Aktuell wird an Maßnahmen wie der Entwicklung von Kamerasystemen zur verbesserten wasserseitigen Überwachung des Überseehafens gearbeitet, zudem ist bremenports in Kooperation mit dem Fraunhofer Institut und Atlas Elektronik am Forschungsprojekt "Loma – Lagebildoptimierung für Maritime Awareness" beteiligt, welches sicherheitsrelevante Daten einer Informationslage bündeln soll, um daraus Maßnahmen ableiten zu können.

Neben baulichen, technischen und organisatorischen Maßnahmen erlangt die Cybersicherheit einen immer größer werden Fokus. Entsprechend wurde eine Stelle für „Port Cyber Security“ eingeführt. Ziel ist es, das Themenfeld unter Betrachtung des Gesamthafens Bremen / Bremerhaven aufzubauen und weiterzuentwickeln. Aktuell unterstützt bremenports das Projekt "SecProPort – Schutz der Häfen vor Cyberangriffen" als assoziierter Partner, welches eine resiliente Sicherheitsarchitektur des Hafenkommunikationsverbundes entwickeln soll.



Sicherheitsvorrichtungen am Konferenzcontainer (Nordende Container Terminal)

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports Programm ab Seite 112.

Nachhaltige Vergabe und Beschaffung

[STANDARDS: GRI 102-9, 102-10, 103-1,103-2, 103-3 sowie PSI 1 und 18]

UNSERE LEITLINIE:

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

Wir wollen Belastungen für Umwelt und Gesellschaft innerhalb unserer Lieferkette reduzieren.

Dafür haben wir seit 2018 eine verbindliche interne "Richtlinie zur nachhaltigen, energieeffizienten Beschaffung" in Anwendung, die bereits klare Vorgaben für die Warengruppen Arbeitskleidung, Holzprodukte, Büro- und Hygienepapier, Reinigungsmittel, Naturstein, Bürogeräte, Leuchtmittel, Haushaltsgeräte, Elektromotoren und Pumpen, sowie Kaffee, Tee und Gebäck bietet. Die Richtlinie greift im Wesentlichen auf anerkannte Siegel zurück, um die die Einhaltung sozialer, ökologischer sowie Energieeffizienz- Kriterien zu garantieren.

Die Einkaufsrichtlinie wird kontinuierlich um weitere Warengruppen bzw. Nachhaltigkeitskriterien erweitert.



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

Nachhaltige Produkte im Hafenbetrieb

Beispiele für den Einsatz nachhaltiger Produkte gibt es auch im Hafenbetrieb. So werden in der Werkstatt waschbare Putztücher und wiederbefüllbare Sprühdosen für Öle eingesetzt. Im Rahmen von Instandhaltungsarbeiten setzen wir, wo immer möglich, Bio-Schmieröle und -Fette ein. Eisenbahnschwellen aus teerölgetränktem Holz ersetzen wir nach Möglichkeit durch Bahnschwellen aus Beton oder unbehandeltem Holz und in unserer Werkstatt wird ein biologischer Waschtisch für die Teilereinigung mit Mikroorganismen eingesetzt. Für den Deichbau bzw. die Unterhaltung verwenden wir möglichst unser im Rahmen der Wassertiefenerhaltung entnommenes Baggergut, welches in der eigenen Aufbereitungsanlage entwässert wurde.



Beim Trinkwasser haben wir uns für die NGO „Viva con Aqua“ entschieden, um einen Beitrag für Trinkwasserprojekte weltweit zu leisten.

Auf dem Weg zum schadstoffarmen Fuhrpark

Für die Neuanschaffung von Fahrzeugen haben wir 2018 die Richtlinie "Zukunftsfähiger Fuhrpark" eingeführt, in der Zielvorgaben für bestimmte Antriebstechnologien festgeschrieben wurden, die zur Emissionsreduktion beitragen und seitdem umgesetzt werden. Ende 2018 hatten wir neben den herkömmlichen Fahrzeugen vier – Anfang 2020 bereits acht E-Fahrzeuge mit unterschiedlichen Reichweiten in unserer Flotte, die von fünf Hybrid-Fahrzeugen für längere Fahrten ergänzt werden. Um dem Anspruch eines umweltfreundlichen Fuhrparks erfüllen zu können, wurden 2019 rd. 11.000 € zusätzlich (siehe Kennzahlen Unternehmenssteuerung) aufgewandt. Die Mehrkosten ergeben sich aus den höheren Leasingbeiträgen für Elektroautos im Vergleich zu konventionellen PKW. Die Bemühungen, den Fuhrpark schrittweise umzustellen, gehen damit weiter voran. Gleichzeitig stellen wir fest, dass das Angebot auf dem Automobilmarkt, insbesondere im Bereich der Brennstoffzellentechnologie, bislang ausgesprochen knapp ist. Zudem gibt es in Bremerhaven weiterhin keine Wasserstofftankstelle. Damit sind ehrgeizige Umstellungspläne teilweise nicht oder nur mit Einschränkungen umzusetzen.

Unsere Mitarbeiter_innen haben auch die Möglichkeit, eines unserer sieben E-Bikes zu nutzen, um bei kurzen Fahrten auf das Auto zu verzichten. Daneben steht für den Bauhof auch ein E-Lastenrad zur Verfügung. Zur Abdeckung von Spitzen besteht ferner die Möglichkeit, ein E-Bike tageweise bei der Radstation der Touristeninformation für Dienstfahrten zu leihen.

Unsere Lieferkette

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 unseren zentralen Einkauf beauftragt. Im Jahr 2019 wurden insgesamt 3,8 Mio. € für Waren und 56,8 Mio. € für Dienstleistungen ausgegeben.

Als öffentlicher Auftraggeber haben wir dabei diverse Vergabevorschriften einzuhalten, die von unseren Mitarbeiter_innen in den Ausschreibungsverfahren berücksichtigt werden. 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] für Leistungen und der [VOB] für Bauleistungen.

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

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 120.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports Programm ab Seite 112.



E-Auto im täglichen Einsatz



Anstieg der Loco-Quote im Containerhinterlandverkehr im Zeitraum 2013 bis 2018 von 29 % auf 31 %

[+]

Marktpräsenz



[STANDARDS: GRI 103-1, 103-2, 103- 3, 203-1, 203-2, 304-2 sowie PSI 2 – 11 und 13]

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 genutzt 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.

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.

Eine LKW-Zulaufsteuerung mit Übernachtungs- und Langzeitparkmöglichkeit soll eine geordnete Zuführung der Straßengüterverkehre zu den Terminals ermöglichen. Eine verbesserte Lenkung dieser Verkehre soll zu einer Verringerung der

städtischen Umweltbelastung Bremerhavens führen. Im Forschungsprojekt Synchrolog wurde zwischen 2017 und 2020 daran geforscht, die Lkw-Zu- und -Abläufe in den Seehäfen mittels eines innovativen Prozesses effektiver zu steuern. Die Projektpartner unter Beteiligung des ISL haben ein technikbasiertes Dienstleistungssystem zur Synchronisierung von Umschlags- und Transportprozessen in intermodalen Logistikketten entwickelt und erprobt. Staus an Terminalgates und Chassis-Plätzen sollen damit vermieden sowie negative Umwelteinflüsse durch Schadstoff- und Lärmemissionen reduziert werden. Das interaktive Dienstleitungssystem wird im folgenden Film genauer beschrieben.

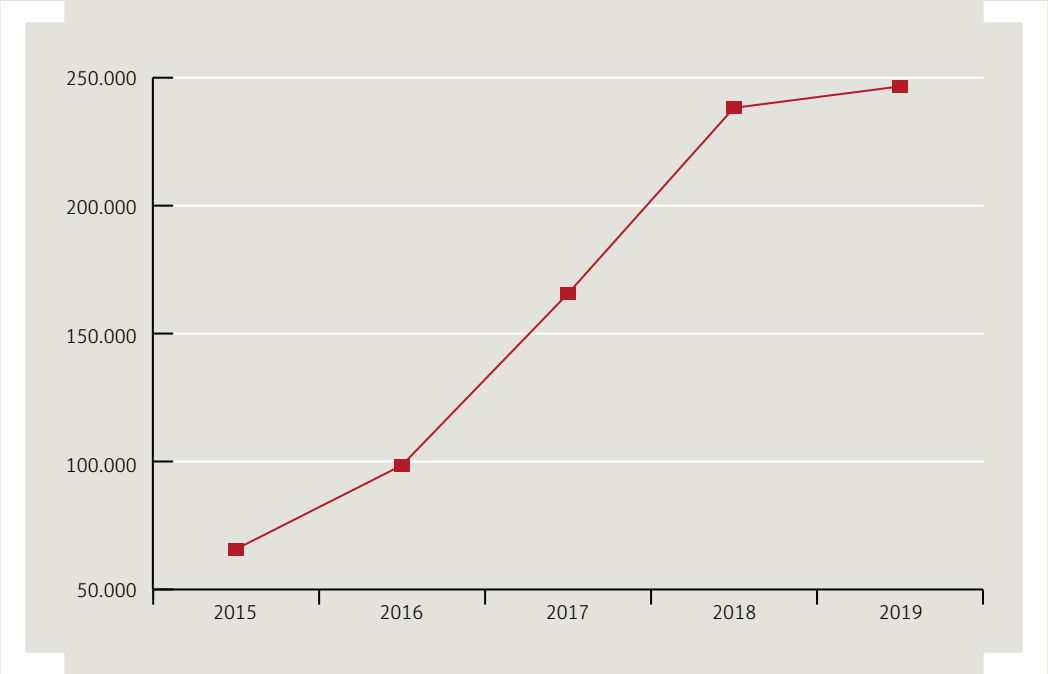
Insgesamt hat die digitale Transformation unseres Hafens eine hohe Bedeutung. Neben dem Projekt Synchrolog unterstützen wir aktuell auch die Projekte Tide2Use oder binntelligent, um den Hafen fit für die Digitalisierung zu machen. Alle unsere aktuell verfolgten Maßnahmen können im greenports Programm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

Link zum Film:

www.youtube.com/
watch?v=S8O6m7iYJ2E

Anpassung der Container Terminals (CT) an den zukünftigen Umschlag

Durch das ungebremste Wachstum der Schiffsgrößenentwicklung sind die derzeitigen Megacarrier um die 400 m lang und bis zu 60 m breit. Die derzeitigen Prognosen sehen Schiffe mit 450 m Länge und 65 m Breite voraus. Auch die von diesen Schiffen benötigtenTiefgänge wachsen stetig an. Die ersten Abschnitte der Containerterminals wurden vor 50 Jahren gebaut und genügen diesen Anforderungen nicht mehr. Daher hat der Senat der Freien Hansestadt Bremen entschieden, eine Entscheidungsunterlage (ES Bau) für die Bereiche CT I bis CT III durch bremenports erstellen zu lassen. Hierbei sollen die entsprechenden Terminalbereiche durch baulich-konstruktive Anpassungen für die neuen Erfordernisse aufgewertet werden. Die Studie wird im Laufe des Jahres 2021 erstellt, und soll technische Lösungsmöglichkeiten und deren Kosten und Bedeutung für den Standort Bremerhaven aufzeigen.

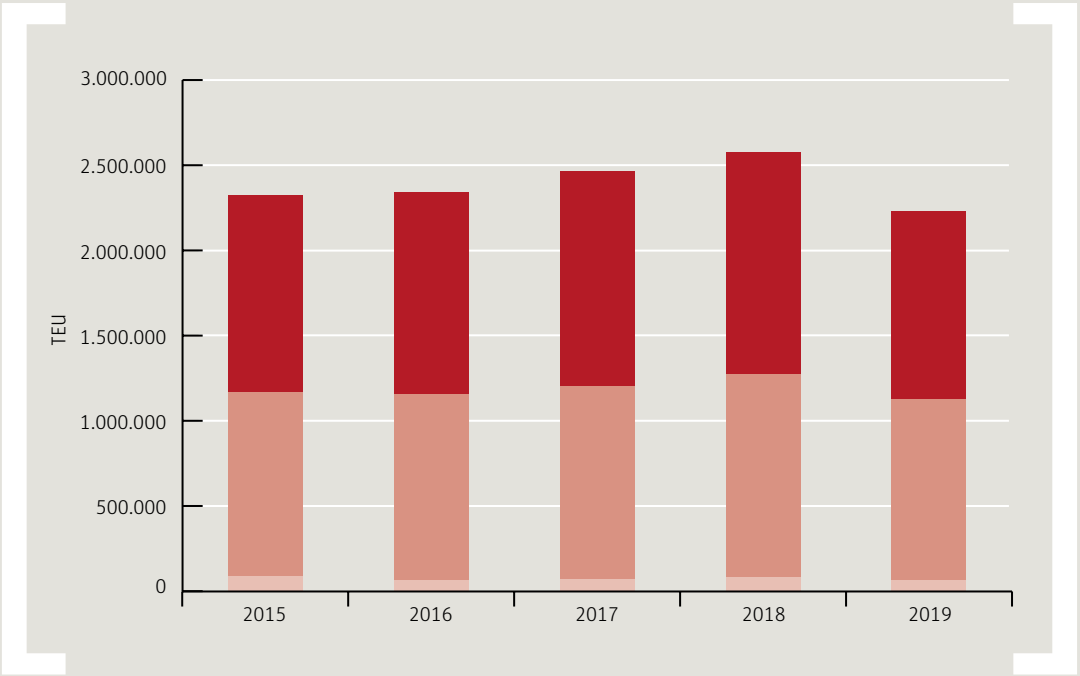


Entwicklung der Passagierzahlen der Kreuzschifffahrt in den bremischen Häfen

Analyse und Prognose des See- und Hinterlandverkehrs

2020 wurde vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) die Seehafenhinterlandverkehrsuntersuchung für die bremischen Häfen aktualisiert. Die wichtigsten Ergebnisse haben wir hier zusammengefasst:

- Im Zeitraum 2013 bis 2018 nahm die Zahl der umgeschlagenen Container um rd. 400.000 TEU ab, gleichzeitig erhöhte sich die Zahl der Hinterlandcontainer um 400.000 TEU d.h. um 14 %. Der Anteil der Transshipmentcontainer verringerte sich entsprechend.
- Das Bundesland Bremen bleibt die aufkommensstärkste Containerhinterlandregion und legte sogar von rd. 650.000 TEU auf rd. 810.000 TEU, d.h. um 25 % zu. Die Loco-Quote des Containerhinterlandverkehrs kletterte damit von 29 % auf 31 %.
- Tschechien und Österreich stellen mit rd. 190.000 TEU (+16 %) und rd. 165.000 TEU (+99 %) in 2018 die wichtigsten ausländischen Containerhinterlandmärkte der bremischen Häfen dar, wobei rd. 98 % aller Container per Bahn an- und abgefahren werden. In Bayern und Baden Württemberg (-5 % und -6 %) sowie in Mittel- und Osteuropa (-12 %) wurden leichte Rückgänge verzeichnet.
- Für den Zeitraum 2018 bis 2035 wird im langjährigen Mittel eine jährliche Zunahme des Containerumschlags der bremischen Häfen zwischen 1,9 % und 2,5 % und des Hinterlandvolumens zwischen 1,3 % und 2,4 % prognostiziert. Für den Automobil-/RoRo-Umschlag wird eine jährliche Zunahme zwischen 2,7 % und 3,5 % und für die anderen Umschlagsegmente sowohl Zu- als auch Abnahmen prognostiziert. Die Effekte der Corona-Pandemie konnten noch nicht berücksichtigt werden.



Modal Split im Containerhinterlandverkehr Bremerhaven — Anteil Straße, Anteil Schiene, Anteil Binnenschiff

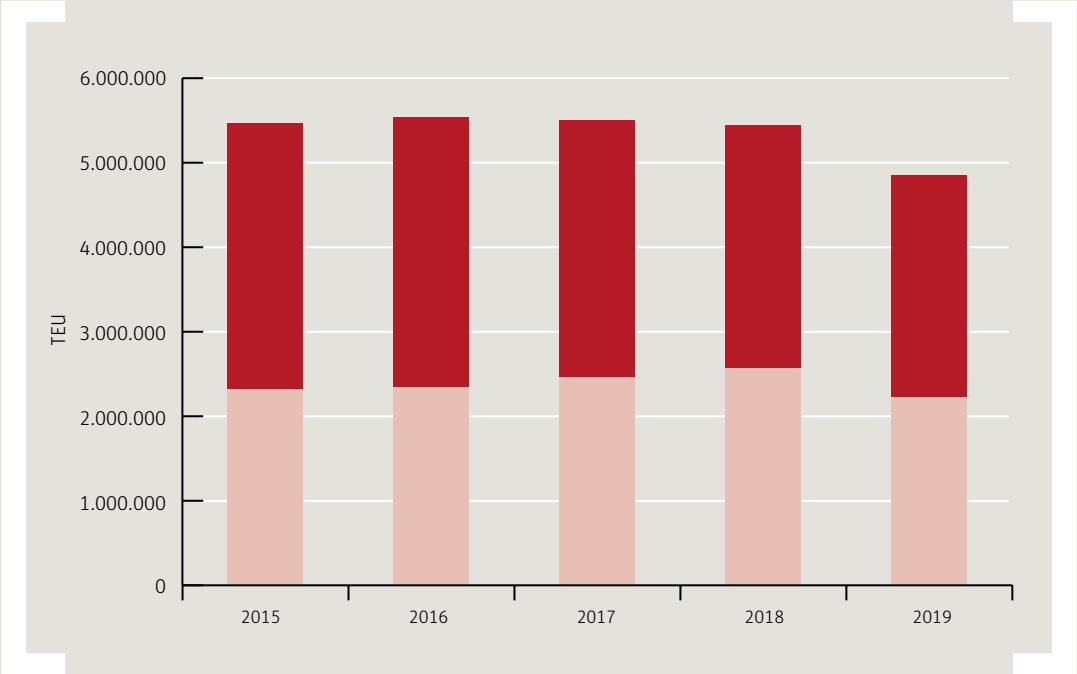
Modal-Split

Der Bahnhinterlandverkehr erreichte auch 2019 sehr hohe Werte sowohl im Modal Split Anteil als auch im absoluten Aufkommen. In den letzten zehn Jahren hat sich der Anteil der Schiene am Hinterlandverkehr von 44,5 % auf 47,6 % um 3 % gesteigert. Der Anteil der Straße sank von 52,5 % auf 49,4 %. Die Binnenschifffahrt leidet jedoch bis heute darunter, dass die Wasserwege nicht überall restriktionsfrei befahren werden können. Um die Binnenschifffahrt zu beleben, baut der Bund zusammen mit dem Land Bremen seit mehreren Jahren die 156 km lange Mittelweser für 110 Meter lange und 11,45 Meter breite Großmotorengüterschiffe (GMS) mit einer Abladetiefe von 2,50 Meter aus.

Arbeitsplatzeffekte

Rund 77.250 Beschäftigten 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 beschäftigt.

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), so dass ein Benchmark zwischen den unterschiedlichen Häfen in dieser Form nicht zielführend ist. Im Jahr 2021 werden die Arbeitsplatzeffekte für das Jahr 2020 neu untersucht.



Containerverkehr Bremerhaven – Transshipmentanteil, Hinterlandanteil

Landstromanschlüsse für die See- und Binnenschifffahrt

Im Juni 2020 wurde von der Politik die Schaffung eines breit angelegten Angebots zur Landstromversorgung der Seeschifffahrt in den bremischen Häfen beschlossen. Damit folgt Bremen dem Trend den Reedern verstärkt Landstromanschlüsse anzubieten. Bis zum Jahr 2023 sollen acht ortsfeste Landstromanlagen für die Seeschifffahrt und zwei zusätzliche Anschlüsse für die Binnenschifffahrt geschaffen werden. Zudem ist es ab 2021 für die Binnenschifffahrt verpflichtend, die 21 bereits vorhandenen Landstromanlagen für Binnenschiffe zu nutzen.

Ob und in welchem Umfang die zukünftigen Landstromanschlüsse für Seeschiffe genutzt werden und ob im Fall der Nutzung, dies auch Auswirkungen auf die ohnehin unkritische Luftbelastung hat, bleibt abzuwarten.

Weiterhin wird geprüft, ob mobile Landstromversorgungen mittels Powerpacklösungen im Kontext der LNG- bzw. Wasserstoffförderung in den bremischen Häfen zum Einsatz kommen können.

Auswirkungen von Hafenbaumaßnahmen auf die Biodiversität

Der Erhalt und die Erhöhung der Marktpräsenz und damit der Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen erfordern die kontinuierliche Umsetzung von infrastrukturellen Instandhaltungs- und Neubaumaßnahmen. Jede dieser Maßnahmen hat qualitative und quantitative Auswirkungen auf die Biodiversität der betroffenen Lebensräume. Es ist daher oberstes Ziel, die Auswirkungen der Maßnahmen zu reduzieren bzw. auf ein notwendiges Mindestmaß zu begrenzen. Als Beispiel hierfür kann die Reduktion von wasserbaulichen Rammarbeiten auf max. 2 Stunden täglich und der Ersatz von Schlagrammen durch Rüttler benannt werden.



Binnenschiffsliegeplatz mit Landstromanschluss im Bremer Industriehafen

Hafeninfrastruktur

Mit zahlreichen Neubau- und Instandhaltungsmaßnahmen sorgen wir für verlässliche Hafeninfrastruktur. Unser Gesamtinvestitionsvolumen für Infrastrukturprojekte betrug im Jahr 2019: 22,94 Mio. €. Die folgenden Infrastrukturprojekte waren im Berichtszeitraum von besonderer Bedeutung und stellen eine repräsentative Auswahl dar:



Planung und Neubau der Columbuskaje in Bremerhaven

Projektzeitraum	2020–2024
im Berichtsjahr 2019 angefallene Kosten	0,20 Mio. €
EU-Fördermittel	keine
Geplantes Gesamtbudget	78,68 Mio. €

Grund der Investition:
Erneuerung bestehender Infrastruktur

Erwartete positive Effekte der Investition:
Erhaltung und Ausbau Kreuzfahrtgeschäft am Standort Bremerhaven



Neubau Kaje 66 in Bremerhaven

Projektzeitraum	2019–2020
im Berichtsjahr 2019 angefallene Kosten	0,34 Mio. €
EU-Fördermittel	keine
Geplantes Gesamtbudget	17,70 Mio. €

Grund der Investition:
Stark eingeschränkte Standsicherheit der Kaje aufgrund von Korrosionsschäden und einer Schiffskollision

Erwartete positive Effekte der Investition:
Sicherstellung der Zufahrt zur Nordschleuse und Gewährleistung der Standsicherheit der (Gesamt-) Kajenanlage



Bahnhof Imsumer Deich in Bremerhaven

Projektzeitraum	2019
im Berichtsjahr 2019 angefallene Kosten	1,25 Mio. €
EU-Fördermittel	3,30 Mio. €
Geplantes Gesamtbudget	20,86 Mio. €

Grund der Investition: Erhöhung der Rangier- und Stellflächen im Hafenbereich

Erwartete positive Effekte der Investition:
Erhöhung der Umschlagszahlen und Eisenbahneinheiten



Sanierung der Westkaje im Kaiserhafen III

Projektzeitraum	2016–2020
im Berichtsjahr 2019 angefallene Kosten	3,30 Mio. €
EU-Fördermittel	keine
Geplantes Gesamtbudget	23,21 Mio. €

Grund der Investition:
Erneuerung einer bestehenden Infrastruktur

Erwartete positive Effekte der Investition:
Umschlagssteigerung Überseehafen



Erneuerung Oberleitung Kaiserhafen in Bremerhaven

Projektzeitraum	2019–2020
im Berichtsjahr 2019 angefallene Kosten	4,44 Mio. €
EU-Fördermittel	keine
Geplantes Gesamtbudget	5,60 Mio. €

Grund der Investition:
Ausbau der bremischen Hafenbahn zum Vollbetrieb über elektrisch betriebene Oberleitungen

Erwartete positive Effekte der Investition:
Reduzierung der Emissionswerte im Überseehafengebiet, Verfolgung der greenports-Strategie

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 120.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports Programm ab Seite 112.



Ein Thema – vier Fragen
Prof. Dr. Alexis Papathanassis, Rektor der Hochschule Bremerhaven

1. Sie sind Professor und Dekan an der HS Bremerhaven – Was sind in der Lehre ihre Themenschwerpunkte?

Ich bin Dekan der Hochschule Bremerhaven und für den Fachbereich Management und Informationssysteme zuständig. Ich lehre Kreuzfahrttouristik und Touristik, aber auch Projektmanagement, Informatik und Wirtschaftsinformatik.

Nach meinem BWL- und Informatikstudium begann ich ein Traineeprogramm bei der TUI, wo ich später auch als Business Development Manager tätig war. Nach meiner Promotion habe ich im Jahr 2005 die neu eingerichtete Professur für Cruise Industry Management an der Hochschule Bremerhaven übernommen. Zu dieser Zeit war der damals neu eingerichtete Studiengang Cruise Industry Management etwas Besonderes, da das Thema Kreuzfahrt noch nirgendwo gelehrt wurde. Soweit ich weiß, bin ich weltweit auch immer noch der einzige Lehrende, der sich ausschließlich mit diesem Thema beschäftigt, da es häufig nur als Unterthema gelehrt wird. Ich habe mich in meiner Forschung in den letzten 15 Jahren darauf fokussiert und einige wissenschaftliche Studien und Beiträge veröffentlicht.

2. Am Bremerhavener Hafen liegt das moderne Passagierterminal Columbus Cruise Center. Von dem Terminal verreisten im Jahr 2018 insgesamt 238.213 Passagiere. Was zeichnet das Kreuzfahrtterminal und dessen Standort aus? Und was sind die wesentlichen Trends in der Kreuzfahrtindustrie?

Meiner Meinung nach ist der Terminal in Bremerhaven hochmodern ausgestattet. Die Infrastruktur ist sehr gut und der Terminal ist einer der besten, den wir in der Region haben. Die Stadt Bremerhaven hat touristisches Potential, ihre maritime Atmosphäre bietet eine hohe Attraktivität für Besucherinnen und die touristische Infrastruktur hat sich in den letzten Jahren gut entwickelt. Durch die derzeitige Pandemie wird der Inlandstourismus ein Wachstum erleben. Davon kann auch die Seestadt Bremerhaven profitieren.

Die Zahl der Kreuzfahrttouristen ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Dahinter stecken viele Effekte. So hat sich z.B. das Produkt Kreuzfahrt erheblich modernisiert und differenziert. Mehr Zielgruppen sind dazu gekommen. Zudem gibt es neue Kapazitäten auf dem Markt, also mehr Schiffe.

Nun kam die Corona-Pandemie dazwischen. Die Kreuzfahrtbranche muss pausieren und infolgedessen verlangsamt sich erheblich der Kapazitätszuwachs. Es wurden neue Herausforderungen sichtbar und der Umgang mit ihnen enorm beschleunigt. Ich sehe das aber positiv. Die Reedereien werden gezwungen, in neue Technologien zu investieren, um die Krise zu überwinden. Einige Reedereien werden damit zu kämpfen haben, manche sogar Konkurs anmelden müssen. Andere werden ihre Flotte modernisieren, neue Konzepte entwickeln und durch Innovationen die Krise überwinden.

Auch die Kreuzfahrtkultur wird sich in der Zukunft weiter ändern. Ein neues Hilfsmittel auf dem Schiff werden Roboter werden, wie unser Vorführmodell „Pepper“ (im Bild zu sehen). Modelle wie diese werden schon auf Kreuzfahrtschiffen eingesetzt, genauso wie eine Reihe anderer Digitalisierungen und Automatisierungen (s.g. SMART-Technologien). Als Ergänzung zur herkömmlichen Besatzung bringen die Roboter einige Vorteile: sie benötigen keine Kabine, keine Verpflegung und können keine ansteckenden Krankheiten übertragen. Vor allem können sie als Produktivitätsmultiplikatoren für die Crew fungieren. Bei der Berücksichtigung des zusätzlichen Aufwands, der aufgrund der neuen Verfahren und Hygienestandards erforderlich ist, spielen solche Technologien eine wichtige Rolle.

3. Wie steht es um die Nachhaltigkeit der Kreuzschifffahrt?

Umweltorganisationen wie „Friends of the Earth“ oder der NABU bewerten die Kreuzfahrtreedereien nach Nachhaltigkeitskriterien. Emissionen stehen dabei meistens im Fokus. Mit dem Argument Klimawandel ist Druck auf die Branche entstanden. Die Kreuzfahrtbranche hat darauf wenig proaktiv reagiert. Ich kann die Kritik zwar nachvollziehen, denke aber man muss das Ganze in Relation sehen. Etwa 400 Kreuzfahrtschiffe gibt es derzeit weltweit, das ist nur ein kleiner Teil von insgesamt etwa 55.000 Seeschiffen.

Bei jedem Neubau werden neue, effiziente Technologien berücksichtigt, gerade auch um die Energiekosten durch Effizienzsteigerungen zu senken – aber das Thema ist komplexer als man denkt. Es gibt unterschiedliche Technologien, die sich derzeit entwickeln. Und wenn man dann im Hinterkopf hat, dass Kreuzfahrtschiffe eine Lebensdauer von 30 Jahren haben, manche werden bis zu 50 Jahre alt, dann weiß man auch, dass Kreuzfahrtschiffe in ihren eingesetzten Technologien immer hinterher hängen werden.

Das Thema Nachhaltigkeit kann man nicht nur auf CO_2-Emissionen beschränken. Es gibt auch noch die ökonomische, kulturelle und soziale Nachhaltigkeit die auch sehr wichtig in der Branche sind. Inwieweit die Stadt von den Touristen profitiert, hängt vor allem davon ab, wie die Stadt den Tourismus managt: Wie ergänzt eine Kreuzfahrt das gesamte touristische Portfolio einer Stadt? Passen Kreuzfahrtschiffe zur Tourismusstrategie der Stadt oder verdrängen sie Vor-Ort-Touristen? Insgesamt geht es bei der ökonomischen Nachhaltigkeit um viele direkte und indirekte Effekte, verbundene Effekte, Wirkung auf die Saisonalität und auch um die gesamtökonomische Wirkung (inkl. dem Schiffsbau und in der Business-to-Business Dienstleistung), nicht nur um die Passagierausgaben.

4. Ein Blick in die Zukunft: Wie sieht der Idealhafen 2030 aus?

Der Zukunftshafen sollte auf jeden Fall effizient sein: operativ, energetisch, ökologisch. Zudem wäre es denkbar, den Hafen unter aktiver Mitwirkung der Hafenstadt als Potenzial zur Tourismussteuerung zu vermarkten.

Für mich sollte ein Hafen oder auch ein Terminal nicht nur eine Transportstation sein, sondern könnte auch ein Erlebnisort werden. In umschlagsarmen Zeiten wäre es förderlich, wenn ein Hafen eine Multizweck-Infrastruktur hätte und sich von der reinen Anlaufstation zur Erlebnisstation entwickelt. Ich könnte mir gut vorstellen, dass ein Kreuzfahrtterminal ein Urlaubszentrum werden kann. Dies gelingt durch eine Tourismussteuerung, durch die die Touristen vom Hafen aktiv durch die Stadt gesteuert werden. Bereits besucherstarke Attraktionen werden dadurch nicht weiter belastet und der Touristenstrom zu weniger frequentierten Sehenswürdigkeiten gelenkt. Es geht hierbei um eine aktive Mitwirkung in der gesamten Destinationssteuerung. Gelingen kann ein solches Vorhaben durch den Ausbau der Automatisierung und Digitalisierung.

Hinsichtlich des Columbus Cruise Centers sehe ich hier ein großes Potenzial. Das Gelände ist sehr groß, und bereits für Konferenzen und Tagungen nutzbar. Es ist ein Besuchermagnet, mit einem einmaligen Ausblick. Infrastruktur ist vorhanden, die sich für unterschiedliche Zwecke nutzen lässt. Das gibt uns vielleicht weitere Möglichkeiten, diese so gut wie möglich auszulasten.

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG



Klimaanpassung



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

UNSERE LEITLINIE:

WIR ANALYSIEREN DEN REGIONALEN KLIMAWANDEL, UM CHANCEN UND RISIKEN FÜR UNSERE HAFEN-STANDORTE ZU ERKENNEN UND ERGREIFEN MASSNAHMEN, DIE DEREN ZUKUNFTSFÄHIGKEIT AUCH UNTER DEN BEDINGUNGEN DES KLIMA-WANDELS SICHERSTELLEN UND NEUE POTENTIALE FÜR EINEN AUSBAU DER HÄFEN ERMÖGLICHEN.

Prognostizierte Klimafolgen

Mit den langfristig zu erwartenden Klimafolgen wie z. B. Temperatur- und Meeres-spiegelanstiege, Erhöhung der Sturmflutwasserstände und Niedrigwasser-ereignisse, Zunahme von Starkwindereignissen, Starkregen und Hitzeschäden können außergewöhnliche Schäden der Hafeninfrastruktur verbunden sein, die zu Einschränkungen der Hafenverfügbarkeit und zurückgehenden Hafengebühren-einnahmen führen könnten.

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

Auch Starkregen und höhere Wasserstände führen zu Forderungen verschiedener Stakeholder Prognosen und Tendenzen bei Hafenentwicklungsmaßnahmen zu berücksichtigen.

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

Eine finanzielle Bewertung der individuellen Risiken und Chancen unseres Hafenstandortes in Bezug auf Klimafolgen liegt bisher nicht vor. Im Rahmen des internen Risikomanagements gibt es bisher keine Berechnung der Schadens-kosten für die bremenports GmbH & Co. KG. Für das Sondervermögen Hafen wird auf einen Wert zurückgegriffen, der 2016 in einer amerikanischen Veröffent-lichung angegeben wurde. Diese schätzte das Versicherungsrisiko eines klima-wandelbedingten Überflutungs- und Hafenausfallschadens für Bremerhaven mit einem Betrag von einer Milliarde US-Dollar ein.

Hochwasserleitzentrale im Sail City Gebäude

Anpassungsmaßnahmen

Bereits heute stellen wir im Rahmen des Hochwasserschutzes 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 Teil 1 für Niedersachsen / Bremen. Die Generalpläne Küstenschutz I-III bilden einen Kernbaustein im Hochwasserschutzrisikomanagement an den Küsten in Niedersachsen und Bremen. 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. Zur Nachverfolgung der Umsetzung wurde 2020 eine ressortübergreifende Arbeitsgruppe verschiedener Senatsressorts gegründet, zu der auch bremenports eingeladen wurde.

Der Senatorin für Wissenschaft und Häfen hat in der beschlossenen Klimaanpassungsstrategie die Aufgabe übernommen für die Hafengebiete die erforderlichen Klimaanpassungskonzepte zu erarbeiten und steht bezüglich einer Beauftragung in Gesprächen mit bremenports. In diese Ausarbeitung sollen dann auch Ergebnisse des 2021 abzuschließenden Forschungs- und Entwicklungsvorhabens PortKLIMA sowie dem 2020 veröffentlichten internationalen Leitfaden der PIANC berücksichtigt werden.

Zur Sensibilisierung auf die Thematik Klimaanpassung finden die Themen auch vermehrt Einzug in Stakeholder-Runden wie z.B. in dem Binnenschiffsgesprächskreis. In der Binnenschifffahrt liegt der Fokus an Anpassungsmaßnahmen in der Behebung von Einschränkungen aufgrund von Hochwasser.

Bereits jetzt werden durch Bereitschaftsdienste, Notfallmaßnahmen wie der Verlagerung von Containern oder dem Einsatz von Dieselloks, den Risiken von möglichen Klima-Ereignissen Rechnung getragen.



Die Wellenkammer unter dem Container Terminal als Teil der Küstenschutzanlage

Forschung & Entwicklung

Wir beteiligen uns an Forschungs- und Entwicklungsprojekten zum Thema Klimaanpassung. Das Projekt „PortKLIMA“ der Hochschule Bremen entwickelt Bildungsmodule zur Anpassung an den Klimawandel in Planung, Bau und Betrieb von Seehäfen in Deutschland. Finale Ergebnisse werden im Sommer 2021 erwartet.

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. In der ersten Stufe wird das Projekt im Frühjahr 2021 abgeschlossen. Bereits jetzt sind dort Ansätze für Verkehrsanpassungskonzepte und Auswirkungen auf die Häfen identifiziert worden, die bereits in digitalen Workshops Ende 2020 mit einem Kreis von interessierten Unternehmen und Behörden diskutiert wurden.

Die Fortsetzung des Projekts wurde beantragt. Bei einem Förderzuschlag für BREsilient II wird sich die bremenports als assoziierter Partner auch weiterhin aktiv am Projekt beteiligen, um die identifizierten Ansätze weiter zu analysieren.

Weitere Infos zum Projekt „PortKLIMA“:

www.hs-bremen.de/internet/de/forschung/einrichtungen/iwa/fue/portklima

Weitere Infos zum Projekt „BREsilient“:

www.bresilient.de

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports Programm ab Seite 112.



Gewitterfront über der Innenstadt Bremerhaven



Windpark am Überseehafen

Energiemanagement & Klimaschutz



[STANDARDS: GRI 103-1, 103-2, 103-3, 302-1, 302-4, 305-1, 305-2, 305-3, 305-5 sowie PERS Nr. 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 CO_2-neutralen zu betreiben und damit die Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung bzw. des Klimaschutzübereinkommens von Paris (COP 21) zu unterstützen.

Wir arbeiten sowohl auf strategischer, als auch operativer Ebene daran, den Weg zum CO_2-neutralen Hafen zu ebnen. Außerdem betreiben wir ein Energiemanagementsystem, das bereits seit 2016 nach DIN EN ISO 50001 zertifiziert und 2019 nach der aktualisierten Norm erfolgreich rezertifiziert wurde. Im Energieteam erarbeiten wir fortlaufend Maßnahmen, um weitere Energieeffizienzpotentiale zu heben und so unseren Gesamtenergieverbrauch weiter zu senken.

Die bislang nicht vermeidbaren Emissionen aus der Wärmeerzeugung, dem Fuhrpark und Geschäftsreisen werden für die bremenports GmbH & Co. KG bereits seit 2013 durch den Kauf von Emissionszertifikaten ausgeglichen, so dass die Managementgesellschaft (im Scope 1 und 2, sowie den berichteten Emissionen im Scope 3) seit dem Jahr 2013 CO_2-neutral ist.

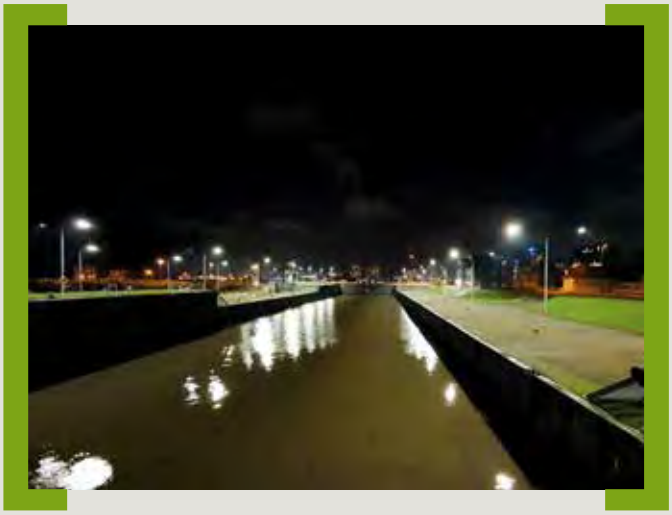
Für das Sondervermögen Hafen werden seit 2017 ebenfalls die Emissionen aus dem Betrieb des Fuhrparks kompensiert, seit 2018 zusätzlich die Emissionen der Stromabnahmestellen, an denen wir nicht direkt regenerativen Strom ausschreiben können.

Für das Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite) kompensieren wir seit 2020 alle entstandenen Emissionen (Wärmeerzeugung/Anlagenbetrieb).

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



Fischereihafenschleuse Beleuchtung alt



Fischereihafenschleuse Beleuchtung neu

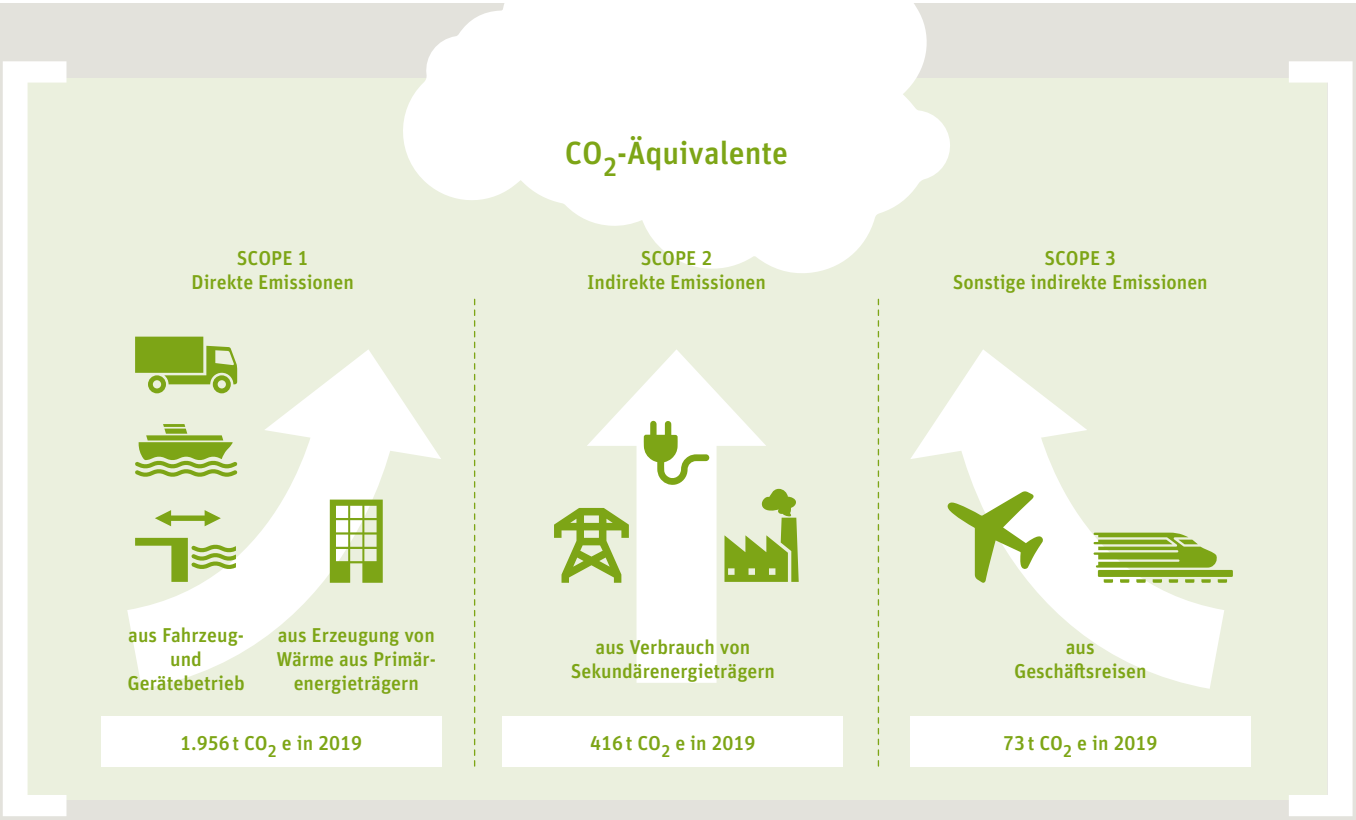
Energiemanagementsystem gemäß DIN EN ISO 50001:2018

Beispielhafte Energieeffizienz-Projekte aus den Jahren 2019 und 2020:

- **Umstellung der Außenbeleuchtung der Fischereihafenschleuse von SOX auf LED Leuchten:** Durch die neuen, steuerbaren Leuchten wurde die installierte Leistung des Normalbetriebes um 4.000 Watt reduziert. Bei einer zu erwartenden Brenndauer von mindestens 4.200 h/a entspricht das einer Einsparung von mindestens 16.800 kWh pro Jahr. Berücksichtigt man die entfallenen Wartungskosten liegt der ROI der Maßnahme bei 3,0 Jahren.

- **Umstellung der Außenbeleuchtung CCCB wasserseitig auf Retrofit LED Leuchtmittel:** Durch die neuen Leuchtmittel wurde die installierte Leistung des Normalbetriebes um 2.000 Watt reduziert. Bei einer zu erwartenden Brenndauer von mindestens 4.200 h/a entspricht das einer Einsparung von mindestens 8.400 kWh pro Jahr. Berücksichtigt man die entfallenen Wartungskosten liegt der ROI der Maßnahme bei 1,2 Jahren.

Beide Maßnahmen werden als Erfolg gewertet und sollten wegweisend für weitere Effizienzprojekte sein.



Verteilung der Treibhausgasemissionen in Scope 1, 2 und 3

Scope 1 – Direkte Emissionen

aus Quellen, die vom Unternehmen kontrolliert werden.

Die in diesem Bereich anfallenden Emissionen entstehen in den bremischen Häfen hauptsächlich durch die Wärmeerzeugung in den verschiedenen Betriebsgebäuden, im Fuhrpark sowie bei unseren Arbeitsschiffen.

Beim Austausch von Wärmeerzeugern (Öl- oder Gasheizungen) wird grundsätzlich geprüft, ob ein Ersatz durch oder eine Kombination mit einer regenerativen Erzeugung möglich ist. So wurden im letzten Jahr zwei kleinere Heizölkessel durch Luft-Wasser-Wärmepumpen ersetzt. Diese Anlagen sind nicht nur energieeffizienter, sondern im Betrieb auch CO_2-neutral, da für den Betrieb ausschließlich erneuerbarer Strom verwendet wird.



Elektroautos im Betrieb

Daneben werden in zwei weiteren Betriebsstätten die Gasheizungen von Solarthermie-Anlagen ergänzt und hierdurch die Emissionen vermindert.

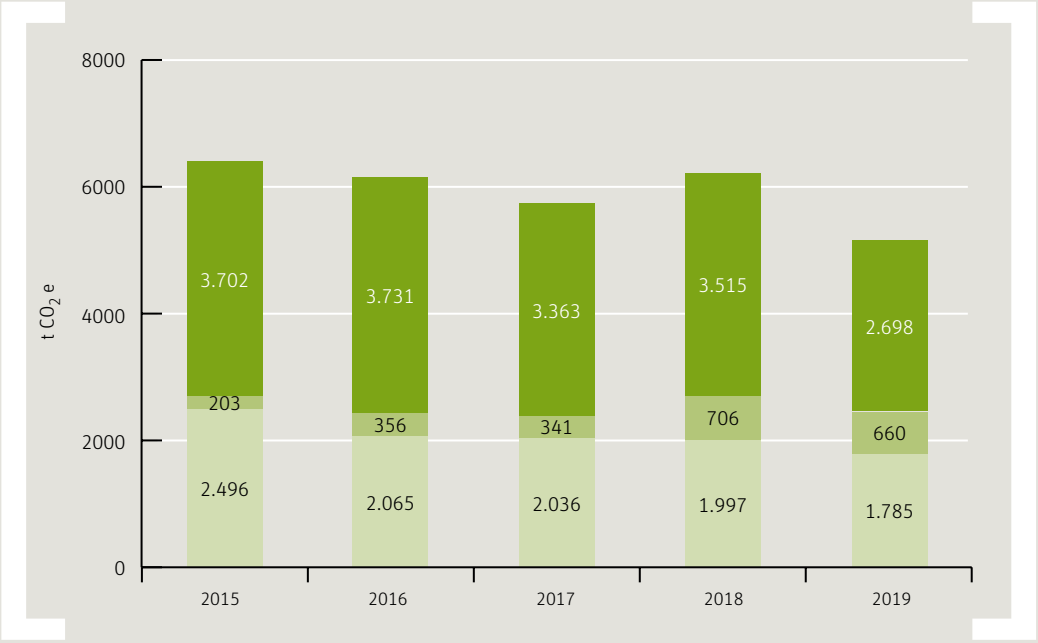
Für die Neuanschaffung von Fahrzeugen haben wir 2018 die Richtlinie „Zukunftsfähiger Fuhrpark“ eingeführt, in der Ziele zur Emissionsreduktion festgeschrieben sind und bis 2021 umgesetzt werden sollen. Ende 2018 hatten wir neben den herkömmlichen Fahrzeugen bereits vier – Anfang 2020 bereits acht E-Fahrzeuge mit unterschiedlichen Reichweiten in unserer Flotte, die von drei Hybrid-Fahrzeugen für längere Fahrten ergänzt werden. Unsere Mitarbeiter_innen 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“ schreiben wir grundsätzlich nur noch Ökostrom aus. Dass der Anteil an Ökostrom seit 2018 gesunken und damit unsere im Scope 2 emittierten Emissionen wieder angestiegen sind, liegt an einem Anlagenzuwachs, der bisher noch nicht regenerativ versorgt werden kann. Wie bereits beschrieben, kompensieren wir die dort entstehenden Emissionen aber nachträglich.

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.



Vermiedene THG-Emissionen, durch den Bezug erneuerbarer Energien
Kompensierte Emissionen durch den Kauf von Klimazertifikaten
Emittierte THG-Emissionen (Scope 1–3)

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_innen 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.

Zur Erweiterung der Berichterstattung im Scope 3 führen wir zum Jahresanfang 2021 eine Mitarbeiterumfrage durch, um für die nächste Berichterstattung eine Abschätzung der durch den Pendelverkehr entstehenden Emissionen vornehmen und mögliche Maßnahmen ableiten zu können.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 120.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports-Programm ab Seite 112.

Forschung & Entwicklung – Auf dem Weg zum CO_2-neutralen Hafenstandort

Projekt SHARC

Im Projekt SHARC (SHARC = Smartes Hafen-Applikationskonzept zur Integration erneuerbarer Energien) hat sich bremenports mit vier weiteren Partnern aus der Industrie und Forschung zusammengefunden, um exemplarisch in Bremerhaven Konzepte für ein nachhaltiges Energiemanagement in Hafengebieten auszuarbeiten. Das Projekt ist vom BMWI gefördert im Rahmen der Forschungsinitiative „Energiewende im Verkehr“.

Die detaillierte Abbildung und Analyse der energetischen Landkarte des Überseehafens in Bremerhaven mit den aktuellen Energieverbräuchen stellte die Basis für die Simulationen durch die Projektpartner Siemens und TU Berlin dar. 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 und Umweltwirkungen) zu simulieren.

Daraus abgeleitete Investitionspotentiale für die Integration von erneuerbaren Energien bei den unterschiedlichen im Hafenquartier tätigen Unternehmen dienen maßgeblich dem Ziel, sukzessive die CO_2 Neutralität des Hafenquartiers zu erreichen. Im Rahmen von Anschlussprojekten ist über konkrete Investitionen zu entscheiden, wofür wiederum Fördermittel eingeworben werden sollen.

Aktuelle Informationen und weitere Details zum Projekt, sowie zu den Projektpartnern finden Sie unter dem folgenden QR-Code.

www.sharc-project.de/en/projekt



49 %

Nahezu jedes 2. Schiff, das Bremerhaven anläuft, kann einen ESI-Wert vorweisen und ist damit umweltfreundlicher als der gesetzliche Standard.

Containerumschlag am Überseehafen

Nachhaltige Seeschifffahrt



[STANDARDS: GRI 103-1, 103-2, 103-3 und 304-2, PSI 12 sowie PERS Nr. 7 und Nr. 10]

UNSERE LEITLINIE:

WIR UNTERSTÜTZEN ALLE TECHNISCH SINNVOLLEN UND ÖKONOMISCH ANGEMESSENEN VERFAHREN ZUR REDUZIERUNG DER NEGATIVEN EINFLÜSSE DER SEESCHIFFFAHRT AUF MENSCH UND NATUR.

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. Umweltauswirkungen entstehen auch durch den Umgang mit Schiffsabfällen und -abwässern.

Weitere Informationen zu dem Thema „Umweltfreundliche Schifffahrt“ in den bremischen Häfen finden Sie hier:

www.bremenports.de/greenports/wp-content/uploads/sites/3/2020/11/2020_PERS_Bericht.pdf

Unser Ziel ist es, Anreize zu setzen, damit Seeschiffe, die die bremischen Häfen anlaufen, möglichst emissionsarme Antriebe einsetzen und weitere negative Einflüsse reduzieren. Dazu ergreifen wir die folgenden Maßnahmen:

ESI-Rabatt für emissionsarme Seeschiffe

Durch Nutzung des Environmental Ship Index (ESI), einem internationalen Standard, der im Rahmen der World Port Climate Initiative gemeinsam mit weiteren Häfen der Nordwestrange entwickelt wurde, bzw. entsprechend den rechtlichen Anforderungen weiterentwickelt wird, bieten die bremischen Häfen der Schifffahrt einen Anreiz, umweltfreundlichere Schiffe einzusetzen, als es die gesetzlichen Vorgaben verlangen. Seit 2012 wird in der Bremischen Hafengebührenordnung ein entsprechender Rabatt gewährt, 2016 wurde noch ein zusätzlicher LNG- und Methanol-Rabatt eingeführt.

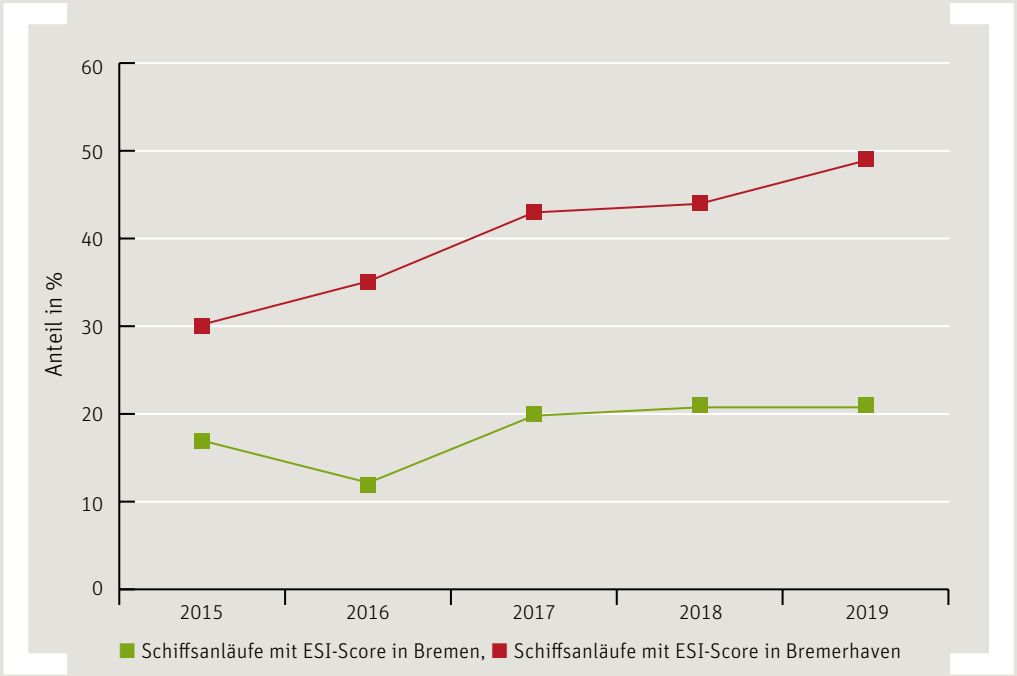
2019 wurde durch die ESI-Arbeitsgruppe die Entscheidung getroffen, dass der ESI in Zukunft auch das Thema „Schiffslärm“ adressieren soll. Die bremischen Häfen bieten entsprechend der Empfehlung seit dem 1.01.2020 einen Bonus im Rahmen des „ESI-Noise“ an. Weitere Informationen zur Höhe der Rabatte finden Sie auf unserer Homepage.

Der Anteil an Schiffsanläufen, die einen ESI Score nachweisen können, ist heute vier mal so hoch wie bei seiner Einführung in 2012.

In den bremischen Häfen laufen anteilig jedes Jahr mehr Schiffe mit einem ESI ≥ 50 ein (siehe Grafik unten). Dieser Trend findet sich auch in den Gewinnerscores der greenports Awards wieder.

Infos unter:

www.environmentalshipindex.org



ESI-Score Entwicklung

greenports Awards für die emissionsärmsten Schiffe und Reedereien

Zum siebten Mal wurden im Oktober 2020 die „greenports-Awards“ verliehen, mit denen wir besonders umweltfreundliche Schiffe bzw. Reedereien würdigen, die die bremischen Häfen regelmäßig anlaufen. Die Evergreenline aus Taiwan erhielt mit einem Flottendurchschnitt von 53,8 ESI-Punkten den Award für die „Emissionsärmste Flotte“.

Den Preis für das „Emissionsärmste Schiff “ erhielt in diesem Jahr mit einem ESI Score von 71,1 die norwegische Reederei Olympic Subsea ASA für das Off-Shore-Mehrzweckschiff „Olympic Orion“, 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 „Olympic Orion“ 8,3 t CO_2 bei „DER KLIMAFONDS“ 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.

Weitere Infos zum Thema Klimafonds:

www.umwelt-unternehmen.bremen.de/themen/mobilitaet_energie_und_klimaschutz/der_klimafonds-9503

Die Basis für die Ermittlung der Gewinner des greenports-Awards bilden die Werte des 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 unseren Kennzahlen Umweltverträglichkeit (Seite 125).

Weiterhin wird geprüft, ob mobile Landstromversorgungen mittels Powerpacklösungen im Kontext der LNG- bzw. Wasserstoffförderung zum Einsatz in den bremischen Häfen kommen können.



Verleihung des greenports-Awards 2020 an die umweltfreundlichste Flotte, die 2019 die bremischen Häfen angelaufen ist: Evergreenline

Umgang mit Schiffsmüll und -abwässern

Die Abgabe von Schiffsmüll ist EU-weit verpflichtend. Für die Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen müssen den einlaufenden Schiffen ausreichende Hafenauffangvorrichtungen zur Verfügung gestellt werden. Gemäß der geltenden Gesetzgebung hat das Hansestadt Bremische Hafenamt einen Abfallbewirtschaftungsplan für die bremischen Häfen aufgestellt.

Der Umgang mit Schiffsabwässern wie Ballastwasser, Scrubberabwässer und häusliches Abwasser ist gekennzeichnet durch die Überlagerung und das Zusammenspiel verschiedener Rechtsebenen sowie der unterschiedlichen Handhabung auf internationaler und nationaler Ebene. Hinzu kommen die spezifischen Randbedingungen der Häfen.

Bis zur bundesländerübergreifenden Abstimmung sollen zwischen den zuständigen Ressorts im Land Bremen abgestimmte Handlungsleitlinien zum Umgang mit Schiffsabwässern die Arbeit der betroffenen Institutionen und Kolleg_innen vor Ort unterstützen.

Umgang mit Biofouling und nicht-einheimischen Arten

Mit dem internationalen Seeverkehr werden nicht-einheimische Arten als „Blinde Passagiere“ im Ballastwasser und im Bioaufwuchs der Seeschiffe über die gesamten Weltmeere verbreitet. 2016 wurden 121 Arten an der deutschen Küste als nicht-einheimisch erfasst, seitdem kamen mindestens noch weitere 14 Arten hinzu.

Etablierte invasive Arten zu bekämpfen ist kostenintensiv und generell mit sehr großem Aufwand verbunden. Daher gilt die Prävention als die wichtigste Maßnahme:

Um die Einschleppung invasiver Arten zu minimieren bzw. zu verhindern, sind das Ballastwasser-Übereinkommen der IMO und ein Biofouling-Management wichtige Werkzeuge. Letzteres 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.

In den bremischen Häfen ist eine Reinigung des Unterwasserschiffes außerhalb der Trocken- bzw. Schwimmdocks nicht zulässig. Weitere Informationen zum Thema finden Sie auch im Kapitel Biodiversität auf Seite 67.



Seit Januar 2017 werden unterschiedliche Behälter zur Mülltrennung bereitgestellt



Japanische Felsenkrabbe (Bildrechte bei Karsten Reise)

Beispiel: Die Japanische Felsenkrabbe (Hemigrapsus sanguineus) wurde durch Biofouling oder Ballastwasser der Seeschiffe eingeschleppt und 2006 in Schleswig-Holstein erstmalig gefunden. Seitdem hat sich die Art massiv über das gesamte deutsche Wattenmeer ausgebreitet. Es wird davon ausgegangen, dass bei sehr hohen Populationsdichten mit negativen Auswirkungen auf das Nahrungsnetz und mit Verdrängung der heimischen Strandkrabbe (Carcinus maenas) zu rechnen ist.

weitere Infos zum NordWest Awards 2020

www.metropolregion-nordwest.de/portal/seiten/nordwest-awards-2020-die-besten--900000204-10018.html

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 120.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports-Programm ab Seite 112.

Unterstützung der Seemannsmission, auch in Corona-Zeiten

Aufgrund der Corona-Pandemie sitzen viele Seeleute auf ihren Schiffen fest. Kommen sie aufgrund der Einreisebeschränkungen nicht von den Schiffen herunter, müssten viele ihren Urlaub an Bord nehmen bzw. weiterarbeiten. Wenn bereits organisierte Crew-Wechsel ausfallen, sorgt das natürlich für Frust und Verzweiflung bei den Seeleuten und entsprechend große Belastungen für die Crews.

Die Seemannsmission Bremerhaven bietet mit dem Seamen's Club Welcome, dem Seemannshotel PORTSIDE und dem Pfarramt normalerweise zahlreiche Angebote in Form von Internet, Sport- und Einkaufsmöglichkeiten über Austausch in der Bar oder Gottesdiensten und Seelsorge durch den Seemannspastor. Durch die Pandemie war eine Umstellung der Angebote notwendig geworden. In Lockdown Zeiten müssen diese Angebote selbstverständlich auch schließen. Es können lediglich Bordbesuche auf Anfrage stattfinden, um den Seeleuten die wichtigsten Einkaufswünsche zu erfüllen. Zur Unterstützung in dieser schwierigen Zeit wurden zusätzliche WLAN-Verstärker für den Hafenbereich angeschafft und eingerichtet, um der Besatzung auf den Schiffen die Kommunikation mit ihren Familien und Freunden in der Heimat zu erleichtern.

bremenports ist Mitglied im Kuratorium der Deutschen Seemannsmission Bremerhaven und berät und unterstützt gemeinsam mit Vertretern des Kirchenkreisamtes, der Hafenwirtschaft und Behörden, der Wasserschutz- und Bundespolizei, der Gewerkschaft Internationale Transportarbeiter Föderation (ITF), der Lotsen, der Berufsgenossenschaft und des Nautischen Vereins die Arbeit der Mission.

2020 hat bremenports außerdem das Preisgeld des im Mai gewonnenen NordWest Awards für die Seemannsmission eingesetzt, um damit eine Photovoltaikanlage für den Welcome Club zu finanzieren, die einen Beitrag zur CO_2-Neutralität der Seemannsmission und letztlich auch des Hafens leisten soll.



„Taucher bremenports“: das Taucherschiff in unserer Flotte

Nachhaltige Flotte



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

UNSERE LEITLINIE:

WIR UNTERSTÜTZEN ALLE TECHNISCH SINNVOLLEN SOWIE VERLÄSSLICHEN UND ÖKONOMISCH ANGEMESSENEN VERFAHREN ZUR REDUZIERUNG DER NEGATIVEN EINFLÜSSE DER SCHIFFFAHRT AUF MENSCH UND NATUR UND NUTZEN DIESE INSBESONDERE FÜR UNSERE EIGENE FLOTTE.

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

Unsere eigene Flotte wird entsprechend der gesetzlichen Vorgaben mit sogenanntem Binnenschiffsdiesel betrieben. Der Grenzwert für den Schwefelanteil liegt deutlich unter dem für die Seeschifffahrt und gilt mit 0,001 % als „schwefelfrei“.



Eimerketterbagger und Schute zusammen im Einsatz

Alternative Antriebe

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 die Verwendung von „e-fuels“ hinwirken.

Liquefied natural gas (LNG) ist verflüssigtes aufbereitetes Erdgas und verursacht im Vergleich zu konventionellem Binnenschiffsdiesel keine Schwefeloxide und nahezu keinen Feinstaub. Zudem kann der Kohlendioxid-Anteil bei optimaler Verbrennung um 25 % und der Stickoxid-Anteil um bis zu 80-90 % reduziert werden. Zukünftig könnte fossiles LNG durch flüssiges Biomethan oder synthetisches Methan ersetzt werden.

GtL (Gas to Liquid) ist ein Verfahren zur Herstellung flüssiger synthetischer Kraftstoffe auf Basis von Erdgas. GtL-Kraftstoff verbrennt sauberer als herkömmlicher Schiffsdiesel und produziert somit weniger Luftschadstoffe. Außerdem ist GTL Fuel nicht giftig, geruchsarm, leicht biologisch abbaubar und durch ein geringeres Gefährdungspotenzial gekennzeichnet. Das liegt daran, dass GTL Fuel praktisch keinen Schwefel und keine aromatischen Verbindungen enthält. GtL kann ohne Modifikation in den meisten vorhandenen Schiffsmotoren eingesetzt werden.

In einem etwa einjährigen Testzeitraum von Mitte 2019 bis Mitte 2020 wurden diverse Spezifikationen der Schiffsanlagen untersucht und beobachtet. Dabei zeigte sich, dass durch die Nutzung von GTL im laufenden Betrieb keine wesentlichen Veränderungen/Auswirkungen hinsichtlich der Maschinenanlage als auch im Schiffshandling erkennbar waren. Da die Kosten für den Bezug von GTL nur unwesentlich höher ausfallen als der Bezug von regulärem Kraftstoff und der Betrieb der Maschinenanlage keine derzeit erkennbaren negativen Auswirkungen zu zeigen scheint, kann vor dem Hintergrund der besseren Umweltbilanz durch die Nutzung von GTL ein erfolgreicher Testbetrieb festgestellt werden.



„Hol Blank“ Wasserinjektion

Umgang mit Anti-Fouling-Anstrichen, umweltverträglichen Schmierstoffen und Reinigungsmitteln

Um Bewuchs auf Schiffen 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.

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.
In diesem Projekt sollen innovative Verfahren zu genehmigungsfähigen Reinigungstechniken auf biozidfreien, abriebfesten Beschichtungen identifiziert und erprobt und geeignete Unterwasserbeschichtungen für multiple Reinigungen untersucht werden.

Versuche zur Unterwasserreinigung von Schiffsrümpfen

Auf unserem Arbeitsschiff „Möwe“ haben wir mittschiffs im Juli 2019 drei Streifen der Folie „Dolphin S“ des Herstellers Renolit anbringen lassen. Die Folie ist biozidfrei. Aufgrund ihres Selbstreinigungseffekts sollte ein Aufwuchs verhindert werden. Nach einem Jahr Fahrt in den bremischen Hafengewässern war jedoch ein Aufwuchs festzustellen. Auch hielt die Folie der mechanischen Beanspruchung nicht stand und löste sich an den Übergängen, so dass diese im September 2020 vom Schiffsrumpf der Möwe entfernt wurde.

Unabhängig von diesem Ergebnis wollen wir auch zukünftig innovative Beschichtungen und Reinigungstechniken testen.

Weiterhin beteiligen wir uns seit Mitte 2019 an dem BMWI Förderprojekt FouLas (Fouling-Entfernung von maritimen Oberflächen mittels Laserstrahlung unter Waser) als assoziierter Partner.

Der Einsatz von biologisch abbaubaren Schmierstoffen wurde weiter ausgeweitet. Ebenso kamen Reinigungsmittel zum Einsatz, die ökologisch besser verträglich sind.



Testfolie nach einem Jahr Fahrt

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 120.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports-Programm ab Seite 112.


1.213 ha umfasst
unsere Biotopfläche.
[+]

Erhaltung der Biodiversität

[STANDARDS: GRI 103-1, 103-2, 103-3, 304-2, 304-3 sowie PERS Nr. 11]

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.

Beeinträchtigungen durch den Flächenentzug der See- und Hafenwirtschaft

Die Wiederansiedlung ehemals vorkommender Arten im Weserästuar 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 Bedeutung, ebenso wie die Erschließung und Wiederherstellung von Flach- und Seitengewässern sowie tidebeeinflussten Außendeichsflächen.

Luftbild der Kompensationsfläche Luneplate

Zustand unserer Biotopfläche

Die 1213 ha Biotopfläche, die von bremenports verantwortet werden, werden bis auf wenige Ausnahmen als „grüne Hafeninfrastruktur“ durch unsere eigenen Mitarbeiter_innen unterhalten. 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 insgesamt 54 Maßnahmen wird jährlich anhand einer fünfstufigen Skala (von voll funktionsfähig bis nicht funktionsfähig), je nach Verantwortlichkeit von beauftragten Fachstellen oder unserem eigenen Fachpersonal bewertet. 2019 wurde ihr Zustand zu 97 % als funktionsfähig oder besser eingestuft.

Zu den 54 Maßnahmen gehören neben flächenhaften Maßnahmen wie Grünlandbereiche, tidebeeinflusste Bereiche oder Röhrichte auch punktuelle Maßnahmen wie beispielsweise Gehölzpflanzungen oder zwei Fledermausausweichquartiere.

Mit Hilfe von Flächenpools sind wir aktuell dabei, weitere 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 auf diese Weise vergleichsweise schnell realisiert werden.

Alte Weser als Lebensraum für die Fischfauna

Die Alte Weser, die noch vor rd. 100 Jahren ein Seitenarm der Weser war, ist heute ein Stillgewässer mit geringer Tiefe, dass durch Zuwässerung aus der Weser gespeist wird. Die durchgeführten Kompensationsmaßnahmen zielten darauf ab, die Alte Weser vom angrenzenden Grabensystem abzuschotten, um Nährstoffeinträge von den angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen in das Gewässer zukünftig zu verhindern. Um die wasserwirtschaftliche Abschottung der Alten Weser umsetzen zu können, wurde in Ueterlande ein Graben an der Alten Deichstraße ertüchtigt und die Fließrichtung der auf die Alte Weser zulaufenden Entwässerungsgräben durch das Einbringen von Abdämmungen umgedreht.

Auf der Jührde wurden zur Abschottung der Alten Weser zwei Staubauwerke in seitliche Zuwässerungsgräben eingebaut. Als Ersatz für die unterbrochene Entwässerung über die Alte Weser dienen neu gebaute, recht kurze Graben- und Rohrverbindungen, die in Richtung bereits vorhandener Entwässerungsgräben führen. Als weitere Maßnahme zur Verringerung der Nährstoffeinträge in die Alte Weser wurde nördlich der Straße „Auf der Jührde“, auf einer Länge von rd. 700 m ein 20 m breiter Uferrandstreifen angelegt, der durch einen Graben von der angrenzenden Nutzung abgegrenzt wird.

Mit den Baumaßnahmen wurde Anfang Oktober 2019 begonnen. Der Abschluss der Baumaßnahmen erfolgte wie geplant Ende September 2020.



Fledermausausweichquartier am Reinkenheider Forst



Kompensationsmaßnahme Alte Weser

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 unseren Kennzahlen Umweltverträglichkeit nachvollziehen. Eine Liste und Karte zu den aktuellen Naturschutzgebieten finden Sie auf der Homepage der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau.

Störungen auf der Luneplate

2020 haben sich in unseren Social-Media-Kanälen Beiträge zu freilaufenden Hunden vermehrt, die einen negativen Einfluss auf die Tierwelt auf der Luneplate ausüben. Vögel und andere Wildtiere haben vor freilaufenden Hunden von Natur aus Angst, da sie Unruhe verursachen und als Beutegreifer/Raubtiere verstanden werden. Freilaufende Hunde, die in das Revier von Vögeln eindringen, stellen für sie eine große Störung und Gefahr dar. Es kommt vor, dass als Folge die Brutvögel ihre Nester verlassen und ihre Eier oder Jungvögel aufgeben. Noch flugunfähige Jungvögel wie Kiebitzküken sind dann schutzlos und werden in der Folge von Greifvögeln, aber auch Krähen und Möwen erbeutet. Das ist ein großes Problem und kann zu erheblichen Einschränkungen der Attraktivität der Luneplate als Vogellebensraum führen. Davon betroffen sind auch Gastvögel, die im Winter und zu den Zugzeiten im Frühjahr und Herbst in teilweise riesigen Schwärmen von mehreren tausend Tieren auf der Luneplate vorkommen, wie z.B. Nonnengänse, Pfeifenten und Kiebitze. Eine Leinenpflicht ist daher ganzjährig absolut notwendig. Solange sich Mensch und Hund auf den ausgezeichneten Wegen aufhalten, gibt es keine Probleme. Die Tiere gewöhnen sich auch an andere alltägliche Aktivitäten, wie Radfahren, Joggen oder Skaten. Durch die ganzjährige Jagdruhe auf der Luneplate ist hier ein weitgehend störungsfreier Raum entstanden. Die Fluchtdistanzen der Wildvögel wurden dadurch geringer. Konnte man früher nicht auf 50 Meter Entfernung an Nonnengänsen mit dem Fahrrad vorbeifahren, ist dies heute möglich, ohne die Gänse aufzuscheuchen.

Der überwiegende Teil der Luneplate, der auch die besonders wertvollen Vogellebensräume enthält, ist erfreulicher Weise durch breite Gräben von dem ungebetenen Besuch von Hunden weitestgehend geschützt.

Eine weitere starke Störungsquelle ist die Nutzung des Deichverteidigungsweges oder des Außendeichs von Autofahrer_innen, z.B. als Abkürzung vom Umland nach Bremerhaven. Im Zuge unerlaubter Autofahrten wird die Luneplate neben Lärm und Abgasen oft auch noch zusätzlich durch illegale Müllentsorgung und störende Aktivitäten (z.B. laute Musik) belastet – alles Störungsquellen für die dort geschützte Natur. Zu den sonstigen anthropogenen Störungen zählen zu tief fliegende Hubschrauber und Flugzeuge, wodurch ein großer Anteil der Vögel regelmäßig aufgeschreckt wird. Durch die Stilllegung des angrenzenden Flughafens Luneort wurden die Beeiträchtiungen sehr deutlich minimiert.

Zusätzlich zu den Hinweisschildern werden die Besucher_innen vor Ort auf die Notwendigkeit der Leinenpflicht für Hunde aufmerksam gemacht. Exkursionen sowie Informations- und Aussichtsstände sind sehr wichtig für die Sensibilisierung der Besucher für die Schönheit, aber auch die Empfindlichkeit der Natur auf der Luneplate und die daraus erwachsende Pflicht der Rücksichtnahme.



Hinweisschild zur Anleinpflicht auf der Luneplate

Honig von der Luneplate

Auf der ganzen Welt hat sich die Bienenpopulation in den vergangenen Jahrzehnten erheblich reduziert. Damit eng verbunden ist auch ein Rückgang der Artenvielfalt. Schließlich sind mehr als 80% unserer heimischen Nutz- und Wildpflanzen-Arten sind auf die Bestäubungsleistung von Bienen angewiesen. Ohne sie würde sich nicht nur die Ernte der meisten Nutzpflanzen (wie z.B. Getreide, Gemüse oder Obst), sondern auch von Futterpflanzen für die Fleisch- und Milchproduktion auf 10 – 20 % des heutigen Ertrags reduzieren. Um diesem negativen Trend im eigenen Wirkungsbereich ein Stück entgegenzuwirken, hat sich bremenports dazu entschlossen, Bienenstöcke von der Firma BeeRent anzumieten und aufstellen zu lassen.

Neben zwei Körben auf dem Gelände der Schule am Ernst-Reuter-Platz wurde im Juni 2018 auf der Luneplate ein Bienenkorb aufgebaut. Jeder dieser drei Bienenkörbe bietet einem Volk mit ca. 30.000 Bienen ein Zuhause. Erfahrene Imker_innen betreuen diese ganzjährig und stellen uns den Ertrag der Bienen – also unseren Honig – zur Verfügung.

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.



Infotafel auf der Luneplate

Ein Thema – 3 Fragen an Lutz Achilles, Dipl.-Biologe/Ornithologe

1. Sie arbeiten bereits seit einigen Jahren mit bremenports zusammen – was ist ihr Aufgabenfeld?

Ich bin Biologe und habe mich dann in meiner Berufsausbildung als Ornithologe spezialisiert. 1992 bin ich als Praktikant in die Region gekommen und habe für ein Landschaftsplanungsbüro gearbeitet, das die Planung für die Kompensationsflächen von Container Terminal III (CT III) übernommen hatte. Im Anschluss daran war ich in einem Gutachterbüro tätig, das eigens für die Erfolgskontrollen der Kompensationsflächen für den Containerterminal gegründet worden war. Hier hatte ich als Biologe die Aufgabe, ab 1994 die Brut- und Gastvogelbestände auf den Kompensationsflächen zu erfassen. 2004, mit Entwicklung des CT 4, begann die Planung und ab 2008 die Herstellung weiterer Ausgleichsflächen, beginnend mit der Alten Weser, dem Grünlandbereich und dem Tidepolder. Hierfür war ich sowohl in der Planung als auch in der Erfolgskontrolle involviert.

Bei den Erfolgskontrollen untersuchten wir vor allem die Vegetation und Avifauna (Gesamtheit aller in einer Region vorkommenden Vogelarten), aber auch Amphibien, Fische und Wirbellose (z.B. Insekten, aber auch die Wattfauna: Krebstiere, Schnecken und Würmer).

Seit 2014 bin ich in der Bürogemeinschaft naturRaum als selbstständiger Gutachter tätig und übernehme weiterhin gern diese Aufgaben. Es ist für mich natürlich großartig zu sehen, wie sich die Flächen in dem Vierteljahrhundert von 1995 bis heute entwickelt haben. Die Luneplate ist für die bremenports-Belegschaft und mich ein fantastischer Erfolg! Die aktuelle durch die Kompensationsmaßnahmen verursachte Artenvielfalt hat es hier vorher so nicht gegeben.



2. Seit etwa 25 Jahren ist die Luneplate offiziell eine Ausgleichsfläche und seit fünf Jahren ein Naturschutzgebiet. Welcher Effekt ist in den Jahren zu beobachten?

Es gibt verschiedene Effekte. Die Auswirkung auf die Natur ist auf jeden Fall sehr positiv – sowohl bzgl. der Pflanzengesellschaften, den Brut- und Gastvögeln, aber auch beim Fischaufkommen, bei Reptilien und Amphibien usw. Die gesamte Natur hat sich sehr gut entwickelt, in eine nachhaltige Richtung.

Die Flächen werden von den zuständigen bremenports-Mitarbeiter_innen sehr gut unterhalten. So wird z.B. dafür gesorgt, dass die Gräben immer offen sind, der Wasserhaushalt stimmt und die extensive Weidetierhaltung optimal durchgeführt wird. Die Entwicklung einer einzigartigen Naturlandschaft wirkt sich auf der Luneplate auch als Naherholungsgebiet aus, welches sehr gut frequentiert wird. Auch das sind positive Effekte und eine große Bereicherung für die Stadt Bremerhaven. Zukünftig wären themenspezifische Seminare und Exkursionen oder auch eine Anbindung durch den Hafenbus möglich, um noch mehr auf das Gebiet und seinen Nutzen aufmerksam zu machen. Derzeit werden jährlich sechs Exkursionen von bremenports durch Thomas Wieland und mich auf der Luneplate angeboten, die den Besuchern die Pflanzen und Tiere der ehemaligen Weserinsel näherbringen und sehr gut angenommen werden.

3. Ein Blick in die Zukunft: In Bezug auf die Kompensationsflächen — wie sieht der Idealhafen 2030 aus?

Zum einen ist es wichtig, dass weiterhin für Flächen, die durch Tief- oder Hochbaumaßnahmen versiegelt werden, Ausgleichsflächen entstehen, um möglichst wenig Verluste in der Natur zu verbuchen. Vor allem dann, wenn naturschutzfachlich wertvolle Flächen verbraucht werden und die Artenvielfalt eingeschränkt wird. Die gesetzlichen Grundlagen dafür sind gegeben. Die Qualität der Ausführung hängt u.a. von einer guten Kommunikation zwischen Vorhabensträger und Aufsichtsbehörden ab. Auch die konstruktive Zusammenarbeit mit den Naturschutzverbänden wirkt sich positiv auf die naturnahe Entwicklung aus. Die Luneplate ist dafür ein gutes Beispiel.

Zum anderen hoffe ich, dass bis spätestens 2030 der Ausbau der Schifffahrtsstraßen und die Maximierung der Schiffsgrößen begrenzt werden. Was die nachhaltige Seeschifffahrt betrifft, wünsche ich mir zudem alternative Treibstoffe, d.h. Wasserstoff anstelle von Schwerölen. Die Entwicklung der Wasserstofftechnologie wird derzeit vor allem auch in Bremerhaven stark vorangetrieben.

Ein weiterer Aspekt zum Schutz der Flora und Fauna ist die Verringerung des Schiffsmülls. Es sollten ausreichend Entsorgungsmöglichkeiten für Müll und für Abwasser in den Häfen zur Verfügung stehen, so dass die Schiffe bei der Entsorgung im Hafen unterstützt werden und diese nicht auf dem offenen Meer durchführen.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 120.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports-Programm ab Seite 112.



Effekte der Wassertiefenerhaltung

[STANDARDS: GRI 103-1, 103-2, 103-3, 304-2, 306-2 sowie PERS Nr. 1 und Nr. 6]

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.



Probenahme jährliche Sedimentuntersuchung

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

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. In diesem Rahmen werden vor den jeweils durchzuführenden Baggermaßnahmen entnommene Mischproben in einem Fachlabor nach vorgegebenem Untersuchungsumfang analysiert. Auf Grundlage der Analysenergebnisse wird so der sachgerechte Umgang mit dem Baggergut sichergestellt.

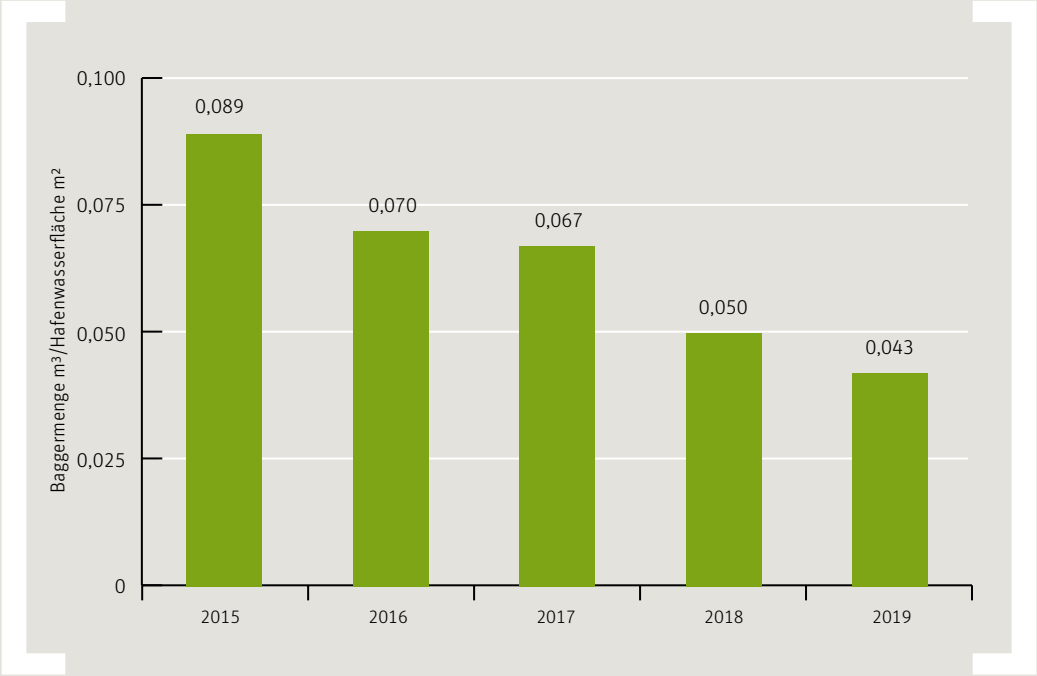
Im Berichtsjahr haben Proben im Hafengebiet Bremerhaven nördlich der Klappbrücke erneut die für eine Umlagerung im Gewässer geltenden Richtwerte eingehalten. Diese Entwicklung wurde bereits in den vergangenen Jahren beobachtet. Eine Rückführung der Sedimente in den Gewässerhaushalt könnte damit grundsätzlich wieder eine mögliche Option werden.

Baggermenge im Verhältnis zur Gesamthafenfläche

Die Summe des in Bremen und Bremerhaven gebaggerten Sediments in m^3 (ohne Wendebecken in der Weser) im Verhältnis zur gesamten Hafenwasserfläche gemäß Hafengebietsverordnung in m^2 hat sich in den letzten Jahren verringert.

In der Vergangenheit konnten die konventionellen Baggermengen reduziert werden. Dies ging einher mit einem verstärkten Einsatz der Wasserinjektionsgeräte in stromnahen Hafenbereichen. Diese sollen die Fluid-Mud-Schicht durch Wasserzusatz schiffbar halten.

Die genauen Mengen können in den Kennzahlen Umweltverträglichkeit (Seite 129) nachvollzogen werden.



Baggermenge im Verhältnis zur Gesamthafenfläche m^3/m^2

Umgang mit Baggergut

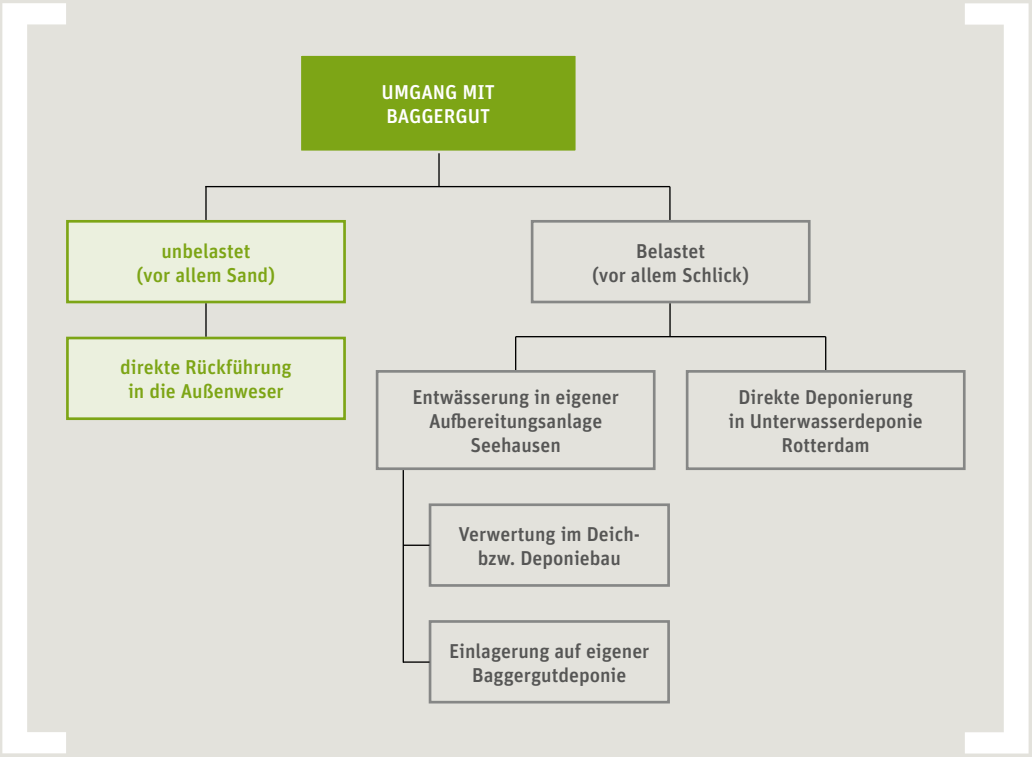
Unbelastetes Baggergut, vor allem Sand, kann, nachdem es von den Baggern aufgenommen wurde, direkt an geeigneter Stelle wieder in das Wasser zurückgeführt bzw. umgelagert werden. Welche Stellen für die Rückführung geeignet sind, legt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung fest. Hierbei handelt es sich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

Belastetes Baggergut, vor allem Schlick, muss kostenintensiv behandelt und ggf. deponiert werden. Es wird nach Möglichkeit in der eigenen Behandlungsanlage in Bremen-Seehausen entwässert und aufbereitet, um es danach in den Wirtschaftskreislauf zurückführen zu können.

Im Berichtszeitraum konnten keine Abnehmer zur externen Verwertung gefunden werden. Intern wird das Material aktuell als Dichtungsmaterial zum Bau von neuen Entwässerungsfeldern genutzt. Das übrige Material muss in der benachbarten Baggergutdeponie entsorgt 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 120.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports-Programm ab Seite 112.



Umgang mit Baggergut



9,7 %
höchste Ausbildungsquote seit 2015

Arbeitgeberattraktivität

[STANDARDS: GRI 102-8, 102-41, 103-1, 103-2, 103-3, 401-1, 401-2, 403-6, 404-1, 405-1, 406-1]

UNSERE LEITLINIE:

WIR FÖRDERN MITARBEITERZUFRIEDENHEIT UND 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.

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.



Einer unserer Taucher im Einsatz

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. Kernthemen 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. Auch besteht die Möglichkeit, von zu Hause aus zu arbeiten, wenn dies mit den betrieblichen Interessen vereinbar ist. Weitere Unterstützung wird berufstätigen Eltern durch Angebote in den Oster-, Sommer- und Herbstferien sowie mit einem Eltern-Kind-Büro vor Ort geboten.

Die Maßnahmen im Bereich Gesundheitsmanagement basieren auf unserem ganzheitlichen Gesundheitskonzept „Gesundheitscheck – Ernährung – Bewegung“. Den Mitarbeiter_innen werden regelmäßig Gesundheitstage, Ernährungstrainings, Firmenfitness und vielfältige Sportveranstaltungen angeboten. Auf dem Bauhof gibt es zudem regelmäßig Obstkörbe. In der letzten Auditierung zur Vereinbarkeit von Beruf-Familie-Gesundheit sind zudem weitere Maßnahmen wie die Stärkung der psychischen Widerstandskraft sowie lebensphasenorientierte New Work Aspekte vereinbart worden.

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 unter anderem eine zusätzliche betriebliche Altersvorsorge, eine Jahressonderzahlung, vermögenswirksame Leistungen und ein leistungsorientiertes Entgelt. Darüber hinaus können die Mitarbeiter_innen vergünstigte Job-Tickets für den öffentlichen Personennahverkehr erhalten und vergünstigt in Hansefit sowie 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 bspw. 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 wurden unser Einsatz für die Gleichstellung mit einem Preis zum Equal Pay Day von Business and Professional Women Germany – Club Bremen (BPW) ausgezeichnet.



Homeoffice zum Schutz vor Neuinfektionen während der COVID-19-Pandemie

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 9,7 %. Zusätzlich bieten wir auch ein Duales Studium in den Bereichen Mechatronik und Bauingenieurwesen.

Im Sommer 2020 haben wir mit unseren neuen Auszubildenden erstmals eine Einführungswoche durchgeführt, unter Berücksichtigung der geltenden Hygienemaßnahmen. Ziel ist es, dass sich die Auszubildenden untereinander kennenlernen und sich im Betrieb besser zurechtfinden. Während dieser Woche haben Sie unterschiedliche Stationen im Hafen besucht und konnten so einen Rundum-Blick gewinnen, in welchen Bereichen bremenports tätig ist. Neben den Vor-Ort-Besichtigungen, unter Anleitung unserer fachkundigen Mitarbeiter_innen, fanden auch theoretische Phasen mit Gruppenarbeiten und Präsentationen statt. Ein voller Erfolg, den wir im kommenden Jahr gern wiederholen.

Auslandspraktikum für unsere Auszubildenden

Alle Auszubildenden erhalten bei uns die Möglichkeit eines Auslandspraktikums. Im Juli 2019 hat sich unser Auszubildender Julian Leuning dieser interessanten Herausforderung gestellt und ein vierwöchiges Auslandspraktikum in Dublin absolviert. Während seines 2. Ausbildungsjahres zum Bauzeichner nahm er Kontakt zum Erasmus-Programm auf und reichte seine Bewerbung sowie die notwendigen Unterlagen ein. Während einer Vorbereitungsveranstaltung erhielt er alle wichtigen Angaben zur Gastfamilie und Praktikumsstelle. Eine gute Möglichkeit, vor dem Start Ende Juni 2019 andere Praktikant_innen mit gleichem Reiseziel kennenzulernen.

Julian Leuning arbeitete vier Wochen lang in einem kleinen Architekturbüro, Abseits des Arbeitslebens blieb noch Zeit, um Stadt und Land zu erkunden und zu erleben. Auf die Frage, welches seine beste Erfahrung hinsichtlich des Praktikums war, antwortete Julian Leuning: „Als ich im Flieger auf dem Weg nach Hause saß, habe ich mir selbst gesagt: „Wie gut, dass Du das gemacht hast. Es gibt so Vieles, was man dort erlebt hat und ich hätte es sicherlich bereut, das Praktikum nicht gemacht zu haben. Vorher war ich mir noch nicht ganz sicher, ob ich 4 Wochen alleine ins Ausland gehen soll, dieser Gedanke ist jedoch in kürzester Zeit verflogen.“



Auszubildende in unserer Werkstatt



Julian Leuning in Irland

Personalentwicklung und Weiterbildung

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

Im Rahmen von strukturierten Jahresmitarbeitergesprächen werden individuelle Entwicklungsmöglichkeiten und Weiterbildungsbedarfe besprochen. Interessierte Mitarbeiter_innen 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.

Zur Weiterentwicklung der systematischen Führungskräfteentwicklung wurde 2019 ein aufbauendes Konzept zur Förderung der internen Führungskräfte erarbeitet. Die Schulungsreihe beinhaltet vier Grund- sowie auf den Bedarf angepasste Wahlmodule. Ziel des Konzepts ist die Weiterentwicklung der alten Schulungsreihe, der Ausbau der Methoden- und Sozialkompetenz sowie übergeordnet die Gestaltung der Unternehmenskultur.

Im Zuge der Corona-Situation und den sich verändernden Arbeitsbedingungen wurden den Führungskräften und den Mitarbeiter_innen Schulungen zum Thema Virtuelles Führen und Arbeiten angeboten.

Ergänzend zum internen Führungskräfteprogramm bieten wir seit September 2020 nun auch interne Schulungen für alle Mitarbeiter_innen an. Der inhaltliche Schwerpunkt liegt anfangs in den Bereichen Kommunikation und Gesundes Arbeiten.



Auszubildende während der Einführungswoche auf der Luneplate

Förderung von Vielfalt

Wir sehen Vielfalt als Chance, indem wir unterschiedliche Talente, Begabungen sowie Sicht- und Herangehensweisen fördern und aktiv nutzen. 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 7,4 % 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.



Wir schätzen Vielfalt (Quelle: Adobe Stock Fotos)

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

bremenports : 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.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 120.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports-Programm ab Seite 112.



Fenja Zwirlein



Hannes Lange



Lina Weckerle



Oliver Rosche

Wir bei bremenports – Ein interner Einblick von unseren Auszubildenden

1. Ihr seid/wart alle Auszubildende bei bremenports – im wievielten Lehrjahr seid ihr? Was genau ist euer Tätigkeitsfeld? Und was waren die Gründe für eine Ausbildung in unserem Unternehmen?

Fenja Zwirlein: Ich habe im Sommer 2020 meine Ausbildung zur Kauffrau für Büromanagement beendet und wurde im Team Einkauf übernommen. Während meiner Ausbildung habe ich in der Verwaltung mehrere Abteilungen und Teams kennengelernt und konnte in verschiedenen Tätigkeitsbereichen mitwirken. Ich habe schon in der Schulzeit ein Praktikum bei bremenports gemacht und kannte das Unternehmen, da auch mein Vater hier arbeitet. Ich hatte Interesse an einem Bürojob, so bin ich auf bremenports gekommen.

Hannes Lange: Ich bin seit 2018 bei bremenports und befinde mich gerade im 3. Lehrjahr. In der IT-Abteilung werde ich als Fachinformatiker zur Systemintegration ausgebildet. Mein Aufgabenbereich ist die IT-Infrastruktur, also der alltägliche Support. Ich unterstütze bei der Installation und Nutzung von Programmen, kümmere mich um die Beseitigung von Fehlerquellen, nehme Neuinstallationen vor oder übernehme den Aufbau von Hardware, wie Bildschirmen usw. Zusammengefasst lässt sich sagen: Ich kümmere mich um die Technik, damit die Kolleg_innen arbeiten können. Ich wusste schon sehr lange, dass ich Informatiker werden möchte und gerne vor allem in der praktischen Informatik arbeiten möchte. Gut gefallen hat mir, dass ich hier ein festes Team habe und nicht ständig als externer Servicedienstleister umherreise.

Lina Weckerle: Ich bin ebenfalls im 3. Lehrjahr, in der Ausbildung zur Industriemechanikerin Wartung- und Instandhaltung. Zu meinen typischen Aufgaben gehören die mechanische Wartung und Instandhaltung von Maschinen. Mein Arbeitsort ist die Betriebsstätte in der Brückenstraße, also direkt im Hafen. Es macht mir Spaß, in einem typischen Männerberuf zu arbeiten. Außerdem

passt der Beruf gut zu meinem handwerklichen Geschick. Dieser Ausbildungsplatz war mein Favorit, dementsprechend habe ich mich sehr gefreut, als ich angenommen wurde. Im Hafenumfeld fühle ich mich wohl.

Oliver Rosche: Auch ich bin seit 2018 bei bremenports in der Ausbildung. Das 3. Lehrjahr ist mein letztes Jahr in der Ausbildung zum Elektroniker für Betriebstechnik. Zu meinen Aufgaben gehört ebenfalls die Wartung und Instandhaltung, allerdings im elektronischen Bereich. Auch mein Ausbildungsplatz ist in der Brückenstraße. Da ich aus der Nähe von Bremerhaven komme, bin ich auf bremenports gestoßen, das kennt man einfach. Eine Ausbildung im Hafen klang spannend.

2. Eine Ausbildung bei bremenports beinhaltet die Teilnahme an den sogenannten Azubi-Projekttagen, während denen Nachhaltigkeitsthemen von bremenports thematisiert werden. Was nehmt ihr aus der Teilnahme an den Veranstaltungen für euch mit (beruflich und privat)?

Fenja Zwirlein: Jeder Veranstaltungstag hatte ein neues Thema und hat gute Einblicke in den Bereich gegeben. Es wurden viele Anhaltspunkte gegeben, um zu zeigen, dass man persönlich etwas ändern kann. Privat ist mir z.B. Mülltrennung wichtig. Vieles, was man schon vorher wusste, wurde nochmal ausgefrischt und verdeutlicht, wie wichtig diese Themen sind.

Hannes Lange: Im Unternehmen spielt das Thema Umwelt und Nachhaltigkeit eine große Rolle und durch die Veranstaltungen werden auch die Azubis mit einbezogen. Es wird vermittelt, wieso bremenports diese Themen wichtig sind und wieso wir nachhaltig handeln. Durch die verschiedenen Themen schaut man mal in andere Bereiche hinein und erfährt mehr über das Unternehmen. Von den Abtragungen von Verschlickungen bekomme ich in meinem Arbeitsalltag ja nichts mit. Am Ende haben wir uns sogar zusammengesetzt und überlegt, wie, wo und was man aus unserer Sicht verändern und verbessern kann. In Kleingruppen haben wir verschiedene Ansätze herausgearbeitet. Im IT-Bereich stellen wir uns die greenports-relevante Frage, wie man Energie am besten einsparen kann. Wir schaffen u.a. neue energiesparende Geräte an und achten darauf, dass sie einen Energiesparmodus haben. Außerdem helfen wir dabei, das Arbeiten immer digitaler zu gestalten, um den Papierverbrauch zu minimieren. Wie schaffen wir ein papierloses Arbeiten? Auch das wurde in den Kleingruppenarbeiten behandelt. Des Weiteren haben wir vieles zu globaler Erderwärmung und Vermeidung von Plastikmüll erfahren. Für mich ist dies sehr praxisorientiert, da es auch Schnittstellen zu meinem Bereich gibt. Das Thema Umwelt und Nachhaltigkeit war in meinem Team auch schon vorher wichtig.

Lina Weckerle: Ich habe mir schon vorher viele Gedanken zum Thema Nachhaltigkeit gemacht. Ich versuche, nachhaltig zu leben und kaum Plastik zu verbrauchen. Beim Einkaufen habe ich einen Stoffbeutel dabei und verwende ausschließlich LED-Glühbirnen zur Beleuchtung. Was die Arbeit im Hafen angeht: wir haben Elektroautos und nutzen mittlerweile auch hier viel LED-Beleuchtung. Zu den Projekttagen gibt es in meinem Arbeitsbereich eher wenige Überschneidungen. Der Tag hat aber auf jeden Fall etwas gebracht.

Oliver Rosche: Es wurden grundlegende Gedanken vermittelt – über Nachhaltigkeit im Allgemeinen und speziell im Hafen. Dienstlich nutzen wir Elektroautos und Elektro-Lastenräder. Und natürlich werden defekte Geräte und Maschinen erst einmal repariert und nicht gleich entsorgt. Die Veranstaltungen zum Thema Umwelt und Nachhaltigkeit haben mein bereits vorhandenes Wissen aufgefrischt und erweitert. Die Teilnahme war auf jeden Fall interessant, nur konnte ich bislang noch wenig Nutzen daraus ziehen.

3. Ein Blick in die Zukunft — Wie sieht für Euch der Idealhafen 2030 aus?

Fenja Zwirlein: Ich kann mir vorstellen, dass weniger Arbeit von Menschen gemacht wird und stattdessen mehr Maschinen im Einsatz sind. Modernisierungen sind notwendig, z.B. bei den Schleusen. Die Containerschiffe werden immer größer. Die Schleusen werden daher zu klein sein. Die Anlagen müssen an die Größen angepasst werden. Ich denke auch, dass Kreuzfahrtschiffe modernisiert werden, damit sie nachhaltiger werden. Im Unternehmen spielt greenports bereits jetzt eine große Rolle. Das wird sich noch verstärken. Das Unternehmen wird sich verändern. Auch im Einkauf spürt man nun schon Veränderungen. Nun drucken wir Bestellungen noch aus, dass wird sicherlich digitaler werden.

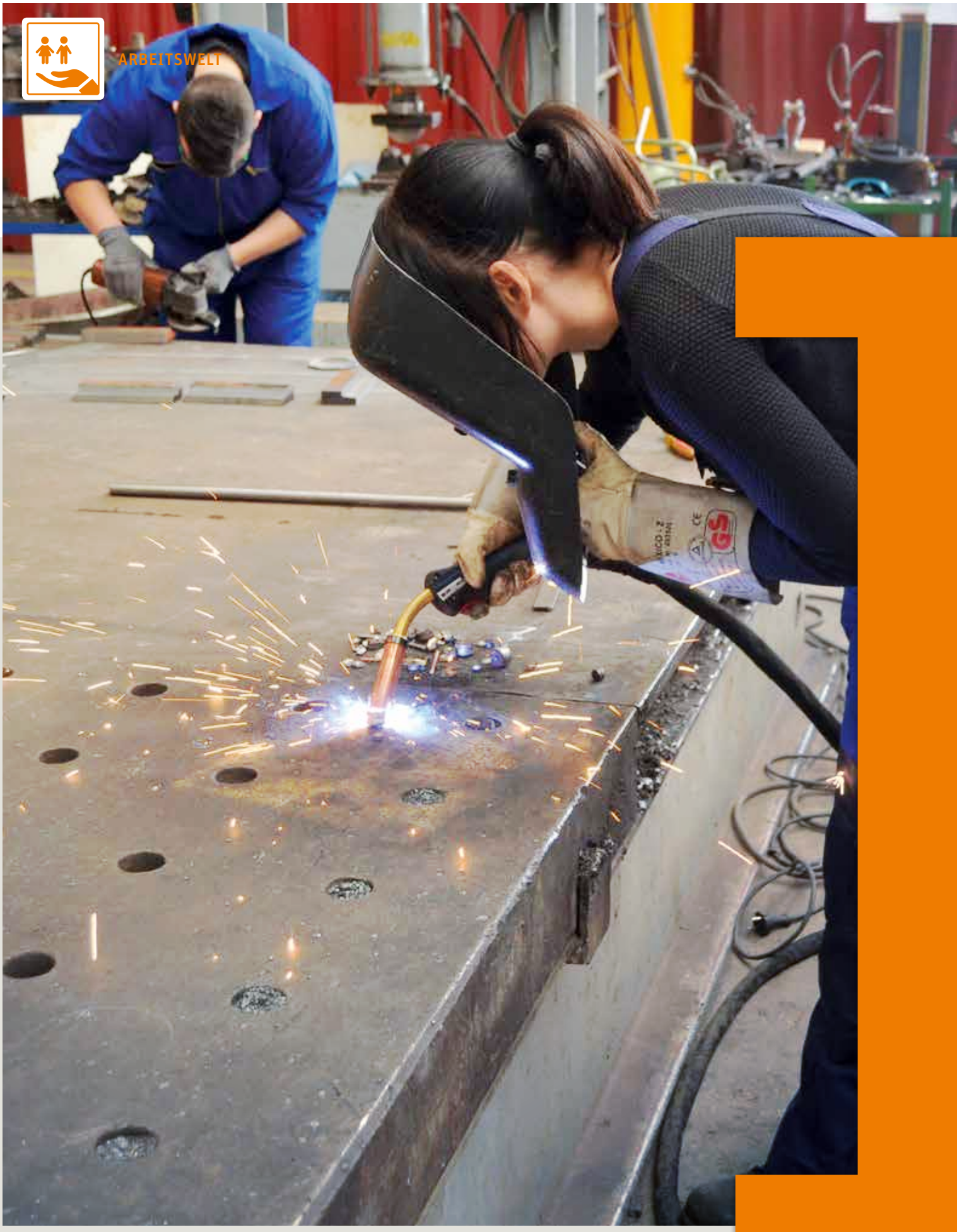
Hannes Lange: 10 Jahre ist eine kurze Zeit. Ob da viele Veränderungen stattfinden, würde ich eher verneinen. Mein Aufgabenbereich, die Informatik, wird in den nächsten Jahren voraussichtlich immer prozessrelevanter werden. Alle Prozesse, die es im und um den Hafen herum gibt, werden digitalisiert und automatisiert werden (z.B. digitales Einlesen, Bearbeiten und Begleichen von Rechnungen). In vielen Betrieben wird dies schon praktiziert, hier bei bremenports ist das etwas anders. Vorgänge wie das Erstellen elektronischer Ausschreibungen, die von vielen Menschen bearbeitet und genehmigt werden, können nicht wie in anderen Firmen automatisiert werden. Dadurch wird bislang noch weniger automatisiert. Auch die Ausbildung zum Informatiker wird sich meiner Meinung nach verändern und fachspezifischer werden. Anstelle von zwei Informatikern wird einer mehrere Aufgaben zentral verwalten können. Dafür wird er sich um mehr Computer kümmern können, indem er nur einen großen verwaltet. Die Informatiker werden mehr Verantwortung bekommen für verschiedene Anwendungen.

Lina Weckerle: Es wäre schön, wenn sich der Hafen nachhaltig verändert, z.B. durch die Nutzung von Landstromanschlüssen für die vielen Kreuzfahrtschiffe und die Verbrauchsreduzierung von Schwerölen. Auch sollten mehr Facharbeiter im Hafen tätig sein, nicht nur Leiharbeiter. Das ist aber ein Wunschdenken. Ich bin im nächsten Jahr fertig mit meiner Ausbildung und habe die Hoffnung, bei bremenports übernommen zu werden. Allerdings ist mein Team relativ jung, so dass es in den nächsten 10 Jahren nicht viel Fluktuation geben wird. In meiner Ausbildung wird sich voraussichtlich nicht all zu viel verändern, höchstens im Bereich Digitalisierung: Unser Berichtsheft sollen wir bald online abgeben.

Oliver Rosche: Ich hoffe natürlich, dass es auch in 10 Jahren für viele Menschen gut bezahlte Arbeitsplätze gibt, damit man seine Zukunft planen kann. Zudem denke ich, dass im Bereich erneuerbare Energien vieles machbar ist. Auch in unserer Branche wird die Automatisierung von Prozessen und Digitalisierung ankommen. Die Dokumentation wird digital, also papierlos werden. Wartung und Instandhaltung oder auch die Reparatur von Maschinen kann man kaum nachhaltiger gestalten. Auch wenn Abläufe automatisiert werden, sind Reparaturen notwendig. Das bremenports Vermessungsschiff „Seeadler“ fährt mit E-Antrieb. Darin steckt mehr Technik, die störanfällig ist. Nur ein kleines defektes elektronisches Teil behindert die Funktion des ganzen Motors. Wenn unsere Flotte mit elektrisch angetriebenen Schiffen aufgefüllt wird, wird natürlich auch mehr Arbeit auf uns zukommen. Ein weiteres neues Aufgabengebiet ist die Gleisbettbeleuchtung. Die Gleisbetthäuser, in denen die Technik dafür steckt, müssen ebenfalls von uns gewartet werden. Die Anlage wird einmal im Jahr getestet und die Beleuchtung jährlich ausgewechselt. Dadurch bekommen wir mit Erweiterung des Schienennetzes auch mehr Arbeit.



Arbeiten am Neustädter Hafen (Foto: Langer)



Auszubildende mit Schutzausrüstung

Arbeitssicherheit



[STANDARDS: GRI 103-1, 103-2, 103-3, 403-4, 403-9]

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.

Die Fachkräfte für Arbeitssicherheit führen regelmäßige Arbeitsschutzunterweisungen und bedarfsorientiert Arbeitsplatzbegehungen durch. Sie erstellen bzw. aktualisieren unter Mitwirkung der eingesetzten Pflichtenträger_innen Gefährdungsbeurteilungen für alle Tätigkeitsgruppen bzw. Arbeitsplatzkategorien, aus denen sich die zur Risikominimierung erforderlichen technischen, organisatorischen bzw. persönlichen Maßnahmen ableiten lassen. Diese Maßnahmen werden vom Betrieb umgesetzt und auf ihre Wirksamkeit überprüft.

Im Jahr 2019 wurde die allgemein verbindliche „Betriebsanweisung für die Durchführung und Dokumentation von Gefährdungsbeurteilungen“ einschließlich einer einheitlichen Vorlage eingeführt. Basierend auf der Ende des Jahres durchgeführten Bestandsaufnahme und Abfrage zu weiteren Bedarfen werden im nächsten Schritt sämtliche vorhandenen Gefährdungsbeurteilungen aktualisiert und ggf. Erstbeurteilungen erstellt.

Als präventive Maßnahme gegen Brände werden regelmäßige Evakuierungsübungen der Gebäude und brandschutztechnische Begehungen durchgeführt. Für alle Stockwerke bzw. Arbeitsbereiche werden Brandschutzhelfer_innen ausgebildet und bestellt. Diese nehmen regelmäßig an Auffrischungslehrgängen teil.

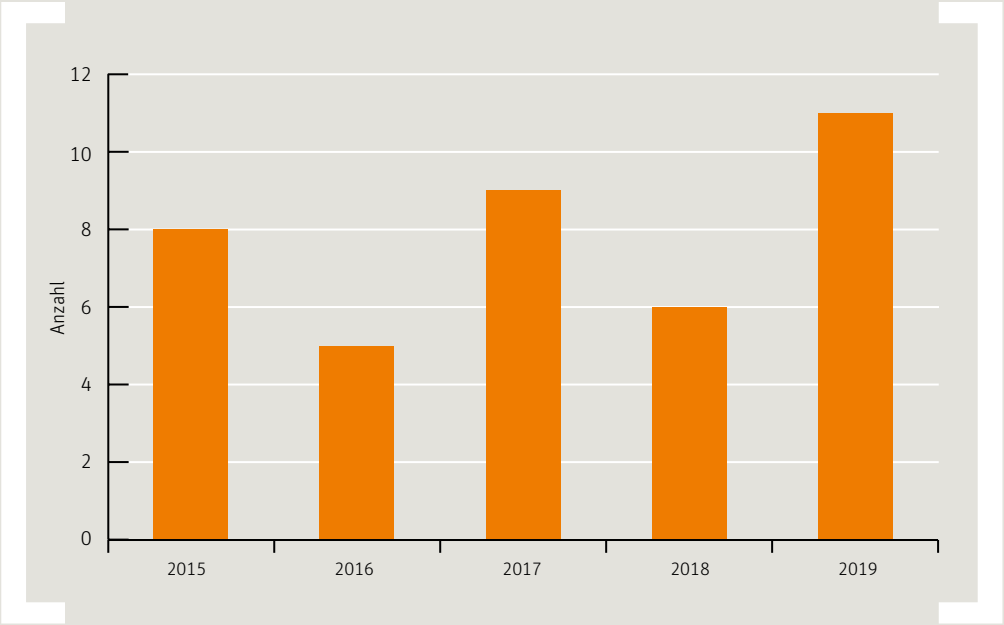
Zur Sicherstellung der betrieblichen Ersten Hilfe werden regelmäßig Ersthelfer_innen in ausreichender Zahl ausgebildet bzw. erhalten die erforderlichen Auffrischungslehrgänge. An fünf Betriebsstätten mit besonders hoher Mitarbeiterzahl sowie an Bord von zwei Arbeitsschiffen werden Automatisierte Externe Defibrillatoren (AED) vorgehalten. Ersthelfer_innen werden zusätzlich im Umgang mit den AED ausgebildet. Die eingesetzten Geräteverantwortlichen kontrollieren die Funktionsfähigkeit und sorgen für den rechtzeitigen Austausch von Komponenten mit Verfalldatum. Die AED werden regelmäßigen sicherheitstechnischen Kontrollen durch einen Fachbetrieb unterzogen.

Zur Unterstützung des Unternehmers und der Belegschaft bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Arbeitssicherheit und Gesunderhaltung sind in allen Betriebsstätten Sicherheitsbeauftragte im Einsatz und beratend tätig.

Arbeits- und Sicherheitsausschuss

Mitbestimmungs- und Gestaltungsmöglichkeiten auf betrieblicher Ebene bietet der Arbeits- und Sicherheitsausschuss (ASA), an dem innerbetrieblich 14 Personen mitwirken. Hier wird auf vierteljährlicher Basis über Anliegen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung beraten. 100% der Mitarbeiter_innen werden über die entsprechenden Vertreter im ASA 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 Mitarbeiter_innen über die Performa Nord eine arbeitsmedizinische Vorsorge an (Pflicht-, Angebots- und Wunschvorsorge). Damit tragen wir direkt zu einer Senkung des Risikos von Arbeitsunfällen bei. Zusätzlich zu den gesetzlichen Vorschriften wurden keine weiteren Arbeitssicherheitsvereinbarungen mit Gewerkschaften geschlossen.



Meldepflichtige Arbeitsunfälle (mit mind. 1 Ausfalltag)

Sicherheit für beauftragte Unternehmen

Darüber hinaus sind wir auch für die Sicherheit unserer Kunden, Dienstleister oder beauftragten 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, wenn mehrere beauftragte Unternehmen an einem Auftrag beteiligt sind.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 120.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenports-Programm ab Seite 112.



Glasreinigungsarbeiten am Sail City Gebäude

GESELLSCHAFTLICHE VERANTWORTUNG



Weddewardener Blick auf den Containerterminal

Auswirkungen auf die Bevölkerung



[STANDARDS: GRI 103-1, 103-2, 103-3, 305-7, 413-1, 413-2 sowie PERS 10]

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 auch Beeinträchtigungen des laufenden Hafenbetriebs auf die regionale Bevölkerung offensiv abgefragt wurden, fand 2014 statt. Der für 2018 geplante öffentliche Workshop zum Abgleich unserer wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen wurde seinerzeit auf 2020 verschoben. Aufgrund der Einschränkungen anlässlich der Corona-Pandemie konnte dieser nicht durchgeführt werden, so dass wir uns für eine Online-Befragung der Stakeholder entschieden haben. Im Januar 2021 wurde ein entsprechender Stakeholderdialog freigeschaltet. Wir hoffen auf rege Beteiligung!

Folgende „Auswirkungen auf die Bevölkerung“ sind uns bisher bekannt und waren auch im aktuellen Berichtszeitraum von Relevanz:

Auswirkungen durch Nutzungsbeschränkungen

Der Naturraum Weserufer ist in den städtischen Bereichen von hafenwirtschaftlicher Nutzung geprägt. Aufgrund von Sicherheitsbestimmungen des ISPS Code bestehen im Hafengebiet grundsätzlich Zugangs- und Nutzungsbeschränkungen. Es liegen uns jedoch keine Beschwerden der Bevölkerung bzgl. dieser Beschränkungen vor. Einen zusätzlichen Schutz zur wasserseitigen Überwachung auf Anforderung und in Abstimmung mit den Sicherheitsbehörden erfolgte im November 2020.

Um Bürger_innen und Tourist_innen Zugang zum Hafengelände zu ermöglichen, werden von der Erlebnis Bremerhaven GmbH u.a. Rundfahrten mit dem Hafenbus angeboten. Im Rahmen des jährlich stattfindenden „Tag der Logistik“ öffnen verschiedene Hafenunternehmen in Bremen und Bremerhaven ihre Tore für interessierte Besucher. An diesem Aktionstag beteiligt sich auch bremenports mit speziellen Angeboten. Der Bevölkerung stehen Aussichtsmöglichkeiten wie z.B. der Container-Aussichtsturm (Erlebnis Bremerhaven GmbH) oder während Kreuzfahrtschiffsliegezeiten die Besucherterrasse am Columbus Cruise Center Bremerhaven zur Verfügung. In Bremen gibt es öffentliche Straßen, von denen aus die Häfen und das Hafengeschehen 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. Auf unserer Ausgleichsfläche Luneplate werden fortlaufend Führungen angeboten, die von der Bevölkerung angenommen werden.

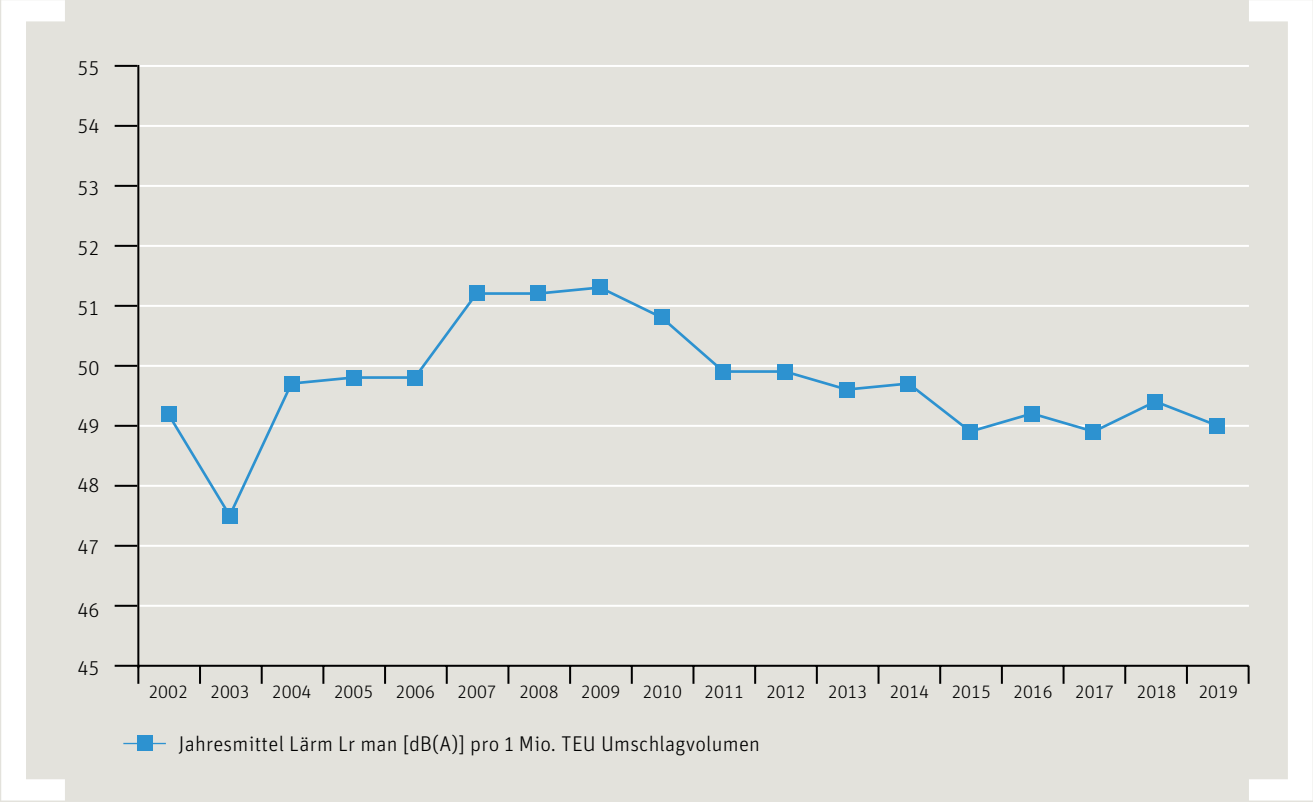


Hinweistafel von bremenports am Container-Aussichtsturm

Auswirkungen durch Lärmemissionen

Lärmemissionen resultieren aus dem Terminalbetrieb, dem Umschlaggeschehen, dem Verkehrslärm im Zuge der Waren- und Personentransporte sowie den sonstigen betrieblichen Aktivitäten der Hafenunternehmen.
Im Bereich der Häfen in Bremen hat es zuletzt 2018 einzelne Hinweise von Anwohner_innen zur Lärmbelastung gegeben. Die Sensibilität in der Bevölkerung hinsichtlich dieser Form der Umweltbelastung scheint gemäß Gewerbeaufsichtsamt in Bremen zuzunehmen.

Am Containerterminal Bremerhaven wurden diverse Lärmminderungsmaßnahmen durchgeführt. Die Anzahl der Lärm-Beschwerdeanrufe auf einem eigens für die anliegenden Bewohner_innen (Weddewarden) des Containerterminals eingerichteten Anrufbeantworter tendiert seit etwa Anfang 2013 gegen null.



Lärmentwicklung Containerterminal 2002 – 2019

Die letzte Aktualisierung der Lärmkartierung der Seestadt Bremerhaven erfolgte 2018. Die nächste erfolgt im 5-Jahresturnus 2023.

Der Verlauf der Lärmemissionen am Containerterminal Bremerhaven kann der Grafik auf Seite 93 entnommen werden.

Grundsätzlich liegt die Verantwortung der Lärmbelastung bei den Terminalbetreibern, den land- und wasserseitigen Transportunternehmen sowie bei den Behörden. bremenports unterstützt die Terminalbetreiber bei Dialogen mit lokalen Anwohner_innen. 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.



Schallmessstation in Weddewarden

Auswirkungen durch Gewässerverunreinigungen

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

Die Verbrennung fossiler Kraftstoffe und der Eintrag von Partikeln in die Gewässer, die Nutzung öl- bzw. schadstoff- oder pestizidhaltiger Betriebsmittel (Schmierstoffe, Antifouling), illegale Müllentsorgung, die Einleitung von häuslichem Abwasser sowie Kühlwasser, illegale Unterwasserreinigungen von Schiffsrümpfen und Schraubenpolitur und die Einleitung von Scrubberabwässern kommen als Eintragspfade in Betracht. Der Umgang mit den einzelnen schifffahrtsbezogenen Abwässern wird im Kapitel Nachhaltige Seeschifffahrt beschrieben. Die entsprechenden Auswirkungen durch die Verschleppung gebietsfremder Arten auf die Biodiversität sind ebenfalls im Kapitel Nachhaltige Seeschifffahrt beschrieben.

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 und die Zulassung von Einleitungen und Gewässerbenutzungen liegt bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau. Für die in der Regel künstlichen Hafengewässer, insbesondere im Brackwasserbereich von Bremerhaven, bestehen bislang keine Gewässergütevorgaben, an denen sich die Beteiligten orientieren können. Unabhängig davon haben die Hafengewässer einen Einfluss auf die Gewässergüte angrenzender und direkt verbundener Gewässer.

Die Verantwortung zur Einhaltung dieser Vorgaben tragen neben der Schifffahrt auch die Werften und das produzierende Gewerbe. Die Überwachung der Schifffahrt erfolgt durch das Hansestadt Bremische Hafenamt. Die Gewässergüte wird bislang nicht untersucht. Allerdings erfolgt im Rahmen der Wassertiefenerhaltung eine Untersuchung der zu entnehmenden Hafensedimente auf Schadstoffe.

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 Verkehre finden auf zugelassenen und dafür geplanten Verkehrsinfrastrukturen statt. Die Städte Bremen und Bremerhaven sind für die Planung und Ausgestaltung ihrer Verkehrsinfrastruktur selbst verantwortlich. Der Hafen ist Quelle und Ziel von Land- und Seeverkehren, die Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur erfolgt nur innerhalb des Hafens durch bremenports.

Die aktuelle Belastung ist unverändert hoch. 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. Entlang der Bahnstrecke Bremerhaven-Bremen gibt es Initiativen in den jeweiligen Gemeinden, die höhenungleiche Bahnübergänge zum Ziel haben. Dadurch sollen Wartezeiten vermindert und die Sicherheit des Verkehrs erhöht werden. Gleichzeitig bestehen Forderungen nach einem 3. Gleis, damit Personen- und Güterverkehr besser nebeneinander organisiert werden und Verzögerungen im Schienenpersonenverkehr reduziert werden können.

Kapazitätsplanungen im Rahmen der Hafenentwicklung finden fortlaufend 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. Eine verbesserte Lenkung des Lkw-Hinterlandverkehrs soll zu einer Verringerung der städtischen Umweltbelastung Bremerhavens führen.



Wartende LKW auf einem Terminalgelände

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, Bahn sowie Binnenschiffe. Es liegen einzelne Beschwerden von Anwohner_innen in der Presse durch entsprechende Leserbriefe vor. Neben den Emissionen, die die Container- und andere Seeschiffe verursachen, liegen in Bremerhaven insbesondere die Kreuzfahrer im Fokus der Öffentlichkeit. Dazu wurde von der Umweltbehörde ein Sondermessprogramm „Kreuzfahrer“ 2019 an der Kaiserschleuse im Überseehafen in Bremerhaven durchgeführt.

Die Messungen ergaben den Rückschluss, dass eine signifikante Beeinflussung die Luftqualität in Bremerhaven außerhalb des Hafenbereiches durch die Kreuzfahrtschiffe im Jahresmittel der Schadstoffe Feinstaub PM10, Feinstaub PM2,5 und Stickstoffdioxid nicht nachweisbar ist.

Weitere behördliche Immissionsmessstellen in Hafennähe belegen, dass 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 in Bremen und Bremerhaven keine problematische Belastung durch die Emissionen des Hafenbetriebs 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.

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. Darüber hinaus wird der öffentlich geförderte Ausbau weiterer Landstromangebote vorangetrieben und zusätzliche Emissionsreduzierungen in der eigenen Arbeitsschiffsflotte verfolgt. Die Erstellung eines Gutachtens für ein systematisches Luftmonitoring der Luftschadstoffe in den Hafengebieten ist Bestandteil des greenports-Programms.

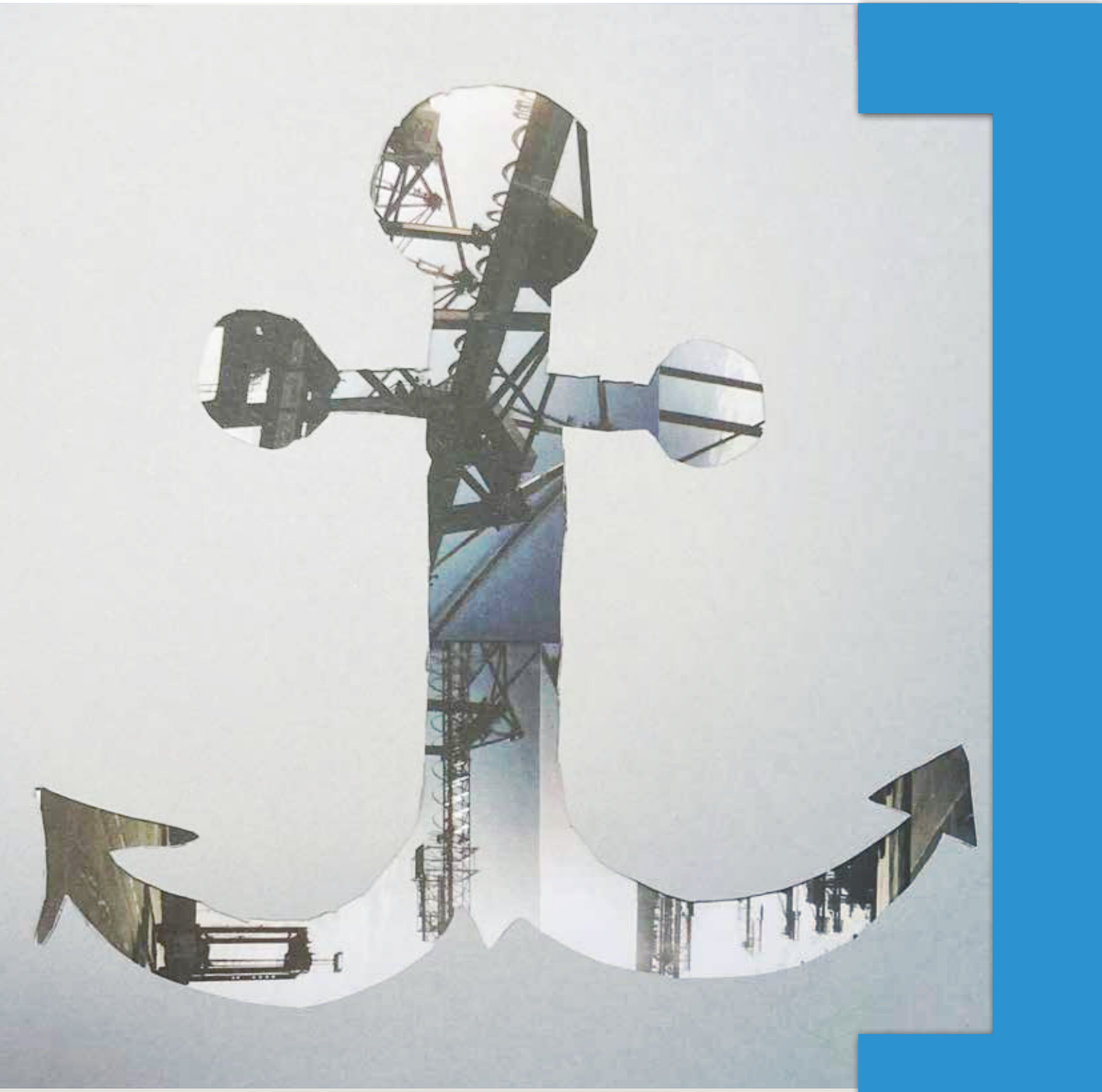
Mit anderen Hafenstandorten sind wir uns einig, dass regulatorische Maßnahmen (z.B. Verbot von Schweröl als Treibstoff, Integration der Umweltkosten in den Treibstoffpreis oder Verschärfung von Motorenstandards: Tier III statt Tier II) nötig sind, damit die Verursacher (Reeder) unter einheitlichen Wettbewerbsbedingungen angeregt und angehalten werden, die notwendigen Veränderungen zu erreichen. Entsprechende Regelungen würden sich im gesamten Verkehrssektor emissionsmindernd auswirken.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 120.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenportsProgramm ab Seite 112.



Überwachung der Daten aus der Luftmessstation „Hansastrasse“



Maritimes Kalenderblatt

Engagement vor Ort



Unsere Kooperation mit der ERNST!

Seit Jahren besteht eine enge Zusammenarbeit zwischen bremenports und der Schule am Ernst-Reuter-Platz („ERNST!“) in Bremerhaven. Mit dem Projekt „Der Hafen kommt nach Lehe“ leisten wir 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 Projekten umgesetzt oder auf den Weg gebracht worden. Die Zusammenarbeit mit der ERNST! ist auf Kontinuität angelegt. Sie beinhaltet nicht nur einzelne lose Aktionen, sondern folgt einem strukturierten Vorgehen. Regelmäßige Treffen finden 2 × jährlich zwischen der bremenports Geschäftsleitung und Vertreter_innen der Schule statt. In von der Schulleitung angefertigten Protokollen wird festgehalten, welche Unterstützungen seitens der Bildungseinrichtung benötigt werden und welche Aktionen durchgeführt werden können. Ausgewählt für unser Engagement wurde die ERNST! aus 2 Gründen:

- Aufgrund ihrer Lage:
  sie befindet sich in räumlicher Nähe zum Hafen, im Stadtteil Lehe.
- Aufgrund der sozialen Herkunft der Schülerschaft:
  in Lehe ist der Anteil an Familien, die Sozialleistungen beziehen, relativ hoch.

bremenports unterstützt die Schule bei ihrem Ziel, die Schüler_innen durch handwerkliche Themen wieder fürs Lernen zu begeistern und sich als Teil eines Teams zu fühlen. Aktionen, wie der Umbau eines Fahrradcontainers, spielen dabei eine große Rolle. Sich ein halbes Jahr lang gezielt jeden Freitag in der Werkstatt der Brückenstraße zu treffen und gemeinsam etwas Sinnvolles zu gestalten, hilft den Jugendlichen in vielerlei Hinsicht. Mit dem Projekt „Der Hafen kommt nach Lehe“ will bremenports einen kleinen Beitrag leisten, um den Strukturwandel im Stadtteil positiv zu begleiten.

Bienenstöcke auf dem Schulgelände

Im Nachhaltigkeitsbericht 2017/2018 haben wir von der Aufstellung mehrerer Bienenstöcke berichtet, unter anderem auch auf dem Schuldach der Schule am Ernst-Reuter-Platz und dem angemieteten Schulgarten. Bienen sind für unser Ökosystem und für uns lebenswichtig, denn sie sind zu über 80 % für die Bestäubung aller Natur- und Wildpflanzen verantwortlich. Die Bienenstöcke sind damit Teil der praktischen Wissenvermittlung. Unternehmen wie Bee-Rent machen es möglich, durch das Leasing von Bienenvölkern den Fortbestand der Bienen zu sichern. Diese Bienenstöcke sind auf Zeit gemietet und wurden an unserem Wunschort aufgestellt. Die Bienen werden von erfahrenen Imkern ganzjährig betreut – vom Aufstellen über die Ernte bis hin zur Winterruhe.Für die Schüler_innen der ERNST! bietet dieses Projekt eine weitere Möglichkeit, praktische Erfahrung zu sammeln. So können Sie auf dem Schulgelände gewonnenen Honig selbst vermarkten und ihn auf ihrem schuleigenen Marktstand vor dem Schulgebäude verkaufen. Im Jahr beläuft sich der Ertrag auf ca. 20 kg (10 kg/Bienenstock). Ein zusätzliches Highlight: Die Marktstände wurden von den Schüler_innen selbst gebaut und bieten neben Honig auch selbst hergestellte Marmeladen und in der Schulküche selbst gekochte und abgefüllte Suppen und Eintöpfe.

Aktuelles zum 2018 errichteten Fahrradcontainer

2018 haben Schüler_innen der ERNST! gemeinsam mit den Schlossern, Elektrikern und Tischlern von bremenports einen Container zu einer Fahrradwerkstatt umgebaut. Die Schüler_innen 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.

Seitdem wird der Container aktiv genutzt und erhält in Eigenregie ein Partnerbranding der ERNST! und bremenports. Für die Schülerschaft ein sichtbares Zeichen, dass hier Kooperation gelebt wird und jede/r einen Teil dazu beitragen kann. Geöffnet ist der Container während der Schulzeit und bietet den Kindern und Jugendlichen einen geschützten Raum, um neue Fertigkeiten zu erlernen. Damit verbunden ist die nachhaltige Erkenntnis, dass Gebrauchsgegenstände repariert werden können und nicht gleich entsorgt werden müssen.



Bienenstock auf dem Schuldach der Schule am Ernst-Reuter-Platz



Branding auf dem Fahrradcontainer

Sitzbänke für das Schulgebäude

Ein weiterer sichtbarer Erfolg der Zusammenarbeit befindet sich im Erdgeschoss des Schulgebäudes. Hier stehen im Eingangsbereich zwei Achteck-Sitzbänke, die Sitzplätze in den Pausen oder Wartephasen schaffen. Sie wurden von den Kindern und Jugendlichen in Zusammenarbeit mit bremenports Mitarbeiter_innen in der Werkstatt Brückenstraße gefertigt und gemeinsam in der Schule aufgestellt. Mit Holz zu arbeiten erfordert noch einmal andere Fertigkeiten und sowohl die Schüler_innen als auch die bremenports Mitarbeiter_innen hatten viel Spaß bei der Herstellung.

Zusammen in einem Boot

Zusätzlich zu den gestaltenden Aktivitäten gibt es seit 2018 noch eine feste Veranstaltung, an der Schüler_innen der ERNST! gemeinsam mit unseren Auszubildenden teilnehmen. Vorbereitet mit einem gemeinsamen Training stellen die ERNST! und bremenports beim Bremerhavener Drachenbootrennen ein gemeinsames Boot. Dabei geht es nicht darum, als erstes im Ziel einzulaufen, sondern um den Spaß an der gemeinsamen Aktivität. Sportliche Aktivitäten fördern ein ums andere Mal den Zusammenhalt und geben weitere Motivation.

2. Kalenderaktion – Eine Wiederholung des Erfolgs

Im Frühjahr 2020 wurde von Schüler_innen der ERNST! erneut ein Kalender entworfen, der in diesem Jahr bearbeitete Bilder des Hafens beinhaltet – aufgenommen bei einer gemeinsamen Hafenrundfahrt mit dem Hafenbus. Die Fotos mit Hafenmotiv wurden mit Bauwerken und Sehenswürdigkeiten des Stadtteils Lehe je nach Kreativität des Schülers zusammengelegt und enthält großartige Collagen.

Das Besondere an dem Kalender ist der Starttermin: Entgegen herkömmlicher Varianten beginnt der Kalender im August 2020, in Anlehnung an den Starttermin der SAIL Bremerhaven. Diese musste COVID-bedingt auf August 2021 verschoben werden. Die 500 bereits gedruckten Kalender, ursprünglich als Giveaway und Teil weiterer Aktionen geplant, wurden im Sommer 2020 an die ERNST! – Schüler_innen, Vertreter_innen der Hafenwirtschaft u.a. verschickt. Durch die Verschiebung der Veranstaltung kann der Kalender somit sehr gut als tägliche Erinnerung und maritimes Flair bis zur nächsten SAIL dienen.



Sitzbänke im Erdgeschoss der ERNST!



Unser gemeinsames Team für das Drachenbootrennen Bremerhaven



Ein Thema – Drei Fragen an Nicole Wind, Schulleiterin der Schule am Ernst-Reuter-Platz (ERNST!)

1. Die Kooperation zwischen der Schule am Ernst Reuter Platz und bremenports gibt es seit dem Jahr 2016. Wie kam diese Zusammenarbeit zustande und was macht sie aus?

Die Kooperation hat sich vor einigen Jahren langsam über zufällige Treffen und gleiche Interessen ergeben. Sowohl Mitglieder des ERNST!-Lehrpersonals als auch der bremenports-Geschäftsführung engagieren sich seit Jahren privat für kulturelle Angebote für Kinder und Jugendliche, u.a. im Atelier Goethe45. Hierüber sind die Belegschaft der Schule und bremenports erstmals in Kontakt gekommen.

Die Zusammenarbeit begann mit kleineren Aktionen für die Schülerschaft, wie z.B. der Besichtigung der Luneplate unter der Leitung von bremenports Mitarbeiter_innen. Dort konnten die Schüler_innen in kleinen Gruppen die dort lebenden Tiere und Pflanzen kennenlernen. Wasserbüffel wurden fotografiert oder gezeichnet und die Kunstwerke danach öffentlich ausgestellt.

Der Arbeitstitel „Der Hafen kommt nach Lehe“ hat noch heute Bestand und beinhaltet nicht nur Aktivitäten mit den Schüler_innen der ERNST!, sondern auch mit dem Lehrpersonal. So hat im August 2017 eine von bremenports Mitarbeiter_innen geführte Fahrradtour mit dem Kollegium der Schule stattgefunden, um den Hafen gemeinsam besser kennen zu lernen.

Die bisherige Zusammenarbeit lässt sich für mich schnell zusammenfassen: Meine Kolleg_innen und ich können mit jeder Idee, mag sie noch so kreativ, unkonventionell oder im ersten Moment unmöglich erscheinen, auf die bremenports Geschäftsführung zugehen. Jedes Anliegen findet Gehör und bekommt die Möglichkeit, abhängig vom Einsatz der Ressourcen, in der Praxis umgesetzt zu werden.

Die ERNST! engagiert mehrfach im Jahr seit nunmehr 12 Jahren einen Schmied – ein Projekt, das bremenports sehr begrüßt! Hier können Kinder verschiedene Schmiedetechniken kennenlernen und unter Anleitung erfahrener Schmiede auf dem Schulhof ihre eigenen Kunstwerke herstellen. Diese werden auf einem selbst organisierten Markt verkauft oder in Teilen der Stadt und des Schulgeländes ausgestellt.

2. Welches Feedback gab es in den vergangenen 4–5 Jahren von den Schüler_innen? Inwiefern hat die praktische Zusammenarbeit die Schüler_innen verändert?

Praktische Erfahrungen helfen den Schüler_innen, sich ihrer Stärken bewusst zu werden und schaffen auch für die schulische Laufbahn eine Motivation. Jedes Kind, jeder Jugendliche bringt ein Set unterschiedlicher und vielfältiger Talente mit. Diese sind in der Schule nicht immer gefordert, können sich in praktischer Arbeit aber herauskristallisieren und sich verfestigen. Erwachsene, die die Projekte gestalten, nehmen eine Vorbildfunktion wahr. Gerade auch externe Lehrkräfte, die außerhalb des Schulalltags mit den Schüler_innen Zeit verbringen, können hier positiv auf sie einwirken und Selbstvertrauen stärken.

Und der Erfolg lässt sich auch messen: Seit Einführung der handwerklichen Aktionen hat sich der Anteil der Schülerschaft, die nach Beendigung der Schule eine Berufsausbildung beginnen konnten, von 0 auf 27% erhöht. Durch die Durchführung von drei Berufspraktika in der Oberschule und den praktischen Projekten ist ein Start in der Arbeitswelt für die Schüler_innen leichter und selbstverständlicher geworden. Die verbleibenden 73 % verteilen sich größtenteils auf weiterführende Schulen wie der gymnasialen Oberstufe oder ortsansässige berufsbildende Schulen.

3. Ein Blick in die Zukunft: In Bezug auf das gesellschaftliche Engagement – Wie sieht der Idealhafen 2030 aus?

Die ERNST! umfasst eine bunte Schülerschaft, mit unterschiedlichem Bildungsgrad, Herkunft, Familienstruktur, etc. Viele dieser Schüler_innen werden Bremerhaven voraussichtlich nicht verlassen. Es ist wichtig, diese Kinder und Jugendlichen dort abzuholen, wo sie stehen. Ihnen ein eigenverantwortliches Leben zu ermöglichen – in dem sie nicht nur Verantwortung für sich, sondern auch für ihre Familien und die Gesellschaft tragen können, ist unser gemeinsames Ziel. Und dieses wird am besten über einen sicheren Arbeitsplatz, vorzugsweise in räumlicher Nähe, erreicht.

Der Bremer Hafen bietet eine Fülle an Möglichkeiten, die der Schülerschaft noch zu Beginn der Schullaufbahn nicht bewusst ist. Ihnen zu zeigen, welche Berufsbilder im Hafen benötigt werden und welche Fähigkeiten dafür notwendig sind, ergibt sich bei Durchführung der einzelnen Aktionen. Die Kinder und Jugendlichen nehmen sich als Teil der Gesellschaft wahr und lernen die verschiedenen Arbeitsplätze im Hafen kennen. Dies wirkt dem derzeitigen Fachkräftemangel entgegen und holt die Familien bestenfalls raus aus dem Bezug von Sozialleistungen und befördert sie von dem Rand in die Mitte der Gesellschaft.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer Kennzahlenübersicht ab Seite 120.

Weitere geplante Maßnahmen finden Sie in unserem greenportsProgramm ab Seite 112.



Unsere Kooperation mit der ERNST! – Wir setzen ein Zeichen!

GRI-INDEX

GRI Standard	Angabe	Seitenreferenz	Extern geprüft
GRI 101: Grundlagen			
GRI 102: Allgemeine Angaben			
	102 -1 Name der Organisation	Über diesen Bericht: 15	
	102 -2 Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	Das Geschäftsmodell der bremenports: 9–13	
	102 -3 Ort des Hauptsitzes	Impressum: 140	
	102 -4 Betriebsstätten	Das Geschäftsmodell der bremenports: 9–13	
	102 -5 Eigentum und Rechtsform	Die Organisation der bremischen Häfen: 7–8	
	102 -6 Bediente Märkte	Das Geschäftsmodell der bremenports: 9–13	
	102 -7 Größenordnung der Organisation	Das Geschäftsmodell der bremenports: 9–13	
	102 -8 Informationen über Angestellte und andere Mitarbeiter_innen	Arbeitgeberattraktivität: 77–85, Kennzahlen Arbeitswelt: 130–132	Geprüft durch TÜV Nord
	102 -9 Lieferkette	Nachhaltige Vergabe & Beschaffung: 33–35, Kennzahlen Unternehmenssteuerung: 120–121	
	102 -10 Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	Das Geschäftsmodell der bremenports: 9–13, Nachhaltige Vergabe & Beschaffung: 33–35	
	102 -11 Vorsorgeprinzip oder Vorsichtsmaßnahme	Klimaanpassung: 47–49, Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 21–25	
	102 -12 Externe Aktivitäten	Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 21–25	
	102 -13 Mitgliedschaft in Verbänden	Branchen- und Interessenverbände: 111	
	102 -14 Aussagen der Führungskraft	Vorwort: 5	
	102 -16 Werte, Richtlinien, Standards und Verhaltensnormen	Compliance: 27–29	
	102 -18 Führungsstruktur	Das Geschäftsmodell der bremenports: 9–13, Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 21–25	
	102 -40 Liste der Stakeholder-Gruppen	Stakeholderübersicht: 134–135, Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 21–25	
	102 -41 Tarifverhandlungen	Arbeitgeberattraktivität: 77–85, Kennzahlen Arbeitswelt: 130–132	Geprüft durch TÜV Nord
	102 -42 Bestimmen und Auswählen von Stakeholdern	Nachhaltigkeitsbericht 2014, Seiten 18-19, Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 21–25	

GRI-INDEX

GRI Standard	Angabe	Seitenreferenz	Extern geprüft
	102 -43 Ansatz für die Stakeholdereinbeziehung	Nachhaltigkeitsbericht 2014, Seiten 18-19, Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 21–25	
	102 -44 Schlüsselthemen und Anliegen	Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 21–25	
	102 -45 Entitäten, die in den Konzernabschlüssen erwähnt werden	Über diesen Bericht: 15	
	102 -46 Bestimmung von Berichtsinhalt und Themenabgrenzung	Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 21–25	
	102 -47 Liste der wesentlichen Themen	Unsere Nachhaltigkeitsthemen: 14	
	102 -48 Neuformulierung der Informationen	Über diesen Bericht: 15	
	102 -49 Änderungen bei der Berichterstattung	Über diesen Bericht: 15	
	102 -50 Berichtszeitraum	Über diesen Bericht: 15	
	102 -51 Datum des aktuellsten Berichts	Über diesen Bericht: 15	
	102 -52 Berichtszyklus	Über diesen Bericht: 15	
	102 -53 Kontaktangaben bei Fragen zum Bericht	Impressum: 140	
	102 -54 Aussagen zu Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	Über diesen Bericht: 15	
	102 -55 GRI-Inhaltsindex	GRI-Inhaltsindex: 104 – 109	
	102 -56 Externe Prüfung	Über diesen Bericht: 15 Externe Prüfung: 138 – 139	
Wesentliche Themen			
Nachhaltigkeitsstrategie & -management			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 21–25	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 21–25	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Nachhaltigkeitsstrategie & -management: 21–25	
Compliance			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Compliance: 27–29	

GRI-INDEX

GRI Standard	Angabe	Seitenreferenz	Extern geprüft
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Compliance: 27–29	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Compliance: 27–29	
GRI 205: Korruptions-bekämpfung	205 -1 Geschäftsstandorte, die in Hinblick auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	Kennzahlen Unternehmenssteuerung: 120–121, Compliance: 27–29	Geprüft durch TÜV Nord
	205 -2 Informationen und Schulungen zu Strategien und Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung	Kennzahlen Unternehmenssteuerung: 120–121, Compliance: 27–29	Geprüft durch TÜV Nord
	205 -3 Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	Kennzahlen Unternehmenssteuerung: 120–121, Compliance: 27–29	Geprüft durch TÜV Nord
GRI 419: Sozioökonomische Compliance	419 -1 Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich	Kennzahlen Unternehmenssteuerung: 120–121, Compliance: 27–29	Geprüft durch TÜV Nord
Hafensicherheit, Cyber Security & Gefahrenabwehr			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Hafensicherheit, Cyber Security & Gefahrenabwehr: 31–32	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Hafensicherheit, Cyber Security & Gefahrenabwehr: 31–32	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Hafensicherheit, Cyber Security & Gefahrenabwehr: 31–32	
Nachhaltige Vergabe & Beschaffung			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Nachhaltige Vergabe & Beschaffung: 33–35	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Nachhaltige Vergabe & Beschaffung: 33–35	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Nachhaltige Vergabe & Beschaffung: 33–35	
Marktpräsenz			
GRI 103 : Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Marktpräsenz: 37–45	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Marktpräsenz: 37–45	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Marktpräsenz: 37–45	
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen	203 -1 Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	Marktpräsenz: 37–45	Geprüft durch TÜV Nord
	203 -2 Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	Kennzahlen Wirtschaftliche Leistung: 122–124, Marktpräsenz: 37–45	Geprüft durch TÜV Nord

GRI-INDEX

GRI Standard	Angabe	Seitenreferenz	Extern geprüft
Klimaanpassung			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Klimaanpassung: 47–49	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Klimaanpassung: 47–49	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Klimaanpassung: 47–49	
GRI 201: Wirtschaftliche Leistung	201 -2 Durch den Klimawandel bedingte finanzielle Folgen und andere Risiken und Chancen	Klimaanpassung: 47–49	Geprüft durch TÜV Nord
Energiemanagement & Klimaschutz			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Energiemanagement & Klimaschutz: 51–55	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Energiemanagement & Klimaschutz: 51–55	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Energiemanagement & Klimaschutz: 51–55	
GRI 302: Energie	302 -1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation	Kennzahlen Umweltverträglichkeit: 125–129, Energiemanagement & Klimaschutz: 51–55	Geprüft durch TÜV-Nord
	302 -4 Verringerung des Energieverbrauchs	Energiemanagement & Klimaschutz: 51–55	Geprüft durch TÜV-Nord
GRI 305: Emissionen	305 -1 Direkte THG-Emissionen Scope 1	Kennzahlen Umweltverträglichkeit: 125–129, Energiemanagement & Klimaschutz: 51–55	Geprüft durch TÜV-Nord
	305 -2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen Scope 2	Kennzahlen Umweltverträglichkeit: 125–129, Energiemanagement & Klimaschutz: 51–55	Geprüft durch TÜV-Nord
	305 -3 Sonstige indirekte THG-Emissionen Scope 3	Kennzahlen Umweltverträglichkeit: 125–129, Energiemanagement & Klimaschutz: 51–55	Geprüft durch TÜV-Nord
	305 -5 Senkung der THG-Emissionen	Kennzahlen Umweltverträglichkeit: 125–129, Energiemanagement & Klimaschutz: 51–55	Geprüft durch TÜV-Nord
Nachhaltige Seeschifffahrt			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Nachhaltige Seeschifffahrt: 57–61	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Nachhaltige Seeschifffahrt: 57–61	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Nachhaltige Seeschifffahrt: 57–61	

GRI-INDEX

GRI Standard	Angabe	Seitenreferenz	Extern geprüft
Nachhaltige Flotte			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Nachhaltige Flotte: 63–65	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Nachhaltige Flotte: 63–65	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Nachhaltige Flotte: 63–65	
Erhaltung der Biodiversität			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Erhaltung der Biodiversität: 67–71	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Erhaltung der Biodiversität: 67–71	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Erhaltung der Biodiversität: 67–71	
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	Kennzahlen Umweltverträglichkeit: 125–129, Erhaltung der Biodiversität: 67–71	Geprüft durch TÜV Nord
	304 -2 Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	Erhaltung der Biodiversität: 67–71, Effekte der Wassertiefenerhaltung: 73–75, Marktpräsenz: 37–45, Nachhaltige Seeschifffahrt: 57–61	Geprüft durch TÜV Nord
	304 -3 Geschützte oder renaturierte Lebensräume	Kennzahlen Umweltverträglichkeit: 125–129, Erhaltung der Biodiversität: 67–71	Geprüft durch TÜV Nord
Effekte der Wassertiefenerhaltung			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Effekte der Wassertiefenerhaltung: 73–75	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Effekte der Wassertiefenerhaltung: 73–75	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Effekte der Wassertiefenerhaltung: 73–75	
GRI 306: Abwasser und Abfall	306 -2 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	Kennzahlen Umweltverträglichkeit: 125–129, Effekte der Wassertiefenerhaltung: 73–75	Geprüft durch TÜV Nord
Arbeitgeberattraktivität			
GRI 103: Management-ansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Arbeitgeberattraktivität: 77–85	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Arbeitgeberattraktivität: 77–85	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Arbeitgeberattraktivität: 77–85	
GRI 401: Beschäftigung	401 -1 Neue Angestellte und Angestelltenfluktuation	Kennzahlen Arbeitswelt: 130–132, Arbeitgeberattraktivität: 77–85	Geprüft durch TÜV Nord

GRI-INDEX

GRI Standard	Angabe	Seitenreferenz	Extern geprüft
	401 -2 Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden	Arbeitgeberattraktivität: 77–85	Geprüft durch TÜV Nord
GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	403 -6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter_innen	Arbeitgeberattraktivität: 77–85	Geprüft durch TÜV Nord
GRI 404: Aus- und Weiterbildung	404 -1 Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	Kennzahlen Arbeitswelt: 130–132, Arbeitgeberattraktivität: 77–85	Geprüft durch TÜV Nord
GRI 405: Vielfalt und Chancengleichheit	405 -1 Vielfalt in Leitungsorganen und der Angestellten	Kennzahlen Arbeitswelt: 130–132, Arbeitgeberattraktivität: 77–85	Geprüft durch TÜV Nord
GRI 406: Gleichbehandlung	406 -1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	Arbeitgeberattraktivität: 77–85	Geprüft durch TÜV Nord
Arbeitssicherheit			
GRI 103: Managementansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Arbeitssicherheit: 87–89	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Arbeitssicherheit: 87–89	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Arbeitssicherheit: 87–89	
GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	403 -4 Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Arbeitssicherheit: 87–89, Kennzahlen Arbeitswelt: 130–132	Geprüft durch TÜV Nord
	403 -9 Arbeitsbedingte Verletzungen - Für alle Angestellten - Für alle Mitarbeiter_innen, die keine Angestellten sind, deren Arbeit und/oder Arbeitsplatz jedoch von der Organisation kontrolliert werden (z B Praktikant_innen)	Arbeitssicherheit: 87–89, Kennzahlen Arbeitswelt: 130–132	Geprüft durch TÜV Nord
Auswirkungen auf die Bevölkerung			
GRI 103: Managementansatz	103 -1 Erklärung der wesentlichen Themen und ihre Abgrenzungen	Auswirkungen auf die Bevölkerung: 91–97	
	103 -2 Der Managementansatz und seine Komponenten	Auswirkungen auf die Bevölkerung: 91–97	
	103 -3 Prüfung des Managementansatzes	Auswirkungen auf die Bevölkerung: 91–97	
GRI 305: Emissionen	305-7 Stickstoffoxide (NO_x), Schwefeloxide (SO_x) und andere signifikante Luftemissionen	Kennzahlen Gesellschaft: 133, Auswirkungen auf die Bevölkerung: 91–97	Geprüft durch TÜV Nord
GRI 413: Lokale Gemeinschaften	413 -1 Geschäftsstandorte mit Einbindung lokaler Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	Auswirkungen auf die Bevölkerung: 91–97	Geprüft durch TÜV Nord
	413 -2 Geschäftstätigkeiten mit erheblichen tatsächlichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	Kennzahlen Gesellschaft: 133, Auswirkungen auf die Bevölkerung: 91–97	Geprüft durch 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 Generation 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.

Bereits im Vorjahr haben wir die SDGs erstmalig in unserem Bericht mit aufgenommen. Mit jedem unserer Nachhaltigkeitsthemen adressieren wir bestimmte SDGs, die wir in den einzelnen Kapiteln graphisch darstellen. Welche das genau sind, können sie in der Übersicht unserer Nachhaltigkeitsthemen, auf den einzelnen Themenseiten und ab diesem Jahr auch in unserem greenports-Programm nachvollziehen.

WESENTLICHE MITGLIEDSCHAFTEN IN BRANCHEN- UND INTERESSENVERBÄNDEN

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 2020

Thema	Ziele	Maßnahmen	Zeithorizont	Status*
UNTERNEHMENSSTEUERUNG				
NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE & -MANAGEMENT	**Weiterentwicklung der greenports Strategie**	Neuformulierung der greenports Strategie	2019	abgeschlossen
		Weiterentwicklung von greenports Kooperationen	fortlaufend	fortlaufend
		Vorstellung eines Strategisches Konzeptes zum CO_2-neutralen Hafen	2020	abgeschlossen
	Weiterentwicklung des Nachhaltigkeitscontrollings	Zusammenführung des Nachhaltigkeitsmanagements (GRI) mit dem Energiemanagement (ISO 500001) und dem Qualitätsmanagement (9001) zu einem Integrierten Managementsystem (IMS)	2019	abgeschlossen
		Konsolidierung der Kennzahlen im Integrierten Managementsystem IMS	2020	abgeschlossen
		Überprüfung der Berichterstattung auf Basis einer Benchmark-Studie	2021	in Bearbeitung
	Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit und des Stakeholderdialogs	Ausrichtung der greenports Website an fachlichen Bedürfnissen	2021	in Bearbeitung
		Erstellung einer greenports Informationsseite im Intranetportal	2020	abgeschlossen
		Unterstützung des Marketing bei Social Media Aktivitäten	fortlaufend	fortlaufend
		Stakeholderworkshop zur Konsolidierung unserer wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen	2020	in Bearbeitung
	Förderung des Mitarbeiter-Engagements für Nachhaltigkeit	Regelmäßige Beiträge zu greenports-Themen im intern@bremenports Magazin sowie im Intranet veröffentlichen	fortlaufend	fortlaufend
		Azubi-Umwelttag zum Thema „Nachhaltigkeit in der Ausbildung“ zweimal im Jahr durchführen	fortlaufend	ausgesetzt wegen covid-19
		Mitarbeiterumfrage zum Pendlerverhalten	2021	in Bearbeitung
		Mitarbeiterwettbewerb zum Fahrradfahren initialisieren	2021	in Planung
COMPLIANCE	**Organisatorische Voraussetzungen schaffen, um die ermittelten rechtlichen Anforderungen einzuhalten**	Aufrechterhaltung des Compliance Arbeitskreises	fortlaufend	fortlaufend
		Anpassung des anonymen Verfahrens für die Meldung von Bedenken entsprechend einer dt. Umsetzung der EU-Whistleblower-Richtlinie	2021	in Bearbeitung
		Korruptionsrisikoprüfung im 5-Jahresrythmus durchführen	2023	in Planung
		Informations- und Änderungsdienst von Rechtsvorgaben pflegen	fortlaufend	fortlaufend
HAFENSICHERHEIT, CYBER SECURITY & GEFAHRENABWEHR	**Keine Verstöße gegen den ISPS-Code**	Aufrechterhaltung des Statements of Compliance	fortlaufend	fortlaufend
	Sicherheit erhöhen	Entwicklung von Kamerasystemen zur verbesserten Kontrolle von der Wasserseite (In Koop. mit dem Bund)	2018–2020	in Bearbeitung
		zusätzliche Maßnahmen zur wasserseitigen Überwachung im Überseehafen	2020	in Bearbeitung
		Erweiterung Hafen GIS	2021	in Planung
		Projekt „Loma - Lagebildoptimierung für Maritime Awareness“ soll sicherheits-relevante Daten einer Informationslage bündeln, um daraus Maßnahmen abzuleiten.	2020	abgeschlossen
	Aufbau und Weiterentwicklung des Themenfeldes Cyber Security	Unterstützung des Projektes „SecProPort - Schutz der Häfen vor Cyberangriffen“, welches eine resiliente Sicherheitsarchitektur des Hafenkommunikationsverbundes entwickeln soll	2021	in Bearbeitung
NACHHALTIGE VERGABE & BESCHAFFUNG	**Anteil an nachhaltigen Produkten und Dienstleistungen erhöhen**	Seit 2018: verbindliche internen Richtlinie zur Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien in der Beschaffung und Vergabe	fortlaufend	fortlaufend
		Erweiterung der internen Einkaufsrichtlinie um zusätzliche Nachhaltigkeitskriterien.	fortlaufend	fortlaufend
		In 2018 eingeführte Richtlinie „Zukunftsfähiger Fuhrpark“ mit konkreten Zielvorgaben zu den angestrebten Antriebstechnologien	fortlaufend	fortlaufend

*Status: Dezember 2020

PROGRAMM 2020

Thema	Ziele	Maßnahmen	Zeithorizont	Status*
WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG				
MARKTPRÄSENZ	**Lokale Wertschöpfung und Arbeitsplätze erhalten**	Hafenkonzept 2020/25 umsetzen	2025	in Bearbeitung
		Hafenkonzept im 5-Jahres-Rhythmus aktualisieren	2022	in Planung
		Analyse der durch den Betrieb der bremischen Häfen induzierten Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzeffekte im 5-Jahres-Rhythmus	2021	in Planung
		Infrastrukturanpassung der Stromkaje für in Fahrt befindliche Megaschiffe	fortlaufend	in Planung
		Tiefenanpassung am Containerterminal I für in Fahrt befindliche Megaschiffe	2020	in Planung
		Unterstützung von Projekten in der Digitalisierung der Seeschifffahrt	fortlaufend	fortlaufend
	Bedarfsgerechte Strukturen für Hafen-, Schiffs- und Hinterlandverkehre entwickeln	Durchführung einer Hafenhinterlanduntersuchung, um die Kapazitätsbedarfe für den Hinterlandverkehr besser zu dimensionieren	2020	abgeschlossen
		Masterplan Hafeneisenbahn Fischereihafen	2020	in Planung
		LKW-Zulaufsteuerung optimieren	fortlaufend	fortlaufend
		F&E-Projekt „Synchrolog“ zur Digitalisierung der Lieferkette, um IT-gestützte Slot-Managementsysteme der dt. Nordseehäfen zu harmonisieren.	2020	abgeschlossen
		F&E-Projekt „Tide to Use“ zur zeitoptimieren und (energetisch effizienten) Schleusensteuerung der Binnenschifffahrt	2021	in Bearbeitung
		F&E-Projekt „binntelligent“ zur Prozessoptimierung der Binnenschifffahrt mittels App-Entwicklung (Kommunikationstool zwischen Binnen- und Seehäfen sowie wasser- und landseitigen Verkehrsträgern)	2021	in Bearbeitung
		F&E-Projekt IW-net zur Digitalisierung der Binnenschifffahrt	2023	in Planung
		Optimierung und Automatisierung der Hafeneisenbahn	2020/21	in Bearbeitung
		Elektrifizierung und Ausbau des Bahnhofs Speckenbüttel	offen	in Planung
		Binnenschiffsliegeplätze (soweit sinnvoll) mit Landstromanschlüssen ausstatten	fortlaufend	fortlaufend
		Verpflichtende Nutzung der Landstromanlagen in der Binnenschifffahrt in Bremen	2020	in Planung
		Herstellung von acht festen Landstromanschlüssen für Seeschiffe	2023	in Planung
		Prüfung von Powerpacklösungen für „Onshore Power Supply im Kontext der LNG- bzw. Wasserstoffförderung (OPS mittels mobiler Landstromversorgung)	fortlaufend	fortlaufend
		Automatisierte Lotsabrechnung (Papierlos)	2020	in Planung
		Ausbau der Mittelweser für das „GMS“ Güterschiff	2023	in Bearbeitung
	Chancen analysieren und Nutzen	Gemeinsame Auseinandersetzung mit Stakeholdern zum Thema aktuelle „Mega-Schiffe“	fortlaufend	fortlaufend
		Begrenzung des Schiffsgrößenwachstums zukünftiger Schiffsgenerationen	fortlaufend	fortlaufend
		Hafenkooperationen zum Nutzen der bremischen Häfen gestalten	fortlaufend	fortlaufend
		Wasserstoffwirtschaft fördern und nutzen	fortlaufend	fortlaufend
		Studie zur Hafenentwicklung in Bremen und Bremerhaven im Kontext des erwarteten Aufbaus einer Wasserstoffwirtschaft	2021	in Planung
		Entwicklung und Unterstützung CO_2-neutralen Transportketten	fortlaufend	fortlaufend

*Status: Dezember 2020

PROGRAMM 2020

Thema	Ziele	Maßnahmen	Zeithorizont	Status*
Wirtschaftliche Leistung				
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	in Planung
		Erarbeitung einer Bewertung der finanziellen Risiken durch den Klimawandel	offen	in Planung
		Maßnahmen, die die Interessen des Hafens in gesellschaftliche Zielsetzungen einbringen		
		Fortführung des Klimaanpassungsprojektes „Tidepolder Drepte“ unter dem Forschungsprojekt: „TideSEC“	offen	in Planung
		Projekt „Port Klima“ zur Entwicklung von Bildungsmodulen zum Thema Klimaanpassung in Häfen	2021	in Bearbeitung
		Beteiligung an der Entwicklung klimawandelresistenter Transportketten im Rahmen des Projekts „BREsilient“	2020	abgeschlossen

*Status: Dezember 2020

PROGRAMM 2020

Thema	Ziele	Maßnahmen	Zeithorizont	Status*
Umweltverträglichkeit				
Klimaschutz & Energiemanagement	**Bis zum Jahr 2025 wollen wir den Gesamtenergie-verbrauch gegenüber 2015 um weitere 10% reduzieren.**	Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz gemäß Maßnahmenplan des Energiemanagements	fortlaufend	fortlaufend
		Einrichtung und Anpassung der Software „Interwatt“ als Analysetool	2018–2021	in Bearbeitung
		Umrüstung fossiler Energieträger auf regenerative Energieträger	fortlaufend	fortlaufend
	Bis 2023 soll die gesamte Hafeninfrastruktur Bremen/ Bremerhaven CO_2-neutral werden.	**Maßnahmen im Scope 1 und 2**		
		Emissionsreduzierungen durch die Richtlinie „Zukunftsfähiger Fuhrpark“ monitoren	fortlaufend	fortlaufend
		Fortschreibung der Richtlinie „Zukunftsfähiger Fuhrpark“ mit neuen Zielvorgaben für 2022–2025	2021	in Planung
		Ersatz fossiler Energieträger durch regenerative, z.B. Wasserstoff, Bio- bzw. synthetische Kraftstoffe, Wärmepumpen usw.	fortlaufend	fortlaufend
		Eigenerzeugung von erneuerbarer Energie steigern	fortlaufend	fortlaufend
		Entwicklung eines Quartierkonzeptes zur Integration erneuerbarer Energieträger in die Energieversorgung und zur Unterstützung der Sektorkopplung im Rahmen des F&E-Projekts „SHARC“	2020	verlängert bis Mitte 2021
		Akquisition von Fördermitteln für Folgeprojekte zum CO_2-neutralen Hafenquartier Überseehafen	2020–2021	in Bearbeitung
		Definition von Anforderungen für die Beschaffung der Schiffsflotte nach umweltfreundlichen Kriterien	2021	in Planung
		Maßnahmen im Scope 3		
		Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes für die betriebsbedingten Verkehre	2021	in Bearbeitung
		Erfassung der Emissionen aus dem Pendlerverhalten der Mitarbeiter_innen	2020	Wird in 2021 abgeschlossen

*Status: Dezember 2020

PROGRAMM 2020

Thema	Ziele	Maßnahmen	Zeithorizont	Status*
Umweltverträglichkeit				
Erhaltung der Biodiversität	**Flächenverbrauch minimieren**	Bei Bauvorhaben Alternativenprüfungen durchführen, um Umnutzungen im Bestand den Vorrang vor weiterem Flächenverbräuchen einzuräumen.	fortlaufend	fortlaufend
	Biotopflächenbestand funktionsfähig erhalten	Die Funktionsfähigkeit der Flächen sicherstellen.	fortlaufend	fortlaufend
	Bevorratung von Kompensationsflächen	Arrondierung vorhandener Kompensationsflächen an der Luneplate und der Drepteniederung im Zuge ausstehender Verpflichtungen	fortlaufend	fortlaufend
		Den Kompensationspool Drepteniederung (30 ha Grünland, Röhricht, Gewässer) entwickeln und unterhalten. Noch offene Flächen für ausstehende Baumaßnahmen bevorraten.	fortlaufend	in Entwicklung
		Den Kompensationspool Untere Lune (25 ha Uferzonen und Aufwertung des Gewässers, insgesamt 8 Gewässerabschnitte) fortlaufend herrichten und entwickeln. Flächen für ausstehende Baumaßnahmen bevorraten.	fortlaufend	teilweise in Entwicklung
		Den Kompensationspool an der Billerbeck herrichten und entwickeln (auf 53 ha Gewässerentwicklungsmaßnahmen am Fließgewässer und in der Aue). Flächen für ausstehende Baumaßnahmen bevorraten.	fortlaufend	bauliche Herrichtung
		Den Kompensationspool an der Oberen Drepte/Brockmannsmühlen (0,05 ha Maßnahmenfläche: Neuanlage einer Umflut = ökologische Durchgängigkeit, großräumige Aufwertungseffekte im Gewässersystem) entwickeln. Flächen für ausstehende Baumaßnahmen bevorraten.	fortlaufend	bauliche Herrichtung
	Verursacherpflichten weiterhin glaubhaft selbst umsetzen	Eigene Planung und Umsetzung, um das eigene Know How zur Zielerreichung zu nutzen.	fortlaufend	fortlaufend
	Partnerschaften nutzen	Partnerschaft mit der Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer weiter pflegen und erhalten. Aktuell wird eine Entwurfsplanung für ein ca. 900 ha großes Gebiet an der Wurster Küste erstellt; bei den Maßnahmen geht es darum den Tideeinfluss herzustellen, Fließgewässer naturnah zu gestalten und den Übergang von Watt, Marsch und Geest naturschutzfachlich aufzuwerten.	fortlaufend	fortlaufend
		Partnerschaft mit der Naturschutzstiftung des Landkreises Cuxhaven pflegen und entwickeln: Im Bereich der Geesteniederung / Ringstedter See ein großräumiges Kompensationskonzept entwickeln. Es wurde eine Rahmenplanung für ein ca. 550 ha großes Gebiet erstellt. Die erforderlichen Flächenankäufe werden über die Naturschutzstiftung koordiniert.	fortlaufend	fortlaufend
		Partnerschaft mit der Stiftung Rohrniederung (Bremerhaven) pflegen und entwickeln. Die Stiftung ist für das LSG Rohrniederung verantwortlich: Im Bereich der Rohrniederung wurde aktuell die Nutzung von Grünlandflächen abgestimmt; das ausstehende Pflege- und Entwicklungskonzept soll in Zusammenarbeit erstellt werden.	fortlaufend	fortlaufend
		Projekt Luneplate Naturerleben Natura 2000 gemeinsam mit der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) unterhalten (u.a. Aussichtsturm und Beobachtungsversteck für die Öffentlichkeit)	fortlaufend	fortlaufend

*Status: Dezember 2020

PROGRAMM 2020

Thema	Ziele	Maßnahmen	Zeithorizont	Status*
Umweltverträglichkeit				
Nachhaltige Seeschifffahrt	**Maßnahmen, die der Emissionsreduktion der Seeschifffahrt dienen**			
	Schiffsemissionen in den bremischen Häfen erfassen	Ermittlung schiffsseitiger Emissionen des Jahres 2019 für das Emissionsmodell der bremischen Häfen	2021	in Bearbeitung
	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	fortlaufend
		„greenports Awards“ an das emissionsärmste Seeschiff und die Reederei mit der umweltfreundlichsten Flotte verleihen	fortlaufend	fortlaufend
	Nutzung emissionsarmer Kraftstoffe/ Antriebs-systeme fördern	Das Angebot von LNG & anderer emissionsarmer Treibstoffe als umweltfreundlichen Kraftstoff fördern	fortlaufend	fortlaufend
		Prüfung der Beteiligung bei der Emission free shipping association (EFSA)	2020	in Bearbeitung
	Negative Auswirkungen durch pestizidhaltige Unterwasseranstriche der Seeschifffahrt minimieren	Untersuchungen durchführen, um weitere Erkenntnisse zur Wasserqualität, Sedimentqualität sowie zu Auswirkungen für Flora und Fauna zu gewinnen	fortlaufend	fortlaufend
		Mitwirkung in der bremischen Arbeitsgruppe Unterwasserreinigung	fortlaufend	fortlaufend
		Regelungen zum Umgang mit Schiffsabwässern und Unterwasserreinigungen von Schiffsrümpfen im Hafen einführen	2021	in Bearbeitung
Nachhaltige Flotte	**Maßnahmen, die die Umwelteigenschaften unserer eigenen Flotte verbessern**			
	Umwelteigenschaften der eigenen Flotte optimieren	Definition von Anforderungen für den umweltfreundlichen Betrieb der Flotte (Schmierstoffe, Antifouling, Treibstoffe)	2021	in Planung
	Emissionsreduzierung und Treibstoffeinsparung in unserer Flotte	Test zu Einsatzmöglichkeiten von GTL (Gas to Liquid) an eigener Schute	2019–2020	abgeschlossen
		Prüfung, ob GTL Einsatz empfohlen werden soll	2020	Abschluss in 2021
		Baggerklappschute mit LNG-diesel-elektrischem Antrieb	offen	in Planung
	Pestizidfreie Unterwasseranstriche in unserer Flotte	Testanwendungen im Bereich Antifouling Innovationen	fortlaufend	fortlaufend
		Anbringung einer selbstreinigenden Silikonfolie auf dem Arbeitsschiff Möwe	2020	abgeschlossen
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	fortlaufend
	Den Anteil umgelagerter Sedimente wenn möglich erhöhen	Schadstoffmonitoring der Sedimente durchführen, um externe Belastungsquellen zu identifizieren und Vorschläge zur Bewältigung dieser Belastungsquellen zu entwickeln	fortlaufend	fortlaufend
		Auf die weitreichende Verwertung von aufbereitetem Baggergut hinwirken, um kostbare Deponiekapazitäten zu erhalten	fortlaufend	fortlaufend
	Negative Auswirkungen der Wassertiefenerhaltung auf die Biodiversität reduzieren	Überprüfung des eigenen Sedimentmanagements, um die Auswirkungen auf Europäische Schutzgebiete/geschützte Arten zu reduzieren	fortlaufend	fortlaufend

*Status: Dezember 2020

PROGRAMM 2020

Thema	Ziele	Maßnahmen	Zeithorizont	Status*
Arbeitswelt				
Arbeitgeberattraktivität	**Ausbildungsquote von 10% erhalten**	Ausbildungsplätze stärker auf die eigenen Bedarfe ausrichten	fortlaufend	fortlaufend
		Auszubildenden ein Auslandspraktikum ermöglichen	fortlaufend	fortlaufend
	Freiwerdende Stellen mit selbst ausgebildeten Mitarbeitern wiederbesetzen	Fachkräftemangel in bestimmten Berufsgruppen durch Weiterbildung des eigenen Personals begegnen (z.B. Schiffsführer, Taucher)	fortlaufend	fortlaufend
	Eine Austrittsquote (arbeitnehmer-veranlasste Austritte) von weniger als 5% erhalten	Potentialträger kontinuierlich fördern	fortlaufend	fortlaufend
		Weiterentwicklung der Unternehmenskultur	fortlaufend	fortlaufend
		Auditierung im Bereich Beruf und Familie durchführen	fortlaufend	fortlaufend
		Familientag durchführen	fortlaufend	fortlaufend
		Internes Patenschaftsprogramm für neue Mitarbeiter_innen fortführen	fortlaufend	fortlaufend
	Die Anzahl von 15 Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter_in 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	fortlaufend
	Eine Gesundheitsquote von mehr als 95% erreichen	Gesundheitstage durchführen	fortlaufend	fortlaufend
		Durchführung einer Mitarbeiterbefragung zur Gesundheit und psychischen Belastung	2020	abgeschlossen
		Betriebliche Gesundheitsförderung ausbauen	fortlaufend	fortlaufend
	Die sportliche Betätigung der Mitarbeiter_innen fördern und die Anzahl von mind. 100 Firmenfitniss-Nutzern erhalten	Teilnahme an der jährlichen Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ (AOK/ADFC).	fortlaufend	fortlaufend
		Sportveranstaltungen für Mitarbeiter_innen unterstützen	fortlaufend	fortlaufend
		Hansefit und Qualitrain dauerhaft anbieten	fortlaufend	fortlaufend
	Frauenanteil im Unternehmen bis 2020 auf 30% erhöhen	Alle 2 Jahre den Frauenförderplan aktualisieren	fortlaufend	fortlaufend
	Entgeltgleichheit erhalten	Das 2014 abgeschlossene Projekt „eg-Check“ lies keine Benachteiligung von Frauen oder Teilzeitbeschäftigten erkennen, Seit 2018 gilt das Gesetz zur Förderung der Transparenz von Entgeltstrukturen.	fortlaufend	fortlaufend
	Keine Diskriminierungsvorfälle	Einstiegsqualifikation für die Berufsausbildung anbiete	fortlaufend	fortlaufend
		AGG (Algemeines Gleichstellungs Gesetz) Beauftrage wurden benannt	fortlaufend	fortlaufend
		Barrierefreiheit gewährleisten	fortlaufend	fortlaufend
Arbeitssicherheit	**Gesunderhaltung der Mitarbeiter_innen**	Arbeitsmedizinische Vorsorge nach ArbMedVV (Betriebsärztliche Untersuchung)	fortlaufend	fortlaufend
	Keine Arbeitsunfälle	Analyse von Unfallursachen	fortlaufend	fortlaufend
		Arbeitsschutzunterweisungen allgemein und aufgabenspezifisch	fortlaufend	fortlaufend
		Erstellung einer Organisationsanweisung für die Durchführung und Dokumentation von Gefährdungsbeurteilungen	2020	abgeschlossen
		Aktualisierung und Vervollständigung von Gefährdungsbeurteilungen	fortlaufend	fortlaufend

*Status: Dezember 2020

PROGRAMM 2020

Thema	Ziele	Maßnahmen	Zeithorizont	Status*
Gesellschaftliche Verantwortung				
Auswirkungen auf die Bevölkerung	**Negative Auswirkungen auf die Bevölkerung reduzieren**	Fortlaufende Unterstützung von Terminalbetreibern / Gewerbeaufsichtsamt bei Dialogen mit lokalen Anwohnern zum Thema Lärm in den Neustädter Häfen	fortlaufend	fortlaufend
		Gutachten für ein systematisches Luftmonitoring der Luftsschadstoff-Emissionen (ggf. Installation sinnvoller Messstellen)	2021	in Bearbeitung
		Zur Verbesserung der Verkehrslenkung und -steuerung mit gezielten Maßnahmen beitragen.	fortlaufend	fortlaufend
		Unternehmensübergreifendes System zum Beschwerdemanagement aufbauen	2021	in Planung
	Der Bevölkerung den Hafen - trotz Zugangsbeschränkungen - näher bringen und erlebbar machen	Planungsverantwortliche für das Thema Barrierefreiheit durch eine interne Information bzw. kurze Schulung sensibilisieren	2020	in Planung
		Erlebbarkeit des Hafens unterstützen, z.B. durch Rundfahrten mit dem Hafenbus, CCCB Bremerhaven oder Containeraussichtsturm	fortlaufend	fortlaufend
		Entwicklung eines Konzepts für einen „online-greenports-guide“	offen	noch nicht festgelegt
		Aktivitäten zum Naturerleben auf unseren Kompensationsflächen durchführen	fortlaufend	fortlaufend
		Radwegestrukturen im Hafen analysieren – (Bestandsaufnahme zu den Themen Sicherheit, Verkehrsfluss, Benutzerfreundlichkeit)	2020/21	in Bearbeitung
	Einen Beitrag zur Entwicklung des strukturschwachen, hafennahen Stadtteils Bremerhaven-Lehe leisten	Unterstützung von Kulturschaffenden	fortlaufend	fortlaufend
		Kooperation mit der Schule am Ernst Reuter Platz	fortlaufend	fortlaufend

*Status: Dezember 2020

NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE & -MANAGEMENT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2019	2018	2017	2016	2015
PSI 1		**Umweltschutzaufwendungen**						
		Aufwendungen für den präventiven Umweltschutz [1]	EUR	483.118	333.665	428.766	416.385	361.000
		davon Aufwendungen für umweltbezogene Fortbildung	EUR	13.763	9.134	5.400	4.000	2.000
		davon Aufwendungen für das Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement	EUR	428.014	291.343	374.762	373.000	313.000
		davon Mehraufwendungen für die Beschaffung alternativer Antriebssysteme	EUR	11.313	3.160	4.102	3.800	5.000
		davon Investitionen in Forschung & Entwicklung	EUR	50.039	30.028	44.502	35.585	41.000
		Aufwendungen zur Bewältigung von Umweltproblemen	EUR	2.636.823	2.596.088	5.484.040	3.863.188	8.025.060
		davon Aufwendungen für die Behandlung und Entsorgung von belastetem Baggergut [2]	EUR	2.036.742	1.968.077	4.982.473	3.467.000	7.656.000
		davon Aufwendungen für die Aufbereitung und Entsorgung sonstiger Abfälle [3]	EUR	65.784	119.844	110.690	105.000	68.000
		davon Aufwendungen für die Unterhaltung von Hafenkompensationsflächen [4]	EUR	517.796	490.517	374.846	283.000	297.000
		davon Aufwendungen für die Kompensation von THG-Emissionen	EUR	16.500	17.650	16.031	8.188	4.060

[1] Die Kosten der Haftpflichtversicherung, die ggf. auch für Umweltschäden herangezogen werden könnte, wird nicht weiter berücksichtig. Die Zahlen wurden nachträglich angepasst
[2] Sedimentationsprozesse und -mengen in den Häfen variieren aufgrund diverser natürlicher und sehr dynamischer Einflüsse, daher die erheblichen Kostenschwankungen.
[3] Abfälle im Rahmen von Hafenbau- und Instandhaltungsmaßnahmen sind an dieser Stelle noch nicht inbegriffen.
[4] 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	2019	2018	2017	2016	2015
GRI 205-1	TÜV NORD	Geschäftseinheiten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	Prozent	0 [1]	100	0	0	0
GRI 205-2	TÜV NORD	**Durchführung von Antikorruptionsschulungen**						
		Mitarbeiter_innen, die den Verhaltens-kodex Antikorruption erhalten haben [2]	Prozent	100	100	100	-	-
		Korruptionsgefährdete Arbeitsplätze [3]	Anzahl	191	191	191	k.A.	k.A.
		Anzahl der geschulten Mitarbeiter_innen mit Führungsverantwortung	Anzahl | Prozent	27 | 14,1	18 | 38	5 | 13,0	1 | 2,4	3 | 6,4
		Anzahl der geschulten Mitarbeiter_innen ohne Führungsverantwortung	Anzahl | Prozent	44 | 23,0	8 | 2	104 | 32,2	19 | 5,7	6 | 1,9
		Anzahl der geschulten Aufsichtsratsmitglieder	Anzahl | Prozent	3 | 27,3	0 | 0	2 | 16,7	0 | 0	5 | 100
GRI 205-3	TÜV NORD	Bestätigte Korruptionsfälle	Anzahl	0	0	0	3 [4]	0
GRI 419-1	TÜV NORD	Signifikante Strafen wegen Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften	Anzahl	keine	keine	keine	keine	keine
PSI 19		Meldepflichtige Datenschutzverstöße [5]	Anzahl	0	-	-	-	-

[1] Die letzte Risikoprüfung der Geschäftseinheiten auf Korruptionsrisiken erfolgte 2018, die nächste ist für 2023 geplant.
[2] Alle Mitarbeiter_innen haben 2017 den neu erstellten Verhaltenskodex erhalten, jede_r neu eingestellte Mitarbeiter_in bekommt den Verhaltenskodex mit der Willkommensmappe.
[3] Schwerpunktmäßig werden alle Mitarbeiter_innen geschult, die im Rahmen der Risikoanlayse als korruptionsgefährdet eingestuft worden sind. Entsprechend werden die Prozentangaben in Abhängigkeit der als korruptionsgefährdet eingestuften Stellen angegeben. In der Risikoauswertung 2017/2018 wurden 191 korruptionsgefährdete Arbeitsplätze gezählt.
[4] Die drei angesprochenen Fälle haben sich nicht bestätigt.
[5] Der Indikator PSI 19 wurde in 2019 neu hinzugefügt.

NACHHALTIGE VERGABE & BESCHAFFUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2019	2018	2017	2016	2015
GRI 102-9		**Lieferantenmanagement**						
		Aufwand für Waren	EUR	3.803.620	5.761.408	6.738.019	2.606.069	2.083.000
		Aufwand für Dienstleistungen	EUR	56.755.912	59.372.497	41.868.221	82.029.427	90.108.000
PSI 1		Mehraufwendungen für die Beschaffung alternativer Antriebssysteme	EUR	11.313	3.160	4.102	3.800	5.000
PSI 18		**E-Fahrzeuge**						
		KFZ im Fuhrpark	Anzahl	83	81	80	80	80
		davon Hybrid	Anzahl	3	0	0	0	0
		davon E-Fahrzeuge	Anzahl	8	4	3	2	2
		E-Bikes	Anzahl	7	5	4	4	4

MARKTPRÄSENZ

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2019	2018	2017	2016	2015
PSI 2		**Schiffsgrößenentwicklung in den bremischen Häfen**						
		Anzahl der Schiffsanläufe	Anzahl	6.650	7.517	7.683	7.887	7.881
		Anzahl der umgeschlagenen BRZ	Anzahl (in Tsd.)	220.503	245.692	250.921	241.517	229.609
		Ø Schiffsgröße in BRZ/Schiff	BRZ	33.158	32.685	32.659	30.622	29.135
PSI 3		**Nautische Erreichbarkeit Bremerhaven**						
		tideunabhängig (Panmax)	Meter	12,8				
		tideabhängig	Meter	14,5				
		Länge der Revierfahrt	km	58,0				
PSI 4		**Schiffstiefgänge in Bremerhaven angelaufener Schiffe**						
		≤ 10,50	Anzahl	4.327	5.160	5.426	5.671	5.244
		> 10,50 bis < 12,50	Anzahl	735	757	714	756	904
		> 12,50 bis < 13,50	Anzahl	124	133	88	42	70
		≥ 13,50	Anzahl	53	48	57	56	19
PSI 5		**Nautische Erreichbarkeit Bremen**						
		tideunabhängig	Meter	7,6				
		tideabhängig eingehend	Meter	10,7				
		tideabhängig ausgehend	Meter	10,4				
		Länge der Revierfahrt	km	121,0				
PSI 6		**Schiffstiefgänge in Bremen angelaufener Schiffe**						
		≤ 6,60	Anzahl	975	972	945	916	898
		> 6,60 bis < 7,60	Anzahl	157	150	165	132	147
		> 7,60 bis < 8,60	Anzahl	56	53	48	79	71
		> 8,60 bis < 9,60	Anzahl	58	58	76	63	92
		> 9,60 bis < 10,35	Anzahl	79	111	92	92	86
		≥ 10,35	Anzahl	86	75	72	80	80

MARKTPRÄSENZ

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2019		2018		2017		2016		2015	
PSI 7		**Seegüterumschlag / Passagiere der bremischen Häfen**		eingehend	ausgehend	eingehend	ausgehend	eingehend	ausgehend	eingehend	ausgehend	eingehend	ausgehend
		Stückgut	1.000 t	26.457	33.819	28.320	37.491	28.135	36.558	28.930	36.605	28.044	35.934
		Massengut	1.000 t	8.563	585	8.103	457	8.970	520	9.334	302	9.014	418
		Container	1.000 TEU	2.336	2.520	2.550	2.898	2.581	2.928	2.648	2.887	2.595	2.883
		Automobile	Stück	743.412	1.422.970	676.620	1.532.535	675.103	1.628.792	609.503	1.458.408	566.578	1.688.351
		Passagiere	Anzahl	136.367	110.628	132.108	106.105	99.520	66.090	51.334	47.196	34.805	30.952
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	21.176	12.642	21.287	13.517	20.680	14.843	22.299	15.278	21.742	13.842
		Asien	Anteil in 1.000 t	7.438	9.493	7.591	8.883	7.888	8.421	7.648	9.382	7.540	10.123
		Amerika	Anteil in 1.000 t	4.882	9.758	5.968	12.460	7.196	11.551	6.529	10.467	6.927	10.173
		Afrika	Anteil in 1.000 t	1.398	2.209	1.379	1.941	1.285	1.862	1.437	1.518	820	1.889
		Ozeanien	Anteil in 1.000 t	6	185	20	225	3	206	34	4	19	151
		Nicht ermittelte Länder	Anteil in 1.000 t	120	117	178	922	53	195	317	259	nicht erhoben	
PSI 9		**Modaler Split im Containerhinterlandverkehr Bremerhaven**											
		Containerverkehr	1.000 TEU	4.850		5.441		5.497		5.530		5.464	
		davon Transshipmentanteil	1.000 TEU | %	2.622	54	2.864	53	3.032	55	3.185	58	3.140	57
		davon Hinterlandanteil	1.000 TEU | %	2.228	46	2.577	47	2.465	45	2.345	42	2.324	43
		davon Straße	1.000 TEU | %	1.101	49	1.301	51	1.261	51	1.185	51	1.155	50
		davon Schiene	1.000 TEU | %	1.061	48	1.196	46	1.134	46	1.093	47	1.078	46
		davon Binnenschiff	1.000 TEU | %	67	3	80	3	70	3	62	3	90	4

MARKTPRÄSENZ

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2019	2018	2017	2016	2015
PSI 10		**Top-4 Ranking innerhalb der Nordwest-Range bei Containerverkehren** [1]						
		Rotterdam	Mio. TEU	14,8	14,5	13,7	12,4	12,2
		Antwerpen	Mio. TEU	11,9	11,1	10,4	8,9	9,6
		Hamburg	Mio. TEU	9,3	8,7	8,8	10,0	8,8
		Bremerhaven	Mio. TEU	4,8	5,4	5,5	5,5	5,5
PSI 11		**Top-4 Ranking der europäischen Häfen mit Automobilumschlag** [1]						
		Zeebrügge	Mio. Stück	3,0	2,8	2,8	2,8	2,4
		Bremerhaven	Mio. Stück	2,2	2,2	2,3	2,1	2,3
		Emden	Mio. Stück	1,4	1,4	1,5	1,3	1,4
		Antwerpen	Mio. Stück	1,2	1,3	1,2	1,2	1,3
PSI 13 [2]		**Landstrom**						
		Anzahl der Landstromanschlüsse für die Binnenschiffahrt	Anzahl	21	21	21	21	20

[1] Quelle: Angaben auf den Websites der entsprechenden Häfen.
[2] Der Indikator PSI 13 wurde in 2019 neu hinzugefügt.

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2015	2010
GRI 203-2	TÜV NORD	**Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen der bremischen Häfen** [3]			
		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

[3] 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	2019	2018	2017	2016	2015
GRI 302-1	TÜV NORD	**Direkter Energieverbrauch**						
		Benzin	MWh	125	49	35	38	46
		Diesel	MWh	5.558	5.945	6.051	6.665	7.411
		Heizöl	MWh	645	1.009	1.187	934	1.463
		Propan	MWh	175	162	166	172	169
		Erdgas	MWh	1.649	1.922	1.750	1.432	1.335
		GTL (Gas to liquid)	MWh	209	0	0	0	0
		Direkter Energieverbrauch Gesamt	MWh	8.361	9.088	9.189	9.241	10.424
		Indirekter Energieverbrauch						
		Strom	MWh	7.768	8.194	6.955	7.115	6.968
		davon Strommix	MWh | Prozent	1.031 | 13	1.146 | 14	54 | 1	68 | 1	70 | 1
		davon erneuerbar	MWh | Prozent	6.737 | 87	7.048 | 86	6.901 | 99	7.047 | 99	6.898 | 99
		Fernwärme	MWh	555	550	553	535	440
		Indirekter Energieverbrauch Gesamt	MWh	8.323	8.744	7.508	7.650	7.408
		Gesamtenergie-verbrauch	MWh	16.684	17.832	16.697	16.891	17.832
GRI 305-1 GRI 305-2 GRI 305-3	TÜV NORD	**THG Emissionen gesamt**	t CO_2 e	2.445	2.703	2.377	2.421	2.699
		davon Scope 1	t CO_2 e	1.956	2.242	2.257	2.302	2.583
		davon Scope 2 Market based [1]	t CO_2 e	416	369	17	19	26
		davon Scope 2 Location based [2]	t CO_2 e	3.114	3.884	3.380	3.750	3.728
		davon Scope 3 [3]	t CO_2 e	73	92	103	100	90
GRI 305-5	TÜV NORD	**Erneuerbare Energien & Kompensation von THG-Emissionen**						
		Vermiedene THG-Emissionen durch den Bezug von Strom aus erneuerbaren Energien	t CO_2	2.698	3.515	3.363	3.741	3.702
		Vermiedene THG-Emissionen durch die Erzeugung von Strom (Photovoltaikanlage) [4]	t CO_2	14 [4]	19	19	19	19
		Vermiedene THG Emissionen im Bereich Fuhrpark (Diesel und Benzin im Vgl. zum Basisjahr 2015)	t CO_2	11	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
		Kompensation von Emissionen durch den Kauf von Klimazerti-fikaten [5]	t CO_2	660	706	341	356	203
PERS Nr. 5	Lloyds Register	Nutzungsgrad von Ökostrom Hafeninfrastruktur & -management	Prozent	87	86 [6]	99	99	99

[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 folgen 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.

[4] Aufgrund verbesserter Datengrundlage wurden die Daten zwischen 2015-2019 nachträglich angepasst. Eine Abnahme der vermiedenen THG-Emissionen durch die Erzeugung von Strom mit unseren Photovoltaikanlagen ist mit der Abnahme der Emissionswerte des Deutschen Durchschnittsstrommix zu erklären.

[5] Für die bremenports werden jährlich alle nicht vermeidbaren Emissionen (Fuhrpark, Wärmeerzeugung, Geschäftsreisen) kompensiert. Seit 2016 werden zusätzlich auch für das Sondervermögen Hafen alle nicht vermeidbaren Emissionen aus dem Fuhrpark kompensiert. Seit 2018 werden zusätzlich die Emissionen der nicht-erneuerbaren Strommengen kompensiert. Seit 2019 werden zusätzlich für das Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite) auch alle nicht vermeidbaren Emissionen (Wärmeerzeugung, Gerätebetrieb) kompensiert.

[6] Die Abnahme seit 2018 ist auf einen Anlagenzuwachs bei den technischen Anlagen mit herkömmlicher Stromversorgung zurückzuführen.

NACHHALTIGE SEESCHIFFFAHRT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2019	2018	2017	2016	2015
PERS Nr. 7	Lloyds Register	**Environmental Ship Index**						
		Schiffsanläufe mit ESI-Score in Bremerhaven [1]	Prozent	49	44	43	35	30
		Schiffsanläufe mit ESI-Score in Bremen [1]	Prozent	21	21	20	12	17
PSI 12		**greenports Award**						
		Schiff		Frachtschiff „OLYMPIC ORION“	Autotrans-porter „M/V AUTO ENERGY“	Container-schiff „MSC Anzu“	Produkt- / Chemikalien-tanker „Bit Okland“	Autotrans-porter „Morning Lisa“
		Reederei		Evergreen-Line	TERNTANK Reederi A/S	Yang Ming Transport Coop.	Tarbit Ship-ping AB	EUKOR Car Carriers

[1] Als Berechnunggrundlage dienen die Angaben aus dem aktuellen Hafenspiegel und den Anlauflisten bremenports des jeweiligen Jahres. Eine separate Berechnung für die Häfen Bremerhaven und Bremen wurden erst ab dem Jahr 2017 vorgenommen. Zuvor waren die bremischen Häfen zusammengefasst (in 2020 nachträglich berechnet).

ERHALTUNG DER BIODIVERSITÄT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2019		2018		2017		2016		2015	
GRI 304-3	TÜV NORD	**Hafenkompensationsflächen**											
		Geschützte bzw. gesicherte Lebensräume, die von uns geschaffen wurden	ha	1.213		1.214		1.203		1.203		1.189	
		davon Hafenkompensationsflächen, die sich noch in zielgerechter Entwicklung befinden	ha	554		567		658		658		644	
		davon Hafenkompensationsflächen, die nach erfolgreicher Entwicklung in die Unterhaltung übergegangen sind	ha	659		647		545		545		545	
		Status der Hafenkompensationsflächen											
		Anzahl der Flächen	Anzahl	54		54		51		51		48	
		davon voll funktionsfähig	ha | Prozent	901	74%	901	74%	901	75%	865	72%	864	73%
		davon gut funktionsfähig	ha | Prozent	204	17%	200	16%	194	16%	225	19%	301	25%
		davon funktionsfähig	ha | Prozent	81	7%	86	7%	82	7%	91	8%	23	2%
		davon eingeschränkt funktionsfähig	ha | Prozent	27	2%	27	2%	26	2%	22	2%	1	0%
		davon sehr eingeschränkt funktionsfähig	ha | Prozent	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
PERS Nr. 11	Lloyds Register	**Habitat-Index** [1]	Prozent	36,79		36,56		36,41		34,68		34,32	

[1] Von den bremischen Häfen verantwortete Biotopfläche / Gesamthafenfläche. 290 ha der insgesamt 1503,4 ha Kompensationsflächen der bremischen Häfen sind Kompensationsflächen, die in der Verantwortung der FBG liegen und auf die bp keinen Einfluss hat. Durch eine Anpassung der Berechnungsmethode haben sich für die Jahre 2015 - 2018 kleine Korrekturen ergeben.

ERHALTUNG DER BIODIVERSITÄT

Indikator	Externe Prüfung	Schutzgebiet	Angrenzende Hafengebiete	Lebensraumtyp	Bedeutung für schutzwürdige Arten
GRI 304-1	TÜV NORD	**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: https://www.bauumwelt.bremen.de/umwelt/natur/schutzgebiete_und_biotopschutz_in_bremen-23878
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

EFFEKTE DER WASSERTIEFENERHALTUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2019		2018		2017		2016		2015	
GRI 306-2	TÜV NORD	**Im Berichtsjahr gebaggerter Sand in Schutenaufmaß (nass)**	m³	89.472		96.951		158.145		131.729		171.020	
		davon umgelagert	Prozent	100		100		100		99,6		100	
		davon direkt wiederverwertet	Prozent	0		0		0		0,4		0	
		davon deponiert	Prozent	0		0		0		0		0	
		Im Berichtsjahr gebaggerter Schlick in Schutenaufmaß (nass)	m³	181.061		181.061		214.466		282.045		321.539	
		davon umgelagert	Prozent	13,2		18,9		17,4		15,68		14,4	
		davon direkt wiederverwertet	Prozent	0		0		0		0		0	
		davon zur Behandlung auf Entwässerungsfeldern eingespült	Prozent	88,7		81,1		30,2		58,9		59,6	
		davon direkt deponiert	Prozent	0		0		52,4		25,5		26,1	
		Nutzungsart des aus Entwässerungsfeldern entnommenen Baggerguts											
		Gesamtmenge des entnommenen Baggerguts in Feldaufmaß (nass) [1]	m³ | Prozent	147.204	100	190.780	100	109.815	100	223.532	100	172.482	100
		davon für die Wiederverwertung vorgesehen [2]	m³ | Prozent	90.530	61,5	118.754	65,9	81.930	74,6	112.816	50,5	114.632	66,5
		davon trocken deponiert	m³ | Prozent	56.674	38,5	72.026	37,8	27.885	25,4	110.716	49,5	57.850	33,5
PERS Nr. 1	Lloyds Register	**Gesamte Baggermenge im Verhältnis zur Hafenwasserfläche** [3]	m³/m²	0,043		0,050		0,067		0,075		0,089	
PERS Nr. 6	Lloyds Register	**Anteil des deponierten Baggerguts am gebaggerten Schlick**	Prozent	x [4]		52,5		86,1 [5]		35,4		60,5	

[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.
[4] Die Gesamtmenge des auf den Entwässerungsfeldern in Seehausen deponierten Baggermaterials für 2019 war Ende 2020 noch nicht bekannt.
[5] Kennzahl wurde nachträglich korrigiert.

ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2019			2018			2017			2016			2015		
				Σ	w	m	Σ	w	m	Σ	w	m	Σ	w	m	Σ	w	m
GRI 102-8	TÜV NORD	Gesamtzahl der Mitarbeiter_innen	Anzahl	393	114	279	390	110	280	385	105	280	374	101	273	370	94	276
		Voll- und Teilzeit																
		Vollzeit	Anzahl	334	68	266	330	64	266	327	59	268	322	61	261	320	56	264
		Teilzeit	Anzahl	59	46	13	60	46	14	58	46	12	52	40	12	50	38	12
		Arbeitsverträge																
		unbefristet	Anzahl	378	106	272	380	103	277	367	95	272	360	94	266	360	91	269
		befristet	Anzahl	15	8	7	10	7	3	18	10	8	14	7	7	10	3	7
		Zeitarbeit	Anzahl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	2
		Tätigkeitsbereich																
		technisch	Anzahl	148	42	106	149	42	107	148	41	107	144	39	105	140	35	105
		kaufmännisch	Anzahl	103	63	40	100	60	40	98	58	40	94	56	38	91	54	37
		gewerblich	Anzahl	142	9	133	141	8	133	139	6	133	136	6	130	139	5	134
GRI 102-41	TÜV NORD	**Mitarbeiter_innen mit Tarifverträgen** [1]	Anzahl	379	110	269	376	106	270	370	100	270	357	96	261	349	89	260
GRI 401-1	TÜV NORD	**Personalfluktuation**																
		Eintritte insgesamt	Anzahl	36	11	25	29	12	17	34	11	23	36	12	24	26	10	16
		davon ≤ 35 Jahre	Anzahl	18	4	14	16	9	7	21	6	15	20	9	11	16	7	9
		davon 36–55 Jahre	Anzahl	17	7	10	13	3	10	11	4	7	16	3	13	10	3	7
		davon ≥ 55 Jahre	Anzahl	1	0	1	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0
		Eintrittsquote	Prozent	+9,2	+9,6	+5,0	+7,4	+10,9	+6,1	+8,8	+10,5	+8,2	+9,6	+11,9	+8,8	+7,0	+10,6	+5,8
		arbeitnehmerveranlasste Austritte	Anzahl	9	2	7	6	4	2	4	2	2	6	1	5	9	2	7
		davon ≤ 35 Jahre	Anzahl	1	0	1	6	4	2	3	1	2	1	0	1	5	0	5
		davon 36–55 Jahre	Anzahl	5	1	4	0	0	0	1	1	0	5	1	4	4	2	2
		davon ≥ 55 Jahre	Anzahl	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Austrittsquote [2]	Prozent	-2,3	-1,8	-2,5	-1,5	-3,6	-0,7	-1,0	-2,1	-0,7	-1,6	-0,99	-1,8	–2,4	–2,1	–2,5
		Austritte insgesamt (aus anderen Gründen)	Anzahl	24	5	19	24	7	17	23	7	16	25	4	21	21	5	16
		Fluktuationsquote [3]	Prozent	-8,4	-6,1	-9,3	-7,7	-10,0	-6,8	-7,0	-8,6	-6,4	-8,2	-5,0	-9,5	–8,1	–7,4	–8,3

[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_innen im Berichtsjahr/Mitarbeiterbestand zum 31.12 des Berichtsjahres.

ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT

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	TÜV NORD	**Weiterbildung**																
		Durchschnittliche Weiterbildungsstunden je Mitarbeiter_in [1]	h	29	28	30	23	23	23	27	23	29	17	21	15	18	21	17
		Durchschnittliche Weiterbildungsstunden je Mitarbeiter_in ohne Führungsverantwortung	h	27	25	27	20	20	21	23	21	24	14	18	13	15	19	14
		Durchschnittliche Weiterbildungsstunden je Mitarbeiter_in mit Führungsverantwortung	h	47	53	45	39	51	36	56	47	59	34	48	30	39	39	39
		Ausbildung																
		Ausbildungsquote	Prozent	9,7			9,2			8,6			9,1			10,2		
GRI 405-1	TÜV NORD	**Altersstruktur/Geschlecht sämtlicher Mitarbeiter_innen**																
		≤ 35 Jahre	Anzahl	84	33	51	74	30	44	68	26	42	58	25	33	46	21	25
		36–55 Jahre	Anzahl	210	67	143	204	64	140	211	64	147	203	59	144	201	56	145
		≥ 55 Jahre	Anzahl	99	14	85	112	16	96	106	15	91	113	17	96	123	17	106
		Frauenquote	Anzahl	29,0			28,2			27,3			27			25,4		
		Altersstruktur/Geschlecht der Führungskräfte																
		≤ 35 Jahre	Anzahl	1	0	1	1	0	1	0	0	0	2	2	0	2	2	0
		36–55 Jahre	Anzahl	38	10	28	36	9	27	37	10	27	31	6	25	34	6	28
		≥ 55 Jahre	Anzahl	15	1	14	10	1	9	9	0	9	9	1	8	11	0	11
		Altersstruktur/Geschlecht der Geschäftsleitung																
		≤ 35 Jahre	Anzahl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		36–55 Jahre	Anzahl	2	1	1	2	1	1	4	1	3	4	1	3	5	1	4
		≥ 55 Jahre	Anzahl	7	0	7	7	0	7	5	0	5	6	0	6	5	0	5
		Aufsichtsrat																
		Mitglieder des Aufsichtsrats	Anzahl	12	4	7	12	2	10	12	2	10	12	2	10	–	–	–
		Frauenquote im Aufsichtsrat	Prozent	33,3			16,7			16,7			16,7			–		
		Mitarbeiter_innen mit Behinderung	Anzahl	29	6	23	32	4	28	31	4	27	34 [2]	4	30	33	4	29
		Schwerbehindertenquote	Prozent	7,4			8,2			8,1			9,1			8,9		

[1] Bildungsurlaub ist nicht inbegriffen.
[2] Zusätzlich beschäftigen wir 2 Mitarbeiter_innen mit Behinderung von weniger als 50 % als Gleichgestellte.

ARBEITSSICHERHEIT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2019	2018	2017	2016	2015
GRI 403-4	TÜV NORD	**Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**						
		durch den ASA vertretene Mitarbeiter_innen	Prozent	100	100	100	100	100
GRI 403-9	TÜV NORD	**Arbeitssicherheit**						
		Tödliche Arbeitsunfälle	Anzahl	0	0	0	0	0
		meldepflichtige Arbeitsunfälle (mit mindestens einem Ausfalltag) [1]	Anzahl	11	6	9	5	8
		unfallbedingte Ausfalltage	Anzahl	316	112	241	107	103
		Verletzungsrate (LTIR) [2]	Quotient	20,2	11,1	16,8	9,5	15,2
		Ausfalltagequote (LDR) [3]	Prozent	0,35	0,12	0,26	0,12	0,12
		Krankenstand						
		Anzeige von Berufskrankheiten	Anzahl	0	0	0	0	0
		krankheitsbedingte Ausfalltage	Anzahl	7.852	7.721	8.101	7.481	6.546
		Abwesenheitsquote (AR) [4]	Prozent	8,7	8,4	8,9	8,5	7,3

[1] Die Art der Verletzungen waren Prellungen, Quetschungen, Brüche, Stichwunden, Verbrennungen, HWS-Distorsionen.
[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	2019	2018	2017	2016	2015
GRI 413-2 PERS Nr. 3	TÜV NORD – Lloyds Register	**Höhe der am Rand des Containerterminals und an den nächstgelegenen Wohngebieten gemessenen Lärmpegels im Verhältnis zur umgeschlagenen Containermenge**		db(A)/ 1 Mio. TEU	49,0	49,4	48,9	49,2	48,9
GRI 305-7 PERS Nr. 10	Lloyds Register	**Luftqualität im Hafenumfeld (Schadstoffkonzentrationen im Jahresdurchschnitt)**	Immissions-Grenzwerte zum Schutz der Gesundheit [1]						
		Bremerhaven, Hansastraße							
		NO_2 Immissionen	200 µg/m³ (Stundenmittelwert)	µg/m³	20	19	20	21	22
		SO_2 Immissionen	350 µg/m³ (Stundenmittelwert)	µg/m³	1	2	2	2	2
		PM_{10} Immissionen	50 µg/m³ (Tagesmittelwert)	µg/m³	17	18	17	17	19
		$PM_{2,5}$ Immissionen	25 µg/m³ (Jahresmittelwert)	µg/m³	11	12	12	12	10
		Bremen, Hasenbüren							
		NO_2 Immissionen	200 µg/m³ (Stundenmittelwert)	µg/m³	14	16	14	16	15
		SO_2 Immissionen	350 µg/m³ (Stundenmittelwert)	µg/m³	2	3	1	1	2
		PM_{10} Immissionen	50 µg/m³ (Tagesmittelwert)	µg/m³	18	20	19	20	19
		$PM_{2,5}$ Immissionen	25 µg/m³ (Jahresmittelwert)	µg/m³	11	13	12	11	11

[1] Entnommen von der Website des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz: http://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_39/index.html

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	

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	

GLOSSAR

Bezeichnung	Erläuterung
AED	Automatisierte Externe Defibrillatoren
AGG	Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz
App	Anwendungssoftware
ASA	Arbeits- und Sicherheitsausschuss
BetrVG	Betriebsverfassungsgesetz
binntelligent	F&E Projekt (Intelligente Informationssysteme für Prozessoptimierung und -automatisierung im Binnenhafen)
BLG	Bremer Lagerhaus Gesellschaft
BMWI	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
BPW	Business and Professional Women Germany – Club Bremen
BremKernV	Bremische Kernarbeitsnormenverordnung
BREsilient	F&E Projekt (Klimaresiliente Zukunftsstadt Bremen)
CCCB	Columbus Cruise Center Bremerhaven
CO 2	Kohlenstoffdioxid
COVID -19	Coronavirus-Krankheit -2019
CT	Container Terminal
Cyber Security	Netzsicherheit
db(A)	Maßeinheit des Schalldruckpegels nach der Frequenzbewertungskurve A (international genormt)
DIN	Standard des Deutschen Instituts für Normung
E-Fahrzeug	Elektrofahrzeug
EN	Europäische Norm
EntgTranspG	Entgelttransparenzgesetz
Equal Pay Day	Internationaler Aktionstag für Entgeltgleichheit zwischen Frauen und Männern
ERNST!	Schule am Ernst-Reuter-Platz, Bremerhaven
ESI	Environmental Ship Index
Fluid-Mud	Flüssigschlick
FSC	Forest Stewardship Council
F&E-Projekte	Forschungs- und Entwicklungsprojekte
GMS	Großmotorengüterschiffe

Bezeichnung	Erläuterung
GRI Standards	Standards zur Erstellung eines Nachhaltigkeitsberichtes nach der Global Reporting Initiative
GtL	Gas-to-Liquid
h	Stunde
haneg	Hanseatischen Naturentwicklung GmbH
HBH	Hansestadt Bremisches Hafenamt
IMS	Integriertes Managementsystem
ISL	Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
ISO	Internationale Organisation für Normung
ISPS-Code	International Ship and Port Facility Security Code
ITF	Internationale Transportarbeiter Föderation
k	tausendfache Maßeinheit
kg	Kilogramm
kWh	Kilowattstunden
LED	Leuchtdiode (light-emitting diode)
LNG	Flüssigerdgas (liquefied natural gas)
Loco-Quote	Local-Content-Quote: gibt den Anteil an Waren an, der in der Metropolregion des jeweiligen Hafens verbleibt und nicht in den Seehafen-hinterlandverkehr weitergeht. Eine hohe Loco-Quote kann ein Indiz für eine hohe regionale Wertschöpfung sein.
Modal Split	Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsmittel
NABU	Naturschutzbund Deutschland e. V.
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PEFC	Programme for the Endorsement of Forest Certification Schemes
PERS	Port Environmental Review System
PFOS	Perfluoroctansulfonsäure
PFSO	Port Facility Security Officer
PKW	Personenkraftwagen

Bezeichnung	Erläuterung
PM 10, PM 2,5	Feinstaub: Partikel, die den größenselektierenden Lufteinlass eines Messgerätes passieren, der für einen aerodynamischen Durchmesser von 10 (PM10) bzw. 2,5 (PM2,5) Mikrometer (µm) eine Abscheidewirksamkeit von 50 Prozent aufweist.
PortKLIMA	F&E-Projekt (Entwicklung und pilothafte Umsetzung von Bildungsmodulen zur Einbindung der Anpassung an den Klimawandel in Planung, Bau und Betrieb von Seehäfen in Deutschland)
PSI	Port Specific Indicator
RoRo	Roll on Roll off
Sail Bremerhaven	Windjammerparade Bremerhaven
CO2-Scope 1,2,3	Umfang der CO2-Emissionen in den Kategorien 1, 2, 3
Sekt-VO	Sektorenverordnung (Teil des deutschen Vergaberechts und regelt die Vergabe von öffentlichen Aufträgen im Zusammenhang mit Tätigkeiten auf dem Gebiet der Trinkwasser- oder Energieversorgung oder des Verkehrs)
SHARC	F&E-Projekt (Smartes Hafen-Applikationskonzept zur Integration erneuerbarer Energien)
SKUMS	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau der Freien Hansestadt Bremen
Stakeholder	Interessengruppen
Stakeholderdialog	Dialog mit unseren Interessengruppen.
SWH	Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen
Synchrolog	F&E-Projekt (Technikbasiertes Dienstleistungssystem zur Synchronisierung von Umschlags- und Transportprozessen in Intermodalen Logistikketten)
t	Tonnen
TEU	1 TEU = 1 Twenty Feet Equivalent Unit = 1 Zwanzig Fuß Container
tideuse 2	F&E-Projekt (Intelligente Pumpwerk- und Schleusensteuerung im Hafen)
Tsd.	Tausend
TtVG	Bremisches Tariftreue und Vergabegesetz
TU	Technische Universität
TVöD	Tarifverträge des öffentlichen Dienstes der kommunalen Arbeitgeberverbände
VKA	Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände
VOL/A	Vergabe- und Vertragsordnungen für Liefer- und gewerbliche Dienstleistungen
VOL/B	Vergabe- und Vertragsordnung für Bauaufträge

Unabhängige Prüfbescheinigung des Nachhaltigkeitsberichts 2020 der bremenports GmbH & Co. KG

An: Geschäftsführung der bremenports GmbH & Co. KG

Ziel des Engagements und Kriterien

bremenports GmbH & Co. KG (nachfolgend "bremenports" genannt) beauftragte TÜV NORD CERT GmbH mit der unabhängigen Prüfung ausgewählter Kriterien des Nachhaltigkeitsberichts 2020 (nachfolgend "der Bericht" genannt), des sonstigen Sondervermögens Hafen und des sonstigen Sondervermögens Fischereihafen (Wasserseite) gemäß dem Prüfstandard AA1000 v3 auf Basis des Moduls Typ 2 mit moderatem Niveau an Prüfsicherheit. Die Kennzahlen des Berichts beziehen sich auf das Kalenderjahr 2019.

Der Prüfprozess umfasste die Einhaltung der Anforderungen der Global Reporting Initiative Standards (GRI, Option Kern) sowie die Einhaltung der Grundsätze Inklusivität, Wesentlichkeit, Reaktivität und Auswirkung (AA1000 AccountAbility Principles).

Verantwortlichkeiten

bremenports ist allein verantwortlich für die Erstellung und Präsentation des Berichts und der damit verbundenen Stellungnahmen.

TÜV NORD CERT GmbH ist für die unabhängige Beurteilung der Vollständigkeit und Richtigkeit des Berichts gemäß AA1000AS v3 und den Kriterien des GRI-Standards verantwortlich.

Methodik

Der Prüfauftrag umfasste ein breites Spektrum an Tätigkeiten, unter anderem:

- Überprüfung des Datenerhebungs- und Aggregationsprozesses hinsichtlich Genauigkeit, Zweckmäßigkeit, potenzieller Fehlerquellen und Einschränkungen
- Durchführung von Interviews an den Standorten in Bremerhaven und Bremen, um sicherzustellen, dass die für den Auftrag erforderlichen Daten vollständig und vorhanden sind, um die Einhaltung der Anforderungen von GRI und AA1000 zu gewährleisten
- Bewertung der Methodik und Ergebnisse der Stakeholder- und Wesentlichkeitsanalyse zur Bestimmung der Berichtsinhalte

Unabhängigkeit und Qualifikation

Die Mitglieder des Prüfteams waren an keinen Aktivitäten oder Dienstleistungen beteiligt, die einen Interessenkonflikt auf die erbrachte Prüfleistung verursachen könnten. 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.

Einschränkungen und Ausschlüsse

Der Geltungsbereich dieser Erklärung umfasst Informationen in Bezug auf Nachhaltigkeit. Die Prüfung umfasst nicht finanzielle Informationen und Informationen zu Daten, Zahlen und Fakten außerhalb der Berichtsperiode sowie lieferantenspezifische Informationen.

Einhaltung der AA1000 AccountAbility Principles

Inklusivität

bremenports führt regelmäßig Beteiligungsprozesse durch, um Erwartungen und Anliegen der Stakeholder in Erfahrung zu bringen sowie deren Beteiligung an der Entwicklung und Ausgestaltung der Nachhaltigkeitsberichterstattung zu ermöglichen.

Im Jahr 2019 fand ein Netzwerkstreffen mit Niedersachsenports statt, gemeinsam wird zu ausgewählten Themen zweimal jährlich ein Netzwerktreffen angeboten.

Wesentlichkeit

bremenports hat Prozesse eingeführt, um die relevanten Nachhaltigkeitsthemen und Herausforderungen aus eigener Sicht und aus Sicht der Stakeholder zu ermitteln. Die relevantesten Themen und Herausforderungen sind Teil der Nachhaltigkeitsstrategie (greenports Strategie) und beeinflussen damit die Einschätzungen, Entscheidungen, Handlungen und Leistungen von bremenports.

Reaktivität

bremenports hat Kommunikationskanäle für seine Stakeholder eingerichtet und reagiert auf Anliegen durch Einbringung interessierter Parteien und Weiterentwicklung der eigenen Nachhaltigkeitsstrategie.

Auswirkung

bremenports hat Prozesse etabliert, um seine Auswirkungen auf Umwelt und Stakeholder zu erkennen, zu verstehen, zu messen, zu steuern und zu bewerten.

Einhaltung der GRI Standards

Allgemeine Angaben und die folgenden themenspezifischen Indikatoren wurden in Übereinstimmung mit den GRI Standards (Option Kern) erstellt: 102-8, 102-41; 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, 403-6, 403-4, 403-9, 404-1, 405-1, 406-1, 413-1, 413-2, 419-1.

Schlussfolgerungen

Auf Grundlage unserer unabhängigen Prüfung sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, die Verlässlichkeit und Qualität der allgemeinen und zusätzlichen Angaben des Berichts in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den GRI Standards erstellt wurden und die AccountAbility Principles nicht eingehalten wurden sowie Berichtsinhalte in wesentlichen Belangen nicht korrekt sind.

Empfehlungen

Während der unabhängigen Prüfung konnten einige Empfehlungen zur Verbesserung des Berichts identifiziert werden. Diese Empfehlungen werden in einem gesonderten Bericht an die Geschäftsführung von bremenports erfasst.

TÜV NORD CERT GmbH

Essen, 12. Juli 2021

Büsran Grünenwald, Leitende Auditorin

TÜV NORD CERT GmbH
Langemarckstr. 20
45141 Essen

AA1000
Licensed Report
000-148/V3-EERT3

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
Dieser Bericht wurde auf 100% recyceltem, mit blauem Engel zertifizierten Papier gedruckt.

Die mit dem Druck verbundenen CO_2-Emissionen wurden kompensiert.

Druckerzeugnis
www.natureOffice.com/DE-275-KMBGDK9
klimaneutral
durch CO2-Ausgleich

Bremerhaven, Juli 2021

www.greenports.de