

NACHHALTIGKEITSBERICHT 2022

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

Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen

Freie Hansestadt Bremen

bremenports
Bremen Bremerhaven GmbH & Co. KG

VORWORT

GUTE ZUKUNFT NUR MIT NACHHALTIGKEIT

bremenports hat im vergangenen Jahr eine umfassende Studie in Auftrag gegeben, um zu ermitteln, wie die bremischen Häfen gesehen und beurteilt werden. Ein wichtiges Ergebnis: Die Befragten sagen, dass sich unsere Häfen in Punkto Nachhaltigkeit einen deutlichen Vorteil gegenüber den Konkurrenzhäfen erarbeitet haben. Dieses Ergebnis wird den Markenauftritt der bremischen Häfen verändern. Künftig werden wir die Nachhaltigkeitsstrategie der bremischen Häfen zu einer wichtigen Werbebotschaft weiter entwickeln.

Dieses erfreuliche Image unserer Häfen ist Ergebnis einer seit einem Jahrzehnt konsequent an Nachhaltigkeit ausgerichteten Hafenpolitik. Hafenpolitik kann nur im engen Zusammenspiel aller Akteure erfolgreich sein. Deshalb ist es so wichtig, die Ansprüche der Hafencommunity Rechnung zu tragen. Um auch das Nachhaltigkeitsmanagement an den Erwartungen der Stakeholder_innen auszurichten, hat im Jahr 2021 eine Online-Umfrage stattgefunden, in der die Befragten ihre Erwartungen an eine Nachhaltigkeitsstrategie einbringen konnten.



Senatorin Schilling und Geschäftsführer Howe auf dem Aufsichtsturm der Luneplate

Dabei wurden übergeordnete Handlungsfelder identifiziert, die künftig die Basis unseres Nachhaltigkeitsmanagements darstellen. Basis jeder zukunftsorientierten Hafenentwicklung ist der wirtschaftliche Erfolg. Insofern ist die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens ein zentrales Element einer erfolgreichen Nachhaltigkeitsstrategie. Ein zukunftsfähiger Hafen ist umweltverträglich und trägt zum Klimaschutz bei. Soziale Verantwortung, die sich zum Beispiel in guter Arbeit ausdrückt ist ebenso Bestandteil einer Nachhaltigkeitsstrategie wie der partizipative Ansatz, der auf die Mitwirkung der Hafencommunity setzt. Die strategische Dimension dieses Ansatzes arbeitet der vorliegende Bericht ausführlich und nachvollziehbar aus.

Gemeinsam für einen starken Hafen: Parallel zu diesem aktuellen Nachhaltigkeitsbericht wird das Hafenentwicklungskonzept 2035 erstellt. Auch hier wurde ein besonderes Augenmerk auf die intensive Einbindung von Unternehmen, Verbänden und Wissenschaft gelegt. Partizipation soll auch für die Zukunft ein zentraler Baustein unserer nachhaltigen Hafenstrategie sein.

Der jetzt vorgelegte Bericht basiert auf den Kennzahlen 2020 und 2021. Darüber hinaus wurden Daten bis zum März 2022 berücksichtigt. Dieser Bericht erscheint online und wird selbstverständlich auf der bremenports-Webseite zum Download angeboten.

Neben der Fülle an Fakten zur Nachhaltigkeitsstrategie der bremischen Häfen bieten Interviews spannende Einblicke in Klimaanpassung, Arbeitsbedingungen in der Seeschifffahrt und Energiemanagement.

So zeichnet der Nachhaltigkeitsbericht ein facettenreiches Bild unserer Hafenentwicklung.

Und die Lektüre zeigt eins sehr deutlich: Die bremischen Häfen sind auf einem guten, einem nachhaltigen Weg in die Zukunft.



Dr. Claudia Schilling

Senatorin für Wissenschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen



Robert Howe

Geschäftsführer
bremenports GmbH & Co. KG

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT 2
INHALTSVERZEICHNIS 4
NACHHALTIGKEIT 5
NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT 6
UNSERE NACHHALTIGKEITSTHEMEN 12
STAKEHOLDERBETEILIGUNG 14
KOOPERATIONEN & VERNETZUNGEN 19
COMPLIANCE 27
MARKTPRÄSENZ & HAFENENTWICKLUNG 32
MARKTPRÄSENZ 33
HAFENENTWICKLUNG 38
KLIMAANPASSUNG 47
DIGITALISIERUNG & SMART PORT 54
INTERNATIONALES DRITTGESCHÄFT 60
BIODIVERSITÄT 64
KLIMASCHUTZ 72
ENERGIEMANAGEMENT & KLIMASCHUTZ IN DER HAFENINFRASTRUKTUR 73
KLIMANEUTRALER HAFENSTANDORT 80
UMWELTMANAGEMENT 84
GEWÄSSERGÜTE 85
LUFTQUALITÄT 90
ABFALL, SEDIMENTE & KREISLAUFWIRTSCHAFT 97
SOZIALE VERANTWORTUNG 102
ATTRAKTIVE ARBEITSBEDINGUNGEN 103
ZUSAMMENARBEIT MIT DER LOKALEN BEVÖLKERUNG 113
GRI-INHALTSINDEX 119
KENNZAHLENÜBERSICHT 152
STAKEHOLDERANLIEGEN 175
EXTERNE PRÜFUNG 179
GLOSSAR 181
ÜBERSICHTSKARTEN 185
AUFGABEN & ORGANISATIONSSTRUKTUR 188
IMPRESSUM UND KONTAKT 191



NACHHALTIGKEIT

Wir verstehen unser Nachhaltigkeitsmanagement als kontinuierlichen Verbesserungsprozess und wollen mit wirtschaftlichen, umweltverträglichen und sozial verantwortungsbewussten Entwicklungen die Zukunftsfähigkeit der bremischen Häfen sichern und einen Beitrag zu den 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung (SDGs) leisten. Dafür engagieren wir uns auch in Projekten und Netzwerken, um gemeinsam mit Stakeholdern innovative Technologien und Verfahren für Hafen und Schifffahrt zu identifizieren, voranzutreiben und umzusetzen

NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT



[STANDARDS: GRI 102-9, 102-11, 102-46, 102-48, 102-49]

NACHHALTIGKEITSTHEMEN DER BREMISCHEN HÄFEN IN FÜNF HANDLUNGSFELDERN

In 2021 haben wir die wesentlichen Themen unseres Nachhaltigkeitsmanagement unter Stakeholderbeteiligung neu aufgesetzt.

Das Ergebnis sind 5 Handlungsfelder, unter denen wir unsere Nachhaltigkeitsthemen zusammenfassen. In jedem Nachhaltigkeitsthema leisten wir Beiträge zu den 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen, den sogenannten Sustainable Development Goals (SDGs). Welche Themen, GRI Standards und SDGs wir in welchen Handlungsfeldern adressieren, können Sie unter Nachhaltigkeitsthemen nachvollziehen.

In unserer Wesentlichkeitsmatrix (S. 17) können Sie nachvollziehen, welches Nachhaltigkeitsthema wir auf welcher unserer 3 Betrachtungsebenen: bremenports GmbH (Mitarbeiter der Hafenmanagementgesellschaft), Sondervermögen Häfen (Infrastruktur der bremischen Häfen) und bremische Häfen (Standortperspektive) betrachten.

Die folgenden Leitlinien der 5 Handlungsfelder bilden den Rahmen unseres Nachhaltigkeitsmanagements:

Nachhaltigkeit

Wir verstehen unser Nachhaltigkeitsmanagement als kontinuierlichen Verbesserungsprozess und wollen mit wirtschaftlichen, umweltverträglichen und sozial verantwortungsbewussten Entwicklungen die Zukunftsfähigkeit der bremischen Häfen sichern und einen Beitrag zu den 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung (SDGs) leisten. Dafür engagieren wir uns auch in Projekten und Netzwerken, um gemeinsam mit Stakeholdern innovative Technologien und Verfahren für Hafen und Schifffahrt zu identifizieren, voranzutreiben und umzusetzen.

Marktpräsenz & Hafenentwicklung

Wir investieren in innovative und zukunftsweisende Projekte, die die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen erhalten und ausbauen. Dabei berücksichtigen wir, dass die Zukunftsfähigkeit der Infrastruktur auch unter den Bedingungen des Klimawandels sichergestellt wird und beachten (standortbezogene) Anforderungen bzgl. Gewässer- und Naturschutz, Ressourceneffizienz, Flächenverbrauch und sozialen Aspekten.

Klimaschutz

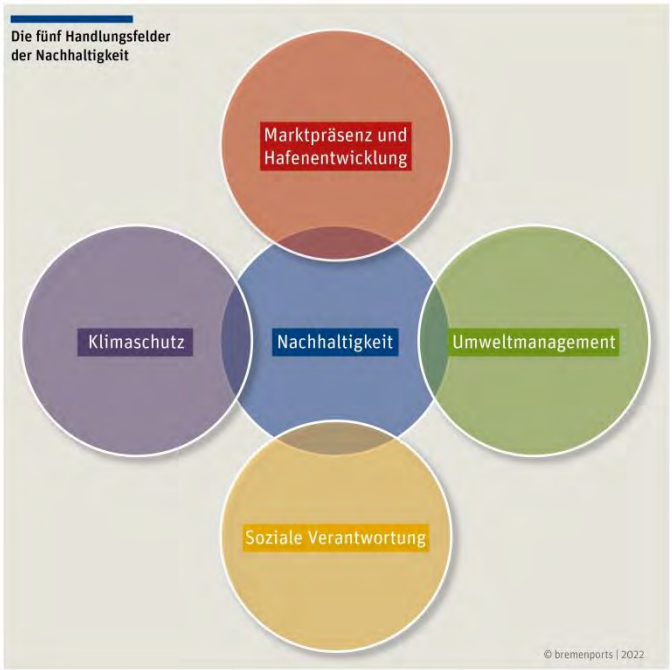
Unser Ziel ist der klimaneutrale Hafen. Hierzu wollen wir bereits bis 2023 auf eine THG-neutrale Infrastruktur hinwirken. Dafür steigern wir die Energieeffizienz und erhöhen den Anteil an erneuerbaren Energien im Bereich der Wärmeerzeugungsanlagen, des Fuhrparks und der Arbeitsschiffe. Wir streben gemeinsam mit relevanten Akteuren THG-Neutralität am Hafenstandort für das Jahr 2035 an.

Umweltmanagement

Unser Ziel ist es, die Beeinträchtigungen der bremischen Häfen auf die Umwelt zu vermeiden bzw. so gering wie möglich zu halten. Mit Hilfe des Umweltmanagementsystems PERS, das von der europäischen Seehafenorganisation (ESPO) speziell für Häfen entwickelt wurde, wird eine kontinuierliche Verbesserung der Umweltleistung der verschiedenen Hafenakteure erreicht und eine zukunftsfähige Entwicklung der bremischen Häfen gefördert.

Soziale Verantwortung

In der Hafenmanagementgesellschaft fördern wir die Mitarbeiterzufriedenheit und Arbeitgeberattraktivität mit krisensicheren Arbeitsplätzen, umfangreichen Arbeitnehmerrechten und einer familien- bewussten, gesundheits- und kompetenz-fördernden Unternehmenskultur. Darüber hinaus setzen wir uns für „gute Arbeitsbedingungen“ im Hafen und der Seeschifffahrt ein, pflegen einen vertrauensvollen Meinungsaustausch mit der lokalen Bevölkerung und engagieren uns in konkreten Projekten.



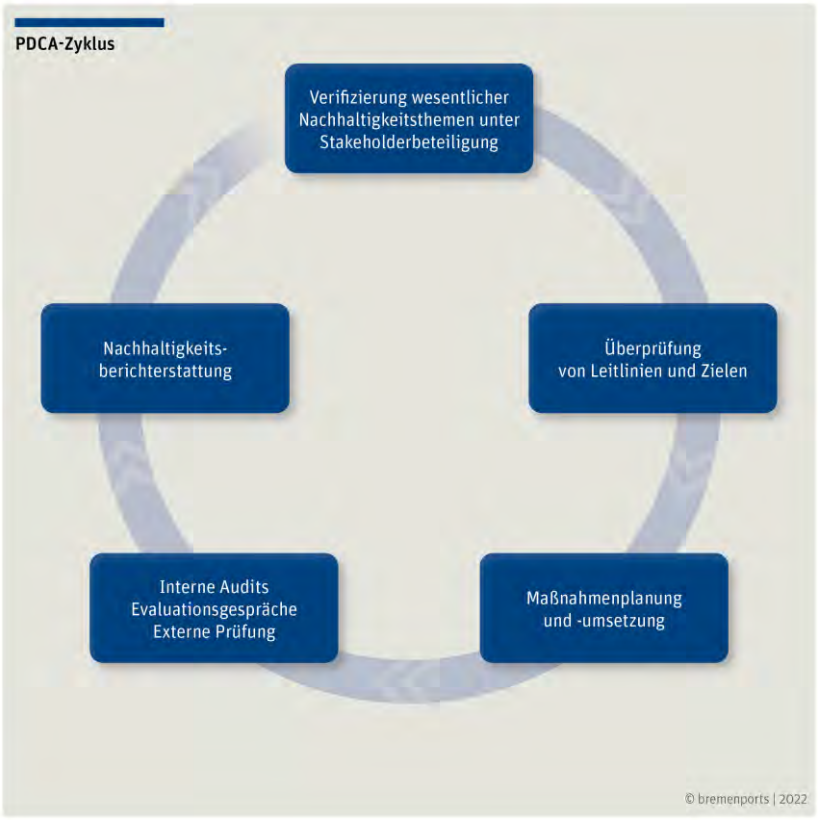
Die fünf Handlungsfelder des Nachhaltigkeitsmanagements

NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT

Wir verstehen das Nachhaltigkeitsmanagement als kontinuierlichen Entwicklungsprozess und orientieren uns in der Umsetzung am hier abgebildeten PDCA-Zyklus.

Seit Beginn der Nachhaltigkeitsberichterstattung in 2012 veröffentlichen wir regelmäßig Nachhaltigkeitsberichte, die nach den Leitlinien der international anerkannten Global Reporting Initiative (aktuelle Fassung: GRI Standards 2016, 2018 bzw. 2020) verfasst werden – so sind die Informationen und insb. auch die Kennzahlen mit anderen Unternehmen und Häfen weltweit vergleichbar.

Zudem nehmen wir Bezug zu den vorgenannten 17 Entwicklungszielen der Vereinten Nationen (SDGs).



PDCA-Zyklus des Nachhaltigkeitsmanagements (Plan-Do-Check-Act)

Im Berichtsteil finden Sie für jedes einzelne Nachhaltigkeitsthema die Beschreibung des Managementansatzes, d.h. die Beschreibung der Wesentlichkeit des Themas, formulierte Ziele zur Bearbeitung des Themas, im Berichtszeitraum stattgefundene Maßnahmen und die Darstellung aussagekräftiger Kennzahlen.

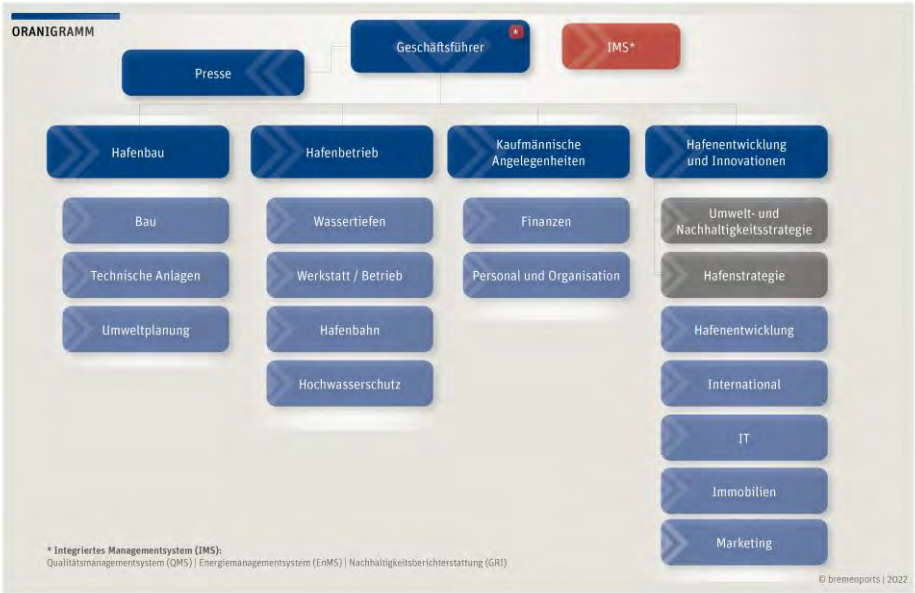
Darüber hinaus finden Sie sämtliche Kennzahlen der letzten fünf Jahre gebündelt in unserer Kennzahlentabelle. Hier sind neben den Kennzahlen der GRI-Standards, ausgewählte Kennzahlen unseres PERS-Umweltmanagementsystems, eigene Hafenspezifische Indikatoren (Port Specific Indicators = PSI) sowie Kennzahlen unseres Qualitätsmanagementsystems (QM) zu finden Die von der GRI novellierten Standards "Arbeitssicherheit" (2018) und "Abfall" (2020) wurden für diesen Bericht erstmalig berücksichtigt.



Team Umwelt & Nachhaltigkeit, v.l.: Meike Döscher-Mehrtens, Carsten Kühlke, Alexandra Groth-von Wahl und Sabine Müller

ORGANISATIONSSTRUKTUR DES NACHHALTIGKEITSMANAGEMENTS

Die bremenports GmbH & Co. KG hat Anfang 2022 den neuen Geschäftsbereich "Hafenentwicklung & Innovation" geschaffen, in dem das Team Umwelt & Nachhaltigkeitsmanagement innerhalb der Abteilung Hafenentwicklung angesiedelt ist. Das Nachhaltigkeitsmanagement mit der Berichterstattung nach GRI-Standards ist darüber hinaus, wie im bremenports-Organigramm ersichtlich, neben unserem Qualitäts- und Energiemanagement Teil des Integrierten Managementsystems (IMS) der bremenports. Das IMS ist als Stabstelle an die Geschäftsführung angebunden, mit der regelmäßige Jour fixes stattfinden.



Organigramm der bremenports GmbH & Co. KG

UMWELTMANAGEMENTSYSTEM PERS (PORT ENVIRONMENTAL REVIEW SYSTEM)

Parallel zum Nachhaltigkeitsmanagement der bremenports wird das Umweltmanagementsystem PERS in Kooperation zwischen der bremenports GmbH & Co.KG, der Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen (SWH) und dem Hansestadt Bremischen Hafenamtes (HBH) betrieben. Mit Hilfe des PERS-Umweltmanagementsystems, das von der europäischen Seehafenorganisation (ESPO) speziell für Häfen entwickelt wurde, wird eine kontinuierliche Verbesserung der Umweltleistung des gesamten Standorts "bremische Häfen" angestrebt. Dabei werden neben bremenports und den Sondervermögen Häfen auch die Umweltanstrengungen der Fischereihafen-Betriebsgesellschaft mbH (FBG), dem Hafenressort SWH, des Hansestadt Bremischen Hafenamtes (HBH) und der Hafenakteure, wie Eurogate oder die BLG, betrachtet.

Organisatorisch ist das Umweltmanagementsystem PERS ebenfalls im Geschäftsbereich "Hafenentwicklung & Innovation" in der Abteilung Hafenentwicklung im Team Entwicklungsvorhaben angesiedelt.

Ausführliche Informationen zum Umweltmanagementsystem PERS finden Sie in unserem PERS-Bericht, der alle zwei Jahre aktualisiert wird. Die aktuelle Fassung finden Sie in unserer Website Mediathek (www.bremenports.de).



UNSER MASSNAHMENKATALOG ZUM THEMA

Nachhaltigkeitsmanagement				
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**	**Zeithorizont**	**Status 2022**
Weiterentwicklung des Nachhaltigkeitsmanagements	Überprüfung der Berichterstattung auf Basis einer Benchmark-Studie		2021	abgeschlossen
	Kontinuierliche Weiterentwicklung des Managements und der Berichterstattung entsprechend PDCA-Zyklus		fortlaufend	fortlaufend
	Teilnahme und Berücksichtigung der Ergebnisse des IÖW-Rankings der Nachhaltigkeitsberichterstattung		2022	in Bearbeitung
Förderung des Mitarbeiter-Engagements für Nachhaltigkeit	Regelmäßige Beiträge zu greenports-Themen im intern@bremenports Magazin sowie im Intranet veröffentlichen		fortlaufend	fortlaufend
	Azubi-Projekttag zum Thema "Nachhaltigkeit in der Ausbildung" zweimal im Jahr durchführen		fortlaufend	ausgesetzt wegen Covid-19
	Mitarbeiterumfrage zum Pendlerverhalten		2021	abgeschlossen
	Mitarbeiterwettbewerb zum Fahrradfahren initialisieren		2021	Idee verworfen
Den Anteil an nachhaltigen Produkten und Dienstleistungen im internen Beschaffungsprozess erhöhen	Regelmäßige Aktualisierung und Weiterentwicklung der verbindlichen internen Richtlinie zur Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien in der Beschaffung		fortlaufend	fortlaufend
	Entwicklung und kontinuierliche Weiterentwicklung eines Leitfadens zur Implementierung von Nachhaltigkeitskriterien in der Vergabe		fortlaufend	fortlaufend

UNSERE NACHHALTIGKEITSTHEMEN

Nachhaltigkeitsthemen	GRI-Standards	Beitrag zu den nachhaltigen Entwicklungszielen (SDGs)
Nachhaltigkeit		
Nachhaltigkeitsmanagement	GRI 102: Allgemeine Angaben	
Stakeholderbeteiligung	GRI 102: Allgemeine Angaben	
Kooperationen & Vernetzungen	GRI 102: Allgemeine Angaben	
Compliance	GRI 102: Allgemeine Angaben GRI 205: Korruptionsbekämpfung GRI 307: Umwelt-Compliance GRI 419: Sozioökonomische Compliance	
Marktpräsenz & Hafenentwicklung		
Marktpräsenz	GRI 203: Indirekte Ökonomische Auswirkungen GRI 204: Beschaffungspraktiken	
Hafenentwicklung	GRI 203: Indirekte Ökonomische Auswirkungen GRI 304: Biodiversität	
Klimaanpassung	GRI 102: Allgemeine Angaben GRI 201: Wirtschaftliche Leistung	
Digitalisierung & Smart Port		
Internationales Drittgeschäft		
Biodiversität	GRI 304: Biodiversität	

Nachhaltigkeitsthemen	GRI-Standards	Beitrag zu den nachhaltigen Entwicklungszielen (SDGs)
Klimaschutz		
Energie & Klimaschutz in der Hafeninfrastruktur	GRI 302: Energie GRI 305: Emissionen	
Klimaneutraler Hafenstandort		
Umweltmanagement		
Gewässergüte	GRI 304: Biodiversität GRI 413: Lokale Gemeinschaften	
Luftqualität	GRI 305: Emissionen GRI 413: Lokale Gemeinschaften	
Abfall, Sedimente & Kreislaufwirtschaft	GRI 304: Biodiversität GRI 306: Abfall	
Soziale Verantwortung		
Attraktive Arbeitsbedingungen	GRI 102: Allgemeine Angaben GRI 401: Beschäftigung GRI 403: Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz GRI 404: Aus- und Weiterbildung GRI 405: Diversität & Chancengleichheit GRI 406: Nichtdiskriminierung GRI 407: Vereinigungsfreiheit & Tarifverhandlungen	
Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung	GRI 305: Emissionen GRI 413: Lokale Gemeinschaften	

STAKEHOLDERBETEILIGUNG



[STANDARDS: GRI 102-40, 102-42, 102-43, 102-44, 102-46, 102-49]

IM KONTAKT MIT UNSEREN STAKEHOLDERN

Wir wollen nicht nur auf die Anliegen unserer Stakeholder reagieren – im offenen Dialog suchen wir nach neuen Ideen und Anregungen um zukünftige Herausforderungen gemeinsam zu meistern.

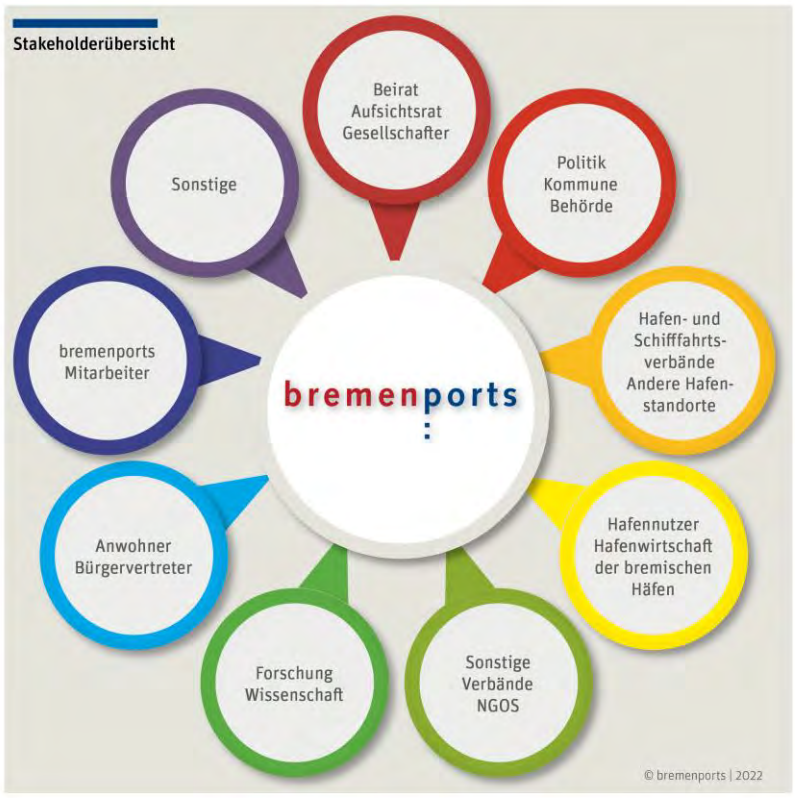
Grundsätzlich sind wir an einem offenen und transparenten Meinungsaustausch interessiert. Für den entsprechenden Austausch gibt es jedoch keinen durchgängig systematisierten Prozess. Während sich für bestimmte Gruppen bereits standardisierte Strukturen etabliert haben, pflegen wir mit anderen Gruppen bedarfsbezogenen Kontakt.

Die Bestimmung und Auswahl der einbezogenen Stakeholdergruppen wurde aus dem Interesse an den bremischen Häfen abgeleitet. Betrachtungsebenen hierbei: Standort, Infrastruktur (Sondervermögen Häfen) und Managementgesellschaft (bremenports GmbH & Co.KG).

Alle Gruppen wurden Anfang 2021 eingeladen ihre Anliegen in einer Online-Stakeholder-Umfrage einzubringen. Das Vorgehen ist im Folgenden genau beschrieben. Auf Seite 175 gelangen Sie zur Tabelle der genannten Anliegen.

Darüber hinaus agieren wir in zahlreichen Kooperationen und Netzwerken als Treiber und Mitwirkende, um gemeinsam mit Stakeholdern innovative Technologien und Verfahren für Hafen und Schifffahrt zu identifizieren, voranzutreiben und umzusetzen. Eine Übersicht dieser Initiativen finden Sie unter Kooperationen & Vernetzungen.

Außerdem unterstützen wir bei Belastungen, die sich aus dem Hafenbetrieb ergeben können, bei Dialogen zwischen Verursachern und Betroffenen. Im Kapitel Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung werden die uns aktuell bekannten Belastungen thematisiert. Anwohner können sich mit ihren Anliegen jederzeit per mail an die allgemeine bremenports Emailadresse: office@bremenports.de wenden.



ONLINE STAKEHOLDER-UMFRAGE ZUR AKTUALISIERUNG UNSERER WESENTLICHEN NACHHALTIGKEITSTHEMEN

Hintergrund der Aktualisierung wesentlicher Nachhaltigkeitsthemen:

Um zu ermitteln, welche Nachhaltigkeitsthemen für die Betrachtungsebene der Hafenmanagementgesellschaft bremenports, der Infrastruktur „Sondervermögen Häfen“ und des Standorts "bremische Häfen" von besonderer Bedeutung sind, wurde Anfang 2021 eine Wesentlichkeitsanalyse gemäß der GRI-Standards durchgeführt. Die aktuelle Wesentlichkeitsanalyse fand nach entsprechenden Auswertungen in 2014 und 2017 bereits zum dritten Mal statt. Wir planen eine Aktualisierung weiterhin im 3-Jahres Zyklus durchzuführen.

Die GRI-Standards definieren ein „wesentliches Thema“ als ein Thema, das die erheblichen ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen einer Organisation widerspiegelt oder das sich wesentlich auf die Beurteilungen und Entscheidungen der Stakeholder auswirkt. Das Prinzip der Wesentlichkeit entscheidet darüber, welche Themen von so ausreichender Bedeutung sind, dass es erforderlich ist, darüber zu berichten. Zur Beurteilung haben wir, wie von der GRI erwartet, eine Kombination interner und externer Faktoren herangezogen. Der externe Faktor umfasst die direkt von unseren Stakeholder_innen vorgetragenen Anliegen innerhalb einer durchgeführten Online-Stakeholder-Umfrage. Der interne Faktor umfasst die Sicht des Unternehmens, d.h. die Bewertung einer internen Expertengruppe gemeinsam mit der Geschäftsführung.

Vorgehen bei der Online-Stakeholder-Umfrage:

Die Online-Stakeholder-Umfrage war vom 20.01. - 12.02.2021 geöffnet. Dem Aufruf zur Teilnahme über Website, Social Media, Intranet, Lokalpresse und per E-Mail nutzten 474 Teilnehmer_innen aus den Bereichen Hafennutzer_innen & Hafenwirtschaft, Forschung & Wissenschaft, Anwohner_innen & Bürgervertreter_innen, NGOs, Politik & Behörden, Hafen- und Schifffahrtsverbänden, Aufsichtsrat & Gesellschafter_innen sowie bremenports-Mitarbeiter_innen. Die größten Teilnehmergruppen waren bremenports Mitarbeiter_innen mit 28 % und die Hafenwirtschaft/Hafennutzer_innen mit 24 %.

Beginnend mit der Fragestellung: „Welche Themen bzw. Handlungsfelder sollten wir berücksichtigen, um im Sinne der Nachhaltigkeit die Zukunftsfähigkeit der bremischen Häfen zu sichern?“ erfolgte die Online-Sammlung der einzelnen von den Stakeholdern genannten Themen. Dabei konnten beliebig viele Nachhaltigkeitsthemen frei und anonym genannt werden.

Anschließend wurden die insgesamt eingebrachten Themen, d.h. die Benennungen der anderen Stakeholder_innen von jedem einzelnen Teilnehmenden in einem Bewertungsboard in ihrer Relevanz (=Wesentlichkeit) bewertet. Die drei am höchsten bewerteten Themen wurden anschließend wie folgt hinterfragt: „Warum sind diese besonders wichtig, werden diese bereits angemessen berücksichtigt und gibt es Vorschläge zur Umsetzung?“ Die Rangfolge der genannten Themen sowie die konkreten Erwartungen und Vorschläge der Stakeholder_innen zu den einzelnen Themen ist der Tabelle Stakeholderanliegen zu entnehmen (S. 177).

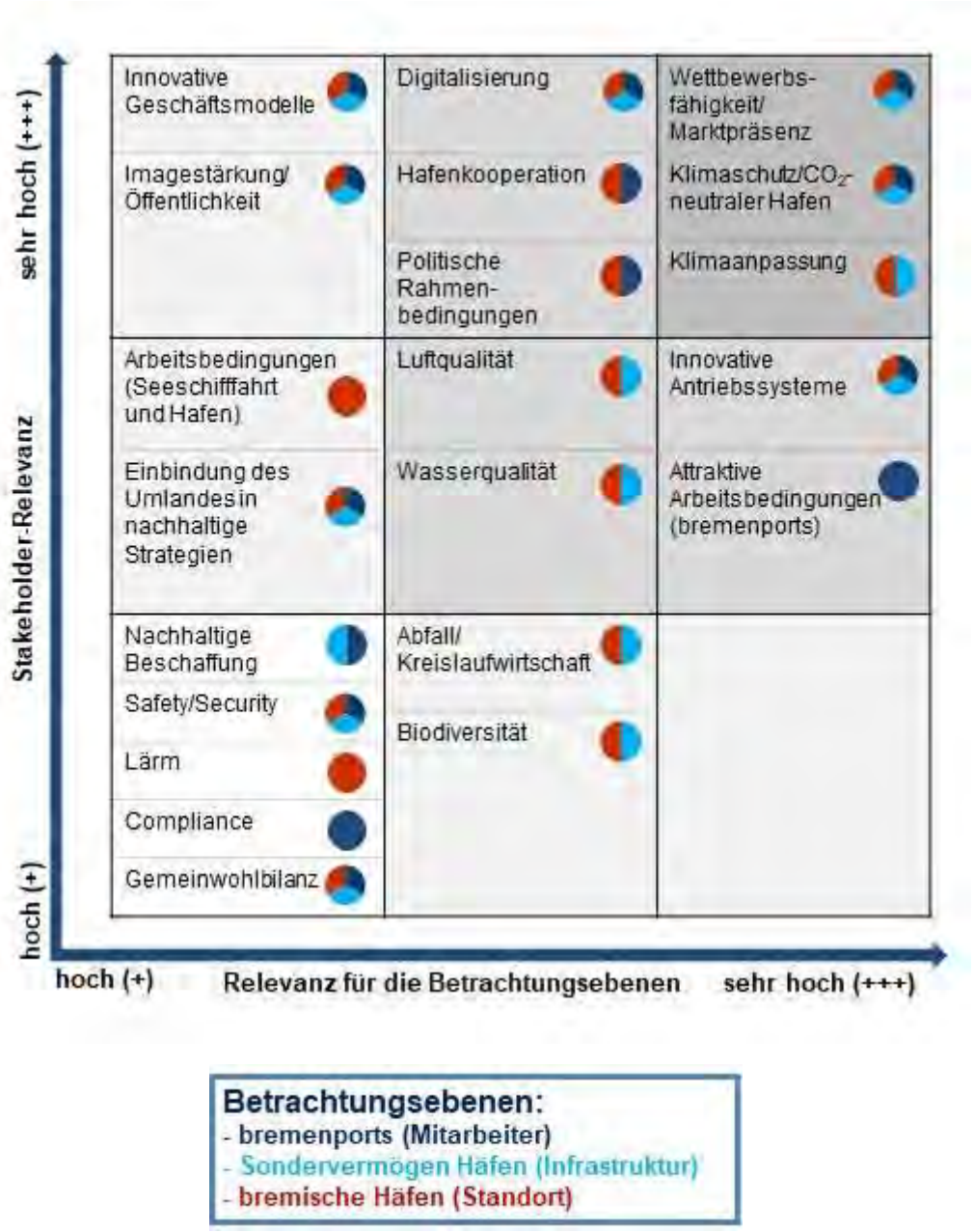
Vorgehen bei der bremenports-internen Bewertung:

Eine bremenports-interne Expertengruppe bewertete die von den Stakeholder_innen genannten Themen für die drei Betrachtungsebenen hinsichtlich ihrer Relevanz:

- bremenports (Managementgesellschaft/Mitarbeitende)
- Sondervermögen Häfen (Infrastruktur)
- bremische Häfen (Standort)

Dabei wurden neben den Aspekten "Wesentlichkeit" und "Einflussmöglichkeit" der drei Betrachtungsebenen auch die "Auswirkungen der Betrachtungsebenen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft" berücksichtigt. Auch wurden die von den Stakeholder_innen genannten Themen mit den Nachhaltigkeitsthemen anderer europäischer und weltweiter Häfen anhand des ESPO Environmental Reports 2020 (https://www.espo.be/media/Environmental%20Report-WEB-FINAL.pdf) sowie des World Ports Sustainability Report 2020 (https://sustainableworldports.org/wp-content/uploads/WORLD-PORTS-SUSTAINABILITY-REPORT-2020-FIN.pdf) hinsichtlich ihrer Vollständigkeit überprüft.

Die interne Expertengruppe hat zusätzlich auch Nachhaltigkeitsthemen in ihre Überlegungen einbezogen, die von den Stakeholder_innen nicht genannt wurden, wie z.B. Nachhaltige Beschaffung, Safety & Security, Erhaltung der Biodiversität, Compliance, Lärm sowie Abfall/Kreislaufwirtschaft mit dem Schwerpunkt Baggergut. Zudem wurde die Bezeichnung der von den Stakeholder_innen benannten Themen modifiziert, um für mehr Trennschärfe und Verständlichkeit zu sorgen. Darüber hinaus wurden genannte Einzelthemen teilweise übergeordneten Fokusthemen zugeordnet.



Die dunkelgrau hinterlegten Themen Marktpräsenz, Klimaschutz und Klimaanpassung wurden am höchsten bewertet.

Die weiß hinterlegten Themen wie Compliance, Nachhaltige Beschaffung, Lärm, Safety & Security und Gemeinwohlbilanz erhielten eine vergleichsweise niedrige Bewertung. Diese Themen sind für uns nach wie vor von Bedeutung, gleichzeitig aufgrund bestehender Regularien, funktionierender Prozesse und Managementsysteme inzwischen klar geregelt. Somit besteht hier derzeit kein akuter Handlungs- und Informationsbedarf. Zu diesen „weniger" relevanten Themen werden wir weiterhin unsere etablierten GRI-Indikatoren und Kennzahlen berichten. Diese werden an weniger prominenter Stelle in der Kennzahlentabelle bzw. im GRI-Inhaltsindex veröffentlicht.

UNSER MASSNAHMENKATALOG ZUM THEMA

Stakeholderbeteiligung				
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**	**Zeithorizont**	**Status 2022**
Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit und des Stakeholderdialogs	Neugestaltung des Bereichs "Nachhaltigkeit" auf der bremenports Website		2022	in Bearbeitung
	Unterstützung des Marketings bei Social Media Aktivitäten		fortlaufend	fortlaufend
	Stakeholderworkshop zur Konsolidierung unserer wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen		2021	abgeschlossen
	Stakeholderumfrage oder -Workshop im 3-Jahres Rhythmus wiederholen		2024	in Planung
	Stakeholderbeteiligungsprozesse systematisieren		2023	in Planung

KOOPERATIONEN & VERNETZUNGEN



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

DER ANSTOSS ZUM HANDELN

Obwohl laut Grundgesetz die Häfen im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Bundesländer - Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein - liegen, übernehmen sie wichtige nationale Aufgaben. So wurde auch im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung die Entwicklung einer nationalen Hafenstrategie sowie eine enge Zusammenarbeit der Häfen als Ziel formuliert.

Um diese Aufgaben zu erfüllen, investieren die fünf Küsten-Bundesländer jährlich hohe Millionenbeträge in ihre Häfen; Arbeitsplätze werden geschaffen, Wertschöpfung wird generiert. Selbstverständlich haben die einzelnen Hafenstandorte dabei auch eigene Interessen wahrzunehmen. Dass daraus jedoch nicht zwangsläufig eine Konkurrenzsituation entstehen muss, zeigt ein Blick auf bestehende Kooperationen zwischen den Hafenstandorten und den jeweiligen Hafengesellschaften der Länder.

Im nationalen, wie internationalen Umfeld ist der Austausch von Wissen und Informationen über die aktive Teilhabe in verschiedenen Verbänden, Vereinen und Arbeitsgruppen wichtig für die Weiterentwicklung des Standortes und unserer Tätigkeitsfelder.

UNSERE ZIELE SIND…

- Hafenkooperationen der norddeutschen Häfen und Hafengesellschaften zu verstetigen und auszubauen
- An nationalen und internationalen Netzwerken aktiv teilhaben

UNSER VORGEHEN

Kooperationen zwischen Hafenstandorten und Hafengesellschaften der norddeutschen Bundesländer finden bereits heute - wo immer dies die föderale Struktur der Bundesländer zulässt und es zu Win-Win-Situationen kommt - auf vielen unterschiedlichen Ebenen bzw. in vielen unterschiedlichen Bereichen statt. Diese Entwicklung treiben wir aktiv voran.

Tatsächlich arbeiten die Bremischen Häfen bereits seit vielen Jahren mit anderen Hafengesellschaften auf verschiedenen Gebieten zusammen, so z.B. auf den Gebieten des Hafenbaus und der Hafenunterhaltung, wobei der Austausch von Erfahrungen und Fachwissen im Vordergrund steht. Es werden Themenstellungen wie z.B. Ufereinfassungen, innovative Schiffsantriebe, Baggergutbehandlung und Nassbaggerei, Korrosionsschutz, Hafenplanung und Logistik, Seeschifffahrt sowie Natur- und Umweltschutz gemeinsam diskutiert. Im Ergebnis werden Lösungen erarbeitet, die unter den Gesichtspunkten der Kosteneffizienz und der technologischen Weiterentwicklung den Häfen zu Gute kommen. Die Hafengesellschaften sind davon überzeugt, dass die Kooperation stets auf Grundlage der Wahrung der marktwirtschaftlichen Prinzipien stattfinden sollte.

Die länderübergreifende Zusammenarbeit existiert auch auf der Ebene der Umweltbehörden. Darüber hinaus sind wir in zahlreichen Verbänden, Vereinen und Arbeitsgruppen aktiv und vernetzen uns hier insbesondere zu innovativen und nachhaltig ausgerichteten Themen. War der Austausch lange Jahre überwiegend anlass- und personenbezogen und lag der Schwerpunkt bei technisch geprägten Themenfeldern, so hat sich die Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren auf die Ebene der Geschäftsleitungen ausgeweitet. Auch in diesem Kreis diskutiert man regelmäßig über Themenfelder wie strategische Zielsetzungen der jeweiligen Standorte, kontinuierliche Veränderungen der Rahmenbedingungen, die Entwicklung der Gesellschaften oder das Zusammenwirken mit hafenorientierten Institutionen, Unternehmen und Behörden.

Engagement und Stakeholderbeteiligung in Netzwerken, Kooperationen, Branchen und Interessenverbänden

In den folgenden nationalen bzw. lokalen Kooperationen und Vernetzungen agieren wir als Treiber und Mitwirkende um gemeinsam mit Stakeholdern innovative Technologien und Verfahren für Hafen und Schifffahrt zu identifizieren, voranzutreiben und umzusetzen. Darüber hinaus sind wird aktiv in vielen internationalen Branchen- und Interessenverbänden. Ziel ist es die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen zu sichern und die Hafeninfrastruktur zukunftsfähig zu gestalten:

Thema	Initiative	Ziel und Vorgehen
Markt-präsenz	BREMEN BREMERHAVEN LOGISTICS TALK	Der von bremenports veranstaltete logistics talk ist Podium und Netzwerk in einem. Die Veranstaltung ist für Unternehmen der Seehafenverkehrswirtschaft gedacht. Bei dieser Plattform liegt der Schwerpunkt auf der Pflege individueller Kundenkontakte sowie der Erschließung neuer. Die logistics talks finden mehrfach im Jahr sowohl innerhalb Deutschlands, als auch im anliegenden europäischen Umland statt.
Hafenent-wicklung	Erarbeitung des Hafen-entwicklungskonzeptes	Die Aktualisierung des bremischen Hafenkonzeptes wurde unter Beteiligung von Stakeholdern organisiert. Ziel war es sicherzustellen, das sich Unternehmen und Verbände und darüber hinaus auch die interessierte Öffent-

		lichkeit partizipativ einbringen kann. Im Oktober und November 2021 fanden insgesamt drei jeweils fünfstündige moderierte Stakeholder - Workshops zu mehreren inhaltlichen Schwerpunkten statt. Schwerpunktthemen dabei waren die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen, die Hinterlandanbindung, die Wertschöpfung der bremischen Häfen, Innovation und Digitalisierung, Herausforderung Klima und Vision vom Hafen 2035. Das aktualisierte Hafenentwicklungskonzept 2035 wird im Juni 2022 in unserer Mediathek veröffentlicht.
	Smart Port Community	Unter dem Begriff "Smart Port" soll eine Innovationskultur in den bremischen Häfen entstehen. Unter Stakeholderbeteiligung wurde von der KPMG Anfang 2022 eine SWOT-Analyse mit digitalen Handlungsoptionen für die bremischen Häfen erstellt, die die Basis für den Aufbau einer Stakeholder basierten „Smart Port Community“ darstellt.
	BHV HAFEN · TRANSPORT · LOGISTIK	Die Bremische Hafen- und Logistikvertretung vertritt die Interessen der bremischen Firmen im Kontext von Hafen, Wirtschaft und Logistik. Gleichzeitig ist sie Netzwerk und bietet ihren Mitgliedern diverse Arbeitstreffen und Arbeitsgruppen an. Die AG Verkehr setzt sich mit Herausforderungen und Fragestellungen rund um alle verkehrliche Fragestellungen in Bremen, Bremerhaven und dem Umland an. Hierzu gehören die Eisenbahnanbindung, der Schwerlastverkehr, Baustellen- und Verkehrssituationen, administrative Rahmenbedingungen, wie Zoll, Polizei und Genehmigungen, aber auch zukünftige Bedarfe des Verkehrsträgers Schiene und Straße.
	WESERBUND ...die Lobby der Weser	Aufgabe und Zweck des Weserbundes e.V. ist die gemeinnützige Förderung der Region Weser, Werra und Fulda in den Bereichen Erhalt und Pflege der Landschaft, Wasserführung der Weser zum Zweck des Hochwasser- und Küstenschutzes, Verbesserung der Gewässerqualität und des Naturraumes Weser, Förderung der Rad- und Wanderwege für die Erholung der Bevölkerung im Sinne der Landschaftspflege und Verbesserung der Nutzung der umweltfreundlichen und sicheren Wasserwege zur Entlastung der Verkehrswege zu Lande.
	WirtschaftsverbandWESER.	Der Wirtschaftsverband Weser e.V. agiert unabhängig von Länder- und Verwaltungsgrenzen und vertritt die maritimen Interessen der gesamten Weserregion. Der Verband tritt für die ökonomische Bedeutung des maritimen Wirtschaftssektors in der Weserregion gegenüber EU, Bund und Ländern ein und fordert eine zukunftsorientierte Wirtschafts- und Verkehrspolitik für wettbewerbsfähige Standortbedingungen. Bremenports unterstützt den Verband sowie den Arbeitskreis „#Zukunft-Weser“, der sich zum Ziel gesetzt hat, die zügige Anpassung der Fahrrinnen von Außen- und Unterweser positiv zu begleiten und ihre Realisierung zu unterstützen.

Klima-neutralität	GETTING TO ZERO COALITION	Die Getting to Zero Coalition ist eine starke Allianz von mehr als 150 Unternehmen aus den Sektoren Schifffahrt, Energie, Infrastruktur und Finanzen, die von wichtigen Regierungen und zwischenstaatlichen Organisationen unterstützt wird. Im August 2021 trat bremenports dieser Allianz bei und zeichnete einen „Call to Action to Shipping Decarbonization“.
	European Clean Hydrogen Alliance	Das Ziel der ECH2A ist es, Unternehmensvertreterinnen und -vertreter, Regierungen und Zivilgesellschaft zusammenzubringen, um den Aufbau einer klimaneutralen Wasserstoffökonomie in Europa zu beschleunigen. Sie versammelt weit über 800 Mitglieder. Das Bündnis steht allen öffentlichen und privaten Akteuren mit Aktivitäten im Bereich erneuerbarer oder kohlenstoffarmer Wasserstoff offen, die die Mitgliedschaftskriterien erfüllen und aktiv zu den in der Erklärung des Bündnisses festgelegten Zielen beitragen wollen. Um der Allianz beizutreten, muss eine Organisation die Erklärung unterzeichnen, die sie verpflichtet, die Vision der Allianz zu teilen und zu ihrer operativen Arbeit beizutragen. Bremenports hat diesen Schritt im Mai 2021 vollzogen und ist der ECH2A beigetreten.
	Norddeutsche Wasserstoffstrategie	In dieser Initiative der fünf norddeutschen Bundesländer kooperieren verschiedene Institutionen der Länder, um durch ein koordiniertes Vorgehen die Energiewende durch Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft zu unterstützen.
	e4ports	e4ports ist ein gemeinsames Netzwerk der deutschen Seehäfen mit der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW GmbH), die die Koordination übernommen hat. bremenports ist Mitglied im organisierenden Steuerkreis. Diese initiiert Facharbeitsgruppen und spricht Mitwirkende aus den Hafenstandorten an. Zurzeit existieren eine AG zu Hafennutzfahrzeuge sowie eine weitere AG zur mobilen Landstromversorgung, an der bremenports selbst beteiligt ist.
	H2BX Wasserstoff. bewegt. uns.	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.
	SWH-Netzwerk Grüner Wasserstoff Bremen	Seitens des Bremer Häfen-Ressorts besteht seit einigen Jahren ein Netzwerk, welches sich der Förderung von Wasserstoffanwendungen im Bereich von Schifffahrt und Häfen einsetzt. Bremenports hat die Gründung dieses vom Senator für Wissenschaft und Häfen (SWH) geführten

		Netzwerks initiiert und unterstützt das Ressort.
	KURSKLIMASTADT BREMERHAVEN	Die Seestadt Bremerhaven ist auf „KURS KLIMASTADT“ und hat sich verpflichtet, bis 2020 40 % ihrer CO_2-Emissionen gegenüber 1990 einzusparen. bremenports unterstützt diese Initiative mit den eigenen Aktivitäten zum CO_2-neutralen Hafen (der CO_2-neutralen Hafeninfrastruktur).
Umweltschutz	NORDWESTHÄFEN effizient und innovativ	Zusammen mit Niedersachsen Ports bieten wir unter der Bezeichnung "Nordwesthäfen - effizient und innovativ" seit 2019 gemeinsam mit Niedersachsen Ports regelmäßige Netzwerktreffen an. Zielgruppe der Treffen sind Hafenbetreiber, Hafenwirtschaft, Behörden, Wissenschaft und alle Interessierte sowohl national als auch international über die Grenzen der Metropolregion hinaus. Die Netzwerktreffen sind im Rahmen eines von der Metropolregion geförderten Kooperationsprojekts entstanden. Bis einschließlich 2021 fanden insgesamt neun Netzwerktreffen statt, zuletzt online zu dem hochaktuellen Thema „Klimaanpassung im Spotlight der Häfen“.
	Kooperation der Umweltverantwortlichen der deutschen Seehäfen	Das Netzwerk der Umweltverantwortlichen der neun deutschen Seehäfen trifft sich regelmäßig mindestens einmal jährlich um sich im Themenfeld „Umwelt & Hafen“ auszutauschen. Zuletzt haben die neun deutschen Seehäfen 2021 eine Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) zum gemeinsamen Projekt „ZeroEmission@Berth“ unterzeichnet. Das Projekt wird unter Luftqualität näher beschrieben.
	Bio-Fouling Runder Tisch mit BSH	Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat im November 2019 den ersten nationalen Runden Tisch Biofouling initiiert. Im Zusammenhang mit dem Management von Biofouling gibt es zahlreiche Wissenslücken und Diskussionspunkte, deren Bearbeitung und Lösung durch das Zusammenwirken aller mit diesem Thema befassten Sektoren und Gruppen erfolgen soll. Seit November 2021 wurden zusätzlich Kleingruppen gebildet, um den Austausch weiter zu intensivieren und die Arbeiten zu nationalen und internationalen Biofouling-Themen und die Umsetzung der IMO Biofouling Guidelines und Guidance zu unterstützen.
	METROPOLREGION NORDWEST	Ziel und Aufgabe der Metropolregion Bremen-Oldenburg sind die regionale Entwicklung, die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit sowie die Stärkung der Metropolfunktionen. Als Mitglied im Förderverein „Wirtschaft pro Metropolregion e. V.“ arbeiten wir in einer öffentlich-privaten

		Partnerschaft an der Weiterentwicklung des Standortes.
	PARTNERSCHAFT UMWELT UNTERNEHMEN	Wir beteiligen uns an der Partnerschaft Umwelt Unternehmen Bremen, einer Initiative aus regionalen Unternehmen, die vorbildlich im Umwelt- und Klimaschutz aktiv sind und sich damit für den Wirtschaftsstandort Bremen/Bremerhaven starkmachen.
	Impulsgeber Zukunft beruf & familie	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.
Nationale und internationale Branchen- und Interessenverbände	maritimes cluster norddeutschland	Das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) ist ein maritimes Netzwerk mit mehr als 350 Mitgliedern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik und wurde 2011 gegründet. Seit Anfang 2017 agiert das MCN als Verein. bremenports ist Vereinsmitglied und ist in verschiedenen Projekten aktiv (u.a. ZeroEmission@Berth, MCN Cup).
	ZDS Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.	bremenports ist Mitglied des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS), dem Bundesverband der 156 am Seegüterumschlag in den Häfen beteiligten Betriebe in Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Der ZDS vertritt die gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der Unternehmen und schließt für seine tarifgebundenen Mitglieder Tarifverträge für die Hafenarbeiter_innen.
	HG Hafentechnische Gesellschaft	Die 1914 gegründete Hafentechnische Gesellschaft e.V. (HTG) befasst sich auf gemeinnütziger Basis mit allen wissenschaftlichen und praktischen Fragen technischer und wirtschaftlicher Natur aus den Bereichen Hafen, Schifffahrt und Logistik sowie deren Anforderung an die Verkehrsträger und den Küstenschutz. bremenports bringt sich als aktives Mitglied u.a. in Arbeitsgruppen ein und unterstützt durch Fachbeiträge bei Veranstaltungen.
	WPSP WORLD PORTS SUSTAINABILITY PROGRAM	Die IAPH (International Association of Ports and Harbors) ist eine internationale Vereinigung der Häfen. Im Juli 2008 haben sich die bremischen Häfen gemeinsam mit 55 Häfen weltweit die World Ports Climate Declaration unter-

		zeichnet, das 2017 durch das World Ports Sustainability Program (WPSP) ersetzt bzw. um Handlungsfelder zum Beitrag der Häfen zu den Sustainable Development Goals (SDG) der UN erweitert wurde.
	ESPO ECOPORTS	Die ESPO (European Sea Ports Organisation) setzt sich für einen nachhaltigen (sicheren, effizienten und umweltverträglichen) europäischen Hafensektor ein. Das unter dem Dach der ESPO geschaffene Netzwerk Ecoports bietet mit PERS (Port Environmental Review System) ein Umweltmanagementsystem an, das auf die Bedürfnisse von Häfen zugeschnitten ist. Während die Senatorin für Wissenschaft und Häfen ein Ecoports-Mitglied und in ESPO-Ausschüssen präsent ist, hat die bremenports hier keine aktive Rolle.
	PIANC A.D. 1885 AIPCN NAVIGARE NECESSE	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“.
	Wadden Seaports	Im Mai 2018 ist bremenports für die Bremischen Häfen eine Kooperation mit 7 weiteren niederländischen, dänischen und deutschen Wattenmeerhäfen eingegangen, da die Koexistenz von Häfen und Wattenmeergebiet gemeinsame Strategien für die Zukunft benötigt. Auf dieser Basis wollen die Häfen enger zusammenarbeiten, um Synergien zu nutzen und eine langfristige Zusammenarbeit zu umweltbezogenen Nachhaltigkeitsthemen zu gewährleisten.
	HFO-FREE ARCTIC	bremenports hat im Februar 2018 das Arctic Commitment unterzeichnet und setzt sich mit den anderen Unterzeichnen dafür ein, dass die Arktischen Gewässer vor Schweröl geschützt werden. Dies schließt das angestrebte Verbot der Nutzung und des Transportes von Schweröl in den hochsensiblen arktischen Gewässern ein.

UNSER MASSNAHMENKATALOG ZUM THEMA

Kooperationen & Vernetzungen				
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**	**Zeithorizont**	**Status 2022**
Hafenkooperationen der norddeutschen Häfen und Hafengesellschaften verstetigen und ausbauen	Sicherung des Wettbewerbs mit Hilfe von Hafenkooperationen		fortlaufend	In Bearbeitung
	Zusammenarbeit mit anderen Hafengesellschaften in unterschiedlichen Bereichen gestalten		fortlaufend	fortlaufend
An nationalen und internationalen Netzwerken aktiv teilhaben	Aktive Beteiligung in Verbänden, Netzwerken, Vereinen und Arbeitsgruppen zu relevanten und zukunftsfähigen Themen	 	fortlaufend	fortlaufend

COMPLIANCE



[STANDARDS: GRI 102-16, 103-1, 103- 2, 103-3, 205-1, 205-2, 205-3, 307-1, 419-1]

DER ANSTOSS ZUM HANDELN

Unter Compliance fassen wir die Bereiche Antikorruption, Datenschutz, Hafensicherheit und Gefahrenabwehr sowie Cyber Security zusammen. Die Einhaltung von Gesetzen, Richtlinien und freiwilligen Kodizes bestimmt unser Handeln und schafft langfristiges Vertrauen in unser Unternehmen und die bremischen Häfen - sowohl in der Öffentlichkeit als auch unter unseren Mitarbeiter_innen.

UNSERE ZIELE SIND…

- Schaffung technischer und organisatorischer Voraussetzung, um gesetzliche Anforderungen einzuhalten
- Keine Verstöße gegen den International Ship and Port Security Code (ISPS-Code)
- Erhöhung der Sicherheit in den bremischen Häfen
- Aufbau und Weiterentwicklung des Themenfeldes Cyber Security unter Betrachtung des Gesamthafens Bremen / Bremerhaven

UNSER VORGEHEN

Antikorruption

Der Bereich Antikorruption ist als Stabstelle 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.

Mit Präventivmaßnahmen sollen Korruptionsfälle von vornherein verhindert werden. Entsprechend wurde ein Verhaltenskodex gegen Korruption erlassen und allen neu eingestellten Mitarbeiter_innen werden zu Beginn des Arbeitsverhältnisses zum Thema eingewiesen. Die Einweisung wird dokumentiert. Bisher besteht keine Verpflichtung für die Beschäftigten und Geschäftspartner, die Verhaltensstandards regelmäßig zu lesen und abzuzeichnen. Neuerungen und Änderungen werden systematisch den Mitarbeiter_innen über das IMS mitgeteilt. Weiterhin werden den Beschäftigten regelmäßig Schulungen durch die Zentrale Antikorruptionsstelle des Landes Bremen angeboten. Für Beschäftigte auf einem korruptionsgefährdeten Arbeitsplatz ist die regelmäßige Schulung obligatorisch.

Der Antikorruptionsbeauftragte führt im 5-Jahresrythmus eine Risikoanalyse zur Bestimmung der Korruptionsgefährdung der einzelnen Tätigkeitsbereiche durch. Die letzte Risikoanalyse fand 2018 statt, die nächste ist 2023 geplant.

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



Geschützte Daten - unsere Server

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 lag ein meldepflichtiger Vorfall in 2021 vor.

Online-Schulung zum Thema Datenschutz

Präsenzschulungen konnten in 2020 und 2021 kaum stattfinden. Dennoch ist es in vielen Bereichen wichtig, sich auf dem neuesten Stand zu halten. Dies gilt auch für das Thema Datenschutz. Unsere Mitarbeitenden aus dem Bereich Hafenentwicklung haben dafür kurzerhand eine digitale Möglichkeit geschaffen: Mit Hilfe einer e-learning-Plattform können wir uns weiterhin informieren, wie unsere Daten auch in Zukunft sicher bleiben.

Vorteil des eLearning ist, dass interaktiv Wissen vermittelt wird und das neu Gelernte im Anschluss in Form eines Tests abgefragt wird. Die Teilnahme wird dokumentiert und das erworbene Zertifikat gilt als Schulungsnachweis.

Die Welt der Daten ist permanent im Wandel und es gilt, diese auch zukünftig vor Missbrauch zu schützen. Aktuelle Themen sind die Speicherung von personenbezogenen Daten in Drittländern (z.B. bei Clouddiensten, Nutzung von Social Media Plattformen) sowie Anwendungen zur Corona-Kontaktnachverfolgung.

Hafensicherheit, Cyber Security & Gefahrenabwehr

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.



Hinweisschilder an der Westkaje

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.

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.

Neben baulichen, technischen und organisatorischen Maßnahmen erlangt die Cybersicherheit einen immer größer werden Fokus. Im Dezember 2021 wurde das von bremenports unterstützte Projekt "SecPro-Port - Schutz der Häfen vor Cyberangriffen", als assoziierter Partner, abgeschlossen. Ein Nachfolgeprojekt befindet sich in Planung.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema
finden Sie in unserer **Kennzahlenübersicht** auf S. 155

UNSER MASSNAHMENKATALOG ZUM THEMA

Compliance - Antikorruption				
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**	**Zeithorizont**	**Status 2022**
Schaffung technischer und organisatorischer Voraussetzung, um gesetzliche Anforderungen einzuhalten	Aufrechterhaltung des internen 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-Jahres-Rhythmus durchführen		2023	in Planung
	Informations- und Änderungsdienst von Rechtsvorgaben pflegen		fortlaufend	fortlaufend
	Onlineschulungen zum Thema Antikorruption einführen		2022	fortlaufend
Compliance - Hafensicherheit, Cyber Security & Gefahrenabwehr				
Keine Verstöße gegen den ISPS-Code	Aktive Beteiligung in Verbänden, Netzwerken, Vereinen und Arbeitsgruppen zu relevanten und zukunftsfähigen Themen		fortlaufend	fortlaufend
Erhöhung der Sicherheit in den bremischen Häfen	Entwicklung von Kamerasystemen zur verbesserten Kontrolle von der Wasserseite (in Koop. mit dem Bund)		2022	in Bearbeitung
	Zusätzliche Maßnahmen zur wasserseitigen Überwachung im Überseehafen		2021	abgeschlossen
	Erweiterung des Hafen Geoinformationssystems (GIS)		2022	in Umsetzung
Aufbau und Weiterentwicklung des Themenfeldes Cyber Security unter Betrachtung des Gesamthafens Bremen / Bremerhaven	Unterstützung des Projektes "SecProPort - Schutz der Häfen vor Cyberangriffen", welches eine resiliente Sicherheitsarchitektur des Hafenkommunikationsverbundes entwickeln soll		2021	abgeschlossen



MARKTPRÄSENZ & HAFENENTWICKLUNG

Wir investieren in innovative und zukunftsweisende Projekte, die die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen erhalten und ausbauen. Dabei berücksichtigen wir, dass die Zukunftsfähigkeit der Infrastruktur auch unter den Bedingungen des Klimawandels sichergestellt wird und beachten (standortbezogene) Anforderungen bzgl. Gewässer- und Naturschutz, Ressourceneffizienz, Flächenverbrauch und sozialen Aspekten.

MARKTPRÄSENZ



[STANDARDS: GRI 103-1, 103-2, 103-3, 203-2, 204-1 SOWIE PSI 10 UND 11]

DER ANSTOSS ZUM HANDELN

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

UNSERE ZIELE SIND...

- Analyse der Wettbewerbsfähigkeit
- Analyse des Bahn- und Binnenschiffanteils im Modal Split
- Analyse der regionalen Wertschöpfung und der Arbeitsplatzeffekte

UNSER VORGEHEN

Wie viele Seeschiffe liefen die bremischen Häfen an? Wie hat sich der Containerumschlag in den letzten fünf Jahren entwickelt? Und welche Güterarten werden in den bremischen Häfen umgeschlagen? Aktuelle Verkehrs- und Umschlagzahlen aus Bremen und Bremerhaven finden Sie in Tabellen und Grafiken auf der Statistik-Seite unserer Website (www.bremenports.de).

Analyse und Prognose des Seegüterumschlags

Der Gesamtumschlag der bremischen Häfen umfasste im Jahr 2021 rund 71,5 Millionen Tonnen. Unter Berücksichtigung der im Zeitraum 2010 bis 2020 tatsächlich eingetretenen Entwicklung des Seegüterschlags der bremischen Häfen lässt sich auf Basis von zwei Untersuchungen des Instituts für Seeschifffahrt und Logistik (ISL) aus dem Jahr 2022 für den Hafenstandort an der Weser ein Gesamtumschlag von rund 91 Millionen Tonnen in 2030 und rund 104 Millionen Tonnen in 2035 prognostizieren.

Die Zahl der umgeschlagenen Container betrug im Jahr 2021 rund 5,3 Millionen TEU. Bezogen auf Container werden für Bremerhaven rund 6,8 Millionen TEU in 2030 bzw. rund 7,9 Millionen TEU in 2035 vorhergesagt.

Der Automobilumschlag belief sich 2021 auf rund 1,9 Millionen Fahrzeuge. Hier werden für Bremerhaven für 2030 rund 2,4 Millionen Fahrzeuge bzw. für 2035 rund 2,5 Millionen Fahrzeuge prognostiziert.

Analyse des Top-4 Ranking im Container- und Automobilumschlag

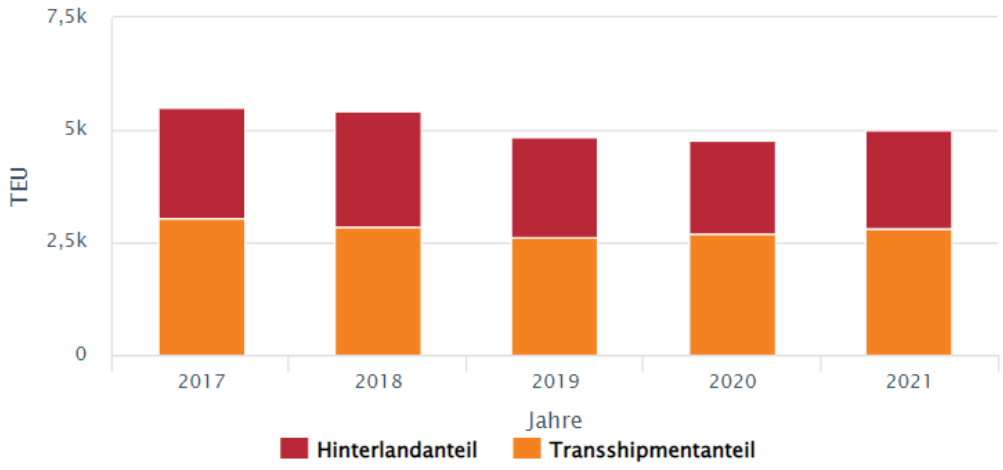
In den vergangenen 10 Jahren konnten die bremischen Häfen ihren vierten Platz im Top-4-Ranking der größten Containerhäfen in Nordwesteuropa trotz stagnierender Umschlagentwicklung behaupten.

Im Automobilumschlag mussten die bremischen Häfen in den vergangenen 10 Jahren ihre führende Stellung zwar 2014 an Zeebrugge abgeben, konnten den zweiten Rang jedoch trotz stagnierender Umschlagentwicklung mit weitem Abstand zu Emden und Antwerpen behaupten.

Die Entwicklung des Ranking der letzten 5 Jahre können Sie in unserer Kennzahlentabelle nachvollziehen.

Analyse des Hinterlandverkehrs und Modal Splits

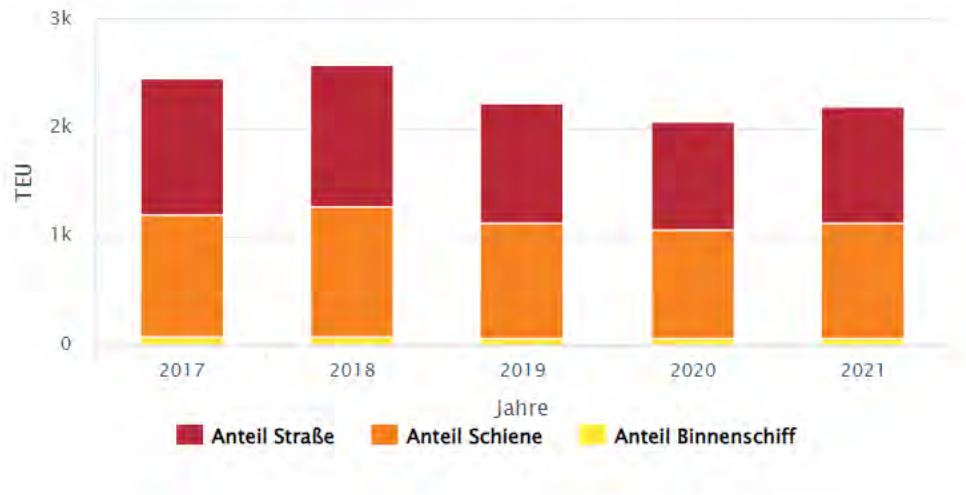
Im Zeitraum 2015 - 2020 nahm die Zahl der Hinterlandcontainer um rund 11 % ab. Im Jahr 2021 wurden gemäß einer Prognose von bremenports rund 2,2 Mio. TEU Hinterlandcontainer via Bremerhaven transportiert. Das Containerhinterland-Verkehrsaufkommen wird vom ISL mit rund 3 Millionen TEU in 2030 bzw. rund 3,6 Millionen TEU in 2035 prognostiziert. Hieraus ergibt sich für den Zeitraum 2010 bis 2030 eine Zunahme von rund 50 % und bis 2035 von rund 81 %.



Hinterland- und Transhipmentanteil im Containerverkehr Bremerhaven

Der Bahnhinterlandverkehr erreichte auch 2021 sehr hohe Werte, sowohl im Modal Split Anteil als auch im absoluten Aufkommen und hat sich seit 2010 von 45 % auf rund 48 % in 2021 um rund 3 % gesteigert.

Der Anteil der Straße sank im gleichen Zeitraum von 50,6 % auf rd. 49 % (Prognose bremenports auf Basis vorläufiger Zahlen).



Modal Split im Containerhinterlandverkehr Bremerhaven

Analyse der Local-Content-Quote als Beitrag für die regionale Wertschöpfung

Regionale Wertschöpfung entsteht direkt durch die Bedeutung der bremischen Häfen als multimodaler Umschlagsplatz.

Die Loco-Quote gibt den Anteil der umgeschlagenen Waren und Güter an, der in der Metropolregion des jeweiligen Hafens verbleibt und lokal verwertet bzw. verarbeitet wird - also nicht in den Seehafenhinterlandverkehr weitergeht. Eine hohe Loco-Quote ist somit ein Indiz für eine hohe regionale Wertschöpfung

Das Bundesland Bremen bleibt die aufkommensstärkste Containerhinterlandregion der bremischen Häfen und legte zwischen 2013 und 2018 um 25 % zu. Die Loco-Quote des Containerhinterlandverkehrs kletterte damit von 29 % auf 31 % (ISL, 2020).

Analyse der Arbeitsplatzeffekte

Die bremischen Häfen sicherten im Jahr 2019 im Bundesland Bremen insgesamt rund 39.000 Arbeitsplätze. Die direkte Beschäftigung des Hafen- und Terminalbetriebs und der komplementären Dienstleistungen bildeten mit insgesamt rund 6.500 Beschäftigten nur den kleineren Teil ab. Besonders die direkten Effekte der hafenbezogenen Transportkette und Industrie tragen mit rund 26.500 Beschäftigten zum Gesamtergebnis bei. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf die Anzahl der Beschäftigungsverhältnisse, die durch die bremischen Häfen im Bundesland Bremen gesichert werden, können nur geschätzt werden. Das ISL geht davon aus, dass die direkt hafenbezogene Beschäftigung im Bundesland Bremen im Jahr 2020 um ca. 3,3 % zurückging. Mit Erholung des Umschlaggeschäfts im Jahr 2021 und den folgenden Jahren wird davon ausgegangen, dass auch das Beschäftigungsvolumen wieder zunimmt.

Die bremischen Häfen sind zentraler Bestandteil der maritimen Wirtschaft und von herausragender Bedeutung für das Bundesland Bremen, das gesamte Bundesgebiet und als internationales Drehkreuz im Hinterland- und Transshipment-Verkehr auch für andere europäische Staaten. Neben dieser wichtigen Rolle im internationalen Warenverkehr generiert die Bremer hafenbezogene Wirtschaft eine hohe Wertschöpfung, die wiederum zu einer Vielzahl gut qualifizierter Arbeitsplätze, sowohl in der Region als auch in ganz Deutschland, führt. Die gesamte volkswirtschaftliche Bedeutung der bremischen Häfen wird deutlich, wenn deren Funktion als Zugang zu den Weltmärkten für deutsche ex- und importierende Unternehmen berücksichtigt wird. Die sogenannte „Gateway-Funktion" der bremischen Häfen sicherte im Jahr 2019 bundesweit rund 345.000 Industriearbeitsplätze.

Nicht nur in Bremen, sondern auch bundesweit sind negative wirtschaftliche Effekte durch die Covid-19-Pandemie entstanden. Im Bundesgebiet ermittelt ISL für das Jahr 2020 einen Beschäftigungsrückgang in den produzierenden und verarbeitenden Wirtschaftsbereichen von etwa 2,5 %. In der für die bremischen Häfen besonders bedeutsamen Automobilindustrie lag dieser bei 2,8 %.

Aufgrund der für 2020 erstmals seitens des ISL verwendeten bundeseinheitlichen Methodik sind die dargestellten Effekte nicht mit jenen der Studien 2015 und 2010 vergleichbar. [Quelle der Studie: Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/2020, Schlussbericht, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen, 2021]

Weiterführende Informationen zur Marktpräsenz entnehmen Sie bitte der **Kennzahlenübersicht** (ab S. 152) und der Statistik-Seite unserer Website.



UNSER MASSNAHMENKATALOG ZUM THEMA

Marktpräsenz				
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**	**Zeithorizont**	**Status 2022**
Analyse der Wettbewerbsfähigkeit	Hafenspiegel aktualisieren, Marktanteil innerhalb der Nord-West-Range aktualisieren		fortlaufend	in Bearbeitung
Analyse der Lokalen Wertschöpfung und der Arbeitsplatzeffekte	Analyse der Lokalen Wertschöpfung		fortlaufend	in Bearbeitung
	Analyse der durch den Betrieb der bremischen Häfen induzierten Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzeffekte im 5-Jahres-Rhythmus		2021	abgeschlossen
Analyse des Bahn- und Binnenschiffanteils im Modal Split	Zahlen werden im Zuge der Aktualisierung im Hafenspiegel veröffentlicht		2022	in Bearbeitung

HAFENENTWICKLUNG





[STANDARDS: GRI 103-1, 103-2, 103-3, 203-1, 304-2 SOWIE PSI 13]

DER ANSTOSS ZUM HANDELN

Wir wollen die Wettbewerbsposition der bremischen Häfen durch eine vorausschauende Hafenentwicklung erhalten bzw. weiter auszubauen. Dazu ist das frühzeitige Erkennen und Nutzen von Chancen von elementarer Bedeutung.

Die dynamische Entwicklung der Weltwirtschaft, Veränderungen ökonomischer und ökologischer Randbedingungen, neue Herausforderungen in der hafenbezogenen Arbeitswelt, Maßnahmen im Zusammenhang mit der Klimaanpassung, neue Anforderungen an Antriebe und Treibstoffe und nicht zuletzt die Wirkungen der Pandemie auf die gesamte Hafen- und Logistikbranche, erforderten eine Aktualisierung des bremischen Hafenkonzeptes. In 2021/2022 wurde es unter dem Titel "Zukunftskonzept bremische Häfen 2035" aktualisiert und bündelt zukunftsweisende Projekte für die bremischen Häfen, die in den kommenden Jahren umzusetzen sind.

Die wichtigsten im Hafenentwicklungskonzept identifizierten Herausforderungen, denen sich das Land Bremen in seiner Verantwortung für die Hafeninfrastruktur in den kommenden Jahren stellen muss, sind die folgenden. Sie sind in den kommenden Jahren zu verfolgen und umzusetzen:

- Infrastruktur optimieren
- Verkehrserschließung optimieren
- Hinterlandanbindung optimieren
- Umwelt- und Nachhaltigkeitsthemen weiter vorantreiben
- Klimaschutz/klimaneutralen Hafenstandort und Klimaanpassung realisieren
- Digitalisierung / Smart Port vorantreiben
- Flächen: Hafenaffinität erhöhen und mit Stadtentwicklung in Einklang bringen
- Beschäftigung generieren und sichern
- Erhöhung Loco Quote und Wertschöpfung
- Hafenkooperation vorantreiben
- Marketing optimieren
- Förderprojekte initialisieren und vorantreiben

Das "Zukunftskonzept bremische Häfen 2035" wird im Sommer 2022 veröffentlicht und ist in unserer Mediathek zu finden.

UNSERE ZIELE SIND…

Im Nachhaltigkeitsmanagement haben wir für jedes Nachhaltigkeitsthema Ziele definiert und mit Maßnahmen hinterlegt. So auch für das Thema Hafenentwicklung. Diese folgenden Ziele sind nicht vollumfänglich deckungsgleich mit den oben genannten Herausforderungen des "Zukunftskonzepts bremische Häfen 2035", da der Betrachtungsrahmen ein anderer ist. Die oben dargestellte Herausforderungen des "Zukunftskonzepts bremische Häfen 2035", wie z.B. Hafenkooperationen, Digitalisierung & Smart Port, Energie & Klimaschutz in der Hafeninfrastruktur, Klimaneutraler Hafenstandort, Klimaanpassung, Nachhaltigkeit im Allgemeinen oder Beschäftigung finden sie im Nachhaltigkeitsbericht nicht unter "Hafenentwicklung" sondern unter ihren entsprechenden Kapiteln.

- Zukunftsweisende Projekte für die bremischen Häfen identifizieren und umsetzen
- Bedingungen für die Seeschifffahrt optimieren und die Infrastruktur auf prognostizierte Entwicklungen anpassen
- Landstromanschlüsse für die See- und Binnenschifffahrt bereitstellen
- Hafeneisenbahninfrastruktur optimieren
- Verbesserung der Verkehrslenkung und -steuerung des LKW-Verkehrs
- Bedingungen für die Binnenschifffahrt optimieren
- Erweiterung der Hafenstandorte um einen Energiehafen (Erzeugung, Transport und Speicherung von Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen)
- Infrastrukturmaßnahmen unter Berücksichtigung von Standortbedingungen und Nachhaltigkeitsaspekten gestalten



Parkende Lkws im Überseehafen Bremerhaven

UNSER VORGEHEN

Das Gesamtinvestitionsvolumen zum Ausbau der Infrastruktur der bremischen Häfen betrug im Jahr 2021 rund 34 Millionen Euro. Dabei waren die folgenden Projekte von besonderer Bedeutung:

Name des Projekts	**Neubau der Columbuskaje Bremerhaven**	**Rückbau der großen Drehbrücke**	**Anpassung der Containerterminals (CT I bis CT IIIa)**	**Hochwasserschutz an der Schleuse Oslebshausen**
Projektzeitraum	2020 - 2024	2021 - 2023	2020 - 2022	2017 - 2021
In 2021 angefallene Kosten	11,45 Mio. €	4,88 Mio. €	0,41 Mio. €	0,49 Mio. €
Geplantes Gesamtbudget	76,68 Mio. €	6,98 Mio. €	1,10 Mio. €	7,53 Mio. €
EU-Fördermittel (Gesamtbudget)	keine	keine	keine	70 %
Bisher insgesamt angefallene Kosten	18,46 Mio. €	4,94 Mio. €	0,44 Mio. €	2,46 Mio. €
Grund der Investition	Erneuerung einer bestehenden Infrastruktur	Erneuerung einer havarierten Drehbrücke	Anpassung an neue Anforderungen der Containerschifffahrt und der Umschlagstechnik	Anpassung an den Klimawandel, bedingt durch den Anstieg des Meeresspiegels
Erwartete positive Effekte	Erhaltung und Ausbau des Kreuzfahrtgeschäftes am Standort Bremerhaven	Multimodaler Anschluss der Columbusinsel an den Überseehafen Bremerhaven	Langfristige Wettbewerbsfähigkeit und Sicherung der Arbeitsplätze	Sichere Bereitstellung einer hochwassersicheren Seeschleuse zu den Hafenbereichen

Wesentliche Investitionsprojekte in der Hafeninfrastruktur 2021

Bedingungen für die Seeschifffahrt optimieren und die Infrastruktur auf prognostizierte Entwicklungen anpassen

Durch das ungebremste Wachstum der Schiffsgrößen sind die derzeitig in Fahrt befindlichen Megacarrier bis zu 400 m lang und bis zu 61,5 m breit. Die derzeitigen Prognosen sehen Schiffe mit 450 m Länge und 65 m Breite voraus. Auch die durch diese Schiffe realisierten Tiefgänge wachsen stetig an. Die ersten Abschnitte des Containerterminals Bremerhaven 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 von bremenports erstellen zu lassen. Hierbei sollen die entsprechenden Terminalbereiche durch baulich-konstruktive Maßnahmen an die neuen Erfordernisse angepasst werden. Die Studie wird im Laufe des Jahres 2022 erstellt und soll technische Lösungsmöglichkeiten und deren Kosten und Bedeutung für den Standort Bremerhaven aufzeigen.

Landstromanschlüsse für die See- und Binnenschifffahrt bereitstellen

Im Juni 2020 hat der Bremer Senat die Schaffung eines breit angelegten Angebots zur Landstromversorgung der Seeschifffahrt in den bremischen Häfen beschlossen. Damit folgt Bremen dem aktuellen Trend, den Reedern verstärkt Landstromanschlüsse anzubieten. Es sollen acht ortsfeste Landstromanlagen für die Seeschifffahrt geschaffen werden.

Darüber hinaus sollen alle geeigneten Binnenschiffsliegeplätze, die bisher noch nicht ausgestattet wurden, einen Landstromanschluss erhalten. Die 20 aktuell vorhandenen Binnenschiff-Landstromanlagen, werden 2022 noch um zwei Landstromanlagen in den Bremer Industriehäfen erweitert. Damit wären alle derzeit zur Verfügung stehenden Binnenschiffsliegeplätze mit Landstrom aus 100 % Ökostrom versorgt. Ihre Nutzung ist 2021 in die Hafengebührenordnung integriert worden. Das bedeutet, dass unabhängig von der Nutzung der Anschlüsse eine gebrauchsunabhängige Pauschale für den zur Verfügung gestellten Strom gezahlt werden muss, um die durch Motorenbetrieb verursachten Emissionen während der Liegezeit zu vermeiden.



Landstromanschluss für die Binnenschifffahrt

Ob und in welchem Umfang die geplanten acht Landstromanschlüsse für Seeschiffe in Zukunft genutzt werden, und ob im Fall der Nutzung dies auch Auswirkungen auf die ohnehin unkritische Luftbelastung hat, bleibt abzuwarten. Parallel zum Landstromangebot arbeitet bremenports im Projekt ZeroEmission@Berth an alternativen Lösungen zur Emissionsreduktion der Seeschifffahrt am Liegeplatz.

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

Optimierung der Hafeneisenbahninfrastruktur

Die bremischen Häfen sind Eisenbahnhäfen. Rund die Hälfte der in und aus dem Hinterland an- und abtransportierten Container erreichen bzw. verlassen Bremerhaven bereits heute auf der Schiene. Bei den transportierten Automobilen liegt der Anteil sogar noch höher. Der Erhalt und Ausbau einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur ist daher vor dem Hintergrund des für die Zukunft prognostizierten zunehmenden Containerhinterland-Verkehrsaufkommens von existenzieller Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen.

Daher werden auch in den kommenden Jahren, wie beispielsweise in Bremerhaven-Speckenbüttel und im Bremerhavener Fischereihafen, neue Gleisinfrastruktur-Kapazitäten geschaffen bzw. vorhandene reaktiviert.



Erneuerung der Weichen im Überseehafen

Verbesserung der Verkehrslenkung und –steuerung des Lkw-Verkehrs

Leistungsfähige Straßenverbindungen sind eine weitere existenzielle Voraussetzung für eine attraktive und wettbewerbsfähige Infrastruktur in den bremischen Häfen. Deshalb kommt ihrer Wiederherstellung, ihrem Erhalt und ihrem Ausbau eine zentrale Bedeutung zu. So gilt es beispielsweise, vorhandene Verbindungen wiederherzustellen, neue Verbindungen zu realisieren, staugefährdete Knotenpunkte zu entflechten und neue Lkw-Park- und -Vorstauflächen zu schaffen sowie digitale Projekte zur Lkw-Zulaufsteuerung umzusetzen. Dadurch soll eine geordnete Zuführung der Straßengüterverkehre ermöglicht werden, die Staus vermeidet und dadurch zur Verringerung der städtischen Belastung durch Verkehrs-, Schadstoff- und Lärmbelastung beiträgt.

Bedingungen für die Binnenschifffahrt optimieren

Der Ausbau der Mittelweser für den Einsatz leistungsfähiger Großmotorgüterschiffe (GMS) mit einer Länge von 110 m, einer Breite von 11,45 m und einem Tiefgang von 2,50 m konnte zwischenzeitlich mit Ausnahme von wenigen Restarbeiten abgeschlossen werden. Damit können GMS die Mittelweser heute durchgängig befahren. Spätestens nach Abschluss der Restarbeiten werden weitere Verbesserungen unmittelbar nutzbar sein. Es verbleibt die Notwendigkeit der Schaffung der Befahrbarkeit mit dreilagigen GMS, damit die Binnenschifffahrt ihre vollen Potenziale entfalten kann.

Infrastrukturmassnahmen unter Berücksichtigung von Standortbedingungen und Nachhaltigkeitsaspekten gestalten

Infrastrukturausbau geht mit einer Reihe von Beeinträchtigungen für den Meeres- und Küstenlebensraum der Wesermündung und des benachbarten Wattenmeers einher. Wie wir vorgehen, um die Auswirkungen durch den Flächenverbrauch zu kompensieren, stellen wir auf der Seite Biodiversität genauer dar.

Eine weitere Komponente eines nachhaltigen Infrastrukturausbaus geht mit dem schonenden und effizienten Umgang unserer natürlichen Ressourcen einher. Angesichts eines weiterhin globalen Anstiegs des Rohstoffverbrauchs wird die Notwendigkeit, die Wegwerfwirtschaft (Linearwirtschaft) in der wir uns noch weitgehend befinden, zu verlassen und eine Kreislaufwirtschaft zu etablieren, immer wichtiger. Ziel einer Kreislaufwirtschaft ist ein regeneratives System, in dem - wo möglich - auf Primärrohstoffe verzichtet und die Wiederverwendung bereits bestehender Komponenten ermöglicht wird.

Das Bauwesen gehört zu den ressourcenintensiven Wirtschaftszweigen. Alleine in Deutschland werden jährlich 517 Millionen Tonnen mineralischer Rohstoffe verbaut. Mit dem Einsatz von Recyclingbeton könnten auch im Hafenbau Primärressourcen reduziert werden, da dieser als Zuschlagsstoff Recycling-Gesteinskörnungen verwendet und somit weniger Sand, Kies und Naturstein eingesetzt werden muss. Aktuell plant bremenports, die Potentiale für ressourcenschonende und nachhaltige Baustoffe bei Baumaßnahmen in der Hafeninfrastruktur zu analysieren.

Einsatz des Sekundärrohstoffs Baggergut

Baggergut ist Boden, Bodenmaterial oder Aushubmaterial mit unterschiedlichen Anteilen an mineralischen und organischen Bestandteilen. Es fällt in den bremischen Häfen im Zuge der Wassertiefenerhaltung und Gewässerunterhaltung an. Sofern es die Schadstoffkonzentration zulässt (vgl Kapitel:. Abfall, Sedimente & Kreislaufwirtschaft), wird angestrebt, das Baggergut in den Wirtschaftskreislauf zurückführen. Entwässertes und für eine Verwertung geeignetes Baggergut wird beispielsweise als Sekundärrohstoff für Bau- oder Auffüllmaßnahmen eingesetzt. Es wird für den Bau der mineralischen Sicherungselemente der Baggergutmonodeponie (Technische Barriere, Mineralische Dichtung) oder beim Neubau der zusätzlichen Entwässerungsfelder der Integrierten Baggergutentsorgung Bremen-Seehausen (IBE) für die Herstellung der eingrenzenden Randdämme sowie ebenfalls der Sicherungselemente genutzt.

Große, noch ungenutzte Potentiale für den Einsatz von aufbereitetem Baggergut bestehen im Deichbau. Wenngleich die Verwertung von Baggergut im Deichbau in Bremen bereits in größerem Umfang gemeinsam mit den Deichverbänden erfolgreich umgesetzt wurde und Bremen hier durchaus eine Vorreiterrolle hat, bestehen leider nach wie vor unbegründete Vorbehalte, sodass nur selten weitere externe Abnehmer zur Verwertung des Sekundärrohstoffs gefunden werden. bremenports verfolgt weiterhin das Ziel, den Anteil der externen Verwertung zu steigern und engagiert sich dafür national und international in verschiedenen Fachausschüssen und federführend in einer bundesweiten Arbeitsgruppe. Hier finden ein Austausch und eine Vernetzung zwischen unterschiedlichen Baggerguterzeugern statt, d.h. den für das Baggergutmanagement Verantwortlichen in Hafenmanagement-Gesellschaften, in der Wasserstraßenverwaltung des Bundes und in Talsperrenverbänden. Eingebunden werden zudem Ingenieurbüros, die als Planer für potenzielle Verwertungsmaßnahmen tätig sind.



Potentiale für den Einsatz von Baggergut im Deichbau

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer **Kennzahlenübersicht** ab S. 152.

UNSER MASSNAHMENKATALOG ZUM THEMA

Hafenentwicklung				
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**	**Zeithorizont**	**Status 2022**
Zukunftsweisende Projekte für die bremischen Häfen identifizieren und umsetzen	Hafenkonzept 2030 umsetzen		2030	in Bearbeitung
	Hafenkonzept weiterhin im 5-Jahres-Rhythmus aktualisieren		fortlaufend	in Planung
Bedingungen für die Seeschifffahrt optimieren und die Infrastruktur auf prognostizierte Entwicklungen anpassen	Infrastruktur- und Tiefenanpassung der Stromkaje für in Fahrt befindliche Megaschiffe		2023	in Planung
	Erstellung einer Potentialstudie südl. Fischereihafen		2022	in Planung
	Begleitung des Verfahrens zur Anpassung der Außenweser		offen	in Bearbeitung
Landstromanschlüsse für die See- und Binnenschifffahrt bereitstellen	Herstellung von acht festen Landstromanschlüssen für Seeschiffe		2024	in Bearbeitung
	Alle Binnenschiffsliegeplätze, an denen Bedarf besteht, mit Landstromanschlüssen ausstatten		fortlaufend	fortlaufend
Hafeneisenbahninfrastruktur optimieren	Masterplan Fischereihafen Hafeneisenbahn erstellen		2021	abgeschlossen
	Maßnahmen aus Masterplan Hafeneisenbahn Fischereihafen umsetzen		fortlaufend	in Bearbeitung
	Masterplan Überseestadt erarbeiten		offen	in Planung
	Elektrifizierung und Ausbau des Bahnhofs Speckenbüttel		offen	in Planung
	Errichtung einer öffentlichen Ladestelle am Gleis 57 Bremerhaven Kaiserhafen Franziusstrasse		2022	abgeschlossen

Ziel	Maßnahmen	SDG	Zeithorizont	Status 2022
Verbesserung der Verkehrslenkung und -steuerung des Lkw-Verkehrs	Als Querung der Columbusinsel nahe der ehemaligen Drehbrücke wird derzeit als Zwischenlösung eine Fähre als schwimmende Brücke hergerichtet. Langfristig ist eine Wiederherstellung der vorhandenen Straßenverbindung (Erneuerung der Brücke) in Planung.	 	offen	in Bearbeitung
	Neue Straßenverbindungen realisieren (Hafenspange Ost)		offen	offen
	Staugefährdete Knotenpunkte entflechten (Sen.-Borttscheller-Str. / Am Nordhafen)		offen	offen
	Neue Lkw-Park- und -Vorstauflächen schaffen (modularer Lkw-Parkplatz)		offen	offen
Bedingungen für die Binnenschifffahrt optimieren	Projekt "Tide to Use" zur Zeitoptimierung und (energetisch effizienten) Schleusensteuerung der Binnenschifffahrt	 	2021	abgeschlossen
	Ausbau der Mittelweser für den Einsatz leistungsfähiger Großmotorgüterschiffe (GMS) mit einer Länge von 110 m, einer Breite von 11,45 m und einem Tiefgang von 2,50 m		2023	in Bearbeitung
Erweiterung der Hafenstandorte um Energiehafenfunktionen (Erzeugung, Transport und Speicherung von Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen)	Wasserstoffpotentialstudie für die bremische Häfen erarbeiten (Beauftragt ist das Institut für Seeschifffahrt und Logistik (ISL) unter Einbindung von diversen Stakeholdern)	 	2022	in Bearbeitung

KLIMAANPASSUNG





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

DER ANSTOSS ZUM HANDELN

Die global, regional und lokal zu erwartenden Veränderungen durch den Klimawandel stellen die Gesellschaft vor große Herausforderungen. Primäres Interesse muss es daher sein, den Klimawandel durch entschiedenen Klimaschutz zu begrenzen. Insbesondere im Zusammenhang mit extremen Temperaturen sind die Folgen des Klimawandels bereits heute weltweit sichtbar. Andere Auswirkungen, wie eine Beschleunigung des Meeresspiegelanstiegs, werden erst allmählich deutlich werden. Selbst bei entschiedenem Klimaschutz werden die Folgen des Klimawandels unabwendbar sein. Daher ist es wichtig, die Folgen des Klimawandels frühzeitig zu untersuchen und die Ergebnisse der Analyse dauerhaft in das Hafenmanagement zu integrieren.

UNSERE ZIELE SIND…

- Hafenentwicklungs-, Hafenbau- und Kompensationsmaßnahmen klimaangepasst umsetzen



UNSER VORGEHEN

Analyse der Klimafolgen

Die durch den Klimawandel aufgeworfenen Risiken, die das Potenzial haben, bedeutende Änderungen in der Geschäftstätigkeit, den Einnahmen oder den Aufwendungen zu verursachen, werden in der folgenden Tabelle zusammenfassend dargestellt.

Risiko		Potenzielle Auswirkung	Potenzielle Methode des Managements
Physikalisch	Meeresspiegelanstieg	Häufigere Betriebsausfälle aufgrund von Sturmfluten	Erfassung der Ausfallzeiten Bauliche Anpassung, um Schäden zu vermeiden
		Steigende Bemessungswasserstände Risiko des Versagens von Hochwasserschutzanlagen	Bauliche Anpassung, um Schäden zu vermeiden Folgen des Versagens untersuchen
		Risiko der Überflutung infolge von Niederschlagsereignissen, aufgrund geringerer Kapazität der Vorfluter Zunehmender Aufwand für die Hinterlandentwässerung	Niederschlagsmanagement Entwässerung des Hinterlands mithilfe von Pumpwerken
	Temperaturanstieg	Zunahme von Hitzeschäden, z.B. an Straßen und Gleisen	Anpassung der Materialzusammensetzung Beschattung, Kühlung
		Steigender Bedarf an Klimatisierung von Gebäuden oder Fahrzeugen	Erhöhte Anforderungen beachten Energetische Sanierung von Gebäuden
		Stärkere Belastung der Mitarbeiter_innen bei ggfs. eingeschränkter Erholung in der arbeitsfreien Zeit	Anpassung der Arbeitsbedingungen
	Zunahme von Starkwind	Häufigere Betriebsausfälle aufgrund von Starkwind	Erfassung der Ausfallzeiten Bauliche Anpassung, um Schäden zu vermeiden
	Zunahme von Starkregen	Überflutung infolge überlasteter Entwässerungssysteme	Erfassung von Betriebsausfällen und Schäden Bauliche Anpassung, um Schäden zu vermeiden
Regulatorisch	Anpassung von Bauvorschriften	Höhere Kosten infolge steigender Anforderungen	Kosten für Anpassung berücksichtigen
	Verpflichtung zur Risikoermittlung	Steigender Aufwand/Kosten aufgrund verpflichtender Richtlinien zur Ermittlung des eigenen Risikos	Präventiv/frühzeitig eigenes Risiko ermitteln und Risikomanagement etablieren

Die durch den Klimawandel aufgeworfenen Chancen, die das Potenzial haben, bedeutende Änderungen in der Geschäftstätigkeit, den Einnahmen oder den Aufwendungen zu verursachen, werden in der folgenden Tabelle zusammenfassend dargestellt.

Chance		Potenzielle Auswirkung	Potenzielle Methode des Managements
Physikalisch	Meeresspiegel-anstieg	Größere Wassertiefen wirken sich günstig auf Anläufe von Schiffen mit großem Tiefgang aus	Erfassung des Meeresspiegelanstiegs Berücksichtigung in Planung
	Termperaturan-stieg	Geringe Betriebseinschränkungen bzw. Schäden infolge von Eiseinwirkung oder Frost	Erfassung der Betriebseinschränkungen und Schäden infolge Eis Berücksichtigung in Planung
		Geringerer Heizbedarf im Winter	Erfassung des Heizbedarfs im Winter
Sonstige	Wettbewerbs-vorteil	Wettbewerbsvorteil aufgrund frühzeitiger und umfassender Berücksichtigung des Themas Klimawandelanpassung	Erstellung von Anpassungs-konzepten
	Neue Dienstleis-tungen	Einbringen von Fachwissen im Drittgeschäft Entwicklung von Klimaanpassungskonzepten für Häfen	Erlangtes Fachwissen nach Außen kommunizieren

Bereits umgesetzte Anpassungsmassnahmen

Der Großteil der Hafenanlagen liegt innerhalb der öffentlichen Hochwasserschutzlinie und ist somit vor Sturmfluten geschützt. Bereits heute wird bei der Festlegung der Höhe des Hochwasserschutzsystems ein langfristiger (säkularer) Meeresspiegelanstieg berücksichtigt, der bisher auf der Beobachtung der Vergangenheit beruhte. 2007 ist der zu berücksichtigende säkulare Meeresspiegelanstieg, aufgrund der zu erwartenden Beschleunigung des Meeresspiegelanstiegs infolge des menschlichen Klimawandels, angehoben worden. Es ist zu erwarten, dass dieser Klimazuschlag in der nächsten Fortschreibung des Generalplans Küstenschutz für Niedersachsen/ Bremen, in dem die Höhe der Hochwasserschutzsysteme des Landes Bremen festgesetzt wird, noch einmal erhöht wird. Das heißt, dass bereits heute der Landeshochwasserschutz an die zu erwartenden Folgen des Klimawandels angepasst wird. In Bremerhaven ist bremenports mit der Anpassung des Landeshochwasserschutzes beauftragt.



Hochwasserschutz auf der Columbusinsel

Im Sommer 2021 haben bremenports und das Technische Hilfswerk Bremerhaven (THW) gemeinsam einen Kooperationsvertrag für mehr Sicherheit beim Hochwasserschutz in Bremerhaven unterschrieben. Die gute Zusammenarbeit in der Vergangenheit wurde damit in einer verbindlichen Vereinbarung geregelt. Die Kooperation ist ein wichtiger Faktor, um bei kritischen und unvorhersehbaren Ereignissen den Deichschutz zu gewährleisten. Vorteile ergeben sich u.a. durch:

- Den direkten Kontakt und den Wissensaustausch zwischen den Verantwortlichen
- Mehr Personal bei unvorhersehbaren Situationen. Insbesondere bei einem möglichen Einsatz von Sandsacksystemen ist eine große Anzahl von geschultem Personal erforderlich
- Sicherstellung des Know-Hows durch regelmäßige Übungen und Einweisungen in die jeweiligen Deichanlagen
- Zusätzliche Fahrzeuge & Spezialwerkzeuge



Zusammenarbeit beim Hochwasserschutz - THW und bremenports

Entwicklung eines Klimaanpassungskonzepts für die bremischen Häfen

Für das Land und die beiden Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven wurde Anfang 2018 eine Klimaanpassungsstrategie beschlossen. Die Klimaanpassungsstrategie liefert einen konkreten Handlungsrahmen, wie sich Bremen robust gegenüber Klimafolgen entwickeln soll. Im Rahmen der Klimaanpassungsstrategie sind konkrete Anpassungskonzepte für die Hafenstandorte in Bremen und Bremerhaven zu erarbeiten. Die Anpassungskonzepte für die Hafenstandorte werden derzeit erarbeitet. Die Arbeitsschritte zur Erstellung der Klimaanpassungskonzepte umfassen die folgenden Punkte:

- Zusammenstellung des Wissensstands zu absehbaren Veränderungen durch den Klimawandel,
- mögliche Folgewirkungen sowie sektor- und standortbezogene Überprüfung damit verbundener Risiken und Chancen,
- Identifizierung und Vorbereitung von resilienzsteigernden Maßnahmen und Projekten (insbesondere in der Hafenentwicklung, im Hafenbau und im Zusammenhang mit Kompensationsmaßnahmen) sowie Hinwirkung auf sowohl see- als auch landseits resiliente Transportketten.

Beteiligung an Forschungs- und Entwicklungsprojekten

bremenports beteiligt sich an Forschungsprojekten zum Thema Klimaanpassung. Das Projekt „Port Klima“ der Hochschule Bremen entwickelte Bildungsmodule zur Anpassung an den Klimawandel in Planung, Bau und Betrieb von Seehäfen in Deutschland. Das Projekt wurde 2021 abgeschlossen. Das Projekt „BRE-silient“ 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. Im Juni 2021 ist eine zweite Projektphase, eine Umsetzungsphase, gestartet.

Interview mit Lena Lankenau, Mitarbeiterin Entwicklungsvorhaben, zum Thema „Klimaanpassung“



Lena Lankenau, Mitarbeiterin Entwicklung

Nicht nur der Klimaschutz sondern auch die Klimaanpassung hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Beide Begriffe werden gelegentlich durcheinander gebracht. Was bedeutet Klimaanpassung für bremenports?

L. Lankenau: Für bremenports bedeutet Klimaanpassung, das Unternehmen und die Hafenstandorte auf die Folgen des Klimawandels bestmöglich vorzubereiten. Schon heute bekommen wir die Auswirkungen des Klimawandels zu spüren, beispielsweise durch die Zunahme der mittleren Lufttemperatur und daraus folgenden Hitze- und Dürreperioden. Wir wissen, dass auch wenn wir unsere Anstrengungen zum Klimaschutz vertiefen, der Klimawandel unausweichliche Folgen nach sich zieht. Wir können allerdings mit entschiedenen Klimaschutzmaßnahmen dessen Ausmaß und somit das erforderliche Maß der Klimaanpassung steuern. So ist zum Beispiel das Erreichen der Klima-Neutralität wichtig, um den Klimawandel nicht stärker voranzutreiben.

Im Hafenentwicklungskonzept 2014 ist das Thema Klimaanpassung noch kein Bestandteil. Ein vorgesehenes Klimaanpassungskonzept für die bremischen Häfen wird aber bereits darin angedacht. Wann wurde dies entwickelt und was sind die Kernpunkte daraus?

L. Lankenau: Das Klimaanpassungskonzept befindet sich derzeit in der Entwicklung. Die Initiative für die Konzepte erfolgt auf Basis der Klimaanpassungsstrategie für Bremen und Bremerhaven. Der Auftrag für bremenports besteht darin, ein Klimaanpassungskonzept für die Hafenanlagen in Bremen und Bremerhaven zu entwickeln. Aufgrund der Zuständigkeit bremenports liegt ein besonderer Fokus auf die städtischen Hafenanlagen und die Infrastruktur. Die Strategie selbst ist im Rahmen des Bremischen Klimaschutz- und Energiegesetzes (BremKEG) verankert.

Der Kernpunkte des Konzeptes wird die Sicherstellung der Funktionalität der Hafenanlagen sein. Hierzu ist es erforderlich, sich frühzeitig der Thematik anzunähern, die eigene Betroffenheit zu kennen und sich die Folgen des Klimawandels bewusst zu machen, Chancen und Risiken abzuleiten und Maßnahmen zu entwickeln, um die Widerstandsfähigkeit gegenüber den Folgen des Klimawandels zu erhöhen.

Inhaltlich bin ich für die Konzeption verantwortlich. Da an der Funktionalität der Hafenanlagen und dem Ablauf von im Hafen stattfindenden Prozessen viele Akteursgruppen aus der Hafenwirtschaft beteiligt sind, ist es notwendig, auch die Eigenverantwortung eben dieser Akteure und Akteurinnen zu fördern. Die Einbindung und die Information der Akteure und Akteurinnen zum Thema spielt ebenfalls eine wesentliche Rolle. Meine Aufgabe ist es, die Thematik ins Bewusstsein zu bringen, so dass das Thema Klimaanpassung in den Unternehmen und Behörden initiiert bzw. verstärkt wird.

Im letzten Jahr wurde ein Stakeholderdialog durchgeführt. Sowohl die Stakeholder_innen als auch die bremenports-interne Expertengruppe haben das Thema Klimaanpassung als sehr relevant eingestuft. Was sollte bremenports daraus ableiten?

L. Lankenau: Mich freut es sehr, dass unsere Stakeholder_innen das Thema Klimaanpassung so hoch bewertet haben. Das bedeutet ja, dass es vielen Personengruppen wichtig erscheint und auf die Agenda gehört. Für bremenports bedeutet dies, dass unser jetziger Weg, ein Klimaanpassungskonzept zu erstellen und unter den Interessengruppen ein Bewusstsein für die Thematik zu schaffen, einen Nerv trifft. Und dies gilt sowohl intern als auch extern. So wird der Bereich Klimaanpassung zukünftig auch noch stärker bei Planungen und Betrieb der Häfen eine Rolle spielen.

Welche Besonderheiten gelten für die bremischen Häfen, um sich besser vor Klimaveränderungen und deren Auswirkungen zu schützen? Was ist die größte Gefahr in unserer Region?

L. Lankenau: Für unsere Region sind klar der Anstieg des Meeresspiegels sowie der dazugehörige Hochwasserschutz eine Herausforderung. Auch das Niederschlagswasser aus dem Hinterland muss ablaufen können, wenn ansonsten die Gefahr von Rückstau infolge des Meeresspiegelanstiegs besteht.

Zudem sind Stürme ein großes Thema, hier ist jedoch vorerst die weitere Veränderung abzuwarten. Bezüglich der Entwicklung der Stürme gibt es noch Unsicherheiten, ob und in welchem Maße die Intensität und Häufigkeit zunimmt.

Das Klima in der Weserregion könnte sich einer Studie zufolge bei stark steigenden Treibhausgasemissionen bis zum Ende des 21. Jahrhunderts ähnlich wie an der südfranzösischen Atlantikküste entwickeln. Aufgrund der vergleichsweise schnellen klimatischen Änderung, kann das eine nicht zu unterschätzende Schwierigkeit für Umwelt, Mensch und Tier sein.

Um den Gefahren gemeinsam zu begegnen und Informationen auszutauschen, wurde eine Arbeitsgruppe der Hafentechnischen Gesellschaft gebildet. Diese setzt sich unter anderem zusammen aus Managementgesellschaften von See und Binnenhäfen, Forschungseinrichtungen der Bundesressorts (z.B. Deutscher Wetterdienst (DWD), Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)) oder Terminalbetreibern. Ziel der Arbeitsgruppe ist es, Empfehlungen für Anpassungen zu erarbeiten.

Wir wagen mit unseren Interviewpartner_innen gern einen Blick in die Zukunft: Wie sieht für Dich der ideale Hafen der Zukunft aus? Was muss sich ändern, damit er sich dem Klimawandel anpasst?

L. Lankenau: Ich möchte in nicht allzu weit entfernter Zukunft sagen können: Wir schaffen es, die Folgen des Klimawandels maßgeblich zu begrenzen. Klimaanpassung wird selbstverständlich bei Planungen mitgedacht und es besteht ein Wissen über die aktuelle Betroffenheit. Es gibt ein gemeinsames Konzept, wie wir mit dem Thema bestmöglich umgehen und das setzen wir auch um.

UNSER MASSNAHMENKATALOG ZUM THEMA

Klimaanpassung				
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**	**Zeithorizont**	**Status 2022**
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		2022	in Bearbeitung
	Erarbeitung einer Bewertung der finanziellen Risiken durch den Klimawandel		offen	in Planung
	Anpassung des Landeshochwasserschutzes an den steigenden Meeresspiegel		andauernd	in Bearbeitung
	Bauliche Anpassung und Auslegung von Gebäuden an steigende Lufttemperaturen und extreme Wetterlagen		andauernd	in Vorbereitung
	Maßnahmen, die die Interessen des Hafens in gesellschaftliche Zielsetzungen einbringen			
	Projekt "Port Klima" zur Entwicklung von Bildungsmodulen zum Thema Klimaanpassung in Häfen		2021	abgeschlossen

DIGITALISIERUNG & SMART PORT



[STANDARDS: GRI 103-1, 103-2, 103-3 UND QM HAFEN]

DER ANSTOSS ZUM HANDELN

Die maritime Wirtschaft ist im Wandel. Herausforderungen wie steigendes Handelsvolumen oder geschlossene Häfen aufgrund der Corona Krise sorgen für weltweite Lieferengpässe und zwingen Häfen sich weiterzuentwickeln, um den neuen Anforderungen gerecht zu werden. Die Weiterentwicklung von Häfen zu SMART-Ports, indem die Effizienz durch neuste Technologien verbessert wird, erhöht ihre Kapazitäten. Denn immer kürzere Umschlagszeiten, reibungslose Prozesse und transparente Kommunikation sind mittlerweile eine Voraussetzung und werden von allen Beteiligten erwartet. Die bremischen Häfen wollen diese digitale Transformation zum SMART-Ports schnell angehen, um auch weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben.

UNSERE ZIELE SIND…

- IT-Verfügbarkeit > 98 % erhalten
- Unter dem Begriff "Smart Port" eine Innovationskultur in den bremischen Häfen aufbauen
- Digitalisierung der Seeschifffahrt
- Digitalisierung der Binnenschifffahrt
- Digitalisierung der Hafeneisenbahn

UNSER VORGEHEN

Häfen stellen komplexe und vielschichtige Systeme dar, die eine Vielzahl von Akteuren aus privatwirtschaftlicher und öffentlicher Hand, internationalen Konzernen und kleinen Mittelstandsunternehmen sowie verschiedener Interessensgruppen und Verbände umfassen. Die Sichtweisen, Erfahrungen und Expertisen dieser Akteure sind unerlässlich bei der Entwicklung eines hafenspezifischen SMART-Port Konzepts. Nur, wenn innerhalb des Hafensystems ein gemeinsames Verständnis über Ziele und Inhalte des SMART-Port Konzepts besteht und ein breites und tiefes Vertrauen herrscht, lässt sich ein entsprechendes Zielbild und der Weg dorthin gemeinschaftlich gestalten. Dieser Konsens erhöht die Wettbewerbsfähigkeit und trägt zur zukunftsfähigen Entwicklung bei.

bremenports ist hierzu in verschiedenen Bereichen aktiv, um die gesetzten Ziele zu erreichen und die Digitalisierung im Hafen voranzutreiben.



IT-Verfügbarkeit erhalten

Unsere internen Abläufe sind so gestaltet, dass unsere IT-Hotline rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr besetzt und funktionsbereit ist. Unser Ziel ist es, durch eine Erfolgsquote von mehr als 98,5 % unsere Datensicherheit zu erhöhen und technisch arbeitsfähig zu bleiben. Im Berichtsjahr 2021 lag unsere Quote bei 99,82 %.

Entwicklung Smart Port

Um die Sichtweisen aller Hafenakteure bei der Entwicklung und Einführung eines "Smart Port" mit einzubeziehen und Raum für Austausch, Diskussion und neue Ideen zu bieten, wurde vorab eine SWOT-Analyse mit Handlungsoptionen entwickelt. Die Analyse wurde im Januar 2022 in Auftrag gegeben. Projektpartner von bremenports ist hier die KPMG Deutschland.

Insgesamt wurden für die SWOT-Analyse 133 Stakeholder der bremischen Häfen aus unterschiedlichen Bereichen zur Wettbewerbsfähigkeit, Innovationsfähigkeit und zu den Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Bremischen Häfen um ihre Einschätzung gebeten. Ergänzt wurden die Online-Befragungen mit Hilfe von Telefon-Interviews, auch mit Akteuren aus anderen Häfen, um die bremischen Häfen besser im internationalen Kontext einordnen und die Innovationsfähigkeit der bremischen Häfen bewerten zu können.

Die daraus resultierenden Ergebnisse und Kernaussagen der Stakeholder_innen stellen zusammen mit einem Wettbewerbsvergleich in Bezug auf SMART-Port die Grundlage für das entwickelte Zielbild und die Roadmap mit den entsprechenden Handlungsempfehlungen. Letztlich sollen die Ergebnisse in das SMART-Port Konzept 2022 einfließen und eine Grundlage für weiterführende Entscheidungen bilden.

Im Rahmen des Konzeptes werden Kooperationen mit Hafenakteuren mit dem Ziel die digitalen Vernetzung voranzutreiben und gemeinsam neue Projekte zu entwickeln. Hierbei ist ein weiterer wichtiger Schritt ist die gezielte Suche nach Partnern wie Universitäten, Start-ups und Technologieunternehmen, um SMART-Port Herausforderungen besser zu bewältigen. Zudem sind in den bremischen Häfen SMART-Port spezifische Nachhaltigkeitsmaßnahmen geplant. Diese könnten z.B. die Erhöhung des Bahnanteils, die Prüfung von Einsatzmöglichkeiten neuer Technologien für nachhaltige Ziele oder die Entwicklung von ökologischen KPIs sein.

Digitalisierung der Seeschifffahrt

Digitale Aussenweser

Schifffahrt und Häfen sind heute mehr denn je miteinander vernetzt und als wesentliche Bestandsteile internationaler Lieferketten hinsichtlich ihres Ablaufs gemeinsam zu betrachten. In einer komplexeren und immer dynamischeren Marktumgebung gewinnen Themen der Lenkung und Steuerung von Schiffsverkehren immer mehr an Bedeutung. Es kommt vor allem darauf an, in den jeweiligen Revieren alle Aspekte der Schifffahrt möglichst passgenau mit den vielfältigen Prozessen öffentlicher wie privater Akteure in den Häfen zu synchronisieren.

Darüber hinaus führt das allgemeine Schiffsgrößenwachstum im Containerverkehr vermehrt zu Schiffsanläufen mit Tiefgangs-Einschränkungen auf der Außenweser. Dies wiederum führt zu einem gesteigerten Bedarf, die Schiffe verschiedener Kunden bestmöglich zu koordinieren, um die engen Zeitfenster einzuhalten. Eine aktive Schiffskoordination auf der Außenweser wird unter dem Stichwort „Digitale Außenweser“ seit geraumer Zeit auch seitens einiger Kunden / Reedereien befürwortet. Eine Koordination der verschiedenen involvierten Parteien soll zur Verbesserung des Verkehrsflusses beitragen und bei allen am Hafen- und Schiffsbetrieb Beteiligten die Ressourcenplanung optimieren, Treibstoffverbräuche senken und Kosten reduzieren. Gleichseitig soll die Wettbewerbsfähigkeit Bremerhavens und der Häfen an der Weser insgesamt gesichert werden.

Bremerhaven und das Revier der Außenweser verfügen bislang über keine nautische Terminal-Koordinierung bzw. vergleichbare smarte Lösungen, was sich in der verschärften Konkurrenz unter den europäischen Häfen zunehmend als Wettbewerbsnachteil erweist. Im Rahmen eines Vorprojektes wird exemplarisch eine Verkehrsablaufoptimierung auf der Außenweser geprüft und ein vorzugswürdiges Betriebskonzept ausgearbeitet. bremenports arbeitet für dieses Vorprojekt mit EUROGATE und dem Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) zusammen.

Digitalisierung der Binnenschifffahrt

FORSCHUNGSPROJEKT IW-NET

bremenports beteiligt sich an dem Projekt IW-NET (kurz für „Innovation-driven Collaborative European Inland Waterways Transport Network") gemeinsam mit 25 anderen Unternehmen, Forschungseinrichtungen und öffentlichen Organisationen aus den Niederlanden, Belgien, Frankreich, Spanien, Italien, Österreich, Griechenland, Rumänien und Deutschland. Das Gemeinschaftsprojekt beschäftigt sich mit der Frage, wie digitale Dienste, also Web-Anwendungen oder mobile App, eine nachhaltigere und wettbewerbsfähigere Binnenschifffahrt ermöglichen sowie den Bremer Hafenstandort fördern können.

Eine europaweit angelegte Umfrage, durchgeführt vom ISL und bremenports zeigte, dass besonders die nautischen Bedingungen, geringe Wartezeiten, die Verfügbarkeit von Liegeplätzen, effiziente Abrechnungsprozesse, die Verfügbarkeit von Informationen, sowie die Kommunikation zu den großen Stärken Bremens gehören.

Als Optimierungsmöglichkeiten wurden identifiziert: der Wunsch nach einer Online-Anmeldung im Hafen, einem unkomplizierten Zugang zu Landstromanlagen, die Übersicht über die eigenen Hafenaufenthalte mit Hilfe eines Kundenportals, Buchungsmöglichkeiten für Liegeplätze und Schleusungen oder Informationen über Brückendurchfahrtshöhen und Dienstleistungen im Hafen.

Mehr Informationen zum Projekt finden Sie hier: https://www.isl.org/de/projekte/iw-net

Digitalisierung der Hafeneisenbahn

PRINOS

Angesichts der stetigen Steigerung der abzuwickelnden Zugverkehre ist der Einsatz einer neuen und leistungsfähigen IT-Struktur für die operative Betriebsführung der Hafeneisenbahn dringend erforderlich. Bei dem Projekt PRINOS handelt es sich um das neue Port Railway Information System der Bremischen Hafeneisenbahn, das von einer Projektgruppe aus Vertreter_innen von bremenports, SWH, DB Netz AG und dbh Logistics IT AG (Softwareentwickler) begleitet wird. Projektstart war im September 2018, die Systemeinführung ist bis Ende 2022 geplant.

PRINOS verknüpft die Module Betriebsplanung, Disposition, Abrechnung, Statistik und Kundenportal und kann künftig auch weitere Schnittstellen, wie z.B. die Schnittstelle zu TAF-TSI (Telematics Aplications for Freight Services), integrieren. Durch die gemeinsame Datenplattform werden sich die Datentransparenz sowie die Datensicherheit erhöhen. Das automatisierte System führt sowohl zur Prozessoptimierung im Betriebsablauf als auch zum Zuwachs an Prozessqualität und –stabilität.

Das Kundenportal lässt die Eisenbahnverkehrsunternehmen, Rangierdienstleister sowie die Terminalbetreiber am Prozess Betriebsführung der Bremischen Hafeneisenbahn teilhaben. Über das Kundenportal haben die beteiligten Parteien sowohl die Möglichkeit, Daten an das System der Bremischen Hafeneisenbahn zu übertragen, als auch den aktuellen Status ihrer Vorgänge einzusehen. Diese Funktion führt zu einer höheren Kundenzufriedenheit, einer höheren Produktivität im Bereich der gesamten Infrastruktur der Hafeneisenbahn und schafft zusätzlich einen Wettbewerbsvorteil für die bremischen Häfen.

Entscheidend für den Projekterfolg ist die frühzeitige Einbindung von Kund_innen und Nutzer_innen durch die "Projektgruppe Prinos". Das Projekt stellt einen Meilenstein für alle Akteure, die mit dem Verkehrsträger Schiene zu tun haben, dar. Es findet eine Vernetzung der verschiedenen Betroffenen statt – auch technologisch.

Nähere Informationen zum Projekt finden Sie hier: https://bremenports.de/hafeneisenbahn/prinos/

UNSER MASSNAHMENKATALOG ZUM THEMA

Digitalisierung & Smart Port				
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**	**Zeithorizont**	**Status 2022**
IT-Verfügbarkeit > 98 % erhalten	Voraussetzungen für die 24/7 IT-Verfügbarkeit schaffen, um die 100%ige Hafenverfügbarkeit gewährleisten zu können.		fortlaufend	fortlaufend
Unter dem Begriff "Smart Port" eine Innovationskultur in den bremischen Häfen aufbauen	Handlungsoptionen zum Thema "Smart Port" mit Hilfe einer SWOT-Analyse entwickeln (durchgeführt von der KPMG unter Einbindung diverser Stakeholder)		2022	in Bearbeitung
	Eine Smart Port Community gemeinsam mit Stakeholder_innen aufbauen, in der Ideen und Projekte der in der SWOT-Analyse identifizierten Handlungsoptionen initiiert werden		2022	in Planung
Digitalisierung der Seeschifffahrt	Unser Projekt "Digitale Außenweser" hat das Ziel, die Verkehrsflüsse der Außenweser zu digitalisieren, um Effizienzsteigerungen, Zulaufsteuerung, Verkehrsträger und Güterströme zu optimieren und zu synchronisieren		2022	in Bearbeitung
	Einführung einer automatisierten Lotsabrechnung, die alle beleggebundenen Arbeiten der Abrechnung von Fahrzeugen und Nebenleistungen digitalisieren soll, um die Bearbeitungszeit zu senken und die Datensicherheit zu erhöhen		2022	in Bearbeitung

Ziel	Maßnahmen	SDG	Zeithorizont	Status 2022
Digitalisierung der Binnenschifffahrt	Mitwirkung am Projekt "binntelligent" zur Prozessoptimierung der Binnenschifffahrt mittels App-Entwicklung (federführend ist das Institut für Seeschifffahrt und Logistik (ISL) unter Mitwirkung von bremenports)		2021	abgeschlossen, Folgeprojekt beantragt
	Mitwirkung am Projekt "IW-NET" zur Konzeptionierung und Umsetzung von Digitalisierungsprozessen für die Binnenschifffahrt mit Hilfe der Entwicklung einer Binnenschifffahrts-App und Web-Anwendung		2023	in Bearbeitung
Digitalisierung der Hafeneisenbahn	Unser Projekt "Prinos" hat das Ziel, die Verkehrsflüsse im Bereich der Eisenbahn zu optimieren und automatisieren	 	2022	in Bearbeitung

INTERNATIONALES DRITTGESCHÄFT



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

DER ANSTOSS ZUM HANDELN

Bei der Planung und dem Bau großer Projekte wie dem Container-Terminal 4 (CT4) oder der Kaiserschleuse in Bremerhaven haben Ingenieur_innen, Hafenplaner_innen und Umweltexpert_innen von bremenports über Jahre hinweg umfangreiches Know-how entwickelt. Dieses Fachwissen nach außen zu tragen und weltweit gezielt zu vermarkten, ist für uns ein wichtiger und konsequenter Schritt. So unterstützt bremenports zahlreiche öffentliche und private Auftraggeber im In- und Ausland bei Entwicklung und Betrieb ihrer marinen Infrastrukturen durch Beratung und Training.

Unsere Mitarbeitenden analysieren Hafenstrukturen, stellen Entwicklungspläne auf und beraten Häfen in Fragen der Logistik, der Umwelt und des Hafenmanagements. Gemeinsam mit Partnern organisieren wir Fortbildungen, von denen u.a. bereits Fachleute aus China, Indonesien, Timor Leste oder Vietnam profitieren konnten.

UNSERE ZIELE SIND…

- Gute Vernetzung mit Partnern weltweit
- Internationale Vermarktung und Weiterentwicklung des eigenen Know-Hows
- Unterstützung der internationalen Zusammenarbeit der Freien Hansestadt Bremen und der Bundesrepublik Deutschland

UNSER VORGEHEN

Die Abteilung International ist verantwortlich für die Vermarktung unseres Know-hows im Ausland. Der Fokus liegt dabei auf der Entwicklung, Akquirierung und Bearbeitung von Projekten zu Themen wie Hafenentwicklung und -planung, Umschlagsbetrieb und Terminplanung sowie Hafenorganisation. Wir bearbeiten Projekte zu konkreten Fragestellungen im Rahmen von Beratungsmandaten, leisten Beiträge zu Machbarkeitsuntersuchungen und führen international Trainings für Fach- und Führungskräfte aus der maritimen Industrie durch. Darüber hinaus starteten wir im Sommer 2017 mit der Hochschule Wismar den gemeinsamen Studiengang MBA International Logistics & Trade. Wir haben gute Kontakte zu internationalen Entwicklungsbanken, weltweit operierenden Ingenieurbüros und bekannten Beratungsunternehmen und Universitäten in der maritimen Wirtschaft. Hier sind wir anerkannter Gesprächspartner für alle Themen rund um den Hafen.

Im Folgenden einige Beispiele für Projekte, die wir im Berichtszeitraum begleitet haben:

2021: "China-Asean Port City Cooperation Network International online training"

Als Bindeglied zu regionalen und globalen Märkten sind Häfen und Hafenkonnektivität für die Länder des Verbands Südostasiatischer Nationen (ASEAN) von großer Bedeutung. Trotz der Pandemie hat sich ASEAN bis Dezember 2020 zum wichtigsten Handelspartner Chinas entwickelt.

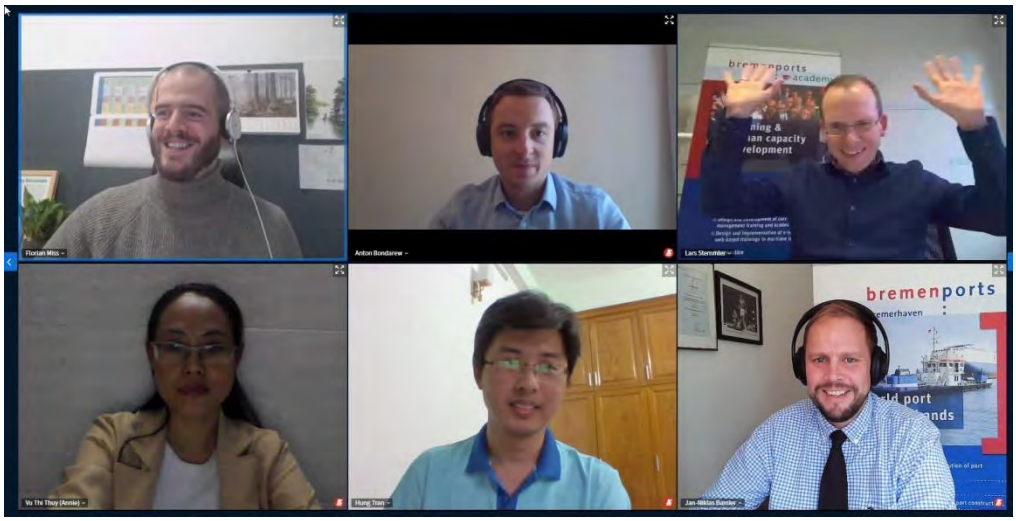
Um Kambodscha, Laos und Vietnam bei der Stärkung ihrer Hafenmanagementkapazitäten zu unterstützen, hat die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH zusammen mit einem regionalen Partner in der Region Guangxi das „2021 China-ASEAN Port City Cooperation Network International Training and Exchange Programme" ins Leben gerufen. Zielgruppe waren Vertreter_innen regionaler Hafenbehörden und Experten aus den ASEAN-Partnerländern des SRECA-Projekts.

Insgesamt wurden drei Ziele verfolgt, nämlich:

- Verbesserung des Zugangs kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) zu handelsbezogenen Dienstleistungen
- Stärkung der Strukturen für die grenzüberschreitende (sub-)regionale Zusammenarbeit zwischen den Schwerpunktländern und China
- Förderung regionaler und/oder triangulärer Maßnahmen zum Wissens- und Erfahrungsaustausch zwischen den Schwerpunktländern und/oder mit China im Bereich der regionalen Wirtschaftskooperation.

Die Förderung des Handels erfordert einen starken Fokus auf maritime Logistik und Häfen im Besonderen. Ihre Bedeutung wurde angesichts der Einschränkungen im Zusammenhang mit COVID-19 und deren Auswirkungen auf die Logistikketten noch deutlicher. Eine zentrale Herausforderung für Häfen ist die Digitalisierung, umso mehr angesichts der Pandemie. Der von bremenports bereitgestellte Teil des Trainings lieferte sowohl aus deutscher als auch aus chinesischer Sicht Input zu den oben genannten Themen und gilt als Drittgeschäft. bremenports lieferte dafür die deutsche Perspektive zu diesen Themen:

- Intelligenter Hafenbau und digitales Hafenmanagement
- Hafenmanagement und Logistik während der Krise (z.B. Covid-19-Pandemie).

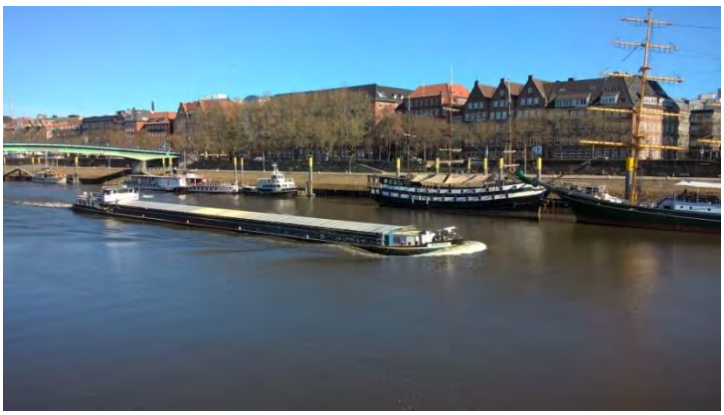


Gruppenbild der Online-Teilnehmer_innen

2017 – 2021: Das Projekt #IWTS 2.0

Das von Interreg geförderte Projekt zur Förderung der Binnenschifffahrt als einer zuverlässigen und klimafreundlichen Transportalternative für alle Arten von Gütern befasst sich mit folgenden Inhalten:

- Aufbau der Website project-iwts20.eu mit dem Ziel, den Verkehrsträger bei zukünftigen Entscheidern der Logistik mental zu platzieren: Modal shift is mind shift. (gemeinsam mit der Jade Hochschule)
- Gestaltung eines Innovation Challenge für Studierende (mit der Universität Bremen)
- Gestaltung und Durchführung eines Trainingsprogramms für Studierende (mit der Hochschule Osnabrück)
- Durchführung eines fallstudienbasierten Transport School Lab (mit der Fachhochschule Ober-Österreich)
- Verfassen von Fallstudien
- Europaweite SWOT-Analyse zur Ableitung von Politikempfehlungen



Binnenschifffahrt - ein wesentlicher Bestandteil der bremischen Häfen

Mehr Informationen zum Projekt finden Sie hier: https://project-iwts20.eu/

Seit 2020: Strategieberatung und Personalentwicklung für die Transnib Railway

Im Rahmen dieses Projektes wird hauptsächlich die Personalentwicklungsfähigkeit der TransNamib sowie die Hinterlandanbindung des Hafens Walvis Bay an das nationale Schienennetz bewertet. Übernommen wurde das Drittgeschäft im Auftrag der GIZ und beinhaltete Schulungen in den Bereichen Hafenbetrieb und Gesundheit sowie Sicherheit und Umwelt für Namport-Mitarbeiter_innen.



Der Bahnhof von Kranzberg in Namibia

Seit 2020: Digitalisierung der bremischen Häfen im Forschungsprojekt IW-NET

bremenports beteiligt sich an dem Projekt IW-NET (kurz für „Innovation-driven Collaborative European Inland Waterways Transport Network") gemeinsam mit 25 anderen Unternehmen, Forschungseinrichtungen und öffentlichen Organisationen aus den Niederlanden, Belgien, Frankreich, Spanien, Italien, Österreich, Griechenland, Rumänien und Deutschland. Das Gemeinschaftsprojekt beschäftigt sich mit der Frage, wie digitale Dienste, also Web-Anwendungen oder mobile App, eine nachhaltigere und wettbewerbsfähigere Binnenschifffahrt ermöglichen sowie den Bremer Hafenstandort fördern können.

Nähere Informationen zum Projekt erhalten Sie im Kapitel Digitalisierung & Smart Port.

BIODIVERSITÄT



[STANDARDS: GRI 103-1, 103-2, 103-3, 304-1, 304-2, 304-3, 304-4 SOWIE PERS NR. 11]

DER ANSTOSS ZUM HANDELN

Infrastrukturausbau geht mit einer Reihe von Beeinträchtigungen für den Meeres- und Küstenlebensraum der Wesermündung und des benachbarten Wattenmeers einher. Ziel ist es daher den Flächenverbrauch für Infrastrukturmaßnahmen so gering wie möglich zu halten. So werden bei Bauvorhaben grundsätzlich Alternativen - Prüfungen durchgeführt und versucht, Umnutzungen im Bestand zu realisieren bevor neue Flächen erschlossen werden.

Sofern die Versiegelung und Überbauung von Naturflächen nicht zu vermeiden ist, müssen zahlreiche rechtliche Anforderungen eingehalten werden. Nur so sind Infrastrukturmaßnahmen genehmigungs- und umsetzungsfähig. Aufgrund des Standortes der bremischen Häfen an der Wesermündung in direkter Nachbarschaft zum Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer sind vergleichsweise hohe Standards bei der Erstellung von Kompensationsmaßnahmen zu erfüllen.

UNSERE ZIELE SIND…

- Flächenverbrauch minimieren, Biotopbestand - soweit möglich - erhalten
- Biotopflächenbestand funktionsfähig erhalten
- Bevorratung von Kompensationsflächen
- Biodiversitätsschutz, -förderung und -vermittlung

UNSER VORGEHEN

Zahlreiche Hafenflächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu Naturschutzgebieten. Welche Schutzgebiete das sind, welcher Lebensraumtyp jeweils betroffen ist und welche schutzwürdigen Arten in den Schutzgebieten leben, können Sie in unserer Kennzahlentabelle nachvollziehen. Eine Liste und Karte zu den aktuellen Naturschutzgebieten finden Sie auf der Homepage der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS).

Aufgrund verschiedener Baumaßnahmen hat bremenports bis 2021 rund 1.400 Hektar Kompensationsflächen hergestellt. Rund rund 700 Hektar befinden sich davon alleine auf der Luneplate / Tegeler Plate. Die Luneplate ist inzwischen ein gemeldetes EU-Vogelschutzgebiet, das als größtes Naturschutzgebiet des Landes Bremen ausgewiesen wurde. Sie hat sich in den vergangenen Jahren zu einem wertvollen Rastgebiet für Zugvögel entwickelt. So rasten hier unter anderem die Arten Nonnengans, Pfeifente, Krickente, Goldregenpfeifer, Säbelschnäbler und Kiebitz mit teilweise "International bedeutenden" Beständen, der höchst möglichen Wertstufe. Die 2015 fertiggestellten Beobachtungspunkte (insbesondere Beobachtungsversteck und Aussichtsturm) verhelfen zu spannenden Einblicken in diesen Lebensraum und sind feste Anlaufpunkte bei den Exkursionen.



Nonnengänse auf der Luneplate

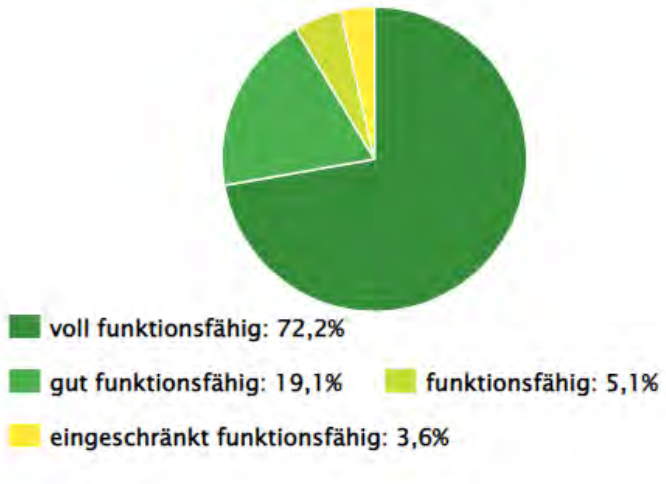
Übersichtskarten mit einer Angabe der Lage und Kompensationsgrund unserer einzelnen Kompensationsflächen finden Sie im Kapitel **Übersichtskarten** auf S. 185.

Weiterführende Informationen zur Biodiversität entnehmen Sie bitte der **Kennzahlenübersicht** (ab S. 152) und dem **GRI-Inhaltsindex** (ab S. 119).

Biotopflächenbestand funktionsfähig erhalten

Von den Kompensationsflächen, die von bremenports hergestellt wurden, befinden sich 597 ha noch in zielgerichteter Entwicklung. Die restlichen 672 ha sind nach erfolgreicher Entwicklung bereits in die Unterhaltung übergegangen.

Die Biotopflächen, die von bremenports Mitarbeitern entwickelt werden, werden bis auf wenige Ausnahmen auch als „grüne Hafeninfrastruktur“ durch eigene 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 von bremenports ist es daher auch zukünftig alle Kompensationsmaßnahmen selbst umzusetzen. Der Zustand der insgesamt 54 Maßnahmen wird jährlich anhand einer fünfstufigen Skala (von voll funktionsfähig bis nicht funktionsfähig) von Fachpersonal bewertet. 2021 wurde ihr Zustand zu 96 Prozent als funktionsfähig oder besser eingestuft.



Anteil der Kompensationsflächen je Funktionseinheit

Bevorratung von Kompensationsflächen

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

Beispielprojekt: Renaturierung der Billerbeck

Beste Lebensbedingungen für Flora und Fauna in einem mäandernden Bachlauf statt eines artenarmen, weitgehend kanalisierten Gewässers: Dies war das Ziel einer Ausgleichsmaßnahme, die die Mitarbeitenden aus dem Team Kompensation im vergangenen Jahr am Mittel- und Oberlauf der Billerbeck durchgeführt haben.

Die Billerbeck ist ein linkes Nebengewässer der Lune. Ihre Lauflänge beträgt insgesamt rd. 11 km, das Einzugsgebiet umfasst insgesamt 41,33 km² und befindet sich auf Flächen der Gemeinden Axstedt, Holste (Ortschaft Oldendorf) und Beverstedt (Ortschaft Bokel). Das Gebiet steht als FFH-Gebiet und Naturschutzgebiet unter besonderem Naturschutz. Auf einer Länge von 2850 Metern wurde die Billerbeck in einen mäandrierenden Verlauf verlegt, dazu wurde abschnittsweise Kies eingebaut.

Um das Gewässer zu lenken, wurden 30 Grundschwellen und Totholz eingebaut. In den Randbereichen entstanden sieben Stillgewässer und 25 Blänken (kleine Tümpel). Überschüssiger Oberboden aus dem Gewässerbereich wurde zur Verbesserung der Bodenstruktur auf Ackerflächen aufgebracht. Torfhaltige und lehmhaltige Böden sind randlich am Großen Moor eingebaut worden, um dort die Moorentwicklung zu fördern. Aus einem einförmigen und gradlinigen Gewässer entstand ein naturnaher Bachlauf mit großem Strukturreichtum.



Einweihung zur Revitalisierung der Billerbeck im Juli 2021

Die Auebereiche, die an die Billerbeck angrenzen, werden zu hochwertigen Grünland-, bzw. Gehölzlebensräumen entwickelt. Direkt neben dem Bachlauf entstanden nährstoffarme Sukzessionsbereiche, in denen auf Dauer eine natürliche Entwicklung zugelassen wird.

Durch die Maßnahmen direkt an der Billerbeck wird die Eignung dieses Baches als Lebensraum für Pflanzen und Tiere optimiert. Bei den Fischen ist mit einer Zunahme der Artenvielfalt und Besatzdichte, z.B. mit einer deutlichen Bestandsverbesserung bei den geschützten Neunaugen, zu rechnen. Außerdem werden die Voraussetzungen für die mögliche Ansiedlung von Meerforellen geschaffen. Bei der beabsichtigten Verbesserung des Fischbestandes ist mit der vermehrten Ansiedlung des Eisvogels zu rechnen und auch der Fischotter wird zukünftig an der Billerbeck sehr gute Lebensraumbedingungen vorfinden. Ebenso wurden die Lebensbedingungen für die geschützte FFH-Art Teichfledermaus sowie für die Vogelarten Bekassine und Waldwasserläufer verbessert.

Biodiversitätsschutz, -förderung und -vermittlung

Aktivitäten zum Naturerleben

Öffentliche Führungen auf der Luneplate konnten im Jahr 2021 aufgrund der Corona-Kontaktbeschränkungen nicht durchgeführt werden. Die Weiterführung des Angebotes zum Besichtigen und Erleben unserer Kompensationsflächen ist uns jedoch ein wichtiges Anliegen, ein entsprechendes Angebot soll sobald möglich wieder angeboten werden. Aktuelle Termine werden dann auf unserer Website angeboten.

Stattfinden konnte erfreulicherweise allerdings der Fahrradtag auf der Luneplate. Bereits zum dritten Mal nutzte bremenports an einem Sonntag die Gelegenheit, den Mitarbeiter_innen und der Öffentlichkeit die Luneplate informativ näher zu bringen. An verschiedenen Stationen warteten zahlreiche Aktionen und vielen Informationen über das Naturschutzgebiet auf große und kleine Naturforscher. An der Alten Hofstelle traf man auf Wasserbüffel, Galloway-Rinder und Kälber. Die Tiere schaffen ideale Lebensbedingungen für diverse Vogelarten, denn sie halten das Gras der Weiden kurz. Hier gab es neben Imbiss- und Getränkeständen auch jede Menge Angebote für Kinder und Jugendliche. Der Aussichtsturm am östlichen Rand der Luneplate bot einen spektakulären Ausblick auf die von uns geschaffene Naturlandschaft. In den Freianlagen vor dem Turm lernte man etwas über Lebewesen in den Gräben wie Fische, Amphibien und Reptilien. Im Beobachtungsversteck am Tidepolder konnte man sich Wasser- und Watvögeln wie Kiebitz, Rotschenkel und Uferschnepfe mit einem Fernrohr nähern, ohne selbst entdeckt zu werden.



Fahrradtag auf der Luneplate im September 2021

Saatgut ernten mi tdem Wiesensamen-Sammler

Die Verfügbarkeit von regionalem Saatgut ist begrenzt und meist mit erhöhten Kosten verbunden. Hier kann ein (relativ) neu entwickeltes Gerät Abhilfe schaffen: Der sogenannte „Wiesefix“ streift mit einer rotierenden Bürste die reifen Samenkörner von den Pflanzen und sammelt sie in einem Auffangbehälter. Auf diese Weise können nicht nur einzelne Arten, sondern komplette Pflanzengesellschaften, die noch dazu hervorragend an die örtlichen Standortverhältnisse angepasst sind, von arten- und blütenreichen Wiesen oder Säumen auf artenärmere Flächen übertragen werden.



DER WIESEFIX IM EINSATZ

bremenports setzte das Gerät im Sommer 2021 auf der Luneplate ein, um dort eine Grünlandparzelle mit vor Ort gewonnenem, artenreichem Saatgut aufzuwerten. Ein Teil dieses geernteten Saatguts wurde darüber hinaus nach Bremen geliefert, um auch dort artenarme Grünlandflächen im Rahmen von Naturschutzmaßnahmen zu optimieren. Sehr artenreiche Grünlandbestände, wie sie auf der Luneplate nach der bis zu 25-jährigen Entwicklungszeit vorkommen, sind inzwischen sehr selten geworden. Für das Jahr 2022 sind bereits weitere Einsätze des Saatguterntegerätes auf der Luneplate, auch für Naturschutzflächen in der Stadt Bremen, geplant. Mit dem Wiesefix können pro Hektar bis zu 40 kg Saatgut gewonnen werden. Dabei muss die Fläche zur Saatgut-Übertragung nicht gemäht werden, so dass dem Bewirtschafter im Hinblick auf die spätere Heuernte kein Ertragsausfall entsteht.

Die Verbreitung und der Erhalt arten- und blütenreicher Wiesen dienen dabei nicht nur dem Schutz seltener und gefährdeter Pflanzenarten, sondern gleichzeitig auch dem Erhalt und der Ausbreitung von Insekten. Bereits die Saatgutgewinnung ist insektenschonend, da die Insekten zwar von der Bürste erfasst und „mitgeerntet“ werden, sie können aber jederzeit aus dem Auffangbehälter entweichen.

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema finden Sie in unserer **Kennzahlenübersicht** ab S. 152.

UNSER MASSNAHMENKATALOG ZUM THEMA

Biodiversität				
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**	**Zeithorizont**	**Status 2022**
Flächenverbrauch minimieren, Biotopbestand, so weit möglich, erhalten	Bei Bauvorhaben Alternativenprüfungen durchführen, um Umnutzungen im Bestand den Vorrang vor weiteren Flächenverbräuchen einzuräumen.		fortlaufend	fortlaufend
Biotopflächenbestand funktionsfähig erhalten	Die Funktionsfähigkeit der Flächen sicherstellen.	 	fortlaufend	fortlaufend
Bevorratung von Kompensationsflächen	Den Kompensationspool Dreptekniederung (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	in Entwicklung
	Beteiligung an einem Kompensationsflächenpool in der Geesteniederung, LK Cuxhaven. Es ist die Bereitstellung von Kompensationsmaßnahmen im Umfang von 100 ha vorgesehen. Dazu wurde 2021 ein Vertrag mit der Naturschutzstiftung des Landkreises Cuxhaven geschlossen. Flächen für ausstehende Maßnahmen bevorraten.		fortlaufend	fortlaufend

Ziel	Maßnahmen	SDG	Zeithorizont	Status 2022
Bevorratung von Kompensationsflächen	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	fortlaufend
Biodiversitätschutz, -förderung und -vermittlung	Zwischennutzung von nicht bewirtschafteten Flächen mit Blühwiesen		fortlaufend	fortlaufend
	Einsatz der auf der Luneplate geernteten Kräuter- und Gräsersaat auf Kompensationsflächen und Grünflächen im Hafenbereich		2022	fortlaufend
	Aktivitäten zum Naturerleben auf unseren Kompensationsflächen durchführen		fortlaufend	fortlaufend



KLIMASCHUTZ

Unser Ziel ist der klimaneutrale Hafen. Hierzu wollen wir bereits bis 2023 auf eine THG-neutrale Infrastruktur hinwirken. Dafür steigern wir die Energieeffizienz und erhöhen den Anteil an erneuerbaren Energien im Bereich der Wärmeerzeugungsanlagen, des Fuhrparks und der Arbeitsschiffe. Wir streben gemeinsam mit relevanten Akteuren THG-Neutralität am Hafenstandort für das Jahr 2035 an.

ENERGIEMANAGEMENT & KLIMASCHUTZ IN DER HAFENINFRASTRUKTUR



[STANDARDS: GRI 103-1, 103-2, 103-3, 302-1, 302-4, 305-1, 305-2, 305-3, 305-5, PERS NR. 5, SOWIE PSI 18]

DER ANSTOSS ZUM HANDELN

Mit dem Abkommen von Paris (COP21) hat sich die internationale Staatengemeinschaft auf das Ziel verständigt, die globale Erwärmung auf 1,5 Grad Celsius im Vergleich zum vorindustriellen Niveau begrenzen zu wollen und damit die Auswirkungen des Klimawandels zu reduzieren.

Küstenregionen und damit auch Häfen sind besonders vulnerabel, da sie vom prognostizierten Meeresspiegelanstieg als Erste betroffen sein werden. Die Zukunftsfähigkeit der bremischen Häfen ist somit maßgeblich davon abhängig, sich einerseits auf die nicht mehr aufzuhaltenden Veränderungen vorzubereiten (siehe Kapitel Klimaanpassung) und andererseits dazu beizutragen, den Klimawandel so weit wie möglich zu begrenzen.

Schnelles Handeln - also die schnellstmögliche Reduktion der THG-Emissionen - ist daher unabdingbar.

UNSERE ZIELE SIND…

- Bis zum Jahr 2025 wollen wir den Gesamtenergieverbrauch gegenüber 2015 um insgesamt 15 % reduzieren.
- Bis 2023 soll die gesamte Hafeninfrastruktur Bremen/ Bremerhaven treibhausgasneutral werden.

UNSER VORGEHEN

ENERGIEMANAGEMENTSYSTEM GEMÄSS DIN EN ISO 50001:2018

Wir arbeiten sowohl auf strategischer, als auch operativer Ebene daran, den Weg zum treibhausgasneutralen Hafen zu ebnen.

Hierzu betreiben wir ein Energiemanagementsystem, das bereits seit 2016 nach DIN EN ISO 50001 zertifiziert und in 2019 nach der aktualisierten Norm erfolgreich rezertifiziert wurde. Im Energieteam erarbeiten wir fortlaufend Maßnahmen, um Energieeffizienzpotentiale zu heben und unseren Gesamtenergieverbrauch weiter zu senken.

Unser in 2016 festgelegtes Ziel einer zehnprozentigen Energieeinsparung haben wir 2020 bereits erreicht.

Neben der Energieeffizienz hat die Ausrichtung auf erneuerbare Energien einen besonderes hohen Stellenwert.

Alle relevanten Kennzahlen zum Thema finden Sie
in unserer **Kennzahlenübersicht** ab S. 152.

Interview mit Carsten Kühlke, Stellvertretender Energiemanagementbeauftragter

Über die letzten drei Jahre hat bremenports für die Hafeninfrastruktur eine neue Software zum Erfassen der Energieverbräuche und der Energiekosten eingeführt. Was war der Grund für die Beschaffung und was musstet Ihr im Team dafür vorbereiten?

C. Kühlke: Bis zur Einführung der Software hat unser Team sowohl die Datenverwaltung als auch -auswertung mit einem Tabellenkalkulationsprogramm durchgeführt. Die Energieverbräuche wurden aus Rechnungen der Energieversorger händisch dort eingepflegt, Zählerdaten und Energiekosten ebenfalls manuell in einer Datenbank. Problematisch bei diesem Vorgehen war, dass die Datenkonsistenz auf Dauer nicht ausreichend gegeben war und die Einzel- und Gesamtkosten nicht richtig ausgewertet werden konnten.

Die Einführung einer speziellen Energiemanagementsoftware hatte zum Ziel, ab dem Jahr 2015 (Basisjahr für unsere Berechnungen, nach DIN EN ISO 50001) eine lückenlose Datenlage aufweisen zu können. (Mit unterschiedlichen Quellen, noch dazu in variierender Qualität, war dies in den Tabellen nicht mehr zu bewerkstelligen.) Da die Datenlage und Anlagenstruktur sehr komplex ist, hat die Anpassung der Software an die Bedürfnisse der bremischen Häfen viel Zeit in Anspruch genommen.

Da die Ausgangsdaten in einem Mix aus Excel und Access vorlagen und wir neben vielen verschiedenen Stromtarife, aufgeteilt auf 22 Großverbraucher und über zweihundert Kleinverbrauchern, auch die übrigen von uns genutzten Energiemedien Erdgas, Propan, Diesel, Benzin oder Schiffsdiesel erfassen, ist es wichtig, Tarife richtig einzugeben und zu pflegen. Mit Unterstützung der Abteilungen IT und Elektrotechnik haben wir es geschafft, dem Softwarehersteller detaillierte Informationen zu den Anlagen zur Verfügung zu stellen und so Fehler in der Datenübernahme und Zuordnung zu minimieren.

Zur Vorbereitung gehörte auch der Aufbau einer schlüssigen Struktur, in der die einzelnen Verbrauchsstellen den jeweiligen Budgetverantwortlichen zugeordnet wurden.

Welche Umrüstungen waren an den einzelnen Standorten notwendig?

C. Kühlke: Einer der Vorteile der Software war, dass wir an den Standorten nichts umrüsten mussten. Unsere IT-Abteilung hat uns einen neuen SQL-Server eingerichtet und die Software aufspielen lassen. Die viertelstündigen Lastgänge (= individuelle Nutzungsprofile von Verbrauchsstellen) unserer Hauptverbraucher werden uns jetzt rückwirkend monatlich von den Energieversorgern als MSCONS (Metered Services Consumption Report Message = elektronisches Nachrichtenformat) zugesandt und automatisch in Interwatt übernommen.

Welche Erkenntnisse konntet Ihr nach nunmehr 3 Jahren Laufzeit gewinnen?

C. Kühlke: Wir sind sehr zufrieden mit den vielfältigen Auswertungsmöglichkeiten und der hohen Zuverlässigkeit der Software. Inzwischen hinterlegen wir in dem System auch alle Emissionsfaktoren der von uns genutzten Medien und können so zur verlässlichen Berichterstattung nach der DIN EN ISO 50001 und GRI beitragen.
Außerdem lässt sich seit der Umstellung des Systems auf Anhieb erkennen, wer die Budgetverantwortung für welche Verbrauchsstellen hat und welche Kosten dadurch verursacht wurden. Und dies alles im Vergleich zum Basisjahr 2015, inkl. einer graphischen Darstellung der Verbrauchsentwicklung. Verändern sich einzelne Verbräuche bei den Lastgängen, kann dies ohne die Installation weiterer Unterzähler nachvollzogen werden, da der Verbrauch mit Hilfe eines viertelstündigen Zählers aufgeführt wird. Einsparungen können dadurch genauer und zeitlich begrenzt erfasst und dargestellt werden. Bei Energieeffizienzmaßnahmen ergänzen wir diese Daten häufig noch durch mobile Messungen vor Ort über einen festgelegten Zeitraum.


Carsten Kühlke, stellv. Energiemanagement

Wir wagen mit unseren Interviewpartner_innen gern einen Blick in die Zukunft: Wie sieht für Dich der ideale Hafen der Zukunft aus?

C. Kühlke: Ich denke, er sieht dem jetzigen Hafen sehr ähnlich, er wird nur viel leiser sein. Durch die weitläufige Umrüstung auf E-Antriebe wird der Lärmpegel der Arbeitsmaschinen und Fahrzeuge überall stark nachlassen. Persönlich begrüße ich diese Entwicklung sehr.


Der Freilaufkanal in Bremerhaven - energieeinsparende Zuwässerung

Verringerung des Energieverbrauchs

Der Gesamtenergieverbrauch als übergeordnete Größe ist gewissen Schwankungen unterworfen, da er stark von betrieblichen Anforderungen bzw. der Auslastung unserer Anlagen und Geräte abhängt. Hinzu kommt, dass es auch zu Veränderungen der Bezugsbasis kommen kann durch Anlagenzuwachs oder -wegfall. Die Energieeffizienz selbst kann an dieser globalen Kennzahl Gesamtenergieverbrauch daher nicht eindeutig abgelesen werden, dafür bedarf es detaillierter Kennzahlen, die den Energieverbrauch in Relation zur erbrachten Leistung setzen. Solche Kennzahlen werden im Rahmen des Energiemanagements z.B. für die Büroflächen, die Hafenbahn oder die Zuwässerung der Hafenbecken berechnet und beobachtet.

Beispielhafte Energieeffizienz- und Klimaschutz-Projekte aus 2020 und 2021:

- Umrüstung der Beleuchtung der Fahrzeughallen auf dem Bauhof Brückenstraße: Durch die neue LED-Beleuchtung werden 2000 kWh/a eingespart, der ROI (Return on Investment) liegt bei 2,7 Jahren.
- Umstellung der Außenbeleuchtung der Kaiserschleuse auf LED Leuchten: Durch die neuen, steuerbaren Leuchten wurde die installierte Leistung des Normalbetriebes um ca. 25 % reduziert. Bei einer zu erwartenden Brenndauer von mindestens 4.000 h/a, die durch die neue Steuerung um ebenfalls mindestens 25 % reduziert werden soll, entspricht das einer Einsparung von mindestens 17.500 kWh pro Jahr. Berücksichtigt man die entfallenen Wartungskosten liegt der ROI der Maßnahme bei 3,7 Jahren.
- Intelligente, effiziente Regulierung des Wasserstands im Industriehafen Bremen: Im Rahmen des Projektes Tide2Use wird nicht nur die Zuwässerung durch Pumpen des Hafenpumpwerks Kap Horn, sondern auch durch die Schütze der Schleuse Industriehafen optimiert. Durch die gute Zusammenarbeit der Projektpartner ist es gelungen den durchschnittlichen Energieverbrauch des Hafenpumpwerkes um ca.20 % zu senken. In 2020 und 2021 konnten so jeweils an die 170.000 kWh eingespart werden.
- Erweiterte Fahrradabstellmöglichkeiten: Für unsere Mitarbeiter haben wir im Sail City einen zweiten Fahrradkäfig mit Lademöglichkeit für E-Bikes installiert. Am Bauhof Brückenstraße wurde der bestehende Fahrradunterstand verbessert, indem das vorhandene Dach verlängert, die Beleuchtungssituation optimiert, bessere Fahrradständer angeschafft und ebenfalls Lademöglichkeiten für Pedelecs und E-Bikes geschaffen wurden.



Treibhausgasemissionen in Scope 1, 2 und 3

Nach den internationalen Richtlinien des Greenhouse Gas Protocols (GHG) werden drei Geltungsbereiche (Scopes) für die Ermittlung der emittierten Treibhausgase (THG) entlang der Wertschöpfungskette des Unternehmens definiert:

Scope 1 umfasst alle direkten THG-Emissionen im Unternehmen. In der Hafeninfrastruktur der bremischen Häfen entstehen diese aus der Verbrennung von Erdgas, Heizöl, Benzin, Diesel, Schiffsdiesel, GTL und Propan.

Scope 2 umfasst indirekte energiebedingte THG-Emissionen. Dies sind in der Hafeninfrastruktur Emissionen durch Strom, der nicht aus regenerativen Quellen stammt.

Scope 3 umfasst alle anderen (nicht in Scope 2 erfassten) indirekten klimaschädlichen Emissionen (aus vor- und nachgelagerten Aktivitäten). Für die bremische Hafeninfrastruktur erfassen wir hier bisher die Emissionen durch Geschäftsreisen.

Die Treibhausgasemissionen werden in CO_2-Äquivalenten (CO_{2e}) angegeben. Dabei werden nicht-CO_2-Treibhausgase in CO_{2e} umgerechnet.

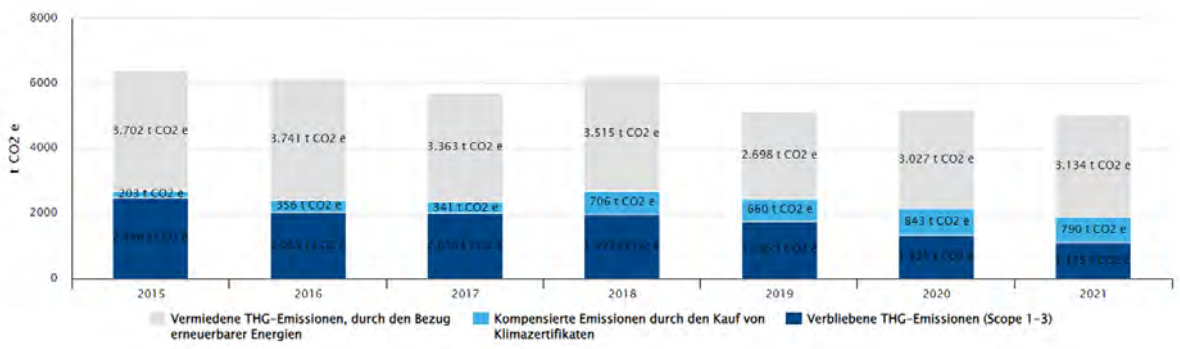
Klimazertifikate

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 für Geschäftsreisen im Scope 3) seit dem Jahr 2013 THG-neutral in allen berichteten Bereichen 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).

Klimazertifikate wurden unter dem Verified Carbon Standard (VCS) generiert.



Verringerung von Emissionen im Scope 1

Beim Austausch von Wärmeerzeugern (Öl- oder Gasheizungen) wird grundsätzlich geprüft, ob ein Ersatz durch oder eine Kombination mit einer regenerativen Erzeugung möglich ist. So werden insbesondere in kleineren Betriebsgebäuden nach Möglichkeit Luft-Wasser-Wärmepumpen eingesetzt. Diese Anlagen sind nicht nur energieeffizienter, sondern im Betrieb auch THG-neutral, da für den Betrieb ausschließlich erneuerbarer Strom verwendet wird. Daneben werden in zwei weiteren Betriebsstätten die Gasheizungen von Solarthermieanlagen ergänzt und hierdurch die Emissionen vermindert.



Hybrid-Gabelstapler für den Bauhof

Für die Neuanschaffung von Fahrzeugen haben wir in 2018 die Richtlinie "Zukunftsfähiger Fuhrpark" eingeführt, in der Ziele zur Emissionsreduktion festgeschrieben sind, aktuell bis zum Jahr 2024. Im Jahr 2021 waren neben den herkömmlichen Fahrzeugen bereits zehn E-Fahrzeuge mit unterschiedlichen Reichweiten in unserer Flotte, die von fünf Hybrid- und Hybrid-Plug-In-Fahrzeugen für längere Fahrten ergänzt werden.

In diesem Rahmen wurden auch an unterschiedlichen Standorten insgesamt vierzehn Ladepunkte für diese Fahrzeuge geschaffen. 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.

Verringerung von Emissionen im Scope 2

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 18t CO_2-Äquivalente pro Jahr vermieden werden.

Verringerung von Emissionen im Scope 3

Die derzeit berichteten Emissionen resultieren aus Geschäftsreisen. Unsere Mitarbeiter_innen sind im Fernverkehr der Deutschen Bahn bereits THG-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.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes führten wir zum Jahresanfang 2021 eine Mitarbeiterumfrage durch, die uns eine Abschätzung bzw. Hochrechnung der durch den Pendelverkehr entstehenden Emissionen ermöglichte. An der Umfrage haben sich rund 57% der Mitarbeitenden beteiligt, so dass diese als sehr repräsentativ zu werten ist. Die Anzahl der Pendler ist relativ hoch, 60% der Beteiligten gaben eine Fahrzeit von mehr als 30 Minuten an. Im Schnitt legte jeder Mitarbeitende 23 km pro Strecke zurück, also insgesamt ca. 10.000 km pro Jahr. Erfreulicherweise nutzen hierzu bereits ca. ein Drittel der Belegschaft das Fahrrad, ein E-Bike oder die öffentlichen Verkehrsmitteln (oder auch einem Mix daraus).



Der erweiterte Fahrradstellplatz für unsere Mitarbeitenden

Aufgrund der Pandemie hat sich jedoch das Pendlerverhalten stark geändert und es ist derzeit schwer abzusehen, wieviel Zeit die Mitarbeiter künftig im Home Office arbeiten werden. Eine entsprechende Betriebsvereinbarung, die den Mitarbeitenden künftig Telearbeit von zu Hause mit bis zu 40 % der Regelarbeitszeit ermöglicht, wurde bereits getroffen. Die bestehende Mitarbeiterumfrage wird daher mit Abstand nach Ende der pandemischen Einschränkungen erneut erfolgen, um hier Veränderungen aufzeigen zu können. Die Erweiterung der Kennzahl zu den Scope 3 Emissionen um das Thema Emissionen durch Pendlerverkehr, sowie weitere relevante Themen ist für die kommenden Jahre geplant.

UNSER MASSNAHMENKATALOG ZUM THEMA

Energie- und Klimaschutz in der Hafeninfrastruktur				
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**	**Zeithorizont**	**Status 2022**
Bis zum Jahr 2025 wollen wir den Gesamtenergieverbrauch gegenüber 2015 um insgesamt 15 % reduzieren.	Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz gemäß Maßnahmenplan des Energiemanagements		fortlaufend	fortlaufend
	Einrichtung und kontinuierliche Weiterentwicklung der Software "Interwatt" als Analysetool		fortlaufend	in Bearbeitung
Bis 2023 soll die gesamte Hafeninfrastruktur Bremen/Bremerhaven treibhausgasneutral werden.	Maßnahmen in Scope 1 und 2			
	Emissionsreduzierungen durch die Richtlinie "Zukunftsfähiger Fuhrpark" monitoren		fortlaufend	fortlaufend
	Fortschreibung der Richtlinie "Zukunftsfähiger Fuhrpark" mit neuen Zielvorgaben alle 3 Jahre durchführen		2025	fortlaufend
	Ersatz fossiler Energieträger durch regenerative, z.B. Wasserstoff, Bio- bzw. synthetische Kraftstoffe, Wärmepumpen usw.		fortlaufend	fortlaufend
	Eigenerzeugung von erneuerbarer Energie steigern		fortlaufend	fortlaufend
	Bei der Neubeschaffung von Schiffen CO2-neutrale Antriebe realisieren		in Planung	in Planung
	Maßnahmen in Scope 3			
	Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes für die betriebsbedingten Verkehre		2021	abgeschlossen
	Erfassung der Emissionen aus dem Pendlerverhalten der Mitarbeiter_innen		2021	abgeschlossen

KLIMANEUTRALER HAFENSTANDORT



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

DER ANSTOSS ZUM HANDELN

Anfang 2020 hat die Bremische Bürgerschaft eine Enquetekommission eingesetzt, mit dem Auftrag eine „Klimaschutzstrategie für das Land Bremen" zu entwickeln. Dazu gehören u.a. konkrete Vorschläge, wie Bremen seine Emissionen gemäß des Pariser Klimaschutzabkommens bis 2030 reduzieren kann. Die Enquetekommission hat im Frühjahr 2020 die Arbeit aufgenommen und mit dem Abschlussbericht vom 17. Dezember 2021 wurden folgende Klimaziele für das Land Bremen beschlossen: Das Land Bremen soll sich zum Ziel setzen, seine Treibhausgasemissionen einschließlich der Stahlindustrie gegenüber 1990 bis 2030 um 60 %, bis 2033 um 85 % zu reduzieren und bis 2038 eine Reduzierung von 95 % und damit Klimaneutralität zu erreichen.

Nach der ausstehenden Positionierung des Senats zum Bericht der Enquetekommission soll auf Vorschlag der Regierungsparteien ein Klimaschutz-Aktionsplan den Weg zur Klimaneutralität mit begleitender Erfolgskontrolle festlegen.

UNSERE ZIELE SIND…

- Wir streben gemeinsam mit relevanten Akteuren THG-Neutralität am Hafenstandort für das Jahr 2035 an.

UNSER VORGEHEN

Neben dem im Energie & Klimaschutz in der Hafeninfrastruktur beschriebenen Vorgehen zur Erreichung einer Treibhausgasneutralität der Hafenmanagementgesellschaft und der bremischen Hafeninfrastruktur verfolgen wir den Ausbau erneuerbarer Energien mit dem Ziel einer (weitgehenden) Selbstversorgung, auch im Verbund mit anderen Partnern (inkl. smarte MicroGrids mit Energiespeichern) und unterstützen die Entwicklung klimaneutraler Technologien in Häfen, Schifffahrt und Verkehr.

Ebenso bereiten wir uns mit Partnern am Standort auf die Anpassung der Häfen an die Herausforderungen der Energiewende vor. Themen wie der Import und/ oder auch die Erzeugung, Speicherung, den Weitertransport und die Versorgung von Schifffahrt (zum Thema Landstromversorgung: siehe Kapitel Hafenentwicklung), Verkehr und Industrie mit grünem Wasserstoff oder synthetischen Kraftstoffen und die Entwicklung grüner Transportkorridore spielen hierbei eine große Rolle.

Dabei wollen wir zukünftig über das Ziel der Treibhausgasneutralität hinaus gehen und Klimaneutralität für den Hafenstandort anstreben.

„Klimaneutralität ist ein Zustand, bei dem menschliche Aktivitäten im Ergebnis keine Nettoeffekte auf das Klimasystem haben. Diese Aktivitäten beinhalten klimawirksame Emissionen, Maßnahmen, die darauf abzielen, dem atmosphärischen Kreislauf Treibhausgase zu entziehen sowie durch den Menschen verursachte Aktivitäten, die regionale oder lokale biogeophysische Effekte haben (z.B. Änderung der Oberflächenalbedo). […] Dementsprechend erfordert das Ziel der Klimaneutralität eine andere und ambitioniertere Politik als das Ziel der Treibhausgasneutralität, da neben den Treibhausgasemissionen auch alle anderen Effekte des menschlichen Handels auf das Klima berücksichtigt werden müssen, z.B. Flächenversiegelungen durch Straßen und Siedlungen." (UBA 2021)

Für einen effektiven Klimaschutz sollen daher auch Klimasenken entwickelt werden, die klimapositive Bilanzergebnisse zum Ziel haben.

Projekt SHARC

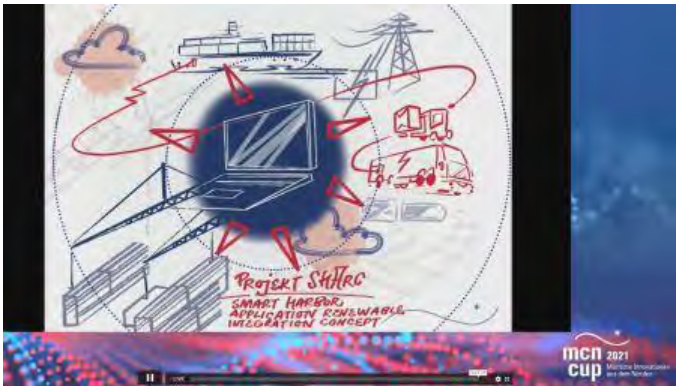
Hafenquartiere können mithilfe von erneuerbaren Energiequellen, veränderten logistischen Betriebsprozessen und neuen Betriebsmodellen nachhaltig weiterentwickelt und dekarbonisiert werden.

Beispielhaft für das Hafenquartier „Überseehafen" in Bremerhaven untersuchten die Verbundpartner Siemens, TU Berlin, IEKrW, DFKI und bremenports die Einbindung erneuerbarer Energiequellen in die Hafeninfrastruktur und Suprastruktur sowie die logistischen Betriebsprozesse für unterschiedliche Zukunftsszenarien. Unter Berücksichtigung verschiedener Effekte wie prognostizierter Energieverbrauch, steigender (Energie-)Kosten und Umweltwirkungen wurden auf Quartiersebene besonders vorteilhafte Szenarien herausgearbeitet mit dem Ziel einer möglichst vollständigen Dekarbonisierung des betrachteten Quartiers bis 2030.

Aus dem finalen Vorzugsszenario leiteten die Projektpartner einen Investitionsplan und mögliche Betriebsmodelle für das Zusammenwirken verschiedener Akteure im Hafenquartier ab. Die Integration erneuerbarer Energiequellen und -träger soll dabei durch quartiersweite, überbetriebliche Kooperationsansätze erreicht werden.

Mittels Sektorkopplung können Synergien erzielt werden, vor allem durch die Nutzung von erneuerbarer Energie für Mobilitäts- und Transportleistungen. In einem ganzheitlichen Ansatz berücksichtigten die Verbundpartner neben betrieblichen Prozessen auch Aspekte des Energiemarkts und der Energietechnik.

Die Ergebnisse zeigen, dass eine Dekarbonisierung des gesamten Hafenquartiers sowohl aus energetischer, als auch ökonomischer Sicht wirklich sinnvoll, eine Dekarbonisierung auf null dabei aber nur unter Einbeziehung von regional produziertem Biogas aus Wirtschaftsdünger möglich ist. Eine Beibehaltung des Status-Quo (Business-as-usual) wird unter den sich ändernden Rahmenbedingungen (steigende Energiepreise, CO_2-Steuern) teuer, daher ist Investitionsstau zu vermeiden und es gilt zeitnah aktiv zu werden.



SHARC - Gewinner des MCN-Cup 2021

Ein Großteil der Treibhausgasemissionen entsteht im Mobilitätsbereich, für den unter wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten das vollelektrische Szenario ausgewählt würde. Die betriebliche Umsetzbarkeit (im Vergleich zum Status Quo und zum Einsatz von Wasserstoff) wird derzeit in weiteren Simulationen geprüft. Der Projektabschluss ist zur Jahresmitte 2022 geplant.

Das Vorhaben wird aus Mitteln des Energieforschungsprogramms der Bundesregierung gefördert.

Informationen zum Programm unter:

https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Dossier/energieforschung-und-innovation.html

Die gewonnenen Erkenntnisse aus dem Projekt, sowie die entwickelten Modelle sollen anschließend gemeinsam mit der Hafenwirtschaft in Umsetzung gebracht werden.

Das Projekt SHARC hat in 2021 in der Kategorie "Wie lassen sich Häfen und die maritime Logistik nachhaltiger gestalten?" den MCN-Cup gewonnen.

Weitere Informationen zum Projekt unter: https://sharc-project.de/

Weitere Vorhaben

Gemeinsam mit der Hafenwirtschaft entwickeln wir weitere Projekte, um die Entwicklung der bremischen Häfen zum klimaneutralen Knotenpunkt in ebensolchen Transportkorridoren zu fördern.

Aktuell wurden und werden hierzu - gemeinsam mit unterschiedlichen Partnern - in verschiedenen Förderrahmen Skizzen und Projektanträge erarbeitet und eingereicht, so zum Beispiel zur Entwicklung einer wasserstoffgetriebenen Rangierlok. Hierbei sollen insbesondere auch die besonderen Rahmenbedingungen und besonderen betrieblichen und infrastrukturellen Anforderungen für den künftigen Einsatz in den Häfen untersucht werden.

Darüber hinaus fördern wir klimagerechter Lösungen in Hafenwirtschaft, Schifffahrt und Verkehr durch Entwicklungspartnerschaften, Anreizinstrumente (z.B. umweltfreundlichen Hafengebühren, greenports-Awards, Innovationswettbewerb zeroemission@berth, siehe auch Kapitel Luftqualität) und Angebote zur Landstromversorgung von Schiffen.

UNSER MASSNAHMENKATALOG ZUM THEMA

Klimaneutraler Hafenstandort				
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**	**Zeithorizont**	**Status 2022**
Wir streben gemeinsam mit relevanten Akteuren THG-Neutralität am Hafenstandort für das Jahr 2035 an.	Entwicklung eines Quartierkonzeptes zur Integration erneuerbarer Energieträger in die Energieversorgung zur Vorbereitung eines THG-neutralen Hafenquartiers im Rahmen des F&E-Projekts "SHARC"		2022	in Bearbeitung
	Entwicklung von Folgeprojekten zum THG-neutralen Hafenquartier		in Planung	in Planung
	Förderprojekt zur Implementierung einer wasserstoffbetriebenen Rangierlok im Überseehafen Bremerhaven		Projektstart 2022	in Bearbeitung
	Die Hafenwirtschaft bei der Entwicklung zum „klimaneutralen" Knotenpunkt in „klimaneutralen" Transportkorridoren unterstützen		fortlaufend	fortlaufend



UMWELTMANAGEMENT

Unser Ziel ist es, die Beeinträchtigungen der bremischen Häfen auf die Umwelt zu vermeiden bzw. so gering wie möglich zu halten. Mit Hilfe des Umweltmanagementsystems PERS, das von der europäischen Seehafenorganisation (ESPO) speziell für Häfen entwickelt wurde, wird eine kontinuierliche Verbesserung der Umweltleistung der verschiedenen Hafenakteure erreicht und eine zukunftsfähige Entwicklung der bremischen Häfen gefördert.

GEWÄSSERGÜTE



[STANDARDS: GRI 103-1, 103-2, 103-3, 304-2, 413-2]

DER ANSTOSS ZUM HANDELN

Verunreinigungen der Hafengewässer resultieren unter anderem aus in der Schifffahrt eingesetzten Anti-Fouling-Anstrichen. Diese dienen dazu, natürlichen Bewuchs an Schiffsrümpfen zu verhindern. Biozidhaltige Anstriche geben allerdings in der Regel kontinuierlich Biozide in das Gewässer ab. Dabei gelangt neben dem Biozid auch Mikroplastik in das Gewässer und in die Hafensedimente. Im Rahmen des Verbotes von Tributylzinn (TBT) in 2008 werden vermehrt Antifouling-Anstriche mit Kupfer als wirksamer Bestandteil eingesetzt, denen zusätzlich noch Co-Biozide beigemischt werden. Auch diese Antifouling-Biozide sind nicht ohne Risiko für die Umwelt. Hinzu kommen die bisher nur unzureichend untersuchten Einträge durch polymere Bestandteile von Unterwasserbeschichtungen.

Weitere Verunreinigungen der Hafengewässer resultieren aus der Verbrennung fossiler Kraftstoffe, schadstoff- und pestizidhaltiger Betriebsmittel, illegaler Müllentsorgung oder illegaler Unterwasserreinigung von Schiffsrümpfen und Schraubenpolitur.

Für die in der Regel künstlichen Hafengewässer, insbesondere im Brackwasserbereich von Bremerhaven, bestehen bislang keine Gewässergütevorgaben. Dennoch haben die Hafengewässer einen Einfluss auf die Gewässergüte angrenzender und direkt verbundener Gewässer. Wir setzen uns deshalb dafür ein, die negativen Auswirkungen der Seeschifffahrt und Hafenwirtschaft auf die Gewässergüte und die damit verbundenen Auswirkungen auf Mensch und Natur zu minimieren.

UNSERE ZIELE SIND…

- zu den Zielen der europäischen Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL) beitragen
- ein Monitoring der Hafengewässer aufbauen
- auf die Reduzierung von biozidhaltigen Anstrichen in der Schifffahrt hinwirken und eine umweltfreundliche Unterwasserreinigung unterstützen

UNSER VORGEHEN

Monitoring der Hafengewässer

Ein systematisches Monitoring der Hafengewässer in Bremerhaven und Bremen zur Einordung der Gewässergüte findet bisher noch nicht statt, wohl aber eine Überwachung für die vorhandenen und wasserbehördlich erlaubten Gewässerbenutzungen. Die Zuständigkeit liegt bei der Bremer Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, (SKUMS).

Bei den Abwässern lehnen sich die Erlaubnisse an die Anforderungen der Abwasserverordnung an. Hier wird eine behördliche Überwachung der Einhaltung von Grenzwerten durchgeführt. Es handelt sich hierbei um Kühlwasser oder Dockabwässer von den Werften.

Die Niederschlagswassereinleitungen werden in der Regel regelmäßig durch die Umweltbehörde beprobt. Hier sind nur allgemeine Richtwerte vorhanden, da weitergehende Anforderungen zur Behandlung von Niederschlagswasser nicht vorliegen. Bei der Überwachung der Direkteinleitungen werden die Richtwerte für Niederschlagswasser in der Regel eingehalten. Einzelne Überschreitungen sind häufig eine Folge von Unfällen.

Ende 2020 wurde durch die bremenports eine Beprobung und chemische Analyse der Hafengewässer an ausgewählten Orten auf den Weg gebracht. Für die Zukunft ist vorgesehen, die Hafengewässer regelmäßig zu beproben und auf bestimmte Parameter, die mit der Umweltbehörde abgestimmt werden, zu untersuchen.

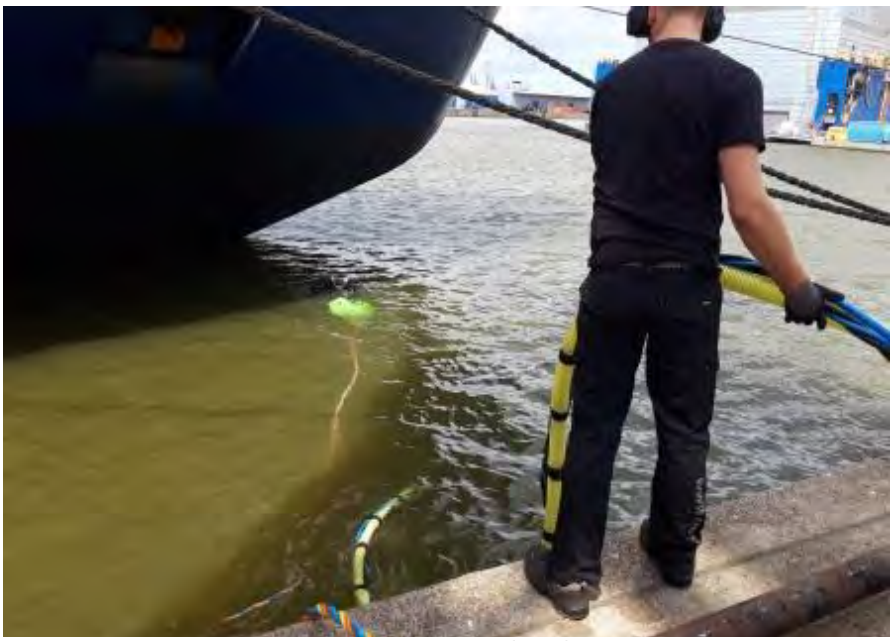
Management von Biofouling, Ballastwasser und Schiffsabwässern

Umweltfreundliche Unterwasserreinigung

Biofouling ist der Bewuchs durch Mikroorganismen, Pflanzen, Algen und Tieren auf allen Strukturen, die sich im bzw. unter Wasser befinden. Dies betrifft insbesondere Schiffsrümpfe aber auch Hafenanlagen. Der Bewuchs auf Schiffsrümpfen hat verschiedene negative Auswirkungen auf die Umwelt und die Wirtschaftlichkeit des Schiffsbetriebs, vor allem auf den Treibstoffverbrauch und damit auf Betriebskosten und die Menge der CO_2-Emissionen.

Um Biofouling zu vermeiden, haben sich mit dem Verbot von TBT andere biozidhaltige Unterwasseranstriche, meist auf Kupferbasis, auf dem Markt etabliert. Da auch diese negative Auswirkungen auf die Gewässergüte haben, verfolgt die aktuelle Forschung die Strategie, auf biozidhaltige Antifouling-Systeme gänzlich zu verzichten.

Eine Alternative stellt die kontrollierte Unterwasserreinigung von Schiffsrümpfen im Hafen dar, welche eine reinigungsfähige, d.h. abriebfeste, Beschichtung vorweisen. Bisher gibt es allerdings noch keine nationale oder internationale Regelung zur Erteilung einer Erlaubnis für diese Art von Unterwasserreinigungen. Um eine Lösung für die bremischen Häfen zu finden, haben sich im Rahmen des Projektes CLEAN zur „Bewuchsfreiheit durch proaktive Reinigung auf abriebfesten, biozidfreien Beschichtungen für Berufsschifffahrt“ verschiedene Firmen und Institutionen unter der Koordination von SKUMS zusammengefunden. Im Rahmen des Projektes, an dem auch bremenports beteiligt war, wurden grundsätzliche Genehmigungsanforderungen an eine Erlaubnisfähigkeit herausgearbeitet und bundesweit erstmalig in folgendem Leitfaden veröffentlicht. Seit dieser Veröffentlichung gilt, dass Reinigungen in den abgeschleusten Hafenbereichen der bremischen Häfen während der Liegezeit bei Einhaltung der Auflagen des Leitfadens genehmigt werden und stattfinden können.



Unterwasserreinigung an der Polarstern

Eine Zusammenfassung des Projektes „CLEAN“ finden Sie hier: https://www.youtube.com/watch?v=QjJxIVb46jA&feature=youtu.be

Darüber hinaus ist in einem Folgeprojekt geplant, an Schiffen mit Fahrtgebieten in Nord- und Ostsee aufzuzeigen, wie eine proaktive Reinigung auf biozidfreien Beschichtungen in Schiffsbetrieb und -unterhaltung umgesetzt werden könnte.

Vermeidung des Eintrags invasiver Arten

Mit dem internationalem Seeverkehr werden nicht-einheimische, invasive Arten, Schädlinge und Krankheitserreger als "Blinde Passagiere" im Ballastwasser und im Bioaufwuchs der Seeschiffe über die gesamten Weltmeere verbreitet. In 2016 wurden 121 Arten an der deutschen Küste als nicht-einheimisch erfasst. Seitdem kamen mindestens noch weitere 14 Arten hinzu.

Beispielsweise hat sich die Japanische Felsenkrabbe (Hemigrapsus sanguineus) - ursprünglich im Pazifik beheimatet - in wenigen Jahrzehnten über die gesamten Weltmeere ausgebreitet. Auch im deutschen Wattenmeer breitet sie sich als aktiver Räuber massiv aus und dezimiert die Bestände an Wirbellosen wie Muschel oder jungen heimischen Strandkrabben, die dann als Nahrung für andere Tiere fehlen. Die vorhandenen Nahrungsnetze werden dadurch gestört bzw. dauerhaft verändert.

Etablierte invasive Arten zu bekämpfen ist kostenintensiv und generell mit sehr großem Aufwand verbunden. Daher gilt die Prävention als die wichtigste Maßnahme. Um den Eintrag invasiver Arten zu begrenzen, unterstützen wir das Ballastwasserübereinkommen der IMO, das von der Seeschifffahrt entsprechende Schutzvorkehrungen verlangt.

Umgang mit Schiffsabwässern

In der Schifffahrt fallen neben dem genannten Ballastwasser auch Abwasser aus Abgasreinigungsanlagen und häusliches Abwasser mit Fäkalwasser an.

Der Umgang mit diesen Abwässern in den Häfen ist komplex, weil internationale, EU und nationale Regelungen ineinandergreifen. Um dieses schwierige Themenfeld für die Bremischen Häfen zu regeln, haben die Hafen- und Umweltbehörden Leitlinien zum Umgang mit Schiffsabwässern (Ballastwasser, Scrubberabwasser und häusliches Abwasser) erarbeitet und im November 2021 ein Merkblatt zum Umgang mit Schiffsabwässern in den Bremischen Häfen veröffentlicht.

Das Merkblatt wird über die Hafengebührenstelle auf jedem Gebührenbescheid zur Beachtung mit versendet. Es soll die Arbeit der betroffenen Institutionen unterstützen, richtet sich insbesondere an Reedereien und Schiffsführenden soll aber auch auf Seiten der Häfen und Behörden für Klarheit bei den Anforderungen sorgen.

Die bremischen Häfen sind mit der Veröffentlichung und Bekanntmachung des Merkblattes bundesweiter Vorreiter.



Bewuchs am bremenports Arbeitsschiff „Seeadler“

Weitere relevante Kennzahlen zu diesem Thema
finden Sie in unserer **Kennzahlenübersicht** ab S. 152.

UNSER MASSNAHMENKATALOG ZUM THEMA

Gewässergüte				
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**	**Zeithorizont**	**Status 2022**
Mit den folgenden Maßnahmen zu den Zielen der europäischen Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MRSL) beitragen:				
Ein Monitoring der Hafengewässer aufbauen	Hafengewässer regelmäßig beproben und auf bestimmte Parameter (z.B. Salzgehalt, Temperatur, PAKs), die mit der Umweltbehörde abgestimmt werden, untersuchen.		fortlaufend	in Bearbeitung
Umweltfreundliche Unterwasserreinigung von Schiffsrümpfen unterstützen	Mitwirkung in der Bremischen Arbeitsgruppe Unterwasserreinigung		fortlaufend	in Bearbeitung
	Projekt CLEAN zur Entwicklung eines Leitfadens zur Erlaubnisfähigkeit von Unterwasserreinigung von Schiffsrümpfen in den bremischen Häfen		2021	abgeschlossen
Gewässergüte in den bremischen Häfen verbessern	Regelungen zum Umgang mit Schiffsabwässern einführen (Ballastwasser, Scrubberabwasser und häusliches Abwasser)		2021	abgeschlossen

LUFTQUALITÄT





[STANDARDS: GRI 103-1, 103-2, 103-3, 305-7, 413-2, PERS NR. 7 UND NR. 10 SOWIE PSI 12]

DER ANSTOSS ZUM HANDELN

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.

Die Quellen dieser Emissionen sind vor allem die Schifffahrt, der Zulieferverkehr auf der Straße, der Schiene und der Wasserstraße sowie die notwendigen Umschlag- und Lagerarbeiten auf den Terminals und alle sonstigen zu einem regulären Hafenbetrieb dazugehörigen Dienstleistungen und behördlichen Tätigkeiten. Dabei sind die Emissionen der Seeschifffahrt im Hafen nach unserer Einschätzung mengenmäßig bedeutsam. bremenports hat keinen direkten Einfluss auf die Seeschifffahrt, für eine aktive Steuerung fehlt der nötige Einfluss auf den Markt. Über Anreizsysteme unterstützen wir die Entwicklung hin zu emissionsarmen Antrieben und versuchen so, die negativen Einflüsse auf Hafen und Umland zu reduzieren.

UNSERE ZIELE SIND…

- die Emissionen in den bremischen Häfen quantitativ und qualitativ zu erfassen
- die Reduktion von Klimagasen und Luftschadstoffen der Seeschiffe im Hafenbetrieb fördern und fordern
- die Weiterentwicklung und weltweite Verbreitung des ESI-Index als Anreizsystem für eine emissionsärmere Seeschifffahrt zu fördern
- die Emissionsreduktion in bremenports eigener Flotte

UNSER VORGEHEN

Monitoring von Luftemissionen und -immissionen

Überwachung gesetzlicher Grenzwerte der Schiffsemissionen

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) hat mit Unterstützung von bremenports im Juli 2017 am nördlichen Ende des Containerterminals im Hafen von Bremerhaven eine Luftmessstation installiert. Diese Messstelle misst die chemische Zusammensetzung der Abgasfahne vorbeifahrender Schiffe. Das Ergebnis dieser Messung wird zur Unterstützung der bei Verfolgung von Verstößen gegen den Einsatz von schwefelarmen Schiffskraftstoffen (MARPOL - Anlage VI, EU Schwefelrichtlinie) genutzt. Die beobachtete Rate der Einhaltung der Vorgaben von über 99 % in 2019 ist mit der Rate an anderen BSH - Messstationen in Wedel (größer 99 %) und Kiel (98,7 %) vergleichbar.

Überwachung von Immissionsgrenzwerten für die Bevölkerung im Hafenumfeld

Das Monitoring der Luftqualität im Hafenumfeld wird durch das Land Bremen von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) durchgeführt. Das Bremer Luftüberwachungssystem (BLUES) erfasst seit 1987 an acht ortsfesten Messstationen in Bremen und Bremerhaven Daten zur Überwachung der Luftqualität. Für die bremischen Häfen ist die Messstation in der Hansastraße in Bremerhaven sowie die Messstation in Hasenbüren in Bremen relevant. Die Auswertungen belegen, dass Immissionsgrenzwerte eingehalten werden und keine problematische Belastung für die Bevölkerung ableitbar ist. 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.

Gutachten zur Beurteilung der Luftqualität im Überseehafen Bremerhaven

Zur Einordnung der Immissionssituation im Überseehafen in Bremerhaven wurde von bremenports ein Immissionsgutachten im Überseehafen beauftragt. Dieses soll die Luftqualität im Hafen und Hafenumfeld evaluieren. Zudem soll es weitere potenziell geeignete Maßnahmen bzw. mögliche Investitionen zur nachhaltigen Reduktion von Luftschadstoffen für den Hafenbereich ermitteln. Ebenfalls soll bewertet werden, ob zusätzliche Messungen von Luftschadstoffen und CO_2 an ausgewählten Standorten sinnvoll sind. Ergebnisse sind 2022 zu erwarten.

Emissionsmodell für die bremischen Häfen

Mit dem Simulations-Tool Vessel Traffic und dem Analysetool ECOPAW hat das Institut für Seeschifffahrt und Logistik (ISL) die Grundlagen geschaffen, um die durch Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt und hafeninterne Verkehre erzeugten Luftemissionen der Luftschadstoffe Stickoxide, Schwefeloxide und Feinstaub und des Klimagases Kohlendioxid zu ermitteln und auszuwerten. Die beiden entwickelten Tools wurden für die Ermittlung der Emissionen für die Hafengebiete Bremerhaven und Bremen eingesetzt.

Die Auswertung der Emissionswerte für 2018 und 2019 kann in unserer Kennzahlentabelle nachvollzogen werden. Die Auswertung der Emissionswerte für 2020 und 2021 stehen noch aus. Der Vergleich der Kennzahlen spiegelt wider, dass eine weitere wesentliche Reduktion der Luftschadstoffe nur durch einen rechtlichen Rahmen mit Grenzwerten und dem Einsatz von alternativen Kraftstoffen und Antrieben auch in der Schifffahrt erreicht werden kann. Die Emissionsermittlung für die Häfen Bremerhaven und Bremen soll zukünftig jährlich erfolgen und um die landseitigen Verkehrsträger Bahn und LKW erweitert werden.

Förderung und Forderung der Reduktion von Klimagasen und Luftschadstoffen der Seeschiffe

Landstromanschlüsse für die See- und Binnenschifffahrt

Im Juni 2020 hat der Bremer Senat die Schaffung eines breit angelegten Angebots zur Landstromversorgung der Seeschifffahrt in den bremischen Häfen beschlossen. Damit folgt Bremen dem aktuellen Trend, den Reedern verstärkt Landstromanschlüsse anzubieten. Ob und in welchem Umfang die geplanten Landstromanschlüsse in Zukunft genutzt werden, und ob im Fall der Nutzung dies auch Auswirkungen auf die ohnehin unkritische Luftbelastung hat, bleibt abzuwarten.

Mehr Informationen dazu finden Sie im Kapitel Hafenentwicklung.

Projekt ZEROEMISSION@BERTH

Die neun deutschen Seehäfen positionieren sich für die Einführung eines europäischen CO_2-Emissionslimits am Liegeplatz für alle See- und Binnenschiffe und haben sich Anfang 2021 zum Projekt „ZeroEmission@Berth“ zusammengefunden, um gemeinsam zu „Null - Emissionen“ in der Schifffahrt, insbesondere am Liegeplatz beizutragen.

Netzgebundene Landstromanlagen können eine effektive Lösung zur Emissionsreduzierung von Schiffen während der Liegezeit im Hafen sein, wenn diese mit 100 % erneuerbarem Strom betrieben werden - jedoch nicht für jeden Hafen, nicht für jeden Liegeplatz und nicht für jedes Schiff. Die Frequentierung eines Liegeplatzes sowie die Schiffstypen des Liegeplatzes müssen berücksichtigt werden. Eine Kostenbeteiligung der Schiffsbetreiber sollte zudem sichergestellt werden.



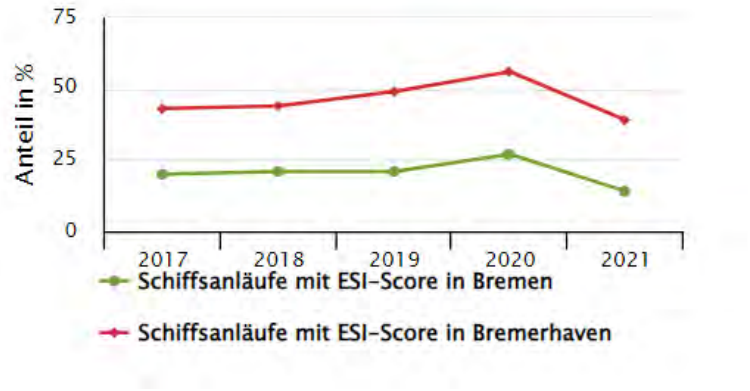
Aktuell haben die deutschen Seehäfen daher zu einem Innovationswettbewerb aufgerufen, um weitere Lösungen kennenlernen, die am Liegeplatz und nach Möglichkeit gleichzeitig auch im Fahrtbetrieb zur Emissionsreduzierung beitragen. Der Innovationswettbewerb läuft noch bis zum 18. Juni 2022.

Nähere Informationen finden sich unter http://www.zeroemissionatberth.com.

ESI Rabatt für emissionsarme Seeschiffe

Durch Nutzung des Environmental Ship Index (ESI), einem internationalen Standard, der im Rahmen der World Port Climate Initiative (WPCI) 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.

Der ESI setzt sich aus Teilbewertungen in Punkten für die Emissionen von Stickoxiden, Schwefeloxiden und Kohlendioxid zusammen und gewährt weitere Punkte, sofern das Schiff über einen Landstromanschluss verfügt. Die ESI-Punktzahl bewegt sich zwischen 0 und 100, wobei null den Grenzwerten der International Maritime Organization (IMO) entspricht. Werte über null entsprechen damit einer Übererfüllung der gesetzlichen Vorgaben. Nach Einführung des verschärften Grenzwertes für den Schwefelgehalt in Schiffstreibstoffen in 2020 sank die Anzahl der Schiffe, die einen ESI-Score melden konnten im Jahr 2021.



ESI-SCORE ENTWICKLUNG

Insgesamt ist seit der Einführung in 2012 eine positive Entwicklung an Schiffsanläufen, die einen ESI-Score nachweisen können, festzustellen. Die Anzahl an Schiffen mit ESI-Score war bis 2020 kontinuierlich gestiegen. Der Anteil der Schiffsanläufe mit ESI Score in Bremen und Bremerhaven der letzten Jahre kann in unserer Kennzahlentabelle nachvollzogen werden.

Verleihung des greenports Awards 2021

Die greenports Awards für die Kategorie „Umweltfreundlichstes Schiff“ und für die Kategorie „Umweltfreundlichste Flotte“ wurden 2021 beide an die Reederei Holwerda Shipmanagement verliehen. Das Schiff MV Freya der Reederei hat durch technische Lösungen im Bereich der Vermeidung von Stickoxiden überzeugt. Das Schiff ist mit einem sogenannten SCR-Katalysator (SCR = selective catalytic reduction) ausgestattet, der die Stickoxidemissionen im Abgas reduziert. Dadurch erreicht es einen ESI von 56,11 Punkten. Außerdem sorgt das Design des Schiffsrumpfes für einen Beitrag zum Umweltschutz.



Verleihung des greenports Awards an die Reederei Holwerda Shipmanagement

Neben der öffentlichen Auszeichnung mit dem Award kompensieren wir symbolisch die CO_2-Emissionen für einen Anlauf des Gewinnerschiffs in den bremischen Häfen. Dieses Jahr wurden für die „MV Freya“ 2 Tonnen CO_2 kompensiert. Der Klimaschutzbeitrag wird von „DER KLIMAFONDS“ verwendet, um Maßnahmen zur CO_2-Reduktion in gemeinnützigen, sozialen und kulturellen Einrichtungen zu fördern.

Die Basis für die Ermittlung der Gewinner des greenports Awards bilden die Werte des ESI aus dem jeweiligen Vorjahr (2020). Um den greenports Award gewinnen zu können, muss ein Schiff die bremischen Häfen mehrmals angelaufen haben. Diese Bedingung wurde eingeführt, um regelmäßige Hafenkunden gegenüber einmaligen Hafennutzern zu würdigen.

Die Gewinner der letzten Jahre finden Sie in unserer **Kennzahlenübersicht** ab S. 152.

Emissionsreduktion in bremenports eigener Flotte

Alle bremenports-Schiffe sind bereits mit einem Landstromanschluss ausgestattet und werden mit konventionellen Schiffsmotoren oder diesel-elektrischem Hybrid-Antrieb betrieben. Dabei kommt i.d.R. Binnenschiffsdiesel zum Einsatz. Dieser gilt gemäß der gesetzlichen Vorgaben mit 0,001 % Schwefel als "schwefelfrei".

Der Einsatz von GTL (Gas-to-Liquid) als Dieselersatz wurde erfolgreich auf einer Klappschute getestet. Auf Basis von Erdgas wird mit dem GTL-Verfahren flüssiger synthetischer Kraftstoff hergestellt. Dieser Kraftstoff verbrennt sauberer als herkömmlicher Schiffsdiesel und produziert weniger Luftschadstoffe. Zudem ist GTL-Fuel nicht giftig, geruchsarm, leicht biologisch abbaubar und mit einem geringeren Gefährdungspotenzial gekennzeichnet, da es praktisch keinen Schwefel und keine aromatischen Verbindungen enthält. Allerdings sind die CO2-Emissionen bei GTL vergleichbar mit denen bei Diesel, sodass der Einsatz nur als Übergangslösung in Frage kommt.

Zurzeit wird an einem Konzept für eine umweltfreundliche Flotte gearbeitet, in dem das Ziel Emissionsreduktion konkretisiert wird. Zur Erreichung dieses Ziels werden auch alternative Antriebe betrachtet. Dabei entscheidet das Anforderungsprofil des jeweiligen Schiffstyps darüber, welche unterschiedlichen Antriebs- und/oder Kraftstoffsysteme in Frage kommen. Eine aktuelle Entscheidung, die gesamte bremenports-Flotte auf GTL umzurüsten, ist noch nicht getroffen, könnte aber hinsichtlich des Flottenalters einen Weg für den Übergang darstellen. Der Einsatz von anderen Treibstoffen wie Methanol, Ethanol oder Wasserstoff bedingt einen umfassenden Umbau der gesamten Flotte. Zudem sind diese Kraftstoffe aktuell nur bedingt am Markt verfügbar.

Langfristig wird eine Verwendung von emissionsfreien Antrieben, wie die Brennstoffzellen- und Wasserstofftechnologie oder E - Fuels, angestrebt.

UNSER MASSNAHMENKATALOG ZUM THEMA

Luftqualität				
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**	**Zeithorizont**	**Status 2022**
Emissionen in den bremischen Häfen quantitativ und qualitativ erfassen	Gutachten für ein systematisches Luftmonitoring der Luftschadstoff-Emissionen im Überseehafen, Ziel ggf. die Installation sinnvoller Messstellen		2022	in Bearbeitung
	Ermittlung schiffsseitiger Emissionen für das Emissionsmodell der bremischen Häfen mit optionaler Erweiterung weiterer Emissionsquellen aus dem Hafenumfeld		fortlaufend	in Bearbeitung
Reduktion von Klimagasen und Luftschadstoffen der Seeschiffe fördern und fordern	Beteiligung am Projekt "Zero Emission at Berth": Gemeinsam mit den neun deutschen Seehäfen sollen technologieoffene Lösungen gefunden werden, die alternativ zur Landstromversorgung zur Reduktion von Klimagasen und Luftschadstoffemissionen der Seeschiffe am Liegeplatz beitragen.		2022	in Bearbeitung
	Mitwirkung am Projekt "Mariteim" zur Quantifizierung von Immissionen in der gesamten maritimen Logistikkette mit dem Ziel Maßnahmen zur Reduktion der Immissionsbelastung zu identifizieren. Das Projekt wird vom Institut für Seeschifffahrt und Logistik (ISL) durchgeführt, das die Modellierung der Emissions- und Immissionssituation exemplarisch anhand der bremischen Häfen durchführt.		2023	in Bearbeitung
Die Weiterentwicklung und weltweite Verbreitung des ESI-Index als Anreizsystem für eine emissionsärmere Seeschifffahrt fördern	Als Mitglied des World Port Sustainability Programms (WPSP) an der Weiterentwicklung des Environmental Ship Index (ESI) mitwirken		fortlaufend	fortlaufend
	Anteil der Schiffsanläufe mit ESI-Index in den bremischen Häfen ermitteln		fortlaufend	in Bearbeitung
	"greenports Awards" an das emissionsärmste Seeschiff und die Reederei mit der umweltfreundlichsten Flotte verleihen		fortlaufend	in Bearbeitung

Ziel	Maßnahmen	SDG	Zeithorizont	Status 2022
Emissionsreduktion in bremenports eigener Flotte	Bei der Neubeschaffung von Schiffen emissionsfreie Antrieben, wie Brennstoffzellen- und Wasserstofftechnologie oder E-Fuels anstreben	 	fortlaufend	in Bearbeitung

ABFALL, SEDIMENTE & KREISLAUFWIRTSCHAFT





[STANDARDS: GRI 103-1, 103-2, 103-3, 304-2, 306-1, 306-2, 306-3, 306-4, 306-5]

DER ANSTOSS ZUM HANDELN

Angesichts eines weiterhin globalen Anstiegs des Rohstoffverbrauchs wird die Etablierung einer Kreislaufwirtschaft immer wichtiger.

Die Kreislaufwirtschaft, auch „Circular Economy“, ist in den UN-Zielen für Nachhaltige Entwicklung, den sog. Sustainable Development Goals (SDGs) fest verankert und kann einen wichtigen Beitrag zum Pariser Klimaabkommen leisten. Sie ermöglicht eine Kreislaufführung von Rohstoffen und kann somit auch in erheblichem Maße zum Ersatz fossiler Energieträger beitragen.

UNSERE ZIELE SIND…

- Kreislaufwirtschaftskonzepte in den bremischen Häfen unterstützen
- Konventionelle Baggerung nach Möglichkeit reduzieren, um sowohl "Abfallaufkommen" als auch "Auswirkungen auf Europäische Schutzgebiete und geschützte Arten" zu minimieren
- Den Anteil an gebaggerten Sedimenten, die in das Gewässer zurückgeführt werden können, nach Möglichkeit erhöhen
- Aufbereitetes und für eine Verwertung geeignetes Baggergut nach Möglichkeit in den Wirtschaftskreislauf zurückführen

UNSER VORGEHEN

Auch für die bremischen Häfen ist das Thema Kreislaufwirtschaft relevant: In einer Kooperation zwischen dem Institut für Energie und Kreislaufwirtschaft und bremenports wurde für das Jahr 2018 eine Bilanzierung von Ressourcen für den Überseehafen Bremerhaven vorgenommen. Ziel der Arbeit war es, eine Datengrundlage für die Verbesserung der Effizienz im Hafenquartier Überseehafen zu erarbeiten.

Der Überseehafen ist ein Quartier mit Potential zur praktischen Umsetzung der Kreislaufwirtschaft, denn Stoffströme aus Industrie, Schifffahrt und Logistik bieten in Verbindung mit der guten Anbindung eine Basis für Kreislaufwirtschaftskonzepte.

Das Ergebnis gibt Auskunft über Art, Menge und Verbleib der von acht im Hafen ansässigen Unternehmen entsorgten Abfälle. Die gesamte bilanzierte Abfallmasse betrug 244.000 Megagramm bzw. Tonnen im Jahr 2018, verteilt auf insgesamt 64 Abfallschlüssel. Baggergut stellt mit 176.400 Tonnen (entspricht 74 %), den größten Anteil der gesamten Abfallmasse dar. Die zweitgrößte Abfallquelle resultiert aus der Schifffahrt. Insgesamt fallen 60.060 Tonnen (entspricht 25 %) Schiffsabfälle im Jahr an, wovon 57.780 Tonnen durch die Bilgenölentsorgung von Seeschiffen entstehen.

In einem nächsten Schritt ist geplant, wieder in Zusammenarbeit mit dem Institut für Energie und Kreislaufwirtschaft an der Hochschule Bremen, eine Bilanzierung von Ressourcen für den Fischereihafen in Bremerhaven zu erstellen und mögliche Synergien zur Lenkung von Stoffströmen der beiden Quartiere in Bremerhaven zu ermitteln.

Umgang mit Baggergut

Das zur Sicherstellung der Wassertiefen in den bremischen Häfen anfallende Baggergut stellt mit Abstand den größten Stoffstrom in den bremischen Häfen dar.

Angestrebt wird, den Umfang konventioneller Baggerungen und die Sedimententnahme aus dem Gewässer weitestgehend zu minimieren. Grund dafür ist, 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.

Das hierfür entwickelte Sediment-/Baggergutmanagementkonzept für die bremischen Häfen sieht schwerpunktmäßig vor, die Sedimentation durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren oder, wenn möglich, Sedimente im Gewässer umzulagern.



Probenahme jährliche Sedimentuntersuchung

Im Bereich der tideoffenen Kajen gelingt es durch den Einsatz von Wasserinjektion (WI), die Sedimentation gering zu halten und Baggerkampagnen auf ein Minimum zu reduzieren. In den abgeschleusten Hafengebieten in Bremen sowie im Fischereihafen in Bremerhaven ist der Eintrag von Sedimenten zudem vergleichsweise gering, so dass es hier durch den Einsatz von WI gelingt, die konventionelle Baggerung ebenfalls zu minimieren. Anders verhält es sich in dem ebenfalls abgeschleusten Hafengebiet des Überseehafens in Bremerhaven. Hier findet ein erheblicher Eintrag und die Ablagerung von Sedimenten aus dem Weserästuar in den Hafenbereichen des Überseehafens statt. Der Einfluss auf diese Sedimenteinträge ist sehr begrenzt und lässt sich nicht vermeiden oder weiter reduzieren.

Für den Umgang mit sandigem und schlickigem Baggergut gibt es unterschiedliche gesetzliche Vorgaben. Sandiges Baggergut kann bei Einhaltung der geltenden Vorgaben im Regelfall im Gewässer umgelagert werden. Das gleiche gilt grundsätzlich auch für schlickiges Baggergut. In den abgeschleusten bremischen Häfen erfüllt dass schlickige Baggergut allerdings weiterhin nicht überall die Anforderungen an eine Umlagerung im Gewässer, so dass eine Entsorgung an Land notwendig ist.

Entsorgung ist im Sinne des Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) sowohl die Verwertung als auch die Beseitigung. Für beides ist eine vorherige Behandlung d.h. Entwässerung notwendig, die am Standort der Integrierten Baggergutentsorgung (IBE) in Bremen-Seehausen durchgeführt wird. Werden die Anforderungen an eine Verwertung nicht erfüllt, wird das entwässerte Baggergut unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben der Deponieverordnung (DepV) auf der Baggergutmonodeponie in Bremen-Seehausen beseitigt. Erfüllt das behandelte Baggergut die Anforderungen an eine Verwertung, sind unterschiedliche Verwertungswege und Einsatzmöglichkeiten möglich. Diese werden im Kapitel Hafenentwicklung näher beschrieben.

bremenports strebt an, den Verwertungsanteil zu steigern. In den vergangenen Jahren konnte bereits eine hohe Verwertungsquote nach erfolgter Behandlung erreicht werden. Dies ist auf die kontinuierliche Verbesserung der Sedimentqualität zurückzuführen.

Umgang mit Schiffsabfällen

Ein weiterer großer Stoffstrom im Hafen sind Schiffsabfälle, wie das in großer Menge zu entsorgende Bilgenöl. Die Überwachung der Abfallmeldungen der Schiffe gemäß MARPOL obliegt dem Hansestadt Bremischen Hafenamt. Im Abfallbewirtschaftungsplan für die bremischen Häfen und im Bremischen Gesetz über Hafenauffangeinrichtungen wird der Umgang mit Schiffsabfällen und Ladungsrückständen geregelt. Die aktuelle Bremische Hafengebührenordnung enthält, abhängig von der Bruttoraumzahl, die Verpflichtung zur Zahlung einer Pauschale für die Entsorgung von Plastik, Lebensmittelabfällen, Hausmüll und kontaminierten Aufsaugmaterialen.

Umgang mit Abfällen in den Hafengewässern

Meeresmülleimer „Seabin“

Seabin heißt der Eimer, der Müll aus unseren Hafengewässern fischen soll. Seit März 2021 wird der Meeresmülleimer im Kaiserhafen von Bremerhaven getestet: Befestigt an einem Ponton schwimmt er auf der Wasseroberfläche und saugt kontinuierlich Wasser durch ein Filtersystem, um so das Hafengewässer von Plastikabfällen zu reinigen. Die Seabin fasst 20 Liter und kann bis zu vier Kilogramm Plastik pro Tag aus dem Wasser entfernen und Partikel ab einer Größe von zwei Millimetern filtern. Dieser Abfall kann dann getrennt entsorgt oder recycelt werden. Außerdem besitzt sie ein ungiftiges und hochbeständiges Anti-Fouling-System, das einen Aufwuchs von Biofilm verhindert.

Entwickelt wurde die Seabin von einem australischen Unternehmen, das seit 2018 die Meeresmülleimer kommerziell vertreibt. Bis zum heutigen Tag werden weltweit bereits rund 860 Seabins in Häfen, Marinas und Flüssen eingesetzt. Die Australier wenden sich dabei an Unternehmen, Regierungen, gemeinnützige Organisationen und NGOs. In Deutschland gibt es neben der Anlage in Bremerhaven zwei weitere in Emden und Wilhelmshaven.

Unsere Seabin soll nach einer Testphase auch an anderen Orten im Hafen eingesetzt werden.

Jugend forscht Projekt zur Seabin in Kooperation mit dem Geschwister-Scholl-Gymnasium

In einer Kooperation zwischen der Geschwister Scholl Schule in Bremerhaven und bremenports haben sich die Schüler Danny Dolinski, Mohannad Sarha und Rebal Issa am Jugend forscht Wettbewerb beteiligt. Mit dem Thema „Belastung des Hafenbeckens in Bremerhaven mit Mikro- und Makroplastik“ haben sie den ersten Preis im Regionalwettbewerb des Fachgebiets Geo- und Raumwissenschaften sowie den Sonderpreis „Reset Plastic" gewonnen.

bremenports Mitarbeiter_innen hatten für das Projekt 11 Proben aus dem Meeresmülleimer „Seabin“ bereitgestellt, den die Schüler gewaschen und sortiert haben. Außerdem hat bremenports Schlickproben zur Verfügung gestellt, die von den Schülern nach Makro- und Mikroplastik untersucht wurden.

Aufgrund der Art des Mülls konnten die Schüler belegen, dass ein großer Teil der Verschmutzung von Personen stammt, die sich in direkter Nähe des Hafens aufhalten, da der untersuchte Abfall überwiegend aus Plastiktüten und Plastikverpackungen bestand.



Die Projektgruppe D. Dolinski, M. Sarha und R. Issa



Die Seabin im Einsatzgebiet Kaiserhafen

Weiterführende Kennzahlen zum Thema entnehmen Sie bitte der **Kennzahlenübersicht** ab S. 152.

UNSER MASSNAHMENKATALOG ZUM THEMA

Abfall, Sediment & Kreislaufwirtschaft				
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**	**Zeithorizont**	**Status 2022**
Kreislaufwirtschaftskonzepte in den bremischen Häfen unterstützen	Bilanzierung von Ressourcen für den Fischereihafen Bremerhaven erstellen und mögliche Synergien zur Lenkung von Stoffströmen ermitteln (Projekt in Zusammenarbeit mit dem Institut für Energie und Kreislaufwirtschaft der Hochschule Bremen)		offen	geplant
	Bilanzierung von Ressourcen für das Hafenquartier Überseehafen erstellen (Projekt in Zusammenarbeit mit dem Institut für Energie und Kreislaufwirtschaft der Hochschule Bremen)		2020	abgeschlossen
Konventionelle Baggerung nach Möglichkeit reduzieren, um sowohl "Abfallaufkommen" als auch Auswirkungen auf Europäische Schutzgebiete/geschützte Arten zu minimieren	Den Betrieb von Wasserinjektionsgeräten zur Verringerung des Baggerbedarfs beibehalten		fortlaufend	fortlaufend
	Die Zuwässerung der Hafenbecken mit schwebstoffarmen Oberflächenwasser der Weser zur Verringerung des Baggerbedarfs beibehalten		fortlaufend	fortlaufend
Den Anteil an gebaggerten Sedimenten, die in das Gewässer zurückgeführt werden können, nach Möglichkeit erhöhen	Schadstoffmonitoring der Sedimente durchführen, um externe Belastungsquellen zu identifizieren und Vorschläge zur Bewältigung dieser Belastungsquellen zu entwickeln		fortlaufend	fortlaufend
Aufbereitetes und für eine Verwertung geeignetes Baggergut nach Möglichkeit in den Wirtschaftskreislauf zurückführen	Aufbereitetes Baggergut intern als Sekundärrohstoff für Bau- oder Auffüllmaßnahmen einsetzen		fortlaufend	fortlaufend
	Engagement in Fachausschüssen und einer bundesweiten Arbeitsgruppe, um Anteil an externen Abnehmern für die Verwertung des aufbereiteten Baggerguts zu steigern		fortlaufend	fortlaufend
Mithilfe einer Seabin (Meeresmülleimer) den Plastikmülleintrag in die Gewässer verringern	Die vorhandenen zwei Seabins an unterschiedlichen Standorten der bremischen Häfen einsetzen		fortlaufend	in Bearbeitung
	Ein Jugend forscht Projekt des Geschwister-Scholl-Gymnasiums über den Eintrag von Plastik und Mikroplastik in den Hafengewässern unterstützen		2022	abgeschlossen



SOZIALE VERANTWORTUNG

In der Hafenmanagementgesellschaft fördern wir die Mitarbeiterzufriedenheit und Arbeitgeberattraktivität mit krisensicheren Arbeitsplätzen, umfangreichen Arbeitnehmerrechten und einer familien- bewussten, gesundheits- und kompetenz-fördernden Unternehmenskultur. Darüber hinaus setzen wir uns für „gute Arbeitsbedingungen“ im Hafen und der Seeschifffahrt ein, pflegen einen vertrauensvollen Meinungsaustausch mit der lokalen Bevölkerung und engagieren uns in konkreten Projekten.

ATTRAKTIVE ARBEITSBEDINGUNGEN



[STANDARDS: GRI 102-8, 102-41, 103-1, 103-2, 103-3, 401-1, 401-2, 401-3, 403-1, 403-2, 403-3, 403-4, 403-5, 403-6, 403-7, 403-8, 403-9, 403-10, 404-1, 404-2, 404-3, 405-1, 405-2, 406-1, 407-1, QM PERSONAL 1 UND 2 SOWIE PSI 14, 16, 17 UND 20]

ATTRAKTIVE ARBEITSBEDINGUNGEN BEI BREMENPORTS

DER ANSTOSS ZUM HANDELN

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.

UNSERE ZIELE SIND…

- Ausbildungszahl von 30 Azubis erhalten
- Fachkräftemangel in bestimmten Berufsgruppen durch Weiterbildung des eigenen Personals begegnen
- Eine Austrittsquote (arbeitnehmerveranlasste Austritte) von weniger als 5 % erhalten
- Die Anzahl von 15 Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter_in erhalten und eine durchschnittliche Bewertung der Qualifikationsmaßnahmen von Note 3 oder mehr erreichen
- Eine Gesundheitsquote von mehr als 95 % erreichen
- Die sportliche Betätigung der Mitarbeiter_innen fördern und die Anzahl von mind. 100 Firmenfitness-Nutzer_innen erhalten
- Frauenanteil im Unternehmen bis 2025 auf 30 % erhöhen
- Keine Diskriminierungsvorfälle
- Attraktivität durch Personalmarketing sichtbarer machen und an mindestens 7 Messen pro Jahr teilnehmen

UNSER VORGEHEN

Wir bieten unseren Mitarbeiter_innen eine faire Vergütung und krisensichere Arbeitsplätze. Unser Tarifvertrag bietet unseren tariflichen Mitarbeiter_innen unter anderem eine zusätzliche betriebliche Altersvorsorge, eine Jahressonderzahlung, vermögenswirksame Leistungen, ein leistungsorientiertes Entgelt sowie die Möglichkeit der Entgeltumwandlung zur Altersvorsorge.

Darüber hinaus werden vergünstigte Job-Tickets für den öffentlichen Personennahverkehr sowie vergünstigte Mitgliedschaften in Hansefit sowie qualitrain Verbund-Studios angeboten. Die betrieblichen Leistungen werden grundsätzlich allen Mitarbeiter_innen angeboten, unabhängig davon, ob diese befristet oder unbefristet, in Voll- oder Teilzeit beschäftigt sind.

Eigenes Personal wird mit einem breit aufgestellten Fort- und Weiterbildungsangebot und der Nachwuchskräfteschulung „Talentkompass“ sowohl persönlich als auch beruflich unterstützt.



bremenports Mitarbeitende bei einem Kochkurs - als Teil des Ernährungstrainings (© Birgit Behnke)

Alle neuen Mitarbeiter_innen und Auszubildende erhalten ein umfangreichen Einführungsangebot inkl. Hafenbustour. Es werden Paten aus einer anderen Abteilung vermittelt, die unabhängig des regulären Einsatzgebiets mit Rat und Tat zur Seite stehen.

bremenports bietet zudem ein ganzheitliches Gesundheitskonzept in den Bereichen: „Gesundheitscheck – Ernährung – Bewegung“.



ENTWICKLUNG DER GESUNDHEITSQUOTE VON 2017 BIS 2021

Den Mitarbeitenden werden regelmäßig Gesundheitstage, Ernährungstrainings, Firmenfitness und vielfältige Sportveranstaltungen angeboten. An den Standorten Sail City und Bauhof (Bremerhaven) und Hafenstraße (Bremen) stehen jede Woche Obstkörbe zur Selbstbedienung bereit.

Zertifikat „BerufundFamilie“

Mit einer familiengerechten und gesundheitsorientierten Unternehmenspolitik schafft bremenports die Rahmenbedingungen dafür, das Arbeits- und Privatleben so optimal wie möglich in Einklang zu bringen.

Bereits seit 2005 ist bremenports Zertifikatsträger des Audits berufundfamilie und bietet bspw. flexible Arbeitszeiten, unterschiedliche Arbeitszeitmodelle, Job Sharing und das mobile Arbeiten von zu Hause an, sofern der Tätigkeitsbereich der Mitarbeiter_innen damit vereinbar sind.

Weitere Unterstützung wird berufstätigen Eltern durch Angebote in den Oster-, Sommer- und Herbstferien sowie mit einem Eltern-Kind-Büro vor Ort geboten.

Der Erfolg der angebotenen Maßnahmen und Arbeitskonditionen, wird alle drei Jahre mittels einer Mitarbeiterbefragung evaluiert. So stellt bremenports sicher, dass die unternehmensweiten Angebote wie z.B. mobiles Arbeiten, Weiterbildungsmöglichkeiten oder Gesundheitsvorsorge auf den Bedarf der Mitarbeitenden ausgerichtet ist.



Robert Howe und Simone Oelze mit der Urkunde zur Rezertifizierung des Audit berufundfamilie

Weiterführende Informationen zu Beschäftigung, Aus- und Weiterbildung, Diversität und Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung und Arbeitssicherheit entnehmen Sie bitte der **Kennzahlenübersicht** (ab S. 152) und dem **GRI-Inhaltsindex** (ab S. 119).

Auf der Suche nach den richtigen Mitarbeitenden – Das bremenports Employer Branding

Auf unserer bremenports-Website findet man in der Rubrik Jobs & Karriere das 2021 erneuerte Arbeitgeberportal. Wer dort nach einer passenden Stelle sucht, bekommt durch persönliche Videos unserer Mitarbeitenden bereits einen vergleichsweise tiefen Einblick in die Charakteristika des Berufsfeldes. Speziell für diejenigen, die auf der Suche nach einem Ausbildungsplatz sind, gibt es seit Jahresbeginn 2022 einen eigenen Social Media Auftritt bei Instagram.

Jenseits des Online-Angebotes sind wir aber auch im Stadtbild sichtbarer geworden. So verzieren Werbeanzeigen mit Fotos unserer eigenen Crewmitglieder Litfaßsäulen, Plakatwände, Road Side Screens, City Light Poster oder andere Großflächen.

Das gemeinschaftliche Projekt der Teams Marketing und Personal startete mit der Zielsetzung, dem Fachkräftemangel zuvorzukommen: quasi neue Mitarbeiter_innen zu finden, bevor man nach ihnen suchen muss. Dabei wird bremenports als Arbeitgeber so präsentiert, wie die Mitarbeiter_innen das Unternehmen jeden Tag erleben. Ziel ist es nicht nur möglichst viele Bewerbungen zu erhalten, sondern genau die Personen zu finden, die zum Unternehmen und zu den Kolleg_innen passen.



Mitarbeiterwerbung in der Innenstadt Bremerhaven

Nachwachssicherung bei bremenports

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. Zusätzlich bieten wir auch ein Duales Studium in den Bereichen Mechatronik und Bauingenieurwesen sowie eine Einstiegsqualifizierung für die Ausbildung an.



Messestand von bremenports mit eigenen Azubis

Damit sich die Auszubildenden untereinander besser kennenlernen und sich im Betrieb einfacher zurechtfinden, haben wir im Sommer 2020 erstmals mit unseren neuen Auszubildenden eine Einführungswoche durchgeführt. Während dieser Woche haben die Auszubildenden unterschiedliche Stationen im Hafen besucht und konnten so einen Rundum-Blick gewinnen, in welchen Bereichen bremenports tätig ist. Aufgrund der äußerst positiven Rückmeldungen soll das neu eingeführte Angebot jetzt jedes Jahr durchgeführt werden.

Azubi-Projekttag „Nachhaltigkeit in der Ausbildung“

Mit dem Azubi-Projekttag "Nachhaltigkeit in der Ausbildung" wollen wir unseren Auszubildenden die aus dem Betrieb des Hafens resultierenden Belastungen für Umwelt und Bevölkerung erklären und unsere Beiträge im Bereich Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement an praktischen Beispielen vermitteln.

Die Aktionstage werden bereits seit 2016 2-mal jährlich durchgeführt, sind ganztägig gestaltet, und beinhalten sowohl theoretische als auch praktische Elemente zu den Themen Nachhaltiger Einkauf, Energiemanagement & Klimaschutz, Umweltfreundliche Schifffahrt, Effiziente Flächennutzung & Biodiversität sowie Effekte der Wassertiefenerhaltung.

Im Wesentlichen trägt der Azubi-Projekttag dazu bei, die nächste Generation von Mitarbeitenden für das Thema „Nachhaltigkeit“ zu sensibilisieren und sie zu animieren selbst nach Verbesserungspotentialen in der Energie- und Materialverwendung ihres Aufgabengebiets zu suchen.

Gleichzeitig haben die Azubis die Möglichkeit, sich gegenseitig besser kennenzulernen und auszutauschen. Aufgrund der pandemiebedingten Vorschriften war die Durchführung eines Aktionstages in den Jahren 2020 und 2021 leider nicht möglich. Wir hoffen, dass wir in 2022 diese Termine stattfinden lassen können.



Ergebnis der Azubi-Müllsammelaktion in 2016

ARBEITSBEDINGUNGEN IM HAFEN

Der Hafen ist ein Standort unterschiedlichster Unternehmen und Tätigkeitsprofile. Grundsätzlich lassen sich aber folgende Arbeitsbedingungen herausstellen:

- In den bremischen Häfen finden sich überwiegend tariflich abgedeckte Arbeitsplätze. Auch die Beschäftigten des Gesamthafenbetriebes (GHB), die in unterschiedlichen Hafengesellschaften bedarfsweise eingesetzt werden, unterliegen den mit ver.di vereinbarten Rahmentarifverträgen der deutschen Seehafenbetriebe.
- In den bremischen Häfen wird überdurchschnittlich häufig in Vollzeit gearbeitet.
- Im Hafen sind häufig Fachkräfte beschäftigt, die eine handwerkliche Ausbildung absolviert haben und durch Schulungen für ihre Tätigkeiten im Hafen weiterqualifiziert wurden.
- Tätigkeiten im Hafen gehen oft mit körperlichen Belastungen oder dem Arbeiten bei Lärm einher. Auch Schichtarbeit und Arbeit auf Abruf sind häufig, sodass der Gesundheits- und Arbeitsschutz eine bedeutende Rolle spielt.

Die Arbeitsbedingungen in den bremischen Häfen unterliegen, wie die anderer Wirtschaftsbereiche auch, Transformationsprozessen. So verändern die demographische Entwicklung, die Digitalisierung und Automatisierung sowie der Klimawandel die Rahmenbedingungen der Arbeit. Sicherung und Qualifizierung von Fachkräften gewinnen angesichts veränderter Beschäftigungs- und Qualifikationsprofile zunehmend an Bedeutung.

ARBEITSBEDINGUNGEN IN DER SEESCHIFFFAHRT

Insgesamt 1,89 Millionen Seeleute sind weltweit in der Seeschifffahrt beschäftigt. Aufgrund der verbreiteten Billigflaggen-Praxis sind sie nationalstaatlichen Kontrollen häufig weitgehend entzogen und arbeiten unter prekären Arbeitsbedingungen.

Obwohl die Nachfrage nach sozialen und umweltbezogenen Mindeststandards im weltweiten Anbau und der Produktion von Waren in den letzten Jahren stark zugenommen hat und mit der Einführung des neuen Lieferkettengesetzes inzwischen auch rechtlich verankert ist, sind die Arbeitsbedingungen auf See noch weitgehend ungeregelt.

Für ihre Verbesserung setzen sich verschiedene Institutionen ein:

Die Maritime Labour Convention (MLC), stellt seit ihrer Einführung in 2013 für alle Seeleute weltweit eine Art „Charta der Grundrechte“ dar. Die Konvention der International Labour Organization (ILO), eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, definiert Mindestanforderungen für die Arbeit auf Schiffen z.B. in Bezug auf Mindestalter, Arbeits- und Ruhezeiten, Unterbringung, Urlaubsanspruch sowie Gesundheits- und Sozialschutz während der Arbeit. Alle Schiffe in den Häfen ratifizierter Staaten können unabhängig von ihrer Flagge auf die Einhaltung ihrer Anforderungen kontrolliert werden. Zuständig für die Kontrolle in deutschen Häfen ist die BG Verkehr.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) setzt sich für menschenwürdige Beschäftigungsbedingungen ein, mit dem Ziel, Normen anzuheben und Seeleute, die Hilfe benötigen, zu unterstützen. Die ITF hilft angeschlossenen Gewerkschaften beim Abschluss von Tarifverträgen für Billigflaggenschiffe, um u.a. Mindestheuern, maximale Vertragslängen und medizinische Versorgung zu gewährleisten. Dem ITF-Tarifrecht unterliegen international ca. 24 Prozent aller Schiffe. Auf nationaler Ebene kooperiert die ITF mit der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di. ITF-Inspektor_innen übernehmen die Untersuchung der einlaufenden Schiffe, deren Reedereien einen Tarifvertrag abgeschlossen haben.

Das vollständige Interview mit Sven Hemme, ITF-Koordinator, finden Sie in Kürze auf unserer Website (www.bremenports.de).

Das Leitbild der Seemannsmission beschreibt, wie wichtig es ist, Seeleute und deren Bedürfnisse als Menschenrecht wahrzunehmen und auf sie einzugehen – in persönlicher Teilhabe und Unterstützung bei Erledigungen und Problemen. Dabei steht nicht das Materielle, wie die fehlende Seife oder die Handy Sim-Card, im Vordergrund, sondern das persönliche Gespräch. „Seemannsmission ist insbesondere Seelsorge", so die Diakonin der Seemannsmission Bremerhaven. Neben den Besuchen an Bord bietet die Seemannsmission Bremerhaven den Seeleuten mit dem Hotel portside und Seemannsclub Welcome ein umfangreiches Freizeitangebot.

Deutsche Seemannsmission Bremerhaven
support of seafarers' dignity

Das vollständige Interview mit Christine Freytag, Diakonin der Seemannsmission Bremerhaven, finden Sie in Kürze auf unserer Website (www.bremenports.de).

Die Kampagne „Fair übers Meer" will die Arbeitsstandards der Seeleute noch weiter verbessern. Forderungen sind u.a. rechtliche Rahmenbedingungen, wie z.B. unbefristete Arbeitsverträge und eine Kranken- und Sozialversicherung während des Urlaubs. Eine aus-reichende Mindestbesatzung der Schiffe, um Pausen und längere Ruhezeiten (Schlaf) zu garantieren und gesundheitliche Schäden vermeiden zu können sowie Aus – und Weiter-bildungsangebote wie z.B. eine Aufklärung der Seeleute über ihre Rechte nach MLC. Unter-stützt wird das Bündnis u.a. von der Seemannsmission, den Fairhandelsorganisationen und verdi.

Fair übers Meer!

Das vollständige Interview mit Matthias Ristau, Generalsekretär der Deutschen Seemannsmission und Vertreter der Initiative Fair übers Meer, finden Sie in Kürze auf unserer Website (www.bremenports.de).

Um die Seemannsmission und die Internationale Transportarbeiter-Föderation bei ihren Bestrebungen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen an Bord zu unterstützen, bestehen seitens bremenports aktuell folgende Überlegungen:

- Berücksichtigung des Mindeststandards der ITF als Erfüllungskriterium bei der Vergabe des greenports Awards.
- Einführung eines Rabattes für die freiwillige Übererfüllung sozialer Mindeststandards ähnlich den umweltbezogenen Rabatten auf die Hafengebühren (ESI).
- Unterstützung der Kampagne „Fair übers Meer".

Impfaktion in den bremischen Häfen

Alle Organisationen an Land arbeiten eng zusammen und bieten den Seeleuten ein breites Hilfenetzwerk. Wie gut dieses funktioniert, wurde im Juni 2021 mit dem Start einer besonderen Impfaktion für Seeleute deutlich. In dem Wissen, dass viele Seeleute keinen zeitnahen Zugang zu einer Corona-Impfung bekommen würden, konnte kurzerhand ein entsprechendes Angebot in den bremischen Häfen eingerichtet werden.



Bis Ende November 2021 fuhr zuerst regelmäßig ein Impfbus vom Deutschen Roten Kreuz durch die Häfen und verimpfte gemeinsam mit dem hafenärztlichen Dienst den Impfstoff Johnson & Johnson.

UNSER MASSNAHMENKATALOG ZUM THEMA

Attraktive Arbeitsbedingungen - Arbeitgeberattraktivität				
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**	**Zeithorizont**	**Status 2022**
Ausbildungszahl von 30 Azubis erhalten	Ausbildungsplätze stärker auf die eigenen Bedarfe ausrichten		fortlaufend	fortlaufend
	Auszubildenden ein Auslandspraktikum ermöglichen		fortlaufend	fortlaufend
Fachkräftemangel in bestimmten Berufsgruppen durch Weiterbildung des eigenen Personals begegnen	Weiterbildung des eigenen Personals z.B. Schiffsführer, Taucher, Unterstützung beim Bachelor / Master		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, alle 2 Jahre	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
	Durchführung Talentkompass		fortlaufend	fortlaufend
	Führungskräfteschulungen sowie allgemeine Schulungen zur Methoden- und Sozialkompetenzen intern anbieten		fortlaufend	fortlaufend
Eine Gesundheitsquote von mehr als 95 % erreichen	Gesundheitstage durchführen		fortlaufend	fortlaufend
	Durchführung einer Mitarbeiterbefragung zur Gesundheit und psychischen Belastung		2020	fortlaufend
	Betriebliche Gesundheitsförderung ausbauen		fortlaufend	fortlaufend

Ziel	Maßnahmen	SDG	Zeithorizont	Status 2022
Die sportliche Betätigung der Mitarbeiter_innen fördern und die Anzahl von mind. 100 Firmenfitness-Nutzer_innen 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 2025 auf 30 % erhöhen	Alle 2 Jahre den Frauenförderplan aktualisieren		fortlaufend	fortlaufend
Keine Diskriminierungsvorfälle	Einstiegsqualifikation für die Berufsausbildung anbieten		fortlaufend	fortlaufend
	Barrierefreiheit gewährleisten		fortlaufend	fortlaufend
Attraktivität durch Personalmarketing sichtbarer machen und an mindestens 7 Messen pro Jahr teilnehmen	Teilnahme an Messen		fortlaufend	fortlaufend
	Aktualisierung der Anzeigen		fortlaufend	fortlaufend
	Aktualisierung Arbeitgeberportal		fortlaufend	fortlaufend
	Social Media Auftritte (instagram, xing) für Arbeitgeber		fortlaufend	fortlaufend

Attraktive Arbeitsbedingungen - Arbeitssicherheit				
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**	**Zeithorizont**	**Status 2022**
Gesunderhaltung der Mitarbeiter_innen	Arbeitsmedizinische Vorsorge nach ArbMedVV (Betriebsärztliche Untersuchung)		fortlaufend	fortlaufend
Keine Arbeitsunfälle	Analyse von Unfallursachen		fortlaufend (fallbezogen)	fortlaufend
	Arbeitsschutzunterweisungen allgemein und aufgabenspezifisch		fortlaufend	fortlaufend
	Organisationsanweisung für die Durchführung und Dokumentation von inkludierten Gefährdungsbeurteilungen		2022	in Einführung
	Aktualisierung und Vervollständigung von Gefährdungsbeurteilungen		fortlaufend	fortlaufend
	Optimierung der Aufgabenabdeckung SuAg durch eigene Fachkraft für Arbeitssicherheit (Betreuung aus einer Hand)		bis Ende 2022	in Umsetzung
	Arbeitsschutzunterweisungen digitalisieren - allgemein und Fremdfirmen		2022	in Umsetzung

ZUSAMMENARBEIT

MIT DER LOKALEN BEVÖLKERUNG







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

DER ANSTOSS ZUM HANDELN

Um den guten Zuspruch der lokalen Bevölkerung des Hafenumfelds 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. Dabei werden sowohl Auswirkungen auf die Umwelt als auch Auswirkungen auf die Bevölkerung berücksichtigt. Bei großen Infrastrukturprojekten findet darüber hinaus im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens immer eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit statt.

Für Beeinträchtigungen der lokalen Bevölkerung aus dem laufenden Hafenbetrieb wie Verkehrs- und Lärmbelastungen oder Nutzungsbeschränkungen der Hafenareale wird gemeinsam mit Betroffenen nach Lösungen gesucht. Gleichzeitig sorgen wir dafür, dass die Hafeninfrastruktur für die Öffentlichkeit erlebbar ist und machen deutlich, welchen Einfluss sie auf unsere Region hat.

Darüber hinaus planen wir in enger Zusammenarbeit mit unseren Partnern sowie engagierten Mitarbeiter_innen unterschiedliche Projekte und Maßnahmen, die der lokalen Bevölkerung zugutekommen, und setzen diese um. Der Fokus unseres Engagements liegt dabei auf Projekten, die einen Beitrag zur Entwicklung des strukturschwachen, hafennahen Stadtteils Bremerhaven-Lehe leisten.

UNSERE ZIELE SIND…

- Lösungen für Belastungen der lokalen Bevölkerung in vertrauensvoller Zusammenarbeit erarbeiten und der Bevölkerung den Hafen - trotz Zugangsbeschränkungen erlebbar machen
- Engagement in konkreten Projekten, um einen Beitrag zur Entwicklung des strukturschwachen, hafennahen Stadtteils Bremerhaven-Lehe zu leisten

UNSER VORGEHEN

Aktuell bekannte Belastungen aus dem laufenden Hafenbetrieb

Der laufende Hafenbetrieb verursacht neben zahlreichen positiven wirtschaftlichen Effekten auch Belastungen für die lokale Bevölkerung. Grundsätzlich liegt die Verantwortung dafür nicht bei der bremenports GmbH & Co. KG, sondern bei den Verursachern, den Terminalbetreibern sowie den land- und wasserseitigen Transportunternehmen. Wir unterstützen jedoch bei Dialogen mit Betroffenen. Die folgenden Belastungen sind uns aktuell bekannt und waren im Berichtszeitraum von Relevanz. Anwohner können sich mit ihren Anliegen jederzeit per E-Mail an die allgemeine bremenports Adresse: office@bremenports.de wenden.

Zugangs- und Nutzungsbeschränkungen

Zugangs- und Nutzungsbeschränkungen bestehen aufgrund von Sicherheitsbestimmungen des ISPS Code. Es liegen uns keine Beschwerden der Bevölkerung bzgl. dieser Beschränkungen vor.

Um den 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_innen. An diesem Aktionstag beteiligt sich auch die bremenports mit speziellen Angeboten. Der Bevölkerung stehen Aussichtsmöglichkeiten, wie z.B. der Container-Aussichtsturm oder während Kreuzfahrtschiffsliegezeiten die Besucherterrasse am Columbus Cruise Center Bremerhaven zur Verfügung. In Bremen existieren außerdem 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.

Lärmbelastung

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 gibt es seit 2018 einzelne Hinweise von Anwohner_innen zur Lärmbelastung (im Industriehafen TSR Recycling und in den Neustädter Häfen) gegeben. Die Sensibilität in der Bevölkerung hinsichtlich dieser Form der Umweltbelastung scheint gemäß Gewerbeaufsichtsamt in Bremen zuzunehmen. Am Containerterminal Bremerhaven wurden diverse Lärmminderungsmaßnahmen durchgeführt. Diese sind wirksam: 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. Die letzte Aktualisierung der Lärmkartierung der Seestadt Bremerhaven erfolgte 2018. Die nächste erfolgt im 5-Jahresturnus 2023.

Die Höhe der Lärmemissionen am Rand des Containerterminals Bremerhaven und den angrenzenden Wohngebieten Bremerhaven bezogen auf den Containerumschlag wird in dB(A)/ 1Mio TEU erfasst. Sie liegt seit dem Jahr 2011 unter 50 dB(A) / 1Mio. TEU. Der Verlauf der Lärmemissionen kann in unserer Kennzahlentabelle nachvollzogen werden.

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 aktuelle Belastung ist unverändert hoch. Neben Kapazitätsengpässen tragen aber auch Extremwetterlagen (Sturm, 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 im Bereich der Häfen statt. Mit innovativen Ansätzen innerhalb bzw. unmittelbar angrenzend an das Hafengebiet sollen die Verkehrsbelastungen auf der Schiene und der Straße reduziert werden. Ein Slot-Managementsystem seitens der Terminalbetreiber und ein LKW Parkplatz optionalen Services soll eine geordnete Zuführung der Straßengüterverkehre zu den Terminals und zu einer Verringerung der städtischen Umweltbelastung Bremerhavens führen.

Immissionsbelastungen der Luft, des Gewässers und des Sediments können im Kapitel Umweltmanagement nachvollzogen werden.

Engagement in konkreten Projekten

Die geplanten Projekte mit unserer Kooperationsschule am Ernst-Reuter-Platz, die einen Beitrag zur Entwicklung des strukturschwachen, hafennahen Stadtteils Bremerhaven-Lehe leisten sollen, konnten im Berichtszeitraum aufgrund der Corona-Pandemie leider nicht stattfinden. Dafür war es bremenports möglich, in einer Notsituation helfend einzugreifen, wie bei der Hochwasserkatastrophe in Bad Neuenahr-Ahrweiler oder die Seemannsmission Bremerhaven bei der Anschaffung einer Photovoltaikanlage finanziell zu unterstützen. Und auch ein kulturelles Zusammenspiel mit der Theatergruppe "Das letzte Kleinod" konnte verwirklicht werden.

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 2x 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.*



Schmiedekunst der Schülerschaft auf dem Schulgelände

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.

Aufgrund der Pandemie konnten in 2020 und 2021 leider keine Aktionen durchgeführt werden. Es gibt aber einige Ideen, die nur auf ihre Umsetzung warten und hoffentlich zeitnah angestoßen werden können.

Hilfsaktion für Flutwasseropfer

Das verheerende Hochwasser in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz hat eine Vielzahl von Menschenleben gefordert und in vielen Gebieten die Infrastruktur weitgehend vernichtet. Zur Unterstützung der Rettungsarbeiten hat die Bremische Hafenwirtschaft auf Initiative der Firma Tiemann im Juli 2021 eine kurzfristige Hilfsaktion gestartet, die auch von bremenports unterstützt worden ist. Zwei Kollegen erklärten sich spontan bereit, die Hilfslieferung zum Einsatzort zu begleiten. Gemeinsam mit Mitarbeitern der Firma Tiemann ging es mit einem LKW und einem Transporter von Bremen in das Überschwemmungsgebiet. An Bord waren Paletten mit Schaufeln, Schutzanzügen und Putzlappen, dazu eine Fülle von technischen Geräten wie Pumpen, Kettensägen und Stromaggregate. Ziel war eine Farbenfabrik in Bad Neuenahr-Ahrweiler. In der Region hatte das Hochwasser besonders gewütet. In der Nachbarschaft waren Bungalows überflutet und Bewohner_innen beim Versuch sich zu retten ums Leben gekommen. Hier wurden die Hilfsgüter entladen und Stromaggregate aufgebaut und in Betrieb genommen. Gegen Mitternacht waren die Kollegen wieder zurück, mit bleibenden Eindrücken: „Vor Ort ist der Eindruck noch einmal viel schlimmer als das, was man in den Medien sieht“.



Vertreter der Hilfsaktion

Das letzte Kleinod: Theater erzählt Geschichte der Auswanderung

Es ist ein Gebäude, das für Abschied und Ankommen steht, für Wehmut und Wiedersehensfreude. Hier wurden rauschende Feste gefeiert und einsame Momente durchlitten: Der Columbusbahnhof ist ein wahrhaft historischer Ort in Bremerhaven. Zugleich ist es ein Gebäude, das aus der Zeit gefallen ist.

Eine Nachnutzung ist nicht möglich, die Gebäudetechnik ist marode. Und nachdem der Hafenausschuss die Planungsmittel für einen Neubau an dieser Stelle freigegeben hat, steht der Abriss bevor. Bevor die Abrissbirne zum Einsatz kommt, bedarf es aber noch einer wertschätzenden Erinnerung. Und wer könnte dies besser inszenieren als die Theatergruppe „Das letzte Kleinod“(https://www.das-letzte-kleinod.de/).

Die freie Theaterbühne aus dem Landkreis Cuxhaven hat in den letzten 30 Jahren international eine Vielzahl historischer Plätze bespielt und so die Vergangenheit zurück in die Gegenwart geholt. Vor diesem Engagement waren die Theaterleute beispielsweise im Braunkohlebergbau in der Lausitz unterwegs.

Im Oktober 2021 wurden Gründer Erwin Siemssen und seine Schauspieler_innen vom niedersächsischen Kultusminister mit einem Kulturpreis des Landes Niedersachsen ausgezeichnet.



Szene aus "Passenger Processing" - Übertragung des Hafenkonzertes auf Radio Bremen (Copyright Das Letzte Kleinod, Fotografie Finigan Willem)

Für bremenports war das Letzte Kleinod die Wunschbesetzung, um den Columbusbahnhof in Szene zu setzen und dem historisch so bedeutenden Thema Auswanderung Raum und Erinnerung zu geben. Und „Das letzte Kleinod“ war von der bremenports-Anfrage begeistert. Angesichts der Bandbreite des Themas wurde aus einem Theaterstück letztlich ein ganzes Festival, das bis ins Jahr 2023 gespielt wird.

Im Oktober 2021 startete das Stück „Passenger Processing“. Dazu wurde der Columbusbahnhof zu einer Art begehbarem Theater. In einem Rundkurs wurden die Abfertigungsräume, Wartesäle und Wandelhallen bespielt. Viermal am Abend konnten so je 40 Personen durch das Gebäude geführt werden.

Ein Ausblick: Im weiteren Verlauf des Jahres 2022 wird der Blaue Zug des Theaters auf der alten Amerika-Linie von Berlin bis Bremerhaven an verschiedenen Stationen ein Stück zum Thema Auswanderung spielen. Im Mai 2023 soll ein gemeinsam mit einer amerikanischen freien Theatergruppe entwickeltes Stück zur Queen Elizabeth auf der Kaje in Bremerhaven und in Philadelphia gespielt werden.

Photovoltaikanlage für den Seamen's Club Bremerhaven

Für unsere konsequente Nachhaltigkeitspolitik ist bremenports im Jahr 2020 von der Metropolregion Nordwest mit dem NordwestAward ausgezeichnet worden. Mit dem Preisgeld von 10.000 Euro hat bremenports beim Welcome Club im Überseehafen Bremerhaven von Wehmann Elektrotechnik eine Photovoltaikanlage mit Batteriespeicher installieren lassen. Pünktlich zum Tag des Seefahrers in 2021 ist die Anlage offiziell in Betrieb genommen worden.

Mit der neuen Anlage kann die Seemannsmission jetzt einen Großteil des benötigten Stroms selbst produzieren. Neben den ökologischen Effekten trägt die Anlage dazu bei, den Etat des Welcome Clubs zu entlasten.

Der Welcome Club Bremerhaven an der Nordschleuse ist ein beliebter Treffpunkt für die Seeleute, deren Schiffe in Bremerhaven liegen. Jedes Jahr wird die Einrichtung von 20.000 bis 30.000 Gästen besucht.



Freuen sich über die Gemeinsame Aktion R. Howe, Geschäftsführer bremenports, Dr. A. Meinecke (Metropolregion Nordwest), H. Wehmann (Elektro Wehmann), L. Ehlers (bremenports). T. Reinold (Welcome Club)

UNSER MASSNAHMENKATALOG ZUM THEMA

Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung				
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**	**Zeithorizont**	**Status 2022**
Lösungen für Belastungen der lokalen Bevölkerung in vertrauensvoller Zusammenarbeit erarbeiten und der Bevölkerung den Hafen - trotz Zugangsbeschränkungen erlebbar machen	Unternehmensübergreifendes System zum Beschwerdemanagement aufbauen		2022	in Planung
	Fortlaufende Unterstützung von Terminalbetreibern, Gewerbeaufsichtsamt und Senator für Wissenschaft & Häfen (SWH) bei Dialogen mit lokalen Anwohnern zum Thema Lärm in den Neustädter- und Industriehäfen in Bremen		fortlaufend	fortlaufend
	Erlebbarkeit des Hafens unterstützen, z.B. durch Rundfahrten mit dem Hafenbus, CCCB Bremerhaven oder Containeraussichtsturm		fortlaufend	fortlaufend
	Bestandsaufnahme und Analyse bzgl. der Radwegstrukturen im Überseehafen Bremerhaven zu den Themen Sicherheit, Verkehrsfluss, Benutzerfreundlichkeit		2020/2021	abgeschlossen
	Ausbau des Radwegeplans im Überseehafen Bremerhaven		in Planung	in Planung
	Errichtung von 6 öffentlichen PKW- und Fahrradladestationen im Überseehafen		2022	in Bearbeitung
Engagement in konkreten Projekten, um einen Beitrag zur Entwicklung des strukturschwachen, hafennahen Stadtteils Bremerhaven-Lehe zu leisten	Unterstützung von lokalen Kulturschaffenden		fortlaufend	fortlaufend
	Kooperation mit der Schule am Ernst Reuter Platz		fortlaufend	fortlaufend

GRI-INHALTSINDEX

[GRI-STANDARD: 102-55]

Wir berichten bis auf die aktualisierten Ausnahmen „GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2018“ und „GRI 306: Abfall 2020“ jeweils entsprechend der in 2016 novellierten GRI Standards (zu erkennen an der Jahreszahl hinter den einzelnen GRI-Indikatoren im Inhaltsindex).

GRI 100: GRUNDLAGEN UND ALLGEMEINE ANGABEN

GRI Standards und Angaben		
Verweise und Erläuterungen	**Auslassung**	**Extern geprüft**
GRI 101 – Grundlagen 2016		
GRI 102 - Allgemeine Angaben 2016		
Organisationsprofil		
102-1 Name der Organisation		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
bremenports GmbH & Co. KG		
102-2 Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH

Beratungs- und Ingenieurgesellschaft mit Verantwortung für die bremischen Häfen. Seit Januar 2002 betreibt die Gesellschaft im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen mit Ausnahme der Landseite im Fischereihafen die Infrastruktur der bremischen Häfen.		
102-3 Hauptsitz der Organisation		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Der Sitz der Gesellschaft befindet sich in Bremen. Näheres unter: Impressum S. 191		
102-4 Betriebsstätten		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Die bremenports ist an den Standorten Bremen und Bremerhaven vertreten. Genauer Adresse unter: Standorte (www.bremenports.de)		
102-5 Eigentumsverhältnisse und Rechtsform		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Organisiert sind die bremischen Häfen nach dem „Landlord-Modell". Trennung von öffentlich finanzierter Hafeninfrastruktur und privat organisiertem Hafenumschlag. 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, an die eigens dafür gegründete bremenports GmbH & Co. KG übertragen, das Sonstige Sondervermögen Fischereihafen (Landseite) wird von der FBG verwaltet. Mehr Informationen auf unserer Website unter: Über uns (www.bremenports.de)		
102-6 Belieferte Märkte		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Bremenports betreibt als Beratungs- und Ingenieurgesellschaft im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen, mit Ausnahme der Landseite im Fischereihafen, die Infrastruktur der bremischen Häfen. Regelaufgaben der bremenports 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, das Standortmarketing und die Hafenentwicklung für die bremischen Häfen. Sonderaufgaben werden separat von Bremer SWH beauftragt, umfassen die Umsetzung von Einzelaufträgen. bremenports bietet über die Regel- und Sonderaufgaben hinaus im privaten Drittgeschäft Projekt- und Beratungsdienstleistungen – und das weltweit. Mehr Informationen auf unserer Website unter: Über uns (www.bremenports.de)		

102-7 Größe der Organisation		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Geschäftsbericht 2020 (www.bremenports.de)		
102-8 Informationen zu Angestellt_innen und sonstigen Mitarbeiter_innen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103, Kennzahlen, S. 152		
102-9 Lieferkette		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
bremenports hat keine klassische Lieferkette, sondern beschafft eine Vielzahl von Waren und Dienstleistungen für das Management, den Bau und die Instandhaltung der bremischen Häfen. Im Jahr 2021 wurden rund 1.200 Lieferanten durch unseren zentralen Einkauf beauftragt. Insgesamt wurden rund 5,3 Mio € Waren und 110 Mio. € für Dienstleistungen ausgegeben. Kennzahlen, S. 152		
102-10 Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Im Berichtszeitraum hat es keine signifikanten Änderungen in der Lieferkette gegeben.		
102-11 Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Nachhaltigkeitsmanagement S. 6, Klimaanpassung S. 47		
102-12 Externe Initiativen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Folgende Kodizes, Prinzipien und Richtlinien sind in der Anwendung: Qualitätsmanagement nach DIN EN ISO 9001:2015, Energiemanagement nach DIN EN ISO 500001:2018, Umweltnagament nach Ports Environmental Standards (PERS), Audit beruf & Familie. Die bremenports hat außerdem die Charta der Vielfalt, die World Port Climate Declaration und das Arctic Commitment unterschrieben.		
102-13 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Kooperationen & Vernetzungen S. 19		
Strategie		
102-14 Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH

Vorwort S. 2		
Ethik und Integrität		
102-16 Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Compliance S. 27		
Unternehmensführung		
102-18 Führungsstruktur		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
bremenports hält auf freiwilliger Basis an dem Bestand eines Aufsichtsrats und eines Beirates fest. Informationen zur Zusammensetzung unter Über uns. 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.		
Einbindung von Stakeholdern		
102-40 Liste der Stakeholder-Gruppen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Stakeholderbeteiligung S. 14		
102-41 Tarifverträge		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103, Kennzahlen, S. 152		
102-42 Ermittlung und Auswahl der Stakeholder_innen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Stakeholderbeteiligung S. 14		
102-43 Ansatz für die Einbindung von Stakeholder_innen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Stakeholderbeteiligung S. 14		
102-44 Wichtige Themen und hervorgebrachte Anliegen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Stakeholderbeteiligung S. 14		

Vorgehensweise bei der Berichterstattung		
102-45 Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Der Bericht 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.		
102-46 Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Stakeholderbeteiligung S. 14, Nachhaltigkeitsmanagement S. 6		
102-47 Liste der wesentlichen Themen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Unsere Nachhaltigkeitsthemen S. 12		
102-48 Neudarstellung von Informationen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Nachhaltigkeitsmanagement S. 6		
102-49 Änderungen bei der Berichterstattung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Die Darstellung der Berichtsinhalte orientiert sich an unseren 5 Handlungsfeldern. Diese haben sich entsprechend der Ergebnisse unseres Stakeholderdialogs im Jahr 2021 wie folgt geändert: Nachhaltigkeit, Marktpräsenz & Hafenentwicklung, Klimaschutz, Umweltmanagement und Soziale Verantwortung. Nachhaltigkeitsmanagement S. 6, Stakeholderbeteiligung S. 14		
102-50 Berichtszeitraum		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
In diesem Bericht beziehen wir uns auf die Berichtsjahre 2020 und 2021 (1. Januar 2020 – 31. Dezember 2020 sowie 1. Januar 2021 – 31. Dezember 2021). Durch interne organisatorische Änderungen ist es uns möglich, aktuelle Daten aus dem Vorjahr zu veröffentlichen. Da, wo eine Datenabfrage bis Redaktionsschluss nicht möglich war, greifen wir auf Schätzwerte zurück bzw. vermerken wir den Grund des Fehlens in der Kennzahlenübersicht. Der Status der berichteten qualitativen Informationen und Maßnahmen wird aktuell zum Redaktionsschluss (28. Februar 2022) berücksichtigt und geht somit über den Zeithorizont der		

berichteten Kennzahlen hinaus.		
102-51 Datum des letzten Berichts		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Der letzte Nachhaltigkeitsbericht ist im Juli 2021 erschienen.		
102-52 Berichtszyklus		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Die Nachhaltigkeitskennzahlen werden jährlich erfasst, anhand derer wir unsere Nachhaltigkeitsleistung überprüfen, vergleichen und bewerten. Die Kennzahlen und der aktualisierte Nachhaltigkeitsbericht werden jährlich bzw. alle 2 Jahre veröffentlicht.		
102-53 Ansprechpartner_innen bei Fragen zum Bericht		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Impressum S. 191		
102-54 Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Wir richten wir uns in der Darstellung unserer Nachhaltigkeitsleistung konsequent nach den Vorgaben der Global Reporting Initiative (GRI). Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Standards: Option ‚Kern' erstellt."		
102-55 GRI-Inhaltsindex		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
GRI-Inhaltsindex S. 119		
102-56 Externe Prüfung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Um Glaubwürdigkeit und Qualität der Berichterstattung zu gewährleisten, lassen wir auch unseren Nachhaltigkeitsbericht 2022 extern prüfen. Die GF unterstützt das Vorgehen, stellt das erforderliche Budget bereit und nimmt an Prüfgesprächen teil. Über den Prüfauftrag hinaus bestehen keine weiteren Beziehungen zwischen der Organisation und den Prüfern. TÜV NORD CERT GmbH 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. Externe Prüfung S.179		

GRI 200: ÖKONOMIE

GRI Standards und Angaben Verweise und Erläuterungen	Auslassung	Extern geprüft
Wirtschafliche Leistung		
GRI 103: Managementansatz 2016		
103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Klimaanpassung S. 47		
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Handhabung: Klimaanpassung S. 47 **Ziele und Maßnahmen**: Klimaanpassung S. 47 **Umgang mit Beschwerden**: Stakeholderbeteiligung S. 14, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-3 Beurteilung des Managementansatzes		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Verfahren und Ergebnisse: Die Evaluation des Managementansatzes erfolgt im Rahmen eines jährlichen Evaluationsgesprächs im Anschluss an die Datenerhebung zum Nachhaltigkeitsbericht. Die Ergebnisse der Evaluationsgespräche werden intern protokolliert und im darauf folgenden Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt.		
GRI 201: Wirtschaftliche Leistung		
201-2 Durch den Klimawandel bedingte finanzielle Folgen und andere Risiken und Chancen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Klimaanpassung S. 47	Eine finanzielle Bewertung der individuellen Risiken & Chancen unseres Hafenstandortes i. B. a. Klimafolgen liegt bisher nicht vor.	

Indirekte Ökonomische Auswirkungen		
GRI 103: Managementansatz 2016		
103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Marktpräsenz S. 33, Hafenentwicklung S. 38		
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Handhabung: Marktpräsenz S. 33, Hafenentwicklung S. 38 **Ziele und Maßnahmen**: Marktpräsenz S. 33, Hafenentwicklung S. 38 **Umgang mit Beschwerden**: Stakeholderbeteiligung S. 14, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-3 Beurteilung des Managementansatzes		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Verfahren und Ergebnisse: Die Evaluation des Managementansatzes erfolgt im Rahmen eines jährlichen Evaluationsgesprächs im Anschluss an die Datenerhebung zum Nachhaltigkeitsbericht. Die Ergebnisse der Evaluationsgespräche werden intern protokolliert und im darauf folgenden Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt.		
GRI 203: Indirekte Ökonomische Auswirkungen 2016		
203-1 Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Hafenentwicklung S. 38		
203-2 Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Marktpräsenz, S. 33		
Beschaffungspraktiken		
GRI 103: Managementansatz 2016		
103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH

Durch den Einkauf "nicht nachhaltiger" Produkte und Dienstleistungen können negative Auswirkungen für Umwelt und Gesellschaft innerhalb unserer Wertschöpfungskette auftreten. Entsprechend ist es unser Anliegen, durch die Berücksichtigung von Umwelt- und Sozialstandards in der Beschaffung mögliche Belastungen für Umwelt und Gesellschaft zu reduzieren.		
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Handhabung: Um Belastungen für Umwelt und Gesellschaft weiter zu reduzieren, haben wir 2018 eine „Richtlinie zur nachhaltigen, energieeffizienten Beschaffung" eingeführt. Damit wurden klare Vorgaben für zahlreiche Warengruppen, wie z.B. Arbeitskleidung, Holzprodukte, Naturstein, Bürogerate, Elektromotoren oder Pumpen geschaffen. Die Richtlinie wurde (u.a. aufgrund der Bremischen Gesetzgebung) im Februar 2021 aktualisiert und greift im Wesentlichen auf anerkannte Siegel zurück, die die Einhaltung sozialer, ökologischer und energieeffizienter Kriterien garantieren. Zusätzlich dazu hat die Vergabestelle einen „Leitfaden für die nachhaltige Vergabe" entwickelt, anhand dessen weitere Nachhaltigkeitskriterien in die Vergabeverfahren integriert werden können. Für die Neuanschaffung von Fahrzeugen haben wir 2018 die Richtlinie „Zukunftsfähiger Fuhrpark" auf den Weg gebracht. In dieser werden klare Ziele formuliert, um die Emissionen des Fuhrparks durch Umstellung auf elektrische Antriebe und Hybridfahrzeuge sukzessive zu reduzieren. **Ziele und Maßnahmen**: Nachhaltigkeitsmanagement S. 6, Energie & Klimaschutz in der Hafeninfrastruktur S. 73 **Umgang mit Beschwerden**: Stakeholderbeteiligung S. 14, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-3 Beurteilung des Managementansatzes		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Verfahren und Ergebnisse: Die Evaluation des Managementansatzes erfolgt im Rahmen eines jährlichen Evaluationsgesprächs im Anschluss an die Datenerhebung zum Nachhaltigkeitsbericht. Die Ergebnisse der Evaluationsgespräche werden intern protokolliert und im darauf folgenden Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt.		
GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016		
204-1 Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Als öffentlicher Auftraggeber dürfen wir Unternehmen nicht dafür bevorzugen, dass sie in		

bestimmten Regionen ansässig sind. Das heißt, dass Leistungen oberhalb bestimmter Schwellenwerte grundsätzlich europaweit abgefragt werden müssen. Es steht uns also nicht offen Waren und Dienstleistungen gezielt regional zu beschaffen, um einen Beitrag für die Wirtschaftskraft der Region zu leisten und gleichzeitig die ökologischen Vorteile kurzer Lieferwege zu nutzen. Gleichzeitig leisten wir als Hafenmanagementgesellschaft der Bremischen Häfen einen andersartigen Beitrag für die Stärkung der regionale Wertschöpfung: die Häfen stellen eine wesentliche Voraussetzung für die Ansiedlung und den Betrieb zahlreicher Unternehmen dar, die einen bedeutsamen Einfluss auf den lokalen und regionalen Arbeitsmarkt haben, siehe Marktpräsenz. S. 33	Die Angabe eines prozentualen Anteils des Beschaffungsbudgets, der für Lieferanten ausgegeben wird, die in der lokalen Region angesiedelt sind ist unter Berücksichtigung der geltenden Vergaberichtlinien nicht zielführend.	
Korruptionsbekämpfung		
GRI 103: Managementansatz 2016		
103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Compliance S. 27		
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Handhabung: Compliance S. 27 **Ziele und Maßnahmen**: Compliance S. 27 **Umgang mit Beschwerden**: Stakeholderbeteiligung S. 14, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-3 Beurteilung des Managementansatzes		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Verfahren und Ergebnisse: Die Evaluation des Managementansatzes erfolgt im Rahmen eines jährlichen Evaluationsgesprächs im Anschluss an die Datenerhebung zum Nachhaltigkeitsbericht. Die Ergebnisse der Evaluationsgespräche werden intern protokolliert und im darauf folgenden Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt.		
GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016		
205-1 Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Kennzahlenübersicht S. 152		

205-2 Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Kennzahlenübersicht S. 152	Geschäftspartner erhalten keine Informationen. 205-2 d daher nicht relevant.	
205-3 Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Kennzahlenübersicht S. 152		

GRI 300: ÖKOLOGIE

GRI Standards und Angaben Verweise und Erläuterungen	Auslassung	Extern geprüft
Energie		
GRI 103: Managementansatz 2016		
103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Energie & Klimaschutz in der Hafeninfrastruktur S. 73		
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Handhabung: Energie & Klimaschutz in der Hafeninfrastruktur S. 73 **Ziele und Maßnahmen**: Energie & Klimaschutz in der Hafeninfrastruktur S. 73 **Umgang mit Beschwerden**: Stakeholderbeteiligung S. 14, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-3 Beurteilung des Managementansatzes		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Verfahren und Ergebnisse: Die Evaluation des Managementansatzes erfolgt im Rahmen eines jährlichen Evaluationsgesprächs im Anschluss an die Datenerhebung zum Nachhaltigkeitsbericht. Die Ergebnisse der Evaluationsgespräche werden intern protokolliert und im darauf folgenden Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt.		
GRI 302: Energie 2016		
302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Kennzahlenübersicht S. 152	Im direkten Energiebereich werden keine erneuerbaren Energieträger berichtet, da keine vorhanden sind.Energieverbräuche werden zur besseren Vergleichbarkeit in	

	MWh berichtet, auf die Angabe in Joule wird verzichtet.	
302-4 Verringerung des Energieverbrauchs		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Kennzahlenübersicht S. 152		
Biodiversität		
GRI 103: Managementansatz 2016		
103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Biodiversität S. 64		
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Handhabung: Biodiversität S. 64 **Ziele und Maßnahmen**: Biodiversität S. 64 **Umgang mit Beschwerden**: Stakeholderbeteiligung S. 14, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-3 Beurteilung des Managementansatzes		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Verfahren und Ergebnisse: Die Evaluation des Managementansatzes erfolgt im Rahmen eines jährlichen Evaluationsgesprächs im Anschluss an die Datenerhebung zum Nachhaltigkeitsbericht. Die Ergebnisse der Evaluationsgespräche werden intern protokolliert und im darauf folgenden Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt.		
GRI 304: Biodiversität 2016		
304-1 Eigene, gemietete und verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben geschützten Gebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von geschützten Gebieten befinden		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Kennzahlenübersicht S. 152		
304-2 Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH

Biodiversität S. 64, Hafenentwicklung S. 38, Gewässergüte S. 85, Abfall, Sedimente & Kreislaufwirtschaft S. 97		
304-3 Geschützte oder renaturierte Lebensräume		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Biodiversität S. 64, Kennzahlenübersicht S. 152		
304-4 Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen geschützter Arten, die ihren Lebensraum in Gebieten haben, die von Geschäftstätigkeiten betroffen sind		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Eine Auswirkung der direkten bp-Aktivitäten auf gefährdete Tier- und Pflanzenarten ist nicht zu erwarten. Als einzige Maßnahme werden für die in Deutschland stark gefährdete Art Flussseeschwalbe (Rote Liste der Brutvögel Deutschlands von 2015) Schutzmaßnahmen vorgesehen		
Emissionen		
GRI 103: Managementansatz 2016		
103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Energie & Klimaschutz in der Hafeninfrastruktur S. 73, Luftqualität S. 90, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Handhabung: Energie & Klimaschutz in der Hafeninfrastruktur S. 73, Luftqualität S. 90, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113 **Ziele und Maßnahmen**: Energie & Klimaschutz in der Hafeninfrastruktur S. 73, Luftqualität S. 90, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113 **Umgang mit Beschwerden**: Stakeholderbeteiligung S. 14, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113 Bilanzierungsansatz GHG Protocol: operative Kontrolle.		
103-3 Beurteilung des Managementansatzes		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Verfahren und Ergebnisse: Die Evaluation des Managementansatzes erfolgt im Rahmen eines		

jährlichen Evaluationsgesprächs im Anschluss an die Datenerhebung zum Nachhaltigkeitsbericht. Die Ergebnisse der Evaluationsgespräche werden intern protokolliert und im darauf folgenden Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt.		
GRI 305: Emissionen 2016		
305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Energie & Klimaschutz in der Hafeninfrastruktur S. 73, Kennzahlenübersicht S. 152		
305-2 Indirekte energiebezogene THG-Emissionen (Scope 2)		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Energie & Klimaschutz in der Hafeninfrastruktur S. 73, Kennzahlenübersicht S. 152		
305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Energie & Klimaschutz in der Hafeninfrastruktur S. 73, Kennzahlenübersicht S. 152		
305-5 Senkung der THG-Emissionen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Energie & Klimaschutz in der Hafeninfrastruktur S. 73, Kennzahlenübersicht S. 152		
305-7 Stickstoffe (NOX), Schwefeloxide (SOX) und andere signifikante Luftemissionen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Angaben zu den Lärmemissionen sowie Angaben zum Emissionsmodell (Simulations-Tool) für die Bremischen Häfen, dass die durch Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt und hafeninterne Verkehre erzeugten Luftemissionen der Luftschadstoffe Stickoxide, Schwefeloxide und Feinstaub und des Klimagases Kohlendioxid darstellt, sind in der Kennzahlentabelle zu finden. Luftemissionen im Hafenumfeld (Immissionsmessstellen in Bremerhaven Hansastraße und in Bremen Hasenbüren) werden von der Bremer Senatorin für Umwelt tagesaktuell unter folgendem Link veröffentlicht: https://bremen.luftmessnetz.de/station/overview/active Unser Vorgehen zum Monitoring von Luftemissionen und -immissionen wird im Kapitel Luftqualität und bezogen auf Lärm im Kapitel Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung beschrieben.	Die Emissionen von Stickstoffen und Schwefeloxiden werden nicht mehr für den bremenports eigenen Fuhrpark und Flotte kalkuliert und veröffentlicht. Grund ist, dass diese im Vergleich zu den Stickstoffen und Schwefeloxiden der Seeschifffahrt in den bremischen Häfen marginal sind und somit im Vergleich als unwesentlich eingestuft worden sind. Schwer abbaubare organische Schadstoffe, flüchtige organische Verbindungen und gefährliche Luftschadstoffe sind nicht relevant.	

Abfall		
GRI 103: Managementansatz 2016		
103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Abfall, Sedimente & Kreislaufwirtschaft S. 97		
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Handhabung: Abfall, Sedimente & Kreislaufwirtschaft S. 97 **Ziele und Maßnahmen**: Abfall, Sedimente & Kreislaufwirtschaft S. 97 **Umgang mit Beschwerden**: Stakeholderbeteiligung S. 14, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-3 Beurteilung des Managementansatzes		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Verfahren und Ergebnisse: Die Evaluation des Managementansatzes erfolgt im Rahmen eines jährlichen Evaluationsgesprächs im Anschluss an die Datenerhebung zum Nachhaltigkeitsbericht. Die Ergebnisse der Evaluationsgespräche werden intern protokolliert und im darauf folgenden Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt.		
GRI 306: Abfall 2020		
306-1 Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Abfall, Sedimente & Kreislaufwirtschaft S. 97		
306-2 Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Abfall, Sedimente & Kreislaufwirtschaft S. 97		
306-3 Angefallener Abfall		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Kennzahlenübersicht S. 152	Die Mengen werden in m³ und nicht in Tonnen angegeben.	
306-4 Von Entsorgung umgeleiteter Abfall		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH

Kennzahlenübersicht S. 152	Die Mengen werden in m³ und nicht in Tonnen angegeben.	
306-5 Zur Entsorgung bestimmter Abfall		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Kennzahlenübersicht S. 152	Die Mengen werden in m³ und nicht in Tonnen angegeben.	
Umwelt-Compliance		
GRI 103: Managementansatz 2016		
103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Die Kenntnis und Einhaltung von Umweltschutzgesetzen und –verordnungen in den bremischen Häfen wird im Rahmen unseres Umweltmanagementsystems PERS dokumentiert und von Lloyds Register im Rahmen der Zertifizierung überprüft.		
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Handhabung: siehe aktuelle Fassung des PERS- Umweltbericht in der Mediathek (www.bremenports.de) **Ziele und Maßnahmen**: siehe aktuelle Fassung des PERS- Umweltbericht in der Mediathek (www.bremenports.de) **Umgang mit Beschwerden**: Stakeholderbeteiligung S. 14, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-3 Beurteilung des Managementansatzes		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Verfahren und Ergebnisse: siehe aktuelle Fassung des PERS- Umweltbericht in der Mediathek (www.bremenports.de)		
GRI 307: Umwelt-Compliance		
307-1 Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH

Im Berichtszeitraum hat es keinerlei Ordnungswidrigkeiten- und / oder Strafanzeigen gegeben, so dass es auch zu keinen Bußgeldern und/oder nichtmonetären Sanktionen gekommen ist.		
Umweltbewertung der Lieferanten		
GRI 103: Managementansatz 2016		
103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Durch den Einkauf "nicht nachhaltiger" Produkte und Dienstleistungen können negative Auswirkungen für Umwelt und Gesellschaft innerhalb unserer Wertschöpfungskette auftreten. Entsprechend ist es unser Anliegen, durch die Berücksichtigung von Umwelt- und Sozialstandards in der Beschaffung mögliche Belastungen für Umwelt und Gesellschaft zu reduzieren.		
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Handhabung: Um Belastungen für Umwelt und Gesellschaft weiter zu reduzieren, haben wir 2018 eine „Richtlinie zur nachhaltigen, energieeffizienten Beschaffung“ eingeführt. Damit wurden klare Vorgaben für zahlreiche Warengruppen, wie z.B. Arbeitskleidung, Holzprodukte, Naturstein, Bürogerate, Elektromotoren oder Pumpen geschaffen. Die Richtlinie wurde (u.a. aufgrund der Bremischen Gesetzgebung) im Februar 2021 aktualisiert und greift im Wesentlichen auf anerkannte Siegel zurück, die die Einhaltung sozialer, ökologischer und energieeffizienter Kriterien garantieren. Zusätzlich dazu hat die Vergabestelle einen „Leitfaden für die nachhaltige Vergabe“ entwickelt, anhand dessen weitere Nachhaltigkeitskriterien in die Vergabeverfahren integriert werden können. **Ziele und Maßnahmen:** Nachhaltigkeitsmanagement S. 6 **Umgang mit Beschwerden**: Stakeholderbeteiligung S. 14, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-3 Beurteilung des Managementansatzes		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Verfahren und Ergebnisse: Die Evaluation des Managementansatzes erfolgt im Rahmen eines jährlichen Evaluationsgesprächs im Anschluss an die Datenerhebung zum Nachhaltigkeitsbericht. Die Ergebnisse der Evaluationsgespräche werden intern protokolliert und im darauf folgenden Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt.		

GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016		
308-1 Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien geprüft werden		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Interne Richtlinien zur nachhaltigen energieeffizienten Beschaffung sowie zum zukunftsfähigen Fuhrpark stellen die Umsetzung der geltenden Regelungen zur Nachhaltigen Beschaffung aus dem Tariftreue- und Vergabegesetzes, dem Bremischen Klimaschutz- und Energiegesetzes, der Bremischen Kernarbeitsnormenverordnung, der Landeshaushaltsordnung sowie die Verwaltungsvorschrift für die Beschaffung der Freien Hansestadt Bremen - Land und Stadtgemeinde Bremen sicher.	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 1.200 Lieferanten werden jährlich durch unseren Einkauf beauftragt. Eine Überprüfung der einzelnen Lieferanten sehen wir in diesem Zusammenhang als nicht zielführend.	
308-2 Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Für den Berichtszeitraum sind keine erheblichen tatsächlichen oder potenziellen negativen ökologischen Auswirkungen in der Lieferkette bekannt.		

GRI 400: SOZIALES

GRI Standards und Angaben Verweise und Erläuterungen	Auslassung	Extern geprüft
Beschäftigung		
GRI 103: Managementansatz 2016		
103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103		
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Handhabung: Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103 **Ziele und Maßnahmen**: Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103 **Umgang mit Beschwerden**: Stakeholderbeteiligung S. 14, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-3 Beurteilung des Managementansatzes		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Verfahren und Ergebnisse: Die Evaluation des Managementansatzes erfolgt im Rahmen eines jährlichen Evaluationsgesprächs im Anschluss an die Datenerhebung zum Nachhaltigkeitsbericht. Die Ergebnisse der Evaluationsgespräche werden intern protokolliert und im darauf folgenden Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt.		
GRI 401: Beschäftigung 2016		
401-1 Neu eingestellte Angestellt_innen und Angestelltenfluktuation		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Kennzahlenübersicht S. 152	Wir berichten geringfügig abweichende Altersgruppen (jünger als 35 Jahre, zwischen 36 und 55 Jahre und ab 55 Jahre) entsprechend unserer jährlich für die Ge-	

	schäftsführung und den Aufsichtsrat erstellten Personalstatistik. Zur besseren Übersicht werden größtenteils absolute Zahlen angegeben.	
401-2 Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellt_innen, nicht aber Zeitarbeitnehmer_innen oder teilzeitbeschäftigten Angestellt_innen angeboten werden		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Betriebliche Leistungen werden grundsätzlich allen MA angeboten (unabhängig von Befristung oder Arbeitszeit). Arbeitsbedingungen richten sich in Ergänzung zu den landesspezifischen gesetzlichen Regelungen überwiegend nach den geltenden TVöD. Beschäftigte haben u.a. Anspruch auf Versicherung zum Zwecke einer zusätzlichen Alters- u. Hinterbliebenenversorgung, Erschwerniszuschläge und Leistungsentgelt. Zusätzlich erhalten die Beschäftigten eine Jahressonderzahlung, Entgelt im Krankheitsfall, vermögenswirksame Leistungen, Jubiläumsgeld und Sterbegeld. bremenports hat für alle Beschäftigten eine Gruppenunfallversicherung abgeschlossen. Im Ausland tätige Beschäftigte erhalten für den Zeitraum einen zusätzlichen Unfallversicherungsschutz sowie eine Reisegepäckversicherung. Darüber hinaus können die MA 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.		
401-3 Elternzeit		
Alle Mitarbeiter der bremenports haben gemäß Bundeselterngeld- und Elternzeitgesetz Anspruch auf Elternzeit. Inanspruchnahme siehe Kennzahlenübersicht S. 152	Bedingt durch diverse Elternzeitmodelle (unterschiedliche Dauer, Stückelung der Elternzeit) und dem gesetzlichen Kündigungsschutz bzw. dem Recht auf Weiterbeschäftigung verzichten wir auf die Berichterstattung der Verbleibrate und der Rückkehrrate. Wir stellen den Arbeitsplatz sowie berufliche Entwicklungsmöglichkeiten für Elternzeit-Rückkehrende sicher.	

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz		
GRI 103: Managementansatz 2016		
103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
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 MA und die Arbeitsbedingungen zu tragen, ist wesentlicher Teil unseres Selbstverständnisses.		
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Handhabung: Die Organisation der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes bei der bremenports sowie die Übertragung der daraus resultierenden Pflichten auf Mitarbeiter sowie externe Fachdienstleister ist in der Prozessbeschreibung Organisation der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes bzw. in der Mitgeltenden Unterlage Betriebsanweisung Organisation der Arbeitssicherheit beschrieben. **Ziele und Maßnahmen:** Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103 **Zuständigkeit:** Die Tätigkeiten des Betriebsarztes, des organisatorischen Brandschutzbeauftragten und der betrieblichen Sozialberatung werden von der Performa Nord wahrgenommen. Die Aufgaben der FASI werden für die nicht gewerblichen MA von der Performa Nord, für gewerbliche MA von der BLG Logistics Group wahrgenommen. Die Übertragung von Pflichten im Arbeitsschutz erfolgt grundsätzlich auf FK mit Mitarbeiterverantwortung und Projektleiter_innen auf Baustellen. Die Überprüfung auf Aktualität der Pflichtenübertragungen und Sicherstellung der Fachkunde der Pflichtenträger_innen erfolgt in regelmäßigen Zeitabständen (mindestens alle 12 Monate oder bedarfsbezogen) durch die Teamleitung Service. Die Ergebnisse werden dokumentiert. **Umgang mit Beschwerden**: Stakeholderbeteiligung S. 14, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-3 Beurteilung des Managementansatzes		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Verfahren und Ergebnisse: Die Evaluation des Managementansatzes erfolgt im Rahmen eines jährlichen Evaluationsgesprächs im Anschluss an die Datenerhebung zum Nachhaltigkeitsbericht. Die Ergebnisse der Evaluationsgespräche werden intern protokolliert und im darauf folgenden Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt.		

GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2018		
403-1 Managementsystem Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Die Gewährleistung von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz für eigene und externe MA wird unternehmensweit gesteuert. Einstellung einer eigenen FASI in 2021. Aufgaben: Unterstützung der Teams vor Ort, gemeinsam mit AMD und Sicherheitsfachkräften und – beauftragten. Der Steuerkreis BFG organisiert das Thema Gesundheitsschutz. Alle gesetzlichen Anforderungen bezüglich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz werden umgesetzt.		
403-2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Einführung einer allgemein verbindlichen „Betriebsanweisung für die Durchführung und Dokumentation von Gefährdungsbeurteilungen“ in 2019, einschl. einheitlicher Vorlage. Basierend auf der durchgeführten Bestandsaufnahme und Abfrage zu weiteren Bedarfen Aktualisierung von vorhandenen GBUs und ggf. Erstellung von Erstbeurteilungen. GBUs im nichtgewerblichen Bereich werden alle 36 Monate, im gewerblichen Bereich alle 24 Monate auf Aktualität überprüft. Zusätzlich Einführung der Organisationsanweisung „Durchführung und Dokumentation von inkludierten Gefährdungsbeurteilungen“. Ziel ist es, die Gefährdung an Arbeitsplätzen von MA mit erheblichen Schwerbehinderungen feststellen und Maßnahmen zur Risikominimierung umsetzen zu können. Aufgrund der Beurteilungen ist es bp möglich, im Vorfeld Gefahrenquellen zu erkennen und abzuschaffen. MA-Empfehlungen werden zentral über das IMS erfasst. Über das Intranet werden Verbesserungsvorschläge für alle Arbeitsbereiche eingereicht und gesammelt, die mit der Geschäftsführung diskutiert und ggf. umgesetzt werden.		
403-3 Arbeitsmedizinische Dienste		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Wir bieten unseren MA während der Arbeitszeit über die Performa Nord eine arbeitsmedizinische Vorsorge an (Pflicht-, Angebots- und Wunschvorsorge gem. ArbMedVV). Der AMD übernimmt regelmäßig die Durchführung arbeitsmedizinischer Vorsorgeuntersuchungen, soweit sie aufgrund staatlicher Rechtsgrundlagen (z.B. Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge, Mutterschutzgesetz) erforderlich sind. Zur Feststellung der Eignung für besonders risikoreiche Tätigkeiten wird der Abschluss einer Betriebsvereinbarung „Eignungsuntersuchungen“ angestrebt.		

403-4 Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Mitbestimmungs- und Gestaltungsmöglichkeiten auf betrieblicher Ebene bietet der ASA, an dem innerbetrieblich 15 Personen mitwirken. Vierteljährlich wird hier über Anliegen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung beraten. 100 % der MA werden über den 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. Kennzahlenübersicht S. 152		
403-5 Schulungen zur Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Die FASI führen regelmäßige Arbeitsschutzunterweisungen und bedarfsorientiert Arbeitsplatzbegehungen durch. Sie erstellen / aktualisieren unter Mitwirkung der eingesetzten Pflichtenträger_innen GBUs 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. Als präventive Maßnahme gegen Brände werden regelmäßige Evakuierungsübungen der Gebäude und brandschutztechnische Begehungen durchgeführt. Für alle Stockwerke / 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 sie die erforderlichen Auffrischungslehrgänge. An sechs Betriebsstätten mit besonders hoher Mitarbeiterzahl sowie an Bord von zwei Arbeitsschiffen werden AEDs vorgehalten. Ersthelfer_innen werden zusätzlich im Umgang mit den AEDs ausgebildet. Die eingesetzten Geräteverantwortlichen kontrollieren die Funktionsfähigkeit und sorgen für den rechtzeitigen Austausch von Komponenten mit Verfalldatum. Zusätzlich wurde eine Softwareunterstützung zur Überwachung von Verfalldaten und sonstigen Terminen für Kontrollen etc. eingeführt. Die AEDs 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.		
403-6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter_innen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103		

403-7 Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Darüber hinaus sind wir auch für die Sicherheit unserer Kund_innen, Dienstleistenden 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.		
403-8 Mitarbeiter_innen, die von einem Managementsystem für Arbeitssicherheit abgedeckt sind		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Im Mittelpunkt steht für uns die Prävention. Ziel ist es, durch eine zielorientierte und vertrauensvolle Zusammenarbeit aller Akteure die innerbetriebliche Umsetzung der Arbeitsschutzvorschriften sicherzustellen sowie die Sicherheit und Gesundheit unserer MA dauerhaft zu gewährleisten. Dies bedeutet für uns, dass wir durch die GBUs von Arbeitsplätzen bereits darauf hinwirken können, Gefahren zu vermeiden. Über das Zustandekommen von Arbeitsunfällen, die trotz erfolgter Prävention und Sicherheitsmaßnahmen passieren, wird mit allen Beteiligten gesprochen und im Nachgang geprüft, wie diese hätten verhindert werden können. Verbesserungsmaßnahmen werden, da wo möglich, eingeleitet, um ähnliche Situationen zukünftig abzuwenden. Eine Prüfung des Arbeitsumfelds findet darüber in den internen Audits statt, die bp regelmäßig in der GF und allen Geschäftsbereichen, Abteilungen, Teams und Stabstellen durchführt. Diese finden Rahmen des Integrierten Managementsystems statt und werden durch extern durchgeführte Audits ergänzt. So ist eine praktische Anwendung und die Beteiligung aller MA gewährleistet. Das Managementsystem wird für 100 % der MA angewendet.		
403-9 Arbeitsbedingte Verletzungen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Kennzahlenübersicht S. 152	Es ist gesetzlich gem. AÜG nicht möglich, die Verletzungsdaten von Fremdfirmen zu veröffentlichen. Daher werden diese hier nicht berichtet.	
403-10 Arbeitsbedingte Erkrankungen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Den Erfolg der durchgeführten Maßnahmen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz lässt sich anhand der Ausfalltagequote (LDR) und der Abwesenheitsquote (AR) ablesen (Kennzahlenübersicht S. 152). Die Art der Verletzungen sind ebenfalls in dieser Tabelle aufgeführt.	Auslassung zu b) aufgrund rechtlicher Verbote: Nach dem deutschen Arbeitnehmerüberlassungsgesetzt ist es nicht möglich, auf die Daten zu Berufskrankhei-	

Die Ursachen und Hintergründe jedes Arbeitsunfalls werden im Nachgang mit den Betroffenen besprochen. Es werden, da wo möglich, Maßnahmen besprochen und eingeleitet, um ähnliche Vorfälle zu vermeiden. Dies gilt im Einzelfall sowohl für die eigenen als auch für externe MA. Aufgrund der Sensibilität der Daten sind die Angaben für interne MA hierzu lediglich dem Team Personal bekannt. Rückschlüsse auf die Ursache von Ausfallzeiten sind für andere nicht möglich. Zur Erhebung der Daten verwenden wir unsere internen Systeme. Sofern nicht angegeben, wurden keine weiteren Annahmen getroffen.	ten von MA der Fremdfirmen zuzugreifen.	
Aus- und Weiterbildung		
GRI 103: Managementansatz 2016		
103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103		
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Handhabung: Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103 **Ziele und Maßnahmen**: Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103 **Umgang mit Beschwerden**: Stakeholderbeteiligung S. 14, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-3 Beurteilung des Managementansatzes		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Verfahren und Ergebnisse: Die Evaluation des Managementansatzes erfolgt im Rahmen eines jährlichen Evaluationsgesprächs im Anschluss an die Datenerhebung zum Nachhaltigkeitsbericht. Die Ergebnisse der Evaluationsgespräche werden intern protokolliert und im darauf folgenden Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt.		
GRI 404 : Aus- und Weiterbildung 2016		
404-1 Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Kennzahlenübersicht S. 152		
404-2 Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH

Im Rahmen von strukturierten JMG werden individuelle Entwicklungsmöglichkeiten und Weiterbildungsbedarfe besprochen. Interessierte MA fördern wir im Rahmen unseres „Talentkompass" (einjähriges Schulungsprogramm zur Förderung und Entwicklung grundlegender Methoden- und Sozialkompetenzen). Dem Fachkräftemangel in bestimmten Berufsgruppen wird durch Weiterbildung eigener MA gezielt entgegengewirkt. Im Zuge der Corona Situation wurden den FKund den MA Schulungen zum Thema Virtuelles Führen und Arbeiten angeboten. Ergänzend zum internen FK-Programm bieten wir ab September 2020 interne Schulungen für alle MA an. Inhaltlicher Schwerpunkt: Kommunikation und Gesundes Arbeiten. AN im Land Bremen haben einen gesetzlichen Anspruch auf Bildungszeit von insgesamt 10 Tagen in zwei Jahren (BremBZG). Bildungszeiten dienen der beruflichen, kulturellen, politischen oder persönlichen Bildung.	Momentan ist ein Extra-Programm zur Übergangshilfe nicht geplant. MA werden bei Altersteilzeitanträgen unterstützt.	
404-3 Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
bp bietet allen MA jährlich die Möglichkeit eines Jahresmitarbeitergesprächs (JMG) an. Durch das JMG sollen die in Zusammenhang mit der Entwicklung bei bp bestehenden Chancen für die MA gezielt aufgezeigt werden. Es basiert auf einer dialog-, beteiligungs- und förderungsorientierten Führungsverantwortung. Geregelt wird das Verfahren mittels der Betriebsvereinbarung über die Durchführung von Jahresmitarbeitergesprächen (BV JMG). Diese Vereinbarung gilt für alle MA der bp. Darüber hinaus liegt eine Betriebsvereinbarung über die leistungsorientierten Entgelte (LOE) vor. Diese gilt für alle tarifgebundenen Beschäftigten, auf deren Beschäftigungsverhältnis der TVöD Anwendung findet. Mit Hilfe einer systematischen Leistungsbewertung der FK werden die MA in den Bereichen fachliche Kompetenz, Arbeitsergebnisse, Arbeitsweise, Denk- und Urteilsvermögen und Zusammenarbeit beurteilt. Auf Grundlage dieser Einschätzung wird das LOE errechnet und den MA ausgezahlt.		
Diversität und Chancengleichheit		
GRI 103: Managementansatz 2016		
103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103		
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Handhabung: Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103 **Ziele und Maßnahmen**: Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103		

Umgang mit Beschwerden: Stakeholderbeteiligung S. 14, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-3 Beurteilung des Managementansatzes		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Verfahren und Ergebnisse: Die Evaluation des Managementansatzes erfolgt im Rahmen eines jährlichen Evaluationsgesprächs im Anschluss an die Datenerhebung zum Nachhaltigkeitsbericht. Die Ergebnisse der Evaluationsgespräche werden intern protokolliert und im darauf folgenden Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt.		
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016		
405-1 Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Kennzahlenübersicht S. 152	Die geringfügig abweichenden Altersgruppen (jünger als 35 Jahre, zwischen 36 und 55 Jahre und ab 55 Jahre) entspricht der jährlich für die Geschäftsführung un den Aufsichtsrat erstellten Personalstatistik. Zur besseren Übersicht werden größtenteils absolute Zahlen angegeben.	
405-2 Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Gleichbehandlung ist durch den Gesetzgeber in zahlreichen gesetzlichen Vorgaben, wie bspw. dem 2017 in Kraft getretenen Gesetz zur Förderung der Transparenz von Entgeltstrukturen geregelt. Unser 2014 abgeschlossene Projekt "eg-Check" ließ keine Benachteiligung von Frauen oder Teilzeitbeschäftigten erkennen, diese Entgeltgleichheit wollen wir erhalten. Bisher gab es keine Anfragen zur Überprüfung des eigenen Gehalts im Rahmen des neuen Transparenzgesetzes. Es besteht zwischen der Geschäftsführung, der Frauenbeauftragten und dem Betriebsrat Einigkeit darüber, die Gleichstellung von Frauen und Männern bei bp weiter voranzutreiben.		
Nichtdiskriminierung		
GRI 103: Managementansatz 2016		
103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH

Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103		
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Handhabung: Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103 **Ziele und Maßnahmen**: Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103 **Umgang mit Beschwerden**: Stakeholderbeteiligung S. 14, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-3 Beurteilung des Managementansatzes		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Verfahren und Ergebnisse: Die Evaluation des Managementansatzes erfolgt im Rahmen eines jährlichen Evaluationsgesprächs im Anschluss an die Datenerhebung zum Nachhaltigkeitsbericht. Die Ergebnisse der Evaluationsgespräche werden intern protokolliert und im darauf folgenden Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt.		
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016		
406-1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Es liegen keine Diskriminierungsvorfälle vor. Abhilfemaßnahmen waren daher nicht notwendig. MA, 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, an die Beschwerdestelle nach §13 AGG oder die betriebliche Sozialberatung wenden.		
Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen		
GRI 103: Managementansatz 2016		
103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103		
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH

Handhabung: Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103 **Ziele und Maßnahmen:** Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103 **Umgang mit Beschwerden**: Stakeholderbeteiligung S. 14, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-3 Beurteilung des Managementansatzes		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Verfahren und Ergebnisse: Die Evaluation des Managementansatzes erfolgt im Rahmen eines jährlichen Evaluationsgesprächs im Anschluss an die Datenerhebung zum Nachhaltigkeitsbericht. Die Ergebnisse der Evaluationsgespräche werden intern protokolliert und im darauf folgenden Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt.		
GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen 2016		
407-1 Betriebsstätten und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnte		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Attraktive Arbeitsbedingungen S. 103		
Lokale Gemeinschaft		
GRI 103: Managementansatz 2016		
103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Handhabung: Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113 **Ziele und Maßnahmen:** Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113 **Umgang mit Beschwerden**: Stakeholderbeteiligung S. 14, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-3 Beurteilung des Managementansatzes		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Verfahren und Ergebnisse: Die Evaluation des Managementansatzes erfolgt im Rahmen eines		

jährlichen Evaluationsgesprächs im Anschluss an die Datenerhebung zum Nachhaltigkeitsbericht. Die Ergebnisse der Evaluationsgespräche werden intern protokolliert und im darauf folgenden Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt.		
GRI 413: Lokale Gemeinschaft 2016		
413-1 Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
413-2 Geschäftstätigkeiten mit erheblichen tatsächlichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113, Luftqualität S. 90, Gewässergüte S. 85		
Soziale Bewertung der Lieferanten		
GRI 103: Managementansatz 2016		
103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Durch den Einkauf "nicht nachhaltiger" Produkte und Dienstleistungen können negative Auswirkungen für Umwelt und Gesellschaft innerhalb unserer Wertschöpfungskette auftreten. Entsprechend ist es unser Anliegen, durch die Berücksichtigung von Umwelt- und Sozialstandards in der Beschaffung mögliche Belastungen für Umwelt und Gesellschaft zu reduzieren.		
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Handhabung: Um Belastungen für Umwelt und Gesellschaft weiter zu reduzieren, haben wir 2018 eine „Richtlinie zur nachhaltigen, energieeffizienten Beschaffung“ eingeführt. Damit wurden klare Vorgaben für zahlreiche Warengruppen, wie z.B. Arbeitskleidung, Holzprodukte, Naturstein, Bürogerate, Elektromotoren oder Pumpen geschaffen. Die Richtlinie wurde (u.a. aufgrund der Bremischen Gesetzgebung) im Februar 2021 aktualisiert und greift im Wesentlichen auf anerkannte Siegel zurück, die die Einhaltung sozialer, ökologischer und energieeffizienter Kriterien garantieren. Zusätzlich dazu hat die Vergabestelle einen „Leitfaden für die nachhaltige Vergabe“ entwickelt, anhand dessen weitere Nachhaltigkeitskriterien in die Vergabeverfahren integriert werden können. Für die Neuanschaffung von Fahrzeugen haben wir 2018 die Richtlinie „Zukunftsfähiger Fuhrpark“ auf den Weg gebracht. In dieser werden klare Ziele formuliert, um die Emissionen		

des Fuhrparks durch Umstellung auf elektrische Antriebe und Hybridfahrzeuge sukzessive zu reduzieren. **Ziele und Maßnahmen:** Nachhaltigkeitsmanagement S. 10, Energie & Klimaschutz in der Hafeninfrastruktur S. 73 **Umgang mit Beschwerden**: Stakeholderbeteiligung S. 14, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-3 Beurteilung des Managementansatzes		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Verfahren und Ergebnisse: Die Evaluation des Managementansatzes erfolgt im Rahmen eines jährlichen Evaluationsgesprächs im Anschluss an die Datenerhebung zum Nachhaltigkeitsbericht. Die Ergebnisse der Evaluationsgespräche werden intern protokolliert und im darauf folgenden Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt.		
GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016		
414-1 Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Interne Richtlinien zur nachhaltigen energieeffizienten Beschaffung sowie zum zukunftsfähigen Fuhrpark stellen die Umsetzung der geltenden Regelungen zur Nachhaltigen Beschaffung aus dem Tariftreue- und Vergabegesetzes, dem Bremischen Klimaschutz- und Energiegesetzes, der Bremischen Kernarbeitsnormenverordnung, der Landeshaushaltsordnung sowie die Verwaltungsvorschrift für die Beschaffung der Freien Hansestadt Bremen - Land und Stadtgemeinde Bremen sicher.	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 1.200 Lieferanten werden jährlich durch unseren Einkauf beauftragt. Eine Überprüfung der einzelnen Lieferanten sehen wir in diesem Zusammenhang als nicht zielführend.	
414-2 Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Für den Berichtszeitraum sind keine erheblichen tatsächlichen oder potenziellen negativen sozialen Auswirkungen in der Lieferkette bekannt.		
Sozioökonomische Compliance		
GRI 103: Managementansatz 2016		

103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Compliance S. 27		
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Handhabung: Compliance S. 27 **Ziele und Maßnahmen:** Compliance S. 27 **Umgang mit Beschwerden**: Stakeholderbeteiligung S. 14, Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung S. 113		
103-3 Beurteilung des Managementansatzes		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Verfahren und Ergebnisse: Die Evaluation des Managementansatzes erfolgt im Rahmen eines jährlichen Evaluationsgesprächs im Anschluss an die Datenerhebung zum Nachhaltigkeitsbericht. Die Ergebnisse der Evaluationsgespräche werden intern protokolliert und im darauf folgenden Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt.		
GRI 419 – Sozioökonomische Compliance		
419-1 Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich		Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH
Im Berichtszeitraum hat es keinerlei Ordnungswidrigkeiten- und/oder Strafanzeigen gegeben, so dass es auch zu keinen Bußgeldern und/oder nichtmonetären Sanktionen gekommen ist.		

KENNZAHLENÜBERSICHT

KENNZAHLEN NACHHALTIGKEIT

KENNZAHLEN MARKTPRÄSENZ & HAFENENTWICKLUNG

KENNZAHLEN KLIMASCHUTZ

KENNZAHLEN UMWELTMANAGEMENT

KENNZAHLEN SOZIALE VERANTWORTUNG

KENNZAHLEN NACHHALTIGKEIT

NACHHALTIGKEIT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2021		2020		2019		2018		2017	
GRI 102-9		**Lieferantenmanagement**											
		Aufwand für Waren	EUR	5.255.329		3.601.615		3.803.620		5.761.408		6.738.019	
		Aufwand für Dienstleistungen	EUR	109.783.967		67.763.100		56.755.912		59.372.497		41.868.221	
GRI 205-1	TÜV NORD	**Geschäftseinheiten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden**	Prozent	0[1]		0		0		100		0	
GRI 205-2	TÜV NORD	**Durchführung von Antikorruptionsschulungen[2]**											
		Mitarbeiter_innen, die den Verhaltenskodex Antikorruption erhalten haben[3]	Prozent	100		100		100		100		100	
		Korruptionsgefährdete Arbeitsplätze[4]	Anzahl	218[5]		213		191		191		191	
		Anzahl der geschulten Mitarbeiter mit Führungsverantwortung[6]	Anzahl I Prozent	0	0,0	0	0,0	27	14,1	18	38,3	5	13,0
		Anzahl der geschulten Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung[7]	Anzahl I Prozent	0	0,0	0	0,0	44	23,0	8	2,3	104	32,2
		Anzahl der geschulten Aufsichtsratsmitglieder[8]	Anzahl I Prozent	0	0,0	0	0,0	3	27,3	0	0,0	2	16,7
GRI 205-3	TÜV NORD	**Bestätigte Korruptionsfälle**	Anzahl	0		0		0		0		0	

[1] Die letzte Risikoprüfung der Geschäftseinheiten auf Korruptionsrisiken erfolgte 2018, die nächste ist für 2023 geplant.
[2] Potenzielle Geschäftspartner erhalten im Rahmen von Ausschreibungen Compliance-Richtlinien.
[3] Jede_r neu eingestellte Mitarbeiter_in bekommt den Verhaltenskodex mit der Willkommensmappe.
[4] 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.
[5] Angepasst an aktuelle Mitarbeiterzahl.
[6] Schulungen sind in 2020 und 2021 coronabedingt nicht erfolgt.
[7] Schulungen sind in 2020 und 2021 coronabedingt nicht erfolgt.
[8] Schulungen sind in 2020 und 2021 coronabedingt nicht erfolgt.

KENNZAHLEN MARKTPRÄSENZ & HAFENENTWICKLUNG

MARKTPRÄSENZ & HAFENENTWICKLUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2021	2020	2019	2018	2017
PSI 10		**Top-4 Ranking innerhalb der Nordwest-Range bei Containerverkehren**[9]						
		Rotterdam	Mio. TEU	15,3	14,3	14,8	14,5	13,7
		Antwerpen	Mio. TEU	12,0	12,0	11,9	11,1	10,4
		Hamburg	Mio. TEU	8,7	8,5	9,3	8,7	8,8
		Bremerhaven	Mio. TEU	5,3	4,8	4,8	5,4	5,5
PSI 11		**Top-4 Ranking der europäischen Häfen mit Automobilumschlag**[9]						
		Zeebrügge	Mio. Stück	2,3	2,2	3,0	2,8	2,8
		Bremerhaven	Mio. Stück	1,9	1,7	2,2	2,2	2,3
		Emden	Mio. Stück	1,0	1,0	1,4	1,4	1,5
		Antwerpen	Mio. Stück	1,0	0,9	1,2	1,3	1,2
PSI 13		**Landstrom**						
		Anzahl der Landstromanschlüsse für die Binnenschiffahrt	Anzahl	20	20[10]	21	21	21

[9] Quelle: Angaben auf den Websites der entsprechenden Häfen.
[10] Anzahl variiert je nach Vermietung einzelner Anlagen oder Aufbau provisorischer Baustromverteiler.

KENNZAHLEN MARKTPRÄSENZ & HAFENENTWICKLUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2020	2015	2010
GRI 203-2	TÜV NORD	**Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen der bremischen Häfen**[11]				
		Hafenabhängig Beschäftigte	Anzahl	38.800	77.250	75.700
		Davon direkt hafenabhängig Beschäftigte	Anzahl	32.900	59.350	58.300
		> davon aus der Seehafenverkehrswirtschaft	Anzahl	6.400	33.050	32.500
		> davon aus der hafenbezogenen Wirtschaft	Anzahl	26.500	26.300	25.800
		Davon indirekt hafenabhängig Beschäftigte	Anzahl	5.900	17.900	17.400
		Bruttowertschöpfung der direkt und indirekt hafenabhängigen Wirtschaft im Land Bremen				
		Wertschöpfung	Mio. Euro	3.315	6.900	6.200
		Anteil der gesamtwirtschaftlichen Bruttowertschöpfung	Prozent	11,0	25,1	25,7
		> davon Anteil der direkt hafenabhängigen Wirtschaft	Prozent	90	19,8	20,3
		> Anteil der indirekt hafenabhängigen Wirtschaft	Prozent	10	5,3	5,4

[11] Quelle: Untersuchung des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL). Die Datenerhebung findet alle 5 Jahre statt. Aufgrund der für 2020 erstmals seitens des ISL verwendeten bundeseinheitlichen Methodik sind die dargestellten Effekte nicht mit jenen der vergangenen Studien 2015 und 2010 vergleichbar.

KENNZAHLEN MARKTPRÄSENZ & HAFENENTWICKLUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2021	2020	2019	2018	2017
QM Hafen		Hafenverfügbarkeit - IT > 98 %[12]	Prozent	99,82	k. A.			

GRI 304-1[13]	TÜV NORD	**Schutzgebiet**	**Angrenzende Hafengebiete**	**Lebensraumtyp**	**Bedeutung für schutzwürdige Arten**
		Flora-Fauna-Habitat-Gebiet Weser bei Bremerhaven [DE2417-370]	Überseehafen-gebiet und Fischereihafen-gebiet, 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	Überseehafen-gebiet und Fischereihafen-gebiet, Bremerhaven	Flussunterlauf mit Tideeinfluss, Prielen und Brackwasserwatten, Röhrichten, Feuchtbrachen, salzbeeinflussten Marschgrünländern mit winterlichen Überschwemmungen, Flutrasen, Gräben, Stillgewässer und Gehölze	Wanderfische (Finte, Meer- und Flussneuaugen), Wasser- und Wattvögel, Wiesenvögel und Vögel der Röhrrichte, Pflanzenarten der Brackwasserröhrichte und salzbeeinflusste Marschgrünländer

[12] Der Indikator QM Hafen wurde in 2021 neu hinzugefügt.
[13] Quellen:
https://www.bauumwelt.bremen.de/umwelt/natur/ffh-gebiete-24146 (FFH-Gebiete Weser bei Bremerhaven, Weser zwischen Ochtummündung und Rekum),
https://www.bauumwelt.bremen.de/umwelt/natur/vogelschutzgebiete-24122 (Vogelschutzgebiet Luneplate, Niedervieland),
https://www.nlwkn.niedersachsen.de/natura2000/eu_vogelschutzrichtlinie_und_eu_vogelschutzgebiete/eu_vogelschutzgebiete_in_niedersachsen/eu-vogelschutzgebiet-v01-niedersaechsisches-wattenmeer-und-angrenzendes-kuestenmeer-132472.html (Nationalpark Nds. Wattenmeer),
https://www.bauumwelt.bremen.de/umwelt/natur/naturschutzgebiete-23904 (NSG Luneplate, Hochwasserschutzpolder, Weserportsee)

KENNZAHLEN MARKTPRÄSENZ & HAFENENTWICKLUNG

GRI 304-1[13]	TÜV NORD	**Schutzgebiet**	**Angrenzende Hafengebiete**	**Lebensraumtyp**	**Bedeutung für schutzwürdige Arten**
		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	Überseehafen-gebiet, 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

KENNZAHLEN MARKTPRÄSENZ & HAFENENTWICKLUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2021		2020		2019		2018		2017	
GRI 304-3	TÜV NORD	**Hafenkompensationsflächen**											
		Geschützte bzw. gesicherte Lebensräume, die von uns geschaffen wurden	ha	1.269		1.216		1.213		1.214		1.203	
		davon Hafenkompensationsflächen, die sich noch in zielgerechter Entwicklung befinden	ha	597		546		554		567		658	
		davon Hafenkompensationsflächen, die nach erfolgreicher Entwicklung in die Unterhaltung übergegangen sind	ha	672[14]		670		659		647		545	
		Status der Hafenkompensationflächen											
		voll funktionsfähig	ha I Prozent	917	72%	901	74%	901	74%	901	74%	901	75%
		gut funktionsfähig	ha I Prozent	243	19%	204	17%	204	17%	200	16%	194	16%
		funktionsfähig	ha I Prozent	64	5%	89	7%	81	7%	86	7%	82	7%
		eingeschränkt funktionsfähig	ha I Prozent	45	4%	22	2%	27	2%	27	2%	26	2%
		sehr eingeschränkt funktionsfähig	ha I Prozent	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%

[14] Zusätzlich zu den 672 ha befinden sich 6 punktuelle Maßnahmen nach erfolgreicher Entwicklung in der Unterhaltung (Gehölzpflanzungen, Fledermausquartier, usw.).

KENNZAHLEN MARKTPRÄSENZ & HAFENENTWICKLUNG

GRI 304-3	TÜV NORD	**Status der punktuellen Einzelmaßnahmen[15]**						
		voll funktionsfähig	ha l Prozent	2	2	k. A.		
		gut funktionsfähig	ha l Prozent	3	3	k. A.		
		funktionsfähig	ha l Prozent	1	1	k. A.		
		eingeschränkt funktionsfähig	ha l Prozent	0	0	k. A.		
		sehr eingeschränkt funktionsfähig	ha l Prozent	0	0	k. A.		
PERS Nr. 11	Lloyds Register	**Habitat-Index16**	Prozent	37,83	36,84	36,79	36,56	36,41

[15] Der Status der punktuellen Einzelmaßnahmen wurde in 2020 neu hinzugefügt.
[16] Von den bremischen Häfen verantwortete Biotopfläche / Gesamthafenfläche. 290 ha der insgesamt 1506,5 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.

KENNZAHLEN KLIMASCHUTZ

KLIMASCHUTZ

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2021		2020		2019		2018		2017	
GRI 302-1	TÜV NORD	**Direkter Energieverbrauch**											
		Benzin	MWh	151		161		125		49		35	
		Diesel[17]	MWh	515		515		700		794		792	
		Schiffsdiesel	MWh	4.229		5.223		4.858		5.151		5.259	
		Heizöl	MWh	340		669		645		1.009		1.187	
		Propan	MWh	136		177		175		162		166	
		Erdgas	MWh	1.951		1.532		1.649		1.922		1.750	
		GTL (Gas to liquid)	MWh	473		335		209		0		0	
		Direkter Energiever-brauch Gesamt	MWh	3.566		3.390		3.502		9.088		3.930	
		Indirekter Energieverbrauch											
		Elektrizität	MWh	7.888		7.567		7.768		8.194		6.955	
		> davon Strommix	MWh I Prozent	883	11	768	10	1.031	13	1.146	14	54	1
		> davon erneuerbar	MWh I Prozent	7.004	89	6.799	90	6.737	87	7.048	86	6.901	99

[17] Schiffsdiesel und Diesel werden ab diesem Bericht getrennt dargestellt. Die Vorjahre wurden entsprechend angepasst.

KENNZAHLEN KLIMASCHUTZ

		Fernwärme	MWh	559	473	555	550	553
		Indirekter Energieverbrauch Gesamt	MWh	8.447	8.040	8.323	8.744	7.508
		Gesamtenergieverbrauch	MWh	**12.013**	**11.430**	**11.826**	**17.832**	**11.438**
GRI 305-1, GRI 305-2, GRI 305-3	TÜV NORD	**THG Emissionen gesamt**		**1.905**	**2.168**	**2.445**	**2.703**	**2.377**
		Davon Scope 1	t CO_{2e}	1.745	1.968	1.956	2.242	2.257
		Davon Scope 2 Market based [18]	t CO_{2e}	155	163	218	369	17
		Davon hypothetisch Scope 2 Location based [19]	t CO_{2e}	*3.289*	*3.190*	*3.291*	*3.884*	*3.380*
		Davon Scope 3 [20]	t CO_{2e}	5	37	73	92	103

[18] Berechnung folgt den Vorgaben des GHG Protocol Scope 2 Guidance. Emissionsfaktor laut swb. Die Zahl in 2019 wurde nachträglich korrigiert.
[19] 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. Der Wert 2019 wurde nachträglich korrigiert.
[20] 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. Seit 2021 werden den Geschäftsreisen auch die mit Privat-PKW durchgeführten Dienstfahrten zugerechnet.

KENNZAHLEN KLIMASCHUTZ

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2021	2020	2019	2018	2017
GRI 305-5	TÜV NORD	**Senkung der THG-Emissionen**						
		Vermiedene THG-Emissionen durch den Bezug von Strom aus erneuerbaren Energien	t CO_{2e}	3.134	3.027	3.073	3.515	3.363
		Vermiedene THG-Emissionen durch die Erzeugung von Strom (Photovoltaikanlage)[21]	t CO_{2e}	14	15	14 [5]	18	17
		Kennzahl Fuhrpark	kg CO_{2e} /km	0,1963	0,1939	0,2256	k.A.	k.A.
		Kompensation von Emissionen durch den Kauf von Klimazertifikaten[22]	t CO_{2e}	790	843	660	706	341
PERS Nr. 5	Lloyds Register	Nutzungsgrad von Ökostrom Hafeninfrastruktur & -management	Prozent	88	90	87	86[23]	99

[21] Aufgrund verbesserter Datengrundlage wurden die Daten zwischen 2016-2019 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.
[22] 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.
[23] Die Abnahme seit 2018 ist auf einen Anlagenzuwachs bei den technischen Anlagen mit herkömmlicher Stromversorgung zurückzuführen.

KENNZAHLEN KLIMASCHUTZ

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2021	2020	2019	2018	2017
PSI 18	TÜV NORD	**E-Fahrzeuge**						
		KFZ im Fuhrpark	Anzahl	84	83	83	81	80
PSI 18	TÜV NORD	davon Hybrid	Anzahl	3	3	3	0	0
		davon Plug-In-Hybrid	Anzahl	2	2	0	0	0
		davon E-Fahrzeuge	Anzahl	10	8	8	4	3
		Anteil der Hybrid und E-Fahrzeuge an den Jahreskilometern des Fuhrparks	%	16,5	16,9	2,4	k.A.	k.A.
		E-Bikes	Anzahl	8	7	7	5	4

KENNZAHLEN UMWELTMANAGEMENT

UMWELTMANAGEMENT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2021	2020	2019	2018	2017
PERS Nr. 7	Lloyds Register	**Environmental Ship Index[24]**						
		Schiffsanläufe mit ESI-Score in Bremerhaven	Prozent	39[25]	(56)	(49)	(44)	(43)
		Schiffsanläufe mit ESI-Score in Bremen	Prozent	14[27]	27	21	21	20
PSI 12		**greenports Award[26]**						
		Schiff	Name	Containerschiff "Freya"	Frachtschiff "OLYMPIC ORION"	Autotransporter "M/V AUTO ENERGY"	Containerschiff "MSC Anzu"	Produkt- / Chemikalientanker "Bit Okland"
		Reederei	Name	Holwerda Shipmanagement	Evergreen-Line	TERNTANK Reederi A/S	Yang Ming Transport Coop.	Tarbit Shipping AB

[24] 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).
[25] Nach Einführung des verschärften Grenzwertes für den Schwefelgehalt in Schiffstreibstoffen in 2020 sank die Anzahl der Schiffe, die einen ESI-Score melden konnten, von insgesamt 6365 auf 4474 im April 2021. Der Wert aus 2021 ist also nicht mit den Werten der vorherigen Jahre vergleichbar. Aktuell „erholen“ sich die Zahlen wieder und mittlerweile ist die Anzahl mit insgesamt 4684 gemeldeten Schiffen wieder leicht gestiegen.
[26] Die Basis für die Ermittlung der Gewinner des greenports-Awards bilden die Werte des ESI aus dem jeweiligen Vorjahr. Bisher wurde das Jahr der Datengrundlage als Jahr des Gewinns kommuniziert. Ab diesem Bericht wird das Jahr der Verleihung veröffentlicht, so dass sich die Gewinnerangaben aus den Jahren 2017 - 2019 um ein Jahr verschieben.

KENNZAHLEN UMWELTMANAGEMENT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2021	2020	2019	2018	2017
GRI 305-7 PERS Nr. 10	Lloyds Register	**Stickstoffoxide (NOX), Schwefeloxide (SOX) und andere signifikante Luftemissionen[27]**						
		Höhe der am Rand des Containerterminals und an den nächstgelegenen Wohngebieten gemessenen Lärmpegels im Verhältnis zur umgeschlagenen Containermenge	db(A)/ 1 Mio. TEU	49,4	48,5	49	49,4	48,9
GRI 305-7	TÜV NORD	Durch das Emissionsmodell (Simulations-Tool) für die Bremischen Häfen berechnete Emissionen (Luftschadstoffe) pro BRZ in Bremen bzw. Bremerhaven (mit Überseehafen und Fischereihafen) ohne Ansteuerung, Transit und Reede Blexen.	SOx [g/BRZ]			0,08 (BHV) 0,14 (HB)	0,09 (BHV) 0,13 (HB)	
		SO2 Immissionen	NOx [g/BRZ]			10,8 (BHV) 19,4 (HB)	11,5 (BHV) 16,3 (HB)	
		PM10 Immissionen	PM [g/BRZ]			11 (BHV) 13 (HB)	11 (BHV) 12 (HB)	

[27] Die bisher unter GRI 305-7 an dieser Stelle dargestelleten Emissionen im Hafenumfeld werden durch das Land Bremen von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) durchgeführt. Das Bremer Luftüberwachungssystem (BLUES) erfasst seit 1987 an acht ortsfesten Messstationen in Bremen und Bremerhaven Daten zur Überwachung der Luftqualität. Die Immissionsmessstellen belegen, dass Immissionsgrenzwerte eingehalten werden und keine problematische Belastung für die Bevölkerung ableitbar ist. 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.

KENNZAHLEN UMWELTMANAGEMENT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	Ort der Entsorgung, Aufbereitung und Rückführung	2021	2020	2019	2018	2017
GRI 306-3[28]	TÜV NORD	**Gesamtgewicht Abfall**[29]							
		Gesamtvolumen schlickiges Baggergut (in Schutenaufmaß nass)	m³	abgeschleuster Bereich: Überseehafen und Fischereihafen	213.415	204.135	123.912	181.061	214.466
		Gesamtvolumen trockenes Baggergut (entwässert, unverdichtet) zur Vewertung und Beseitigung	m³	Integrierte Baggergutenstsorgung Bremen-Seehausen	44.319	108.930	70.317	118.700	68.414
GRI 306-4[30]	TÜV NORD	**Von Entsorgung umgeleiteter Abfall**							
		Aufbereitung zur Wiederverwertung							
		Volumen Baggergut (entwässert, unverdichtet) mit Verwertungsoption	m³	Integrierte Baggergutenstsorgung Bremen-Seehausen	35.234	82.703	51.815	81.982	52.748

[28] Der GRI Standard 306: Abfall wurde 2020 novelliert. In diesem Bericht berichten wir erstmalig nach der aktuellen Fassung und haben die Angaben der vergangenen Jahre ensprechend angepasst.
[29] Durch die Behandlung /Entwässerung der angenommen Abfälle /des Baggergutes kommt es zu einer Volumenreduzierung. Zudem ergibt sich aufgrund der langen Behandlungs-/ Entwässerungszeiträume von etwa einem Jahr in der Regel ein Jahresübergang zwischen der Annahme im EWF und einer internen/externen Verwertung oder der Annahme auf der Baggergutdeponie. Insofern kann jahresweise kein direkter Zusammenhang zwischen dem in den EWF angenommen und dem verwerteten und/oder in die Deponie eingelagerten Baggergut hergestellt werden.

KENNZAHLEN UMWELTMANAGEMENT

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	Ort der Entsorgung, Aufbereitung und Rückführung	2021	2020	2019	2018	2017
GRI 306-4[30]	TÜV NORD	**Stoffliche Verwertung**							
		Volumen Baggergut (entwässert, unverdichtet), für interne Baumaßnahmen verwertet	m³		35.234	80.714	65.453	71.688	43.940
		Volumen Baggergut (entwässert, unverdichtet), extern verwertet	m³		0	0	0	0	0
GRI 306-5[30]	TÜV NORD	**Zur Beseitigung weitergeleiteter Abfall**							
		Volumen Baggergut (nass), direkt deponiert	m³	Slufter, Rotterdam	0	0	0	0	112.534
		Volumen Baggergut (entwässert, unverdichtet), ohne Verwertungsoption beseitigt	m³	Baggergutdeponie Bremen-Seehausen	9.085	26.227	18.502	36.718	15.666

KENNZAHLEN SOZIALE VERANTWORTUNG

SOZIALE VERANTWORTUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2021			2020			2019			2018			2017		
				∑	w	m	∑	w	m	∑	w	m	∑	w	m	∑	w	m
GRI 102-8	TÜV NORD	**Gesamtzahl der Mitarbeiter_innen**	Anzahl	**407**	116	291	**398**	114	284	**393**	114	279	**390**	110	280	**385**	105	280
		Voll- und Teilzeit																
		> Vollzeit[30]	Anzahl	338	64	274	332	64	268	334	68	266	330	64	266	327	59	268
		> Teilzeit	Anzahl	69	52	17	66	50	16	59	46	13	60	46	14	58	46	12
		Arbeitsverträge																
		> unbefristet	Anzahl	394	109	285	384	107	277	378	106	272	380	103	277	367	95	272
		> befristet	Anzahl	13	7	6	14	7	7	15	8	7	10	7	3	18	10	8
		> Zeitarbeit	Anzahl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Tätigkeitsbereich																
		> technisch	Anzahl	162	47	115	152	44	108	148	42	106	149	42	107	148	41	107
		> kaufmännisch	Anzahl	102	60	42	104	62	42	103	63	40	100	60	40	98	58	40
		> gewerblich	Anzahl	143	9	134	142	8	134	142	9	133	141	8	133	139	6	133

[30] Basierend auf Vollzeitvertrag.

KENNZAHLEN SOZIALE VERANTWORTUNG

GRI 102-41[31]	TÜV NORD	**Mitarbeiter_innen mit Tarifverträgen**	Anzahl	395	112	283	385	110	275	379	110	269	376	106	270	370	100	270
GRI 401-1	TÜV NORD	**Personalfluktuation**																
		Eintritte insgesamt	Anzahl	38	11	27	31	10	21	36	11	25	29	12	17	34	11	23
		Davon ≤ 35 Jahre	Anzahl	22	7	15	24	10	14	18	4	14	16	9	7	21	6	15
		Davon 36–55 Jahre	Anzahl	13	4	9	7	0	7	17	7	10	13	3	10	11	4	7
		Davon ≥ 55 Jahre	Anzahl	3	0	3	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	1	1
		Eintrittsquote	Prozent	**+9,3**	+9,5	+9,3	**+7,8**	+8,8	+7,4	**+9,2**	+9,6	+5,0	**+7,4**	+10,9	+6,1	**+8,8**	+10,5	+8,2
		Austritte insgesamt (arbeitehmerveranlasst)	Anzahl	10	5	5	3	2	1	9	2	7	6	4	2	4	2	2
		Davon ≤ 35 Jahre	Anzahl	3	1	2	2	1	1	1	0	1	6	4	2	3	1	2
		Davon 36–55 Jahre	Anzahl	7	4	3	1	1	0	5	1	4	0	0	0	1	1	0
		Davon ≥ 55 Jahre	Anzahl	0	0	0	0	0	0	3	1	2	0	0	0	0	0	0
		Austrittsquote [32]	Prozent	**-2,5**	-4,3	-1,7	**-0,8**	-1,8	-0,4	**-2,3**	-1,8	-2,5	**-1,5**	-3,6	-0,7	**-1,0**	-2,1	-0,7
		Austritte insgesamt (aus anderen Gründen)	Anzahl	19	4	15	23	8	15	24	5	19	24	7	17	23	7	16
		Fluktuationsquote [33]	Prozent	**-7,1**	-7,8	-6,9	**-6,5**	-8,8	-5,6	**-8,4**	-6,1	-9,3	**-7,7**	-10,0	-6,8	**-7,0**	-8,6	-6,4

[31] Die Zahlen stimmen nicht mit der Gesamtzahl der Mitarbeiter_innen ein, da die Anzahl der außertariflich (AT) Beschäftigten und Beamte hinzugerechnet werden. In 2021 waren es 5 AT Beschäftigte und 7 Beamte.
[32] Arbeitnehmerveranlasste Austritte im Berichtsjahr/Mitarbeiterbestand zum 31.12 des Berichtsjahres.
[33] Arbeitnehmerveranlasste Austritte und aus anderen Gründen ausgetretene Mitarbeiter im Berichtsjahr/Mitarbeiterbestand zum 31.12 des Berichtsjahres.

KENNZAHLEN SOZIALE VERANTWORTUNG

GRI 401-3	TÜV NORD	**Elternzeit**[34]	Anzahl	18	12	6	18	11	7	k. A.		
GRI 403-4	TÜV NORD	**Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**										
		durch den ASA vertretene Mitarbeiter	Prozent	100			100			100	100	100
GRI 403-2	TÜV NORD	**Arbeitssicherheit**										
		Tödliche Arbeitsunfälle	Anzahl	0			0			0	0	0
		meldepflichtige Arbeitsunfälle (mit mindestens einem Ausfalltag) [35]	Anzahl	6			7			11	6	9
		unfallbedingte Ausfalltage	Anzahl	102			161			316	112	241
		Verletzungsrate (LTIR) [36]	Quotient	10,1			12,7			20,2	11,1	16,8
		Ausfalltagequote (LDR) [37]	Prozent	0,10			0,16			0,35	0,12	0,26
		Krankenstand										
		Anzeige von Berufskrankheiten	Anzahl	0			0			0	0	0
		krankheitsbedingte Ausfalltage	Anzahl	5.663			7.233			7.852	7.721	8.101

[34] Diese Kennzahl wurde in 2020 erstmalig aufgenommen.
[35] Die Art der Verletzungen waren u.a. Prellungen, Schnittwunde, Platzwunde, Bänderdehnung, Zerrung.
[36] Meldepflichtige Arbeitsunfälle je 1 Million geleisteter Arbeitsstunden.
[37] Unfallbedingte Fehlzeiten/Sollstunden = Zeitverlust durch Arbeitsunfälle.

KENNZAHLEN SOZIALE VERANTWORTUNG

		Abwesenheitsquote (AR)[38]	Prozent	5,6	7,3	8,7	8,4	8,9
QM Personal 1		**Gesundheitsquote[39]**	Anzahl	96,4	95,9	95,6	95,4	95,3
PSI 14		**Arbeitsmedizinische Vorsorge[40]**	Anzahl	126	k. A.			
PSI 20		**Teilnehmende Mitarbeiter_innen an Firmenangeboten[41]**						
		Firmenfitness	Anzahl	136	141	k. A.		
		Jobticket	Anzahl	27	23	k. A.		
		Mit dem Rad zur Arbeit[42]	Anzahl	12	12	k. A.		
		Auslandspraktikum (Azubis)	Anzahl	0	0	k. A.		
		Anmeldungen für Kinderferienprogramme	Anzahl	0	0	k. A.		

[38] Krankheitsbedingte Fehlzeiten/Sollstunden = Zeitverlust durch Krankheiten.
[39] Der Indikator QM Personal wurde in 2020 neu hinzugefügt.
[40] Der Indikator PSI 14 wurde in 2021 neu hinzugefügt.
[41] Der Indikator PSI 20 wurde in 2020 neu hinzugefügt.
[42] Hierbei handelt es sich um einen Schätzwert, da die Mitarbeitenden, die an der Aktion teilnehmen, nicht elektronisch erfasst werden.

KENNZAHLEN SOZIALE VERANTWORTUNG

GRI 404-1	TÜV NORD	**Weiterbildung**															
		Durchschnittliche Weiterbildungsstunden je Mitarbeiter_in[43]	h	19	25	16	19	20	19	29	28	30	23	23	23	27	23	29
GRI 404-1	TÜV NORD	Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung	h	18	24	15	16	19	15	27	25	27	20	20	21	23	21	24
		Mitarbeiter mit Führungsverantwortung	h	26	35	23	36	26	39	47	53	45	39	51	36	56	47	59
		Ausbildung																
		Ausbildungsquote	Prozent	8,1			8,8			9,7			9,2			8,6		
		Übernommene Auszubildenden[44]	Anzahl	9	3	6	k. A.											
QM Personal 2		Bewertung der Weiterbildungen[45]	Note	3,44			k. A.											
PSI 16		Messeauftritte Personal[46]	Anzahl	9			k. A.											

[43] Bildungsurlaub ist nicht inbegriffen.
[44] Die Anzahl der übernommenen Auszubildenden wurde in 2021 neu hinzugefügt. Auszubildende werden generell für 3 Monate übernommen. Eine weitere Übernahme erfolgt bei freien Stellen.
[45] Der Indikator QM Personal wurde in 2021 neu hinzugefügt. Der Zielbereich der Kennzahl liegt bei > = 3,0. Dies entspricht der Beurteilung "gut".
[46] Der Indikator PSI 16 wurde in 2021 neu hinzugefügt.

KENNZAHLEN SOZIALE VERANTWORTUNG

Indikator	Externe Prüfung	Bezeichnung	Einheit	2016			2015			2014			2013			2012		
PSI 17		**Gesamtinvestitionen im Verhältnis zu Weiterbildungsstunden[47]**																
		Verhältnis Weiterbildung / Investition Jahr der Datenabfrage	Verhältnis	206.459,51 / 174.500			k. A.											
GRI 405-1	TÜV NORD	**Altersstruktur/Geschlecht sämtlicher Mitarbeiter_innen**		∑	w	m	∑	w	m	∑	w	m	∑	w	m	∑	w	m
		≤ 35 Jahre	Anzahl	95	36	59	96	38	58	84	33	51	74	30	44	68	26	42
		36–55 Jahre	Anzahl	189	60	129	195	61	134	210	67	143	204	64	140	211	64	147
		≥ 55 Jahre	Anzahl	123	20	103	107	15	92	99	14	85	112	16	96	106	15	91
		Frauenquote	Prozent	28,5			28,6			29,0			28,2			27,3		
		Altersstruktur/Geschlecht der Führungskräfte																
		≤ 35 Jahre	Anzahl	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0
		36–55 Jahre	Anzahl	25	5	20	35	10	25	38	10	28	36	9	27	37	10	27
		≥ 55 Jahre	Anzahl	22	4	18	16	1	15	15	1	14	10	1	9	9	0	9

[47] Der Indikator PSI 17 wurde in 2021 neu hinzugefügt. Die Ausgaben für Weiterbildungen in 2021 lagen mit dem Faktor 1,18 höher als die geplante Höhe der Gesamtinvestitionen im Folgejahr.

KENNZAHLEN SOZIALE VERANTWORTUNG

		Altersstruktur/Geschlecht der Geschäftsleitung																
		≤ 35 Jahre Anzahl	Anzahl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		36–55 Jahre Anzahl	Anzahl	1	1	0	1	0	1	2	1	1	2	1	1	4	1	3
		≥ 55 Jahre	Anzahl	6	0	6	6	0	6	7	0	7	7	0	7	5	0	5
		Aufsichtsrat																
		Mitglieder des Aufsichtsrats	Anzahl	12	4	8	12	5	7	11	4	7	12	2	10	12	2	10
GRI 405-1	TÜV NORD	Frauenquote im Aufsichtsrat	Prozent		33,3			41,7			36,4			16,7			16,7	
		Mitarbeiter_innen mit Behinderung[48]	Anzahl	21	4	17	22	4	18	29	6	23	32	4	28	31	4	27
		Schwerbehindertenquote	Prozent		5,2			5,5			7,4			8,2			8,1	

[48] Zusätzlich beschäftigen wir 4 Mitarbeiter_innen mit Behinderung von weniger als 50 % als Gleichgestellte (2020 und 2021).

STAKEHOLDERANLIEGEN

	Von Stakeholdern im Online-Dialog genannte Anliegen, in Reihenfolge ihrer Bewertung:	Im Nachhaltigkeitsbericht unter folgenden Themen zu finden:
1	**Erhalt von Wettbewerbsfähigkeit und Marktpräsenz** Stärkung des Hafenstandortes durch nachhaltige Investitionen und innovative Projekte in z.B.: • Digitalisierung und Automatisierung, • Optimierung der Verkehrsanbindungen (insb. Schiene & Binnenschiff, aber auch Hafentunnel, A281), Weser-Anpassung (kontrovers), Kooperationen mit Forschungseinrichtungen, • Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft, • Strategien (Personalmarketing) gegen Fachkräftemangel, • Insgesamt ganzheitliche und zukunftstaugliche Hafenentwicklungsplanung	Marktpräsenz Hafenentwicklung
2	**Klimaschutz und CO_2-neutraler Hafen** Beitrag zur globalen Herausforderung leisten durch z.B.: • Einsparung von THG-Emissionen, • Ausbau erneuerbarer Energien, • Verzicht auf fossile Energieträger, • Wasserstoff-Konzept, • Antrieb eigener Flotte/Fuhrpark mit alternativen Kraftstoffen, • Förderung klimafreundlicher Mitarbeitermobilität. • Life Cycle Assessment in Hafenbau und -Instandhaltung. • Bei Bauausschreibungen den ökologischen Footprint in die Bewertung einbeziehen • „zero carbon infrastructure". • Mitwirkung der Reedereien am Gesamtkonzept CO_2-neutraler Hafen	Energie & Klimaschutz in der Hafeninfrastruktur Klimaneutraler Hafenstandort
3	**Digitalisierung** Technologie nutzen, um Zukunftsthemen zu managen, durch z. B: • Effiziente Prozesse, • Automatisierte Logistik und Verkehrssteuerung, • Papierloser Hafen. • Bessere Effizienz bieten weitreichende Chancen auch ökologischer zu wirtschaften.	Digitalisierung & Smart Port

	Von Stakeholdern im Online-Dialog genannte Anliegen, in Reihenfolge ihrer Bewertung:	Im Nachhaltigkeitsbericht unter folgenden Themen zu finden:
4	**Anpassung der Infrastruktur an die Folgen des Klimawandels** Klimafolgen stellen eine Gefahr für den Hafenstandort dar, die Betriebsfähigkeit unter verschiedenen Klima-Ereignissen sicherstellen durch z.B.: • Anpassung der Infrastruktur an prognostizierte Starkwetterereignisse, Trockenperioden und Meeresspiegelanstieg, • Hochwasserschutz an prognostizierten Wasserständen ausrichten, • Hochwasserpolder, • Vermeidung der weiteren Vertiefung der Weser, • Schaffung von Überflutungsgebieten, • Entsiegelung von Flächen	Klimaanpassung
5	**Hafenkooperation der deutschen Nordseehäfen** Mehr Zusammenarbeit der deutschen Nordseehäfen ermöglichen, z.B. im Kontext • Schiffsgrößen: Gesamthafenkonzept für die deutsche Bucht, Tiefgehende Megaschiffe zentral auf einem Offshore-Hafen abfertigen, • die Dachmarke "German Seaports" leben, • Kooperation statt „Bundesland-Denkweise“ im internationalen Wettbewerb. • Wettbewerb behindert in der derzeitigen Form die Ausschöpfung des wirtschaftlichen Potentials der norddeutschen Häfen in ihrer Gesamtheit. • Hafenkooperation vermeidet die umwelt- und naturschädliche Schaffung von Überkapazitäten. • Ressourcen lassen sich durch Hafenkooperation bündeln.	Kooperationen & Vernetzungen
6	**Arbeitskräfte fair bezahlen (Fokus hier: Seeschifffahrt & Hafen)** Gerechtigkeit, Partizipation, Bildung und Menschenwürde. <u>In der Seeschifffahrt:</u> • bessere Lobby/faire Bezahlung der Seeleute <u>Im Hafenkontext:</u> • Kein Subunternehmersystem (Personaldienstleister) im Hafen. Tarifvertragliche Arbeitsplätze erhalten • Hafenkindergarten, mit Öffnungszeiten für Eltern im Schichtbetrieb <u>Für die Hafenmanagementgesellschaft:</u> • siehe Stichwort „Beruf – Familie – Gesundheit“	Attraktive Arbeitsbedingungen

	Von Stakeholdern im Online-Dialog genannte Anliegen, in Reihenfolge ihrer Bewertung:	Im Nachhaltigkeitsbericht unter folgenden Themen zu finden:
7	**Innovative Antriebssysteme** Substitution fossiler Energien durch z.B.: • Einsatz von Zukunftstechnologien auf Wasserstoffbasis • synthetischen Kraftstoffen (Power-to-X) auf Basis erneuerbarer Energien. • Auf Übergangstechnologien wie LNG und GtL ggf. verzichten (kontrovers) • Großelekrolyseure zur H2 Produktion im Hafengebiet ansiedeln.	Energie & Klimaschutz in der Hafeninfrastruktur Klimaneutraler Hafenstandort
8	**Politische Rahmenbedingungen** bremenports sollte Rahmenbedingungen schaffen z.B. als • Vermittler zwischen den unterschiedlichen Interessen der Hafenakteure • Treiber für Kooperationen und Pilotprojekte mit der Hafenwirtschaft • Ideen- und Interessensammelstelle der Hafenakteure ggü. der Politik • Berücksichtigung der Bedürfnisse von KMU (als Treiber von Ideen und Innovationen)	Stakeholderbeteiligung
9	**Luftqualität im Hafen** Reduktion von Gesundheitsbelastungen durch die Seeschifffahrt wie z.B.: • Feinstaub, • Schwefel- und Stickstoffoxide • SO_x, NO_x, CO_2, PMs, VOC und CH_4 in Richtung Null-Emissionen.	Luftqualität
10	**Beruf, Familie & Gesundheit** (Fokus hier: bremenports GmbH & Co.KG) Angebote erhalten und ausbauen durch z.B.: • Vereinbarkeit von Familie & Beruf • Homeoffice-Möglichkeiten • Fachkräftegewinnung und -bindung • Weiterbildung und Aufstiegsmöglichkeiten • Möglichkeiten des Arbeitsplatzwechsels/Perspektivwechsels • Stärkung des Austausches zwischen den Abteilungen • Schaffung von interdisziplinären Projektteams	Attraktive Arbeitsbedingungen
11	**Wasserqualität im Hafen** Schutz des Wassers / der Meere durch z.B.: • Mitwirkung bei der Entwicklung von neuen Antifouling-Beschichtungen • Initiierung von einzelnen Projekten (seabin oder fishing for a litter). • Kontrolle durch Sensoren • Preisstaffel für Abwässer nach Partikelzählung • Beschränkungen der Scrubber/Abgaswäscher der Seeschifffahrt. • Erhaltung der Artenvielfalt • Reduktion von Mikroplastik	Gewässergüte

	Von Stakeholdern im Online-Dialog genannte Anliegen, in Reihenfolge ihrer Bewertung:	Im Nachhaltigkeitsbericht unter folgenden Themen zu finden:
12	**Einbindung des Umlandes in nachhaltige Strategien** Bundesländerübergreifende Kooperationen und Vernetzungen schaffen z.B. im Kontext: • Wasserstoff-Strategie • Lastverkehr • wirtschaftliche Entwicklung der Region. • Nachhaltigkeitsstrategie der Region • Ausbau und Streckenführung im Hinterlandverkehr (Straße, Bahn, Binnenschiff) • Weser-Ausbau	Stakeholderbeteiligung
13	**Entwicklung und Diskussion grüner (bzw. innovativer) Geschäftsmodelle** • Paradigmenwechsel in der Hafenentwicklung, die Antworten auf aktuelle Herausforderungen bietet, wie z.B. Decarbonisierung, Deglobalisierung, Digitalisierung. • Anreize, Standorte und Möglichkeiten für innovative Geschäftsmodelle schaffen, um langfristig ein neues Standbein aufzubauen und nachhaltig wettbewerbsfähig zu sein.	Hafenentwicklung Klimaneutraler Hafenstandort
14	**Imagestärkung & Öffentlichkeit** • Standortmarketing sowie Ruf und Ansehen international erhalten und ausbauen. • Erhöhung der Bekanntheit der bremischen Häfen und bremenports u.a. als Arbeitgeber • Wenn keiner von den Leistungen des Hafens weiß, wird sie auch keine nachfragen. • greenports als Wettbewerbsvorteile medial pushen.	bremenports.de
15	**Gemeinwohlbilanz einführen** • Für die Zukunftsfähigkeit sollte sich das Unternehmen nicht nur an der ökologischen Nachhaltigkeit orientieren. Auch weitere Themen wie Solidarität, Gerechtigkeit, Transparenz, Mitentscheidung und Menschenwürde sind entscheidende Faktoren für die Zukunftsfähigkeit der bremischen Häfen.	Die Gemeinwohl-Bilanz ist ein Bewertungsverfahren mit dem analysiert werden kann, inwieweit die Organisation dem Gemeinwohl dient. Aktuell wird die Berichterstattung weiterhin über GRI-Standards und Sustainable Development Goals fortgeführt. Ob die Einführung einer Gemeinwohlbilanz zukünftig als sinnvoll betrachtet wird, wird geprüft.
16	**Rückgewinnung Kernkompetenz** • Hafen, Hafen, Hafen - keine zusätzlichen Aktivitäten mehr. Alles an „Marketing“, greenports und unnötigen Aktivitäten weglassen. Der Fokus auf die Kernkompetenzen und somit die Attraktivität des Hafens für Kunden geht zunehmend verloren.	Die dargestellte Meinung widerspricht der Zielsetzung für Nachhaltigkeit, Innovation und Zukunftsfähigkeit der bremischen Häfen.

EXTERNE PRÜFUNG

TÜV NORD Zertifizierung

Unabhängige Prüfbescheinigung des Nachhaltigkeitsberichts 2022 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 2022 (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.

Der Prüfauftrag 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) in Bezug auf die Berichtsinhalte der Kalenderjahre 2020 und 2021.

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 der Datenerfassung und Datenaggregation hinsichtlich Genauigkeit, Zweckmäßigkeit, potenzieller Fehlerquellen, Einschränkungen und getroffener Annahmen
- Durchführung von Interviews im Rahmen der Standortbesichtigung
- 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 Kalenderjahre 2020 und 2021 sowie lieferantenspezifische Informationen.

Einhaltung der AA1000 AccountAbility Principles

Inklusivität

Um Erwartungen und Anliegen der Stakeholder in Erfahrung zu bringen sowie deren Beteiligung an der Entwicklung und Ausgestaltung der Nachhaltigkeitsberichterstattung zu ermöglichen, führte bremenports zu Beginn des Jahres 2021 eine Online-Stakeholder-Umfrage durch. Darüber hinaus finden Beteiligungsprozesse über Kooperationen und Vernetzungen regelmäßig statt.

Wesentlichkeit

bremenports führte im Jahre 2021 eine Wesentlichkeitsanalyse durch. Die wesentlichen Themen und Herausforderungen (u.a. Marktpräsenz, Klimaschutz und Klimaanpassung) wurden dabei unter Berücksichtigung externer und interner Faktoren ermittelt.

Reaktivität

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

Im Zuge der vorgenannten Wesentlichkeitsanalyse wurde die Nachhaltigkeitsstrategie (greenports Strategie) 2021 aktualisiert.

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 themenspezifische Indikatoren, welche im Bericht mit „Geprüft durch TÜV NORD CERT GmbH" ausgewiesen werden (siehe auch GRI-Inhaltsindex), stimmen mit den Anforderungen des GRI Standards (Option Kern) überein.

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 diesjährig keine Empfehlungen zur Verbesserung des Berichts identifiziert werden.

TÜV NORD CERT GmbH

Bremen, 30.05.2022

i. A.
Büsran Grünenwald, Leitende Auditorin

TÜV NORD CERT GmbH
Am TÜV 1, 45307 Essen

AA1000
Licensed Report
000-148/V3-MAOGO

GLOSSAR

Bezeichnung	Erläuterung
AED	Automatisierte Externe Defibrillatoren
AGG	Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz
AMD	Arbeitsmedizinischer Dienst
AN	Arbeitnehmer_innen
App	Anwendungssoftware
ArbMedVV	Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge
ASA	Arbeits- und Sicherheitsausschuss
AÜG	Gesetz zur Regelung der Arbeitnehmerüberlassung
BetrVG	Betriebsverfassungsgesetz
BFG	Beruf-Familie-Gesundheit
binntelligent	F&E Projekt (Intelligente Informationssysteme für Prozessoptimierung und -automatisierung im Binnenhafen)
BLG	Bremer Lagerhaus Gesellschaft
BLUES	Bremer Luftüberwachungssystem
BMWI	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
bp	bremenports GmbH & Co.KG
BPW	Business and Professional Women Germany – Club Bremen
BremBZG	Bremisches Bildungszeitgesetz
BremKernV	Bremische Kernarbeitsnormenverordnung
BREsilient	F&E Projekt (Klimaresiliente Zukunftsstadt Bremen)
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
CCCB	Columbus Cruise Center Bremerhaven
CO_2	Kohlenstoffdioxid
CO_2-Scope 1,2,3	Umfang der CO_2-Emissionen in den Kategorien 1,2,3
COVID -19	Coronavirus-Krankheit -2019
CT	Container Terminal
Cyber Security	Netzsicherheit

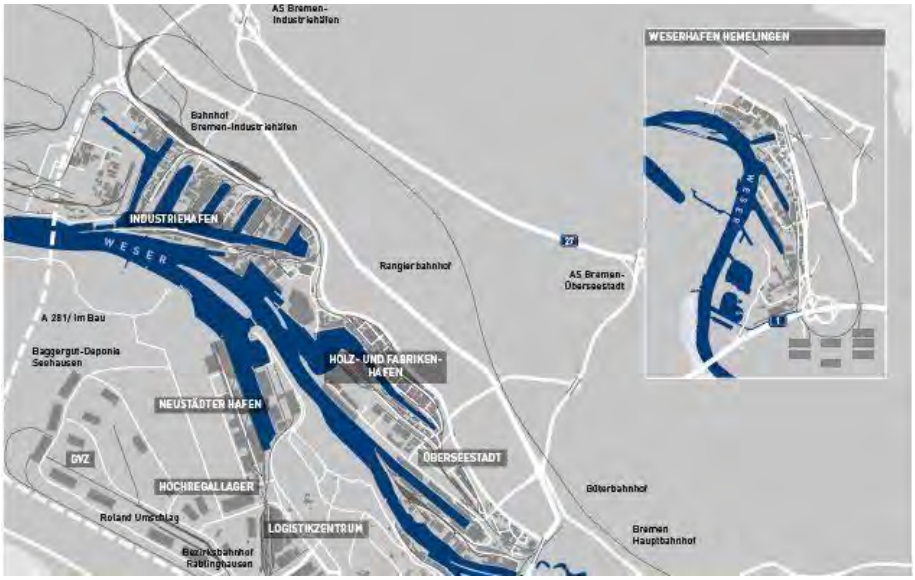
Bezeichnung	Erläuterung
db(A)	Maßeinheit des Schalldruckpegels nach der Frequenzbewertungskurve A (international genormt)
DepV	Deponieverordnung
DIN	Standard des Deutschen Instituts für Normung
DSM	Deutsche Seemannsmission
E-Fahrzeug	Elektrofahrzeug
EN	Europäische Norm
EntgTranspG	Entgelttransparenzgesetz
Equal Pay Day	Internationaler Aktionstag für Entgeltgleichheit zwischen Frauen und Männern
ERNST!	Schule am Ernst-Reuter-Platz, Bremerhaven
ESI	Environmental Ship Index
FASI	Fachkraft für Arbeitssicherheit
FBG	Fischereihafenbetriebsgesellschaft mbH
FHB	Freie Hansestadt Bremen
FK	Führungskräfte
Fluid-Mud	Flüssigschlick
FSC	Forest Stewardship Council
F&E-Projekte	Forschungs- und Entwicklungsprojekte
GBU	Gefährdungsbeurteilung
GF	Geschäftsführung
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH
GMS	Großmotorengüterschiffe
GRI Standards	Standards zur Erstellung eines Nachhaltigkeitsberichtes nach der Global Reporting Initiative
GtL	Gas-to-Liquid
h	Stunde
haneg	Hanseatische Naturentwicklung GmbH
HBH	Hansestadt Bremisches Hafenamt
IBE	Integrierte Baggergutentsorgung
IMO	International Maritime Organization

Bezeichnung	Erläuterung
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
JMG	Jahresmitarbeitergespräch
k	tausendfache Maßeinheit
Kp.	Kapitel
kg	Kilogramm
kWh	Kilowattstunden
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
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 Seehafenhinterlandverkehr weitergeht. Eine hohe Loco-Quote kann ein Indiz für eine hohe regionale Wertschöpfung sein.
MA	Mitarbeitende
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
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)

Bezeichnung	Erläuterung
PSI	Port Specific Indicator
QM	Qualitätsmanagement
RoRo	Roll on Roll off
Sail Bremerhaven	Windjammerparade Bremerhaven
SDGs	Sustainable Development Goals
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
THG	Treibhausgas
tide2use	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
verdi	Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
VKA	Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände
VOL/A	Vergabe- und Vertragsordnungen für Liefer- und gewerbliche Dienstleistungen
VOL/B	Vergabe- und Vertragsordnung für Bauaufträge
WI	Wasserinjektion
WPCI	World Port Climate Initiative

ÜBERSICHTSKARTEN

ÜBERSICHTSKARTEN HAFENGEBIETE BREMEN / BREMERHAVEN

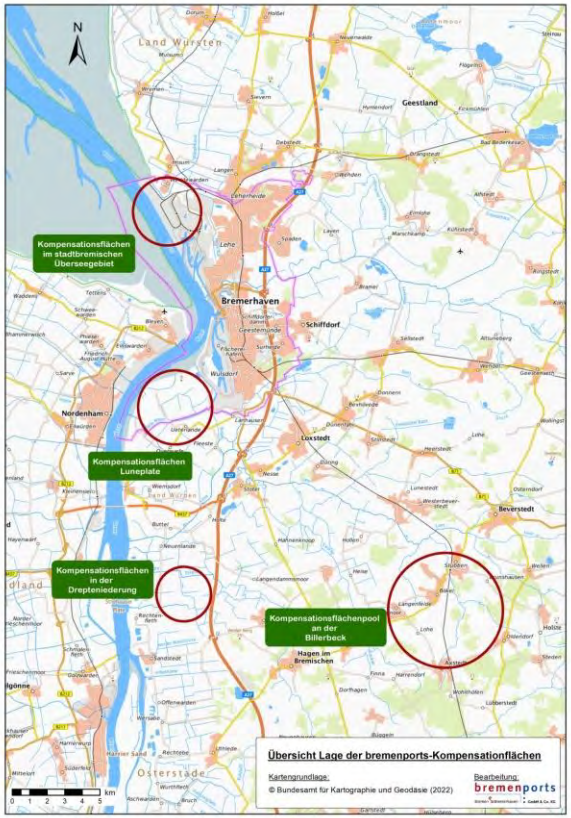


HAFENGEBIETE BREMEN

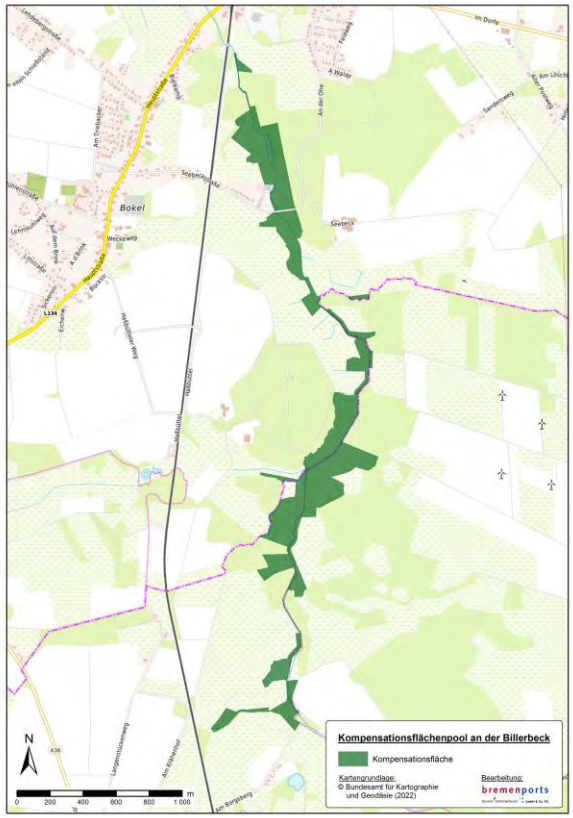


HAFENGEBIETE BREMERHAVEN

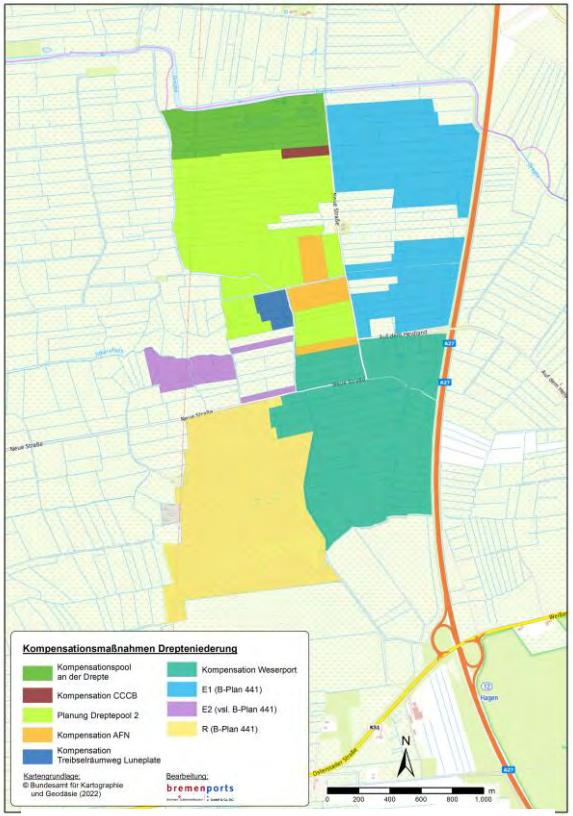
KOMPENSATIONSFLÄCHEN IM STADTBREMISCHEN ÜBERSEEHAFENGEBIET UND IM LANDKREIS CUXHAVEN



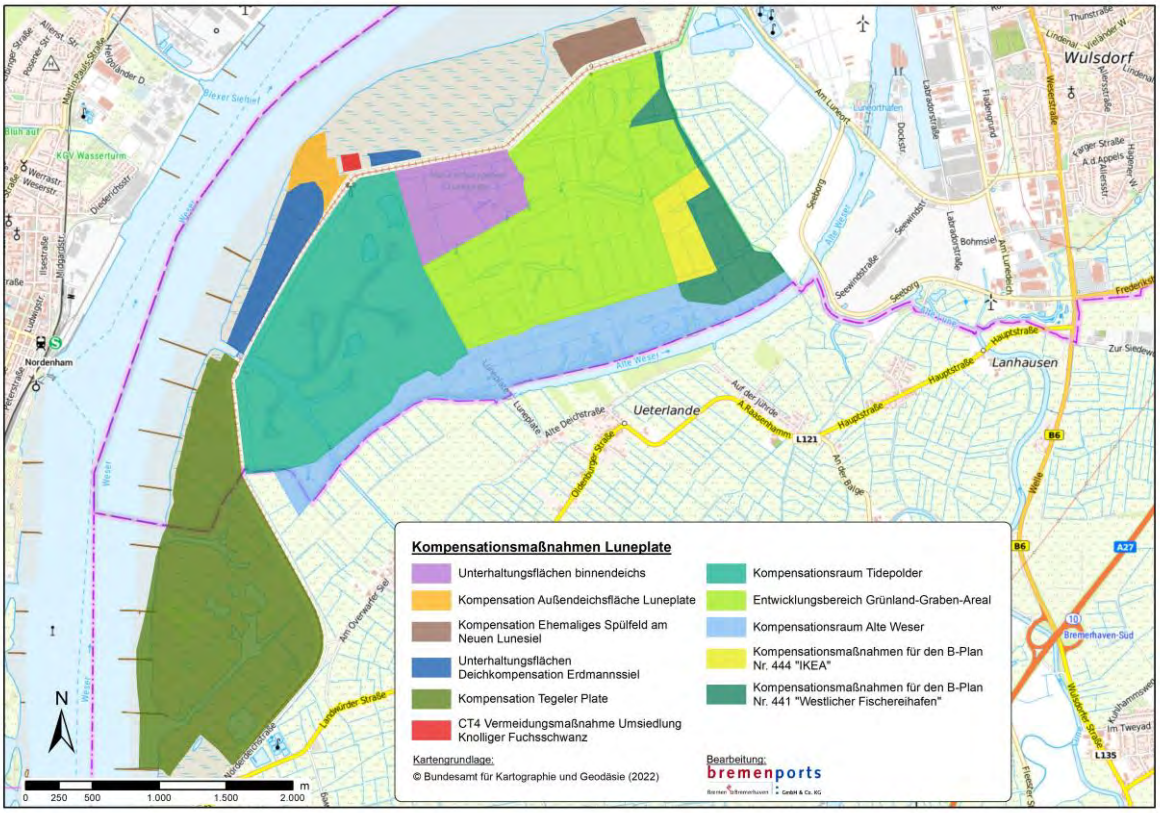
Gesamtübersicht unserer vier größten Kompensationsflächen - stadtbremisches Überseegebiet und Landkreis Cuxhaven



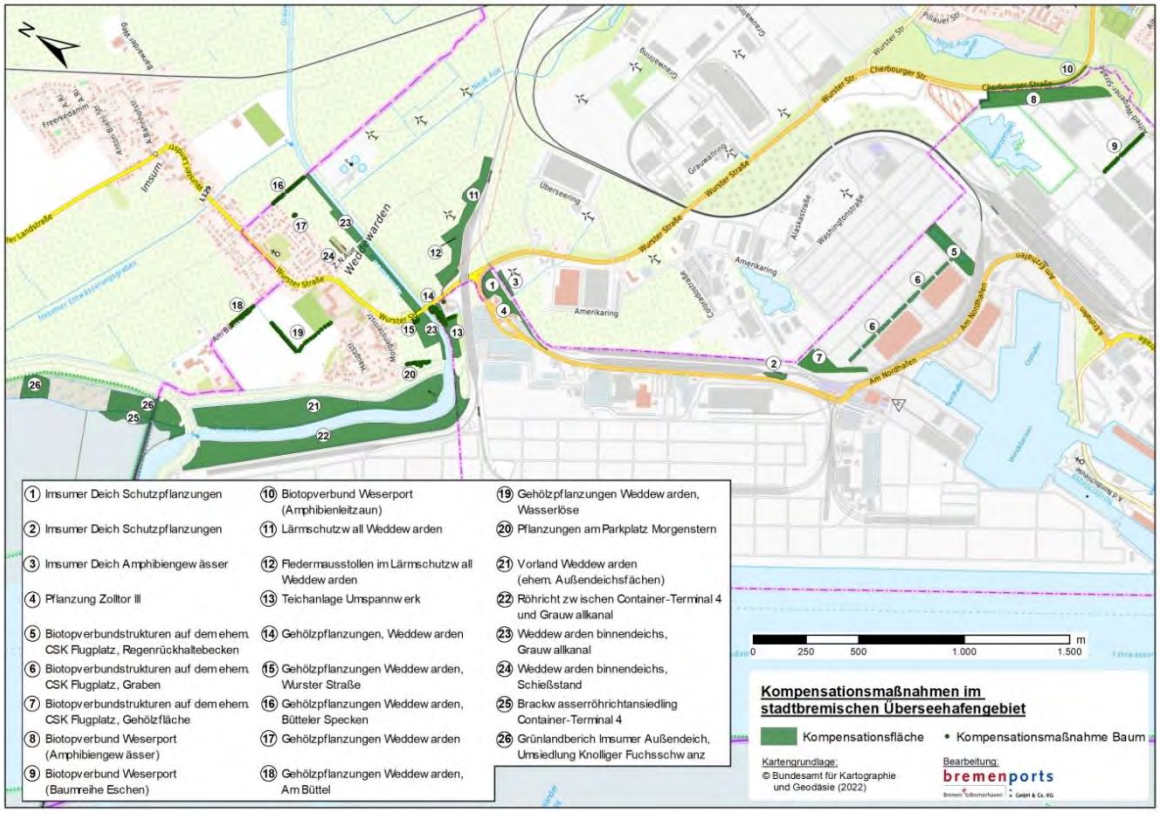
Übersicht zum Kompensationsflächenpool an der Billerbeck



Übersicht der Kompensationsmaßnahmen Drepteniederung



Übersicht der Kompensationsmaßnahmen Luneplate



Übersicht der Kompensationsmaßnahmen im stadtbremischen Überseehafengebiet

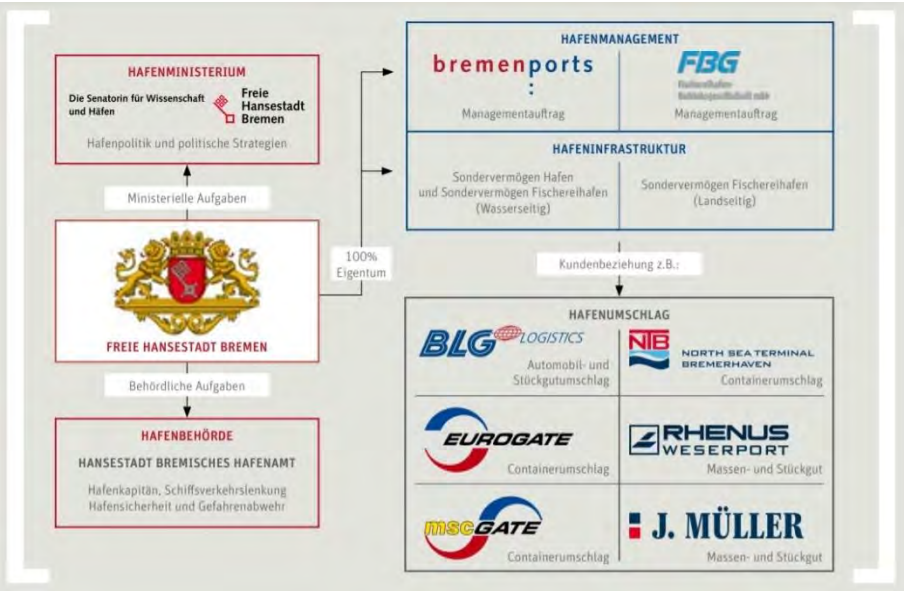
AUFGABEN &

ORGANISATIONSSTRUKTUR

DIE BREMISCHEN HÄFEN

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.

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:



Organisationsstruktur der bremischen Häfen

- Die Hafeninfrastruktur (blaue Bereiche) 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. Die Hafeninfrastruktur wird an private Nutzer verpachtet bzw. verkauft.
- Die Hafensuprastruktur (grünen Bereiche) wird von den privatwirtschaftlich organisierten Nutzern (Terminalbetrieb, Hafenumschlag und Lagerhaltung) verantwortet



DIE HAFENMANAGEMENTGESELLSCHAFT BREMENPORTS & CO. KG

Seit Januar 2002 betreibt die bremenports GmbH & Co. KG im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen mit Ausnahme der Landseite im Fischereihafen die Infrastruktur der bremischen Häfen mit 393 Mitarbeitern. Neben den beiden Verwaltungsgebäuden in Bremerhaven (Sail City) und Bremen (Überseestadt) unterhält bremenports Werkstätten sowohl im stadtbremischen Überseehafengebiet in Bremerhaven, in Bremen-Seehausen als auch in Bremen-Stadt. Zudem arbeiten Beschäftigte ständig an den vier großen Seeschleusen und an verschiedenen Standorten der Bremischen Hafeneisenbahn. Darüber hinaus kommen temporär projektbezogene Baustellencontainer zum Einsatz.

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 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, das Standortmarketing für die bremischen Häfen, die Maßnahmen des Landschaftsbaus der Freien Hansestadt Bremen in Bremerhaven und das Finanzierungsmanagement der Mittel für die Regelaufgaben der Freien Hansestadt Bremen.

Sonderaufgaben

Sonderaufgaben werden separat von der Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen beauftragt.

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.

Auslandsgeschäft

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.

Unternehmensführung

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 vier Geschäftsbereiche Hafenbau, Hafenbetrieb, Kaufmännische Angelegenheiten und Hafenentwicklung & Innovation vertreten in enger Abstimmung die Geschäftsführung als Prokuristen bei Abwesenheit. Aus dem Geschäftsführer, den vier Geschäftsbereichsleitern sowie den Stabsstellen Presse und Hafenstrategie setzt sich die Geschäftsleitungsrunde zusammen, welche für breitere Abstimmungen genutzt wird.

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. 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.

IMPRESSUM UND KONTAKT

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

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

Ansprechpartner Nachhaltigkeitsmanagement
Konzeption & Projektsteuerung
Meike Döscher-Mehrtens
Meike.doescher-mehrtens@bremenports.de
Alexandra Groth-von Wahl
alexandra.groth@bremenports.de

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

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

Bremerhaven, Juni 2022

www.greenports.de

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

www.bremenports.de