BREMEN
BREMERHAVEN
PORTS WITH PASSION.

NACHHALTIGKEITSBERICHT

nach dem Voluntary Sustainability Reporting Standard for non-listed SMEs (VSME)

Berichtsjahre 2024/2025

Verantwortung für die Häfen von morgen.



FUTURE FOCUS

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

#aufunsistverlass
www.bremenports.de

Inhalt

Über unseren Bericht ... 3
Vorwort ... 4
1 Allgemeine Informationen ... 6
Über uns und unsere Standorte ... 6
Unsere Nachhaltigkeitszertifizierungen ... 9
Unser Geschäftsmodell ... 10
Unsere vor- und nachgelagerte Wertschöpfung ... 10
Unser Verständnis von Nachhaltigkeit ... 12
Unser Weg zu Leitlinien, Zielen und Maßnahmen ... 13
Wesentliche Themen - Leitlinien, Zielen und Maßnahmen ... 15
2 Umwelt ... 16
Klimabedingte Risiken ... 18
Energie und Treibhausgasemissionen ... 22
Treibhausgasintensität ... 27
Reduktionsziele ... 27
Verschmutzung von Luft, Wasser und Boden ... 28
Wasser ... 33
Biodiversität ... 34
Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft ... 37
3 Soziales ... 41
Unsere Mitarbeitenden ... 41
Gesundheit und Sicherheit ... 45
Interne Schutz- und Beschwerdemechanismen ... 47
Betroffene Gemeinschaften ... 48
4 Governance ... 50
Unsere Unternehmensführung ... 51
Korruption und Bestechung ... 51
VSME-Index ... 53
Hafenkarten ... 55
Schutzgebiete und unsere Betriebsstandorte ... 56
Impressum ... 58

Über unseren Bericht

VSME B1, Abs. 24

In diesem Nachhaltigkeitsbericht verwenden wir erstmalig den *VSME-Standard (Voluntary Sustainability Reporting Standard for SMEs)*[1]. Der Bericht umfasst sowohl das Basis- als auch das Zusatzmodul und bezieht sich auf die Geschäftsjahre 2024 und 2025, jeweils vom 1.1. – 31.12. des jeweiligen Jahres.

Folgende Gesellschaften und nicht rechtsfähige Sondervermögen sind in dem konsolidierten VSME-Nachhaltigkeitsbericht erfasst:

Liste der Gesellschaft und Sondervermögen	Name	Adresse
bremenports GmbH & Co. KG	bremenports GmbH & Co.KG	Am Strom 2, 27568 Bremerhaven
Sonstiges Sondervermögen Hafen	Sonstiges Sondervermögen Hafen der Stadtgemeinde Bremen	vertreten durch die bremenports GmbH & Co.KG
Sonstiges Sondervermögen Fischereihafen	Sonstiges Sondervermögen Fischereihafen des Landes Bremen	vertreten durch die bremenports GmbH & Co. KG

Rechtsform: GmbH & Co.KG
NACE-Code: H - 52.22 Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Wassertransport

Beiträge zu den 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen

In diesem Bericht nehmen wir Bezug auf die sogenannten *Sustainable Development Goals* (SDGs). Relevante Berichtstexte wurden den einzelnen Nachhaltigkeitszielen zugeordnet und entsprechend gekennzeichnet. Darüber hinaus finden sich Verweise zu den SDGs in der Ziel- und Maßnahmenübersicht der jeweiligen Leitlinien.

[1] Die Entwicklung unserer Nachhaltigkeitsberichterstattung ist ab S. 14 beschrieben.

Vorwort

Nachhaltigkeit ist für bremenports seit vielen Jahren nicht nur ein strategisches Ziel, sondern grundlegender Maßstab. Bereits 2009 hat das Unternehmen das Thema als erste deutsche Hafenmanagementgesellschaften fest in der Unternehmensausrichtung verankert. Mit dem nun vorliegenden 11. Nachhaltigkeitsbericht wird dieser Weg konsequent fortgesetzt und gleichzeitig Transparenz über die Fortschritte, Herausforderungen und Ziele im Bereich Nachhaltigkeit geschaffen.

Dabei steht ein Begriff, der seit kurzem die Runde macht, stellvertretend für den Leitgedanken der bremischen Hafenmanagementgesellschaft: Enkeltauglichkeit. Der Anspruch von bremenports ist es, die Bremischen Häfen so zu entwickeln, dass sie auch in Zukunft Bestand haben – wirtschaftlich stark, ökologisch verantwortungsvoll und sozial ausgewogen. Letztlich geht es darum, Entscheidungen zu treffen, die auch morgen noch tragen.

Die Anforderungen an die Hafenentwicklung verändern sich dabei spürbar. Klimaschutz, Energiewende, neue geopolitische Rahmenbedingungen und steigende Erwartungen an nachhaltiges Wirtschaften verlangen entschlossenes Handeln. Anhand von Projekten und Kooperationen mit weiteren Hafenanrainern, wie beispielsweise unserer Smartport-Strategie, gestaltet bremenports diesen Wandel aktiv und mit einem klaren Ziel: die Häfen zukunftsfähig aufzustellen.

Gleichzeitig wird Nachhaltigkeit als umfassendes Thema verstanden: Die Standards der Global- Reporting-Initiative, nach denen seit 2013 berichtet wurde, machen deutlich, dass ökologische, ökonomische und soziale Aspekte untrennbar zusammengehören. Entsprechend bildet dieser Bericht ein breites Spektrum ab – von Klimaschutz und Klimaanpassung über Biodiversität und Luftqualität bis hin zu Arbeitsbedingungen und Chancengleichheit. Dass bremenports in diesem Jahr erstmals nach dem neuen Berichtsstandard VSME (Voluntary Sustainability Reporting Standard for SMEs / freiwilliger Nachhaltigkeitsberichtsstandard für kleine und mittlere Unternehmen) berichtet – ändert daran und an den Grundsätzen des Unternehmens nichts.

Dass die bremische Hafenmanagementgesellschaft damit auf dem richtigen Weg ist, zeigen die konkreten Entwicklungen: Der Anteil elektrischer Fahrzeuge im Unternehmen wächst kontinuierlich, im Hinterlandverkehr liegt die Schiene auch im Containerbereich mittlerweile zuverlässig über der 50 Prozent Marke – Tendenz steigend - und parallel steht unter anderem die klimafreundliche Modernisierung der Arbeitsschiff-Flotte auf der Agenda. Das alles stärkt die Klimabilanz unserer Häfen und unterstreicht zugleich die Rolle unseres Bundeslands als leistungsfähige und nachhaltige Logistikdrehscheibe.

Trotz aller Fortschritte bleibt allerdings klar: Der Weg zur anfangs erwähnten Enkeltauglichkeit ist eine Daueraufgabe. Er erfordert Verlässlichkeit, Innovationskraft und die Bereitschaft, Veränderungen aktiv zu gestalten. Gleichermaßen wichtig sind starke Partnerschaften – innerhalb der Hafenwirtschaft ebenso wie mit und innerhalb von Politik und Gesellschaft.

Enkeltauglichkeit bedeutet für bremenports, ökologische, ökonomische und soziale Entscheidungen konsequent auf ihre langfristige Wirkung auszurichten.

Der jetzt hier vorliegende Bericht macht deutlich: Ja, wir haben auf diesem Weg schon einiges erreicht – und noch viel vor uns. Der Kompass bleibt daher weiterhin auf ein klares Ziel ausgerichtet: die Bremischen Häfen im besten Sinne enkeltauglich zu machen.





Kristina Vogt
Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation der Freien Hansestadt Bremen

Robert Howe
Geschäftsführer
bremenports GmbH & Co. KG

1 Allgemeine Informationen

Über uns und unsere Standorte

VSME B1, Abs. 24

Das Land der Hauptgeschäftstätigkeit, sowie die Standorte der wesentlichen Vermögenswerte ist Deutschland.

Zahlen und Fakten	2024	2025
Bilanzsumme bremenports	13.621.446,26 €	15.140.510,60 €
Bilanzsumme Sonst. Sondervermögen Hafen	1.071.969.716,02 €	1.081.223.886,80 €[2]
Bilanzsumme Sonst. Sondervermögen Fischereihafen	157.563.239,16 €	156.713.853,68 €
Umsatzerlöse bremenports	38.104.151,91 €	40.544.929,87 €
Umsatzerlöse Sonst. Sondervermögen Hafen	76.611.453,46 €	88.916.243,13 €
Umsatzerlöse Sonst. Sondervermögen Fischereihafen	1.183.712,43 €	1.278.862,19 €
Anzahl der Mitarbeitenden[3]	438	433

Die primären Standorte der bremenports GmbH & Co.KG befinden sich im Sail City in Bremerhaven, sowie im Hafenhaus in Bremen. Dort sind die Büroflächen und der Sitz der Geschäftsleitung angesiedelt.

Im Hafengebiet sind die Eigentumsverhältnisse und der Zuständigkeitsbereich von bremenports äußerst komplex. Als Hafenbetriebsgesellschaft besitzt bremenports keine eigenen Gebäude, Flächen oder Anlagen, sondern bewirtschaftet und betreibt die Infrastruktur des Sonstigen Sondervermögens Hafen der *Freien Hansestadt Bremen* (Stadtgemeinde), abgekürzt SSV Hafen. Das Hafengebiet und auch die Kompensationsflächen sind als eine Ansammlung physischer Anlagen zu verstehen, die zur Infrastruktur des SSV Hafen gehören. Diese werden aufgrund des



Abbildung 1: Das Sail City mit dem Neuen Hafen in Bremerhaven

[2] Die Bilanz- und Umsatzzahlen der Sonstigen Sondervermögen stehen unter dem Vorbehalt der abschließenden Wirtschaftsprüfung (Stand 17.09.2026).
[3] Die Beschäftigtenzahl wurde am Ende des Berichtszeitraums ermittelt.

Geschäftsbesorgungsvertrages mit der *Freien Hansestadt Bremen* von bremenports verwaltet und von Dritten genutzt. In dem umfassten Gebiet befindet sich auch Eigentum von ansässigen Hafenbetrieben, das nicht zum SSV Hafen gehört.

Der Verantwortungsbereich von bremenports erstreckt sich teilweise über die Hafengrenze hinaus, gemäß bremisches Hafensicherheitsgesetz (BremHaSiG).



Abbildung 2: Aufgabenteilung in Hafeninfra- und Hafensuprastruktur

Hafengebiet Bremerhaven

Das Hafengebiet in Bremerhaven unterteilt sich in das stadtbremische Überseehafengebiet und den Fischereihafen. Im Überseehafengebiet befindet sich unter anderem der Bauhof, an dem viele Mitarbeitende der bremenports tätig sind. Zudem liegt im Überseehafengebiet ein großer Teil der Infrastruktur (physische Anlagen) des SSV Hafen. Dazu zählen:

- Technische Anlagen wie Brücken und Schleusen
- Hochwasserschutzanlagen
- Immobilien und Flächen des SSV Hafen
- Anlagen der Hafenbahn
- Hafenbecken
- Kompensationsflächen im Hafengebiet



Abbildung 3: Überseehafen & Fischereihafen

Südlich vom Überseehafengebiet befindet sich der Fischereihafen, der dem Sonstigen Sondervermögen Fischereihafen der *Freien Hansestadt Bremen* (Land) zugeordnet ist. In diesem Gebiet übernimmt die bremenports den Betrieb aller wasserseitigen Bauwerke und Anlagen, wie der Fischereihafenschleuse, den weserseitigen Hochwasserschutz sowie die Wassertiefenerhaltung. Die Verwaltung der Immobilien und Grundstücke sowie die Strom- und Wasserversorgung liegen hingegen im Aufgabenbereich der *Fischereihafen-Betriebsgesellschaft mbH (FBG).*

Bremen

Der Verantwortungsbereich von bremenports in Bremen erstreckt sich auf Liegenschaften und Anlagen des SSV Hafen vom Industriehafen über die Überseestadt, den Neustädter Hafen, Seehausen, den Hohentorshafen und die Schlachte bis hin zum Hemelinger Hafen. In diesem Gebiet befinden sich unter anderem:

- Technische Anlagen, wie das Hafenpumpwerk und die Oslebshauser Schleuse
- Hochwasserschutzanlagen
- Immobilien und Flächen des SSV Hafen
- Anlagen der Hafenbahn
- Hafenbecken
- IBE Seehausen



Abbildung 4: Hafeneisenbahn im Neustädter Hafen


Abbildung 5: Luneplate aus der Luft

Kompensationsflächen im stadtbremischen Überseehafengebiet und im Landkreis Cuxhaven

Neben dem Hafenbetrieb verwaltet die bremenports zudem Ausgleichsflächen des SSV Hafen. Die größte zusammenhängende Fläche ist mit rund 700 Hektar die Luneplate, gefolgt von der Drepteniederung an der A27 sowie den Kompensationsflächen an der Billerbeck. Darüber hinaus existieren weitere kleinere Kompensationsflächen im und um das Hafengebiet sowie in der bremischen und niedersächsischen Umgebung. Auf der Luneplate befindet sich außerdem das Sturmflutsperrwerk Luneplate.

Die Hafen- und Kompensationskarten auf den Seiten 55 bzw. 36 bieten einen umfangreichen Blick auf unsere Standorte und die verwalteten Flächen.

Unsere Nachhaltigkeitszertifizierungen

VSME B1, Abs. 25

Integriertes Managementsystem - IMS

Das Nachhaltigkeitsmanagement bildet gemeinsam mit dem Qualitätsmanagement (zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2015) und dem Energiemanagement (zertifiziert nach DIN EN ISO 50001:2018) das integrierte Management (IMS) der bremenports GmbH & Co.KG. Eine Zertifizierung nach ISO 27001 (Informationssicherheits-Managementsystem = ISMS) wird bis Ende 2026 angestrebt.



Abbildung 6: Team Umwelt & Nachhaltigkeit - Sabine Müller, Lena Lankenau, Hendrik Kiel, Meike Döscher-Mehrtens (es fehlt Carsten Kühlke)

Das IMS wird auf alle Standorte und sämtliche Tätigkeiten der bremenports GmbH & Co. KG angewendet. Das Energiemanagementsystem (EnMS) und die Berichterstattung in Anlehnung an VSME bezieht alle Bereiche der Instandhaltung, Entwicklung, Planung, Ausbau, Vermarktung von Hafenmanagementleistungen sowie die Vermarktung der Hafeninfrastruktur, die zum Sonstigen Sondervermögen Hafen der *Freien Hansestadt Bremen* – Stadtgemeinde – sowie zum Sonstigen Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite) der *Freien Hansestadt Bremen* – Land – gehören, mit ein.

Seit 2005 ist das Unternehmen mit dem Audit *berufundfamilie* und seit 2025 mit dem Audit *berufundfamilie +vielfalt* zertifiziert.

PERS – Unser standortbezogenes Umweltmanagementsystem

Parallel zum IMS der bremenports wird das Umweltmanagementsystem *PERS (Port Environmental Review System)* in Kooperation zwischen der bremenports GmbH & Co.KG, der *Bremer Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation (SWHT)* und dem *Hansestadt Bremischen Hafenamtes (HBH)* betrieben.



Abbildung 7: Möweneier im Neustädter Hafen (Foto: MA)

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 Sonstigen Sondervermögen Hafen und Fischereihafen auch die Umweltanstrengungen der *Fischereihafen-Betriebsgesellschaft mbH (FBG)*, dem *Hafenressort SWHT*, des *Hansestadt Bremischen Hafenamtes (HBH)* und der Hafenakteure, wie *Eurogate* oder die *BLG*, betrachtet.

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.

Unser Geschäftsmodell

VSME C1, Abs. 47

bremenports betreibt als Hafenmanagementgesellschaft im Auftrag der *Freien Hansestadt Bremen* (FHB), mit Ausnahme der Landseite im Fischereihafen, die Infrastruktur der Bremischen Häfen in Bremen und Bremerhaven. 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 und das Standortmarketing für die Bremischen Häfen. Sonderaufgaben werden separat von der Bremer *Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation* (SWHT) beauftragt, umfassen die Umsetzung von Einzelaufträgen. bremenports bietet über die Regel- und Sonderaufgaben hinaus im privaten Drittgeschäft Projekt- und Beratungsdienstleistungen an.

Unsere vor- und nachgelagerte Wertschöpfung

VSME C1, Abs. 47

Wir sind als Hafenmanagementgesellschaft hauptsächlich im B2B-Markt aktiv. Zu unseren bedeutsamen Märkten gehören:

- Logistik- und Transportdienstleister: Dazu zählen Terminalbetreiber, Werften, Reedereien, Speditionen und Bahndienstleister.
- Import- und Exportunternehmen: Unternehmen aus Industrie, Handel und Landwirtschaft, die Seewege für ihren internationalen Warenverkehr nutzen.
- Öffentliche Institutionen und Behörden: Aufgrund der strategischen Bedeutung von Häfen für die Region arbeiten wir eng mit den Senatsressorts, dem Hansestadt Bremisches Hafenamt, Zollbehörden sowie den lokalen Kommunen und Behörden zusammen. Als Host-Port der NATO verfolgen die Bremischen Häfen den Ansatz des dual-use, welcher zur Resilienz der Bremischen Häfen beiträgt.

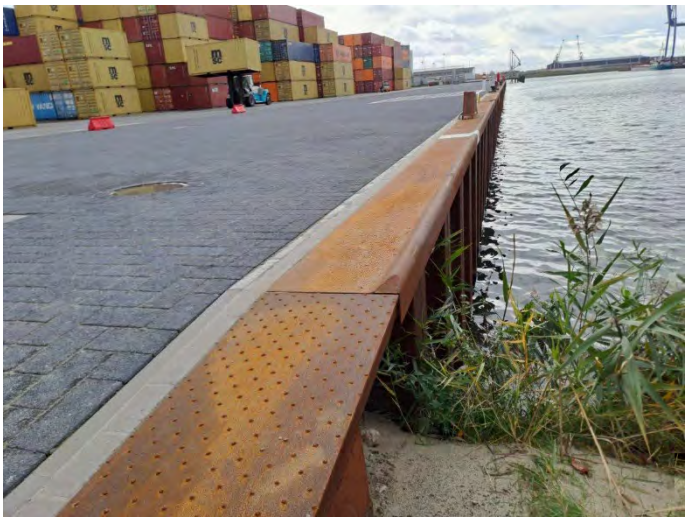


Abbildung 8: 230 m neue Kaje am Hafenbecken des Kalihafens Bremen im Jahr 2025



Abbildung 9: Maritime Wertschöpfungskette

Geografisch konzentrieren sich unsere Aktivitäten auf den internationalen Warenverkehr. Die Bremischen Häfen sind wichtige Knotenpunkte für den interkontinentalen Handel und die Anbindung an das Hinterland – insbesondere über Schiene, Straße und Binnenwasserstraßen. Der Überseehafen in Bremerhaven bietet mit seinem Standort direkt an der seeschiffstiefen Weser beste Bedingungen für den Containerumschlag.

Die Seestadt gehört zu den führenden Autodrehscheiben Europas. Mit der Abfertigung von Containerschiffen und Auto-Carriern erzielt Bremerhaven mehr als 80 Prozent des Frachtaufkommens der gesamten Hafengruppe. Darüber hinaus bietet die Columbuskaje optimale Bedingungen für den Betrieb des Kreuzfahrtterminals sowie als Ausrüstungs- und Versorgungsstandortes der Kreuzfahrtschifffahrt.

Aufgrund der geopolitischen Lage hat der Überseehafen in Bremerhaven auch für militärische Zwecke an Bedeutung gewonnen. Für die NATO stellt Bremerhaven eine wichtige Drehscheibe dar. Aus diesem Grund sollen rund 1,35 Milliarden Euro aus dem Verteidigungshaushalt in den kommenden Jahren in die Sanierung, Modernisierung und Weiterentwicklung der Hafeninfrastruktur in Bremerhaven fließen, zur Stärkung der nationalen und internationalen Verteidigungsfähigkeit. Gleichzeitig profitieren die zivilen Umschlagsbereiche von dem Ausbau des Überseehafens (dual-use) und sichern die Zukunftsfähigkeit der Bremischen Häfen.



Abbildung 10: Fundamente von Offshore-Windenergieanlagen auf der ABC-Halbinsel im Überseehafen (Foto: MA)

Im Fischereihafen ist die gesamte Wertschöpfungskette der Fischwirtschaft angesiedelt – Mittelständler und Großunternehmen, die Frischfisch und Meeresfrüchte verarbeiten, Verpackungs- und Lagereibetriebe sowie Speditionen, die auf Kühltransporte spezialisiert sind.

In unseren Hafenanlagen in Bremen sind wir auf den Umschlag und das Handling von konventionellem Stück- und Schwergut sowie Massengut spezialisiert. Dazu gehören Projektladungen, Holz und Holzprodukte, Stahl und seine Erzeugnisse, aber auch große Mengen loser Ware wie Erz, Kohle und Getreide.

bremenports ist als Managementgesellschaft für die Hafeninfrastruktur in den bremischen Häfen verantwortlich. Sie ermöglicht dadurch den Terminalbetreibern, Hafenumschlagsbetrieben und Lagerhaltungen die wirtschaftliche Entwicklung in der Region. Geschäftsbeziehungen unterhält die bremenports mit den verschiedenen Hafennutzern und der Hafenwirtschaft der Bremischen Häfen. bremenports hat keine klassische Lieferkette, sondern beschafft eine Vielzahl von Waren und Dienstleistungen für das Management, die Weiterentwicklung, den Bau und die Instandhaltung der Bremischen Häfen.



Abbildung 11: Sanierte Columbuskaje in Bremerhaven 2024

Unser Verständnis von Nachhaltigkeit

VSME C1, Abs. 47

Die bremenports zählt im Bereich Nachhaltigkeit zu den Vorreitern unter den europäischen Hafenstandorten. Bereits 2009 wurde Nachhaltigkeit als zentrales Unternehmensziel verankert.



Abbildung 12: Folge 1 des bremenports-Podcasts im Juni 2025

Speziell am Hafenstandort engagiert sich bremenports darüber hinaus für die Kompetenzbündelung, effizientere Zusammenarbeit und Schaffung von Synergien zwischen den einzelnen Hafenakteuren. Dafür wurde die Plattform *Smartport* ins Leben gerufen. Hintergrund: Die Unternehmen in den Bremischen Häfen haben ihre technologischen Fähigkeiten in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich ausgebaut, um den steigenden Marktanforderungen gerecht zu werden und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Mit der gemeinsamen *Smartport*-Strategie werden die verschiedenen Projekte und Daten nun übergreifend vernetzt, sodass zukünftige Digitalisierungsmaßnahmen die Effizienz und Nachhaltigkeit des Hafens insgesamt weiter verbessern können.

So wird derzeit auch die Nachhaltigkeitsstrategie nicht nur allein für die bremenports und die Sonstigen Sondervermögen Häfen, sondern auch für den Standort weiterentwickelt, unter Einbeziehung der wesentlichen Themen.

Weit über den Standort hinaus stärkt bremenports zudem den Dialog zu Nachhaltigkeit in Hafen und Logistik mit entsprechenden Initiativen wie der Fachkonferenz ENVOCONNECT und dem Podcast *shift*, bei welchen Themen wie Nachhaltigkeit und klimagerechte Transformation im Mittelpunkt stehen.

Darüber hinaus haben wir mit dem *Future Focus*[4] ein sichtbares Rahmenwerk geschaffen, um unsere Nachhaltigkeitsprojekte zu bündeln. Netzwerktreffen, Veranstaltungen, Awards und verschiedene Medienformate erhalten mit dem *Green Focus* ein gemeinsames Zeichen - um Erfahrungen zu teilen, voneinander zu lernen und gemeinsam Lösungen sichtbar zu machen.

Unser Weg zu Leitlinien, Zielen und Maßnahmen

VSME B2, Abs. 26

bremenports legt bereits seit dem Jahr 2013 viel Wert auf eine regelmäßige Nachhaltigkeitsberichterstattung.

In den vergangenen Jahren hat sich die europäische Nachhaltigkeitsberichterstattung deutlich weiterentwickelt. Infolgedessen ändert sich auch für bremenports das Berichtsformat. Bisher wurde hierfür der international anerkannte *GRI-Standard* (Global Reporting Initiative) angewendet.

Die Wesentlichkeitsanalyse im Rahmen GRI basierte auf der Inside-Out-Perspektive, bei der die Auswirkungen von bremenports auf Umwelt und Gesellschaft im Mittelpunkt standen. Dabei wurden sowohl positive als auch negative Effekte berücksichtigt, die sich aus dem Geschäftsbetrieb ergeben.



Abbildung 13: Smartport-Veranstaltung im Digital Hub Industry der Uni Bremen

Durch den Wechsel des Berichtsstandards zum *VSME* wurde diese Analyse um eine weitere Betrachtungsebene ergänzt: die Outside-In-Perspektive. Hierbei werden externe Einflussfaktoren mit in den Prozess einbezogen und bewertet. Dazu gehört, welchen Einfluss Umwelt und Gesellschaft auf die finanzielle Entwicklung des Unternehmens haben. Auf dieser Ebene werden finanzielle Chancen und Risiken identifiziert. Die Kombination aus der Betrachtung von Auswirkungen sowie Chancen und Risiken wird als „*Doppelte Wesentlichkeitsanalyse*“, kurz DWA, bezeichnet.

Die bremenports betrachtet die DWA als wichtigen Grundstein für die Ausgestaltung der Nachhaltigkeitsthemen. Darüber hinaus legt sie die Grundlage für die Nachhaltigkeitsstrategie.

[4] Im Zuge der neuen EU-Richtlinie zur Stärkung der Verbraucher (*Empowering Consumers for the Green Transition – EmpCo*) haben wir parallel zur Berichterstattung unser bisheriges Zeichen in *Future Focus* umbenannt. Diese Anpassung stellt sicher, dass unsere Kommunikation missverständliche Umweltaussagen unterlässt und wir den Fokus klar auf unsere kontinuierliche Weiterentwicklung legen.

Die Doppelte Wesentlichkeitsanalyse

Bei der *Doppelten Wesentlichkeitsanalyse* werden sogenannte IROs formuliert, kategorisiert und bewertet. IROs (Impact, Risks und Opportunities) spiegeln sowohl die positiven als auch die negativen Auswirkungen sowie die Risiken und Chancen, die auf bremenports einwirken, wider. IROs werden den Kategorien Umwelt, Soziales und Unternehmenspolitik untergeordnet; Kategorien, die sich an den *ESRS (European Sustainability Reporting Standards)* orientieren.

Die Formulierung und Bewertung der IROs erfolgte im Team Umwelt & Nachhaltigkeit. Zur Validierung der IROs wurden im Anschluss unternehmensinterne Expert:innen in den Prozess eingebunden. Unsere Fachabteilungen stehen im kontinuierlichen Dialog mit unterschiedlichen Stakeholdergruppen, wodurch innerhalb von bremenports ein fundiertes Verständnis sowie ein umfassender Überblick über die Anliegen und Interessen unserer vielfältigen Stakeholder:innen gewährleistet ist.

Als Ergebnis konnte eine umfangreiche IRO-Liste, mit Auswirkungen, Chancen und Risiken im Bereich Umwelt, Soziales und Unternehmenspolitik, erstellt werden. Diese Liste wurde der Geschäftsleitung vorgestellt und durch die Setzung eines Schwellenwertes in wesentliche und unwesentliche Themen unterteilt. Die gesamte Shortlist dient als Basis für laufende unternehmensinterne Entscheidungsprozesse.

Die Matrix[5] als Ergebnis der *Doppelten Wesentlichkeitsanalyse*:

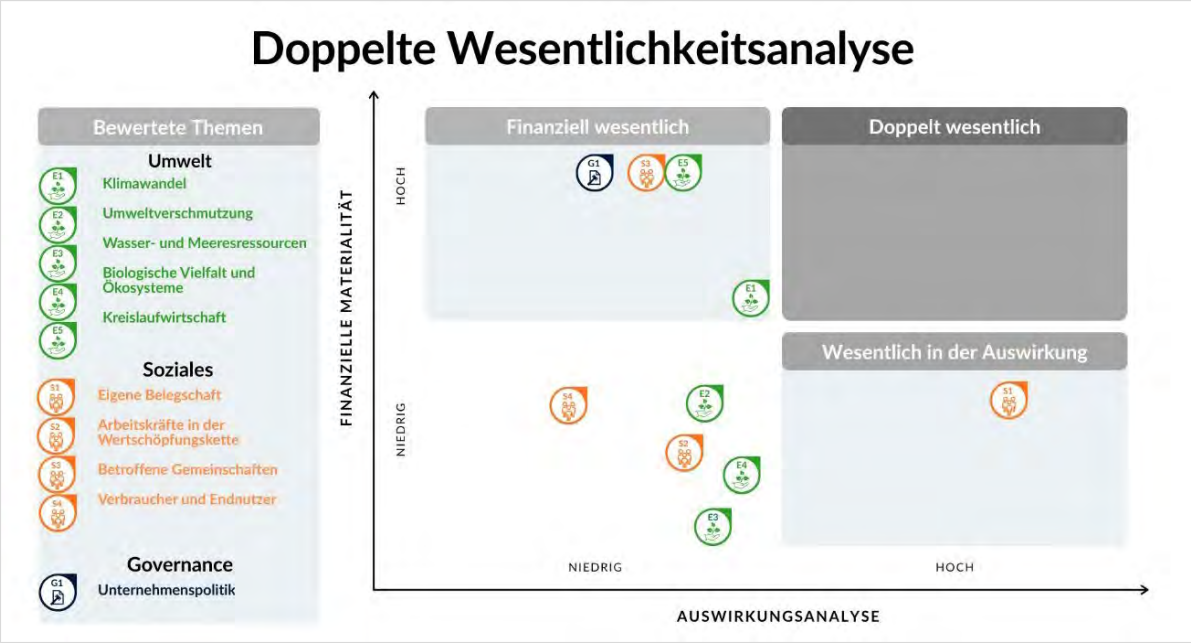


Abbildung 14: Die Matrix zur Doppelten Wesentlichkeitsanalyse

[5] Zur Erläuterung: Auf der X-Achse befindet sich das Ergebnis der Auswirkungsanalyse (Inside-Out-Perspektive). Die Y-Achse stellt das Ergebnis der finanziellen Analyse dar (Outside-In-Perspektive). Der Schwellenwert wurde von der Geschäftsleitung bei einem Wert von 80 festgelegt.

Wesentliche Themen - Leitlinien, Zielen und Maßnahmen

VSME B2, Abs. 26, VSME C2, Abs. 48, 49

Die Geschäftsleitung der bremenports ist direkt für die Umsetzung der Nachhaltigkeitspraktiken, -konzepte und -initiativen verantwortlich. Das Team Umwelt und Nachhaltigkeit berichtet im Rahmen des IMS an die Geschäftsführung.

Darüber hinaus ist die Stabsstelle Umwelt- und Nachhaltigkeitsstrategie Ansprechpartner in strategischen Umwelt- und Nachhaltigkeitsthemen, verfolgt strategische Ziele zur Defossilisierung des Hafenstandortes und der Transportkette, initiiert strategische Projekte, begleitet diese und arbeitet an der strategischen Entwicklung der bremenports und des Hafenstandortes mit.

Unsere Leitlinien orientieren sich an dem Ergebnis der *Doppelten Wesentlichkeitsanalyse* und dementsprechend an den ESRS-Themen. Im Rahmen der DWA wurden die Themen E1 – Klimawandel, E5 – Kreislaufwirtschaft, S1 – Eigene Belegschaft, S3 – Betroffene Gemeinschaften und G1 – Unternehmenspolitik als wesentlich identifiziert.

Die einzelnen Leitlinien, Ziele und Maßnahmen werden zu Beginn der jeweiligen Themenkapitel aufgeführt.

2 Umwelt

Leitlinie E1 – Klimawandel

Im Rahmen der Geschäftstätigkeit verfolgt bremenports auch für das Sonstige Sondervermögen das Ziel der Verbesserung der Energieeffizienz, sowie fossile Energieträger und Kohlenstoffquellen durch erneuerbare Alternativen zu ersetzen. Seit 2013 wird für die bremenports und seit 2023 für das Sonstige Sondervermögen Hafen Emissionen im Scope 1 und 2, die bisher nicht vermieden werden konnten, nachträglich mittels Kompensationszertifikaten kompensiert.
Unsere Hafeninfrastruktur ist direkt vom Klimawandel betroffen: Insbesondere der steigende Meeresspiegel und häufigere Extremwetterereignisse wie Hitze und Starkregen erhöhen die Anforderungen an den Hochwasserschutz und die Hafeninfrastruktur sowie den Betrieb und die Unterhaltung des Hafens. Klimaanpassungsmaßnahmen sind deshalb systematisch in Hafenstrategie, -planung und -betrieb einzubeziehen, um die Zukunftsfähigkeit der bremischen Häfen zu sichern.

Ziele und Maßnahmen

E1 - Klimawandel		
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**
Vollständige Defossilisierung der Hafeninfrastruktur in Scope 1 und 2 bis 2035 erreichen.	Emissionsreduzierungen durch sukzessive Elektrifizierung des Fuhrparks	
	Ersatz fossiler Energieträger durch regenerative, z.B. Wasserstoff, Bio- bzw. synthetische Kraftstoffe, Einsatz von Wärmepumpen usw.	
	Eigenerzeugung von erneuerbarer Energie steigern	
	Bei der Neubeschaffung von Arbeitsschiffen Antriebe mit regenerativen Energieträgern realisieren	
Verbesserung der Energieeffizienz und Ersatz fossiler Energie durch erneuerbare Alternativen in Kooperation mit weiteren Hafenanrainern.	Dazu gehören: - Aufbau einer Landstrominfrastruktur für alle Schiffsklassen (auch über die EU-Vorgaben hinausgehend, z.B. für RoRo-Schiffe) - Ausbau der erneuerbaren Energieerzeugung - (Gebäude-)Wärmeerzeugung mittels Umweltenergie - Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte an Land - Dekarbonisierung der Wasserfahrzeuge - Pendlerverhalten der Mitarbeitenden. - Nachhaltigkeit verbessern in Beschaffung und Bau	
Reduzierung der Emissionen im Scope 3 (um mindestens 20% bis 2035 gegenüber 2025)		

Ziel	Maßnahmen	SDG
Steigerung der Energieeffizienz im Rahmen der DIN EN ISO 50001.	Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz gemäß Maßnahmenplan des Energiemanagements	
	Einrichtung und kontinuierliche Weiterentwicklung der Software *Interwatt* als Analysetool	

Klimaanpassung		
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**
Klimaanpassung wird systematisch in Hafenstrategie, -planung und -betrieb integriert. Die Anforderungen daran werden regelmäßig (etwa alle fünf Jahre) aktualisiert.	Erstellung von Klimaanpassungskonzepten für die Hafenanlagen in Bremen und Bremerhaven	
	Möglichkeiten prüfen, Klimaanpassung dauerhaft in Planung, Betrieb und Unterhaltung der Bremischen Hafeninfrastruktur zu integrieren	
	Erarbeitung einer Bewertung der finanziellen Risiken durch den Klimawandel	
	Monitoring Klimawandeländerungen und Schadensfälle	
	Umgestaltung der Entwässerung im Bereich der Autoaufstellflächen (Ost)	
	Vernetzung und Sensibilisierung hafennaher Akteure	
Die Hochwasserschutzlinie erfüllt die Anforderungen heute auftretender Bemessungshochwasserereignisse und Planungen entsprechend dem Generalplan Küstenschutz, welcher einen Zeithorizont für die nächsten 100 Jahre berücksichtigt.	Anpassung des Landeshochwasserschutzes an den steigenden Meeresspiegel	
	Einführung eines digitalen Hochwasserschutz Monitorings	
	Sukzessive Einbindung aller 72 Hochwasserverschlüsse in das Monitoringsystem	

Klimabedingte Risiken

VSME C4, Abs. 57

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 und die Betroffenheit aller Küstenregionen besonders hoch. Daher ist es wichtig, die Folgen des Klimawandels frühzeitig zu untersuchen und die Ergebnisse der Analyse dauerhaft in das Hafenmanagement zu integrieren.

Zu den von bremenports identifizierten klimabedingten Gefahren für die Bremischen Häfen zählen neben dem durch den Meeresspiegelanstieg verursachten Anstieg der Wasserstände und in Teilen der Häufigkeit von Niedrig- und Hochwasserständen im Binnenland, die Gefahr durch Hitze (damit verbunden auch Trockenheit), Starkregen sowie Sturm und Unwetter (Gewitter, Hagel, Tornado).

Exposition

Der Großteil der Hafenflächen und -anlagen ist gegenüber dem Meeresspiegel exponiert, ein sehr geringer Teil liegt im tideunbeeinflussten Gebiet der Mittelweser. Die Flächen werden jedoch in der Regel durch Hochwasserschutzanlagen geschützt.

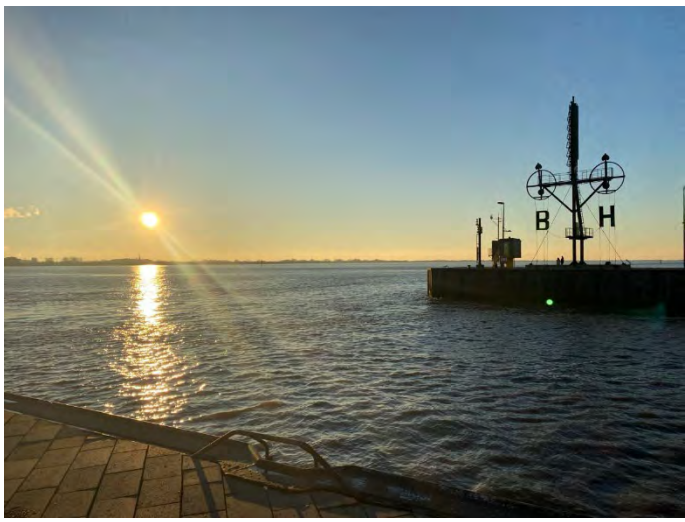


Abbildung 15: Historisches Semaphor (optischer Windstärken- und Windrichtungsanzeiger) an der Zufahrt zur Sportbootschleuse (Foto: MA)

Wasserseitige Anlagen und Tätigkeiten sowie die seeseitige Logistikkette unterliegen dem Einfluss von Seegang und Strömung. Zudem unterliegt der wasserseitige Transport ins Binnenland dem Einfluss von Hoch- und Niedrigwasserständen.

Gebäude sowie im Freien befindliche Anlagen und Tätigkeiten sind den Einflüssen von Temperatur, Niederschlag, Wind und Unwetter ausgesetzt. Dies gilt ebenso für die Hinterlandlogistik.

Die örtliche Topografie hat größtenteils eine mäßige Exposition gegenüber Extremniederschlag zur Folge, allerdings können lokale Senken stark exponiert sein.

Anfälligkeit

Die genannten Gefahren können zu Betriebseinschränkungen, Beschädigungen der Infrastruktur und Belastungen der Beschäftigten sowohl in den Bremischen Häfen als auch entlang der see- und landseitigen Logistikkette führen (gesamte Wertschöpfungskette).

Höhere und häufigere Sturmfluten steigern die Anforderungen an den Hochwasserschutz und das Risiko von Schäden an der Hafeninfrastruktur. Die Frequenz des Verschließens der Hochwasserschutzlinie als auch von erforderlichen Sicherungsmaßnahmen erhöht sich. Dies zieht einen personellen Mehrbedarf und Verschleiß der Betriebsteile nach sich.

Hitzeperioden verursachen neben hitzebedingten Schäden an der Infrastruktur, wie Straßen, Schieneninfrastruktur und Stahlbrücken, auch körperliche Belastungen unserer Mitarbeitenden, die im Freien tätig sind. Die Anforderungen an die Klimatisierung von Gebäuden und von Arbeitsfahrzeugen steigen, gleichzeitig wächst das Risiko des Versagens der Klimatisierung. Auf den Grünanlagen und Kompensationsflächen führen Hitzeperioden und ausbleibender Niederschlag zu Trockenheitsstress und Bewässerungsbedarf.


Abbildung 16: Sturmflut am „Pingelturm“ in Bremerhaven

Starkregenereignisse können im Extremfall zu kurzzeitigen Betriebseinschränkungen und Schäden an der Hafen- bzw. Verkehrsinfrastruktur führen.

Gleiches gilt für Stürme oder Unwetterereignisse. Sturm, Gewitter, Hagel oder auch Tornados können Betriebseinschränkungen verursachen, Schäden an der Infrastruktur hinterlassen und den Bedarf an Instandhaltungsmaßnahmen erhöhen. Darüber hinaus steigt die Gefahr von Arbeitsunfällen in den Hafengebieten.

Zeithorizonte

Der Klimawandel führt zu einem kontinuierlichen Anstieg der Durchschnittstemperatur. Dies hat einerseits zur Folge, dass sich durchschnittliche Verhältnisse wie der mittlere Meeresspiegel und die mittlere Niederschlagsmenge ändern. Andererseits können sich Extremwetterereignisse wie Sturmfluten, Stürme, Hitze und Unwetter in ihrer Stärke und Häufigkeit verändern. Das Ausmaß der Änderungen hängt allerdings vom Klimaszenario – beispielsweise Klimaschutz- oder Hochemissionsszenario – und der betrachteten Klimagefahr ab.

Die Trennung in zwei Gefahrencluster und die Abhängigkeit von Klimaszenarien verhindern eine verlässliche Festlegung von Zeithorizonten. bremenports stuft die relevanten Zeithorizonte der identifizierten Klimawandelgefahren grundsätzlich als langfristig ein. Die eigentlichen Extremereignisse (Stürme, Sturmfluten, Unwetter) treten jedoch kurzfristig auf und stellen bereits heute ein relevantes Risiko dar. In der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse wird langfristig als ein Zeitraum von über fünf Jahren und kurzfristig als ein Zeitraum von weniger als einem Jahr definiert.

Es wurden Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel für diese Gefahren und Übergangsereignisse ergriffen.

Potenzielle negative Auswirkungen von Klimarisiken

VSME C4, Abs. 58

Alle genannten Gefahren hätten, im Falle ihres Eintritts, einen mindestens kurzzeitigen, teilweise jedoch erheblichen Einfluss auf unsere Geschäftstätigkeit, mit zum Teil hohen finanziellen Einbußen durch Schäden, Mehraufwendungen oder Betriebseinschränkungen.

Finanzielle Auswirkungen durch Mehraufwand, Betriebseinschränkungen und Schäden werden vor allem durch Sturmfluten gesehen. Finanzielle Risiken, die durch einen anhaltenden Anstieg des Meeresspiegels entstehen, werden langfristig als hoch bewertet. Allerdings wird in der öffentlichen Hochwasserschutzlinie ein klimawandelbedingter Meeresspiegelanstieg berücksichtigt, somit ist das öffentliche Schutzniveau auch unter sich ändernden klimatischen Bedingungen sehr hoch. Sollte der Meeresspiegel langfristig stark ansteigen, kann das die Geschäftstätigkeit vor Ort jedoch anhaltend negativ beeinflussen.

Starkregen und Unwetter können zu eher kurzzeitigen und kleinräumigen betrieblichen Einschränkungen und Schäden führen und dabei auch die Hinterlandlogistik betreffen. Häufigere, längere oder intensivere Hitzeperioden betreffen einen Großteil der Vermögenswerte und Tätigkeiten im Freien und können im Extremfall auch die Hinterlandlogistik betreffen. Je nach Ausmaß der jeweiligen Ereignisse, werden die finanziellen und geschäftlichen Risiken als gering bis mittel bewertet.

Das Hafengebiet ist aufgrund seiner Lage besonders exponiert gegenüber hohen Windgeschwindigkeiten. Stürme können großflächige Schäden und kurzzeitige Betriebseinschränkungen im Hafen und der Logistikkette zur Folge haben. Das Ausmaß des klimawandelbedingten Risikos wird allerdings aufgrund des unsicheren Änderungssignals als unsicher eingestuft.

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 Klimawandels, angehoben worden (Grundlage: IPCC-Bericht).

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 und dann einen Meeresspiegelanstieg von 2 m berücksichtigt. Das heißt, dass bereits heute der Landeshochwasserschutz an die zu erwartenden Folgen des Klimawandels angepasst wird. In Bremerhaven ist bremenports mit der Anpassung und der Instandhaltung des Landeshochwasserschutzes beauftragt.

Überwachung des Hochwasserschutzes

Die Hochwasserschutzlinie in Bremerhaven besteht grundsätzlich aus Deichen. In den Bereichen des Hafens und des Stadtgebietes existieren mehrere Durchfahrten, die durch sogenannte Verschlüsse gesichert sind.



Abbildung 17: Instandhaltungsarbeiten an den Stemmtoren des Geestesperrwerks

Die Mitarbeitenden der entsprechenden Fachabteilungen bei bremenports werden regelmäßig in der Bedienung/Funktionsweise der Deichverschlüsse geschult. Darüber hinaus wird jeweils im Wechsel mit der amtlichen (alle 2 Jahre) eine interne Verschlussschau durchgeführt. Während dieser jährlichen Kontrollen wird die Bedienbarkeit der Deichverschlüsse sichergestellt und Mängel zeitnah entdeckt und behoben.

Gemeinsam mit den Freiwilligen des örtlichen THW (*Technischem Hilfswerk*) werden zudem 1–3-mal jährlich Übungen durchgeführt (Sandsäcke befüllen, verteilen, u.ä.). So wird gewährleitet, dass im Bedarfsfall zusätzliche Einsatzkräfte zur Verfügung stehen und diese mit den Gegebenheiten vor Ort vertraut sind.

Im Berichtsjahr 2024 fand zusätzlich zu den regelmäßigen Übungseinheiten eine Katastrophenschutzübung zum Thema „Hochwasserschutz“ statt. Organisiert wurde diese durch die *Feuerwehr Bremerhaven*. Neben bremenports und der *Feuerwehr* nahmen auch Mitarbeitende der *Polizei*, der *Bundeswehr*, Freiwillige des *Technischen Hilfswerks (THW)*, des *Deutschen Roten Kreuzes (DRK)*, die *Rettungshundestaffel Bremerhaven*, die *Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft (DLRG)* und das *Hansestadt Bremisches Hafenamt* teil.

Folgendes Szenario wurde geübt: für die Nordseeküste gab es eine Warnung vor einer starken Sturmflut. Zusätzlich führten ein Orkan und starke Regenfälle zu hohen Wasserständen der Weser im Binnenland. Durch die aufkommende Sturmflut staute sich das Weserwasser in der Großstadt Bremerhaven gefährlich auf.

Die verschiedenen Einsatzkräfte wurden anhand von 25 Übungssituationen auf die Auswirkungen einer solchen Katastrophe vorbereitet. An zehn verschiedenen Orten im gesamten Stadtgebiet wurden z.B. Sperrwerke geschlossen und gesichert, vermisste Personen gesucht, Schiffsbesatzungen gerettet, Pumpen eingesetzt, Deiche mit Sandsäcken nachgerüstet oder auch Kulturgüter in Sicherheit gebracht. Neben den menschlichen Rettungskräften konnten auch Rettungshunde ihre Unterstützung einbringen. Hochwasserschutz erfordert Zusammenarbeit vieler Akteure und regelmäßiges Training. Nur so ist Bremerhaven für den Ernstfall optimal vorbereitet.



Abbildung 18: Mitarbeitende der bremenports mit dem für den Hochwasserschutz angeschafften Equipment

Energie und Treibhausgasemissionen

Energieverbrauch

VSME B3, Abs. 29

Die Novellierung des *Bremischen Klimaschutz- und Energiegesetzes* von 2023 legt verbindliche THG-Minderungsziele fest: Die CO_2-Emissionen im Land Bremen (einschließlich Stahlindustrie) sollen bis zum Jahr 2030 um mindestens 60 %, bis zum Jahr 2033 um mindestens 85 % und bis zum Jahr 2038 um mindestens 95 % gegenüber dem Niveau des Basisjahres 1990 gesenkt werden.

Aufgrund des Aktionsplans Klimaschutz der Klimaschutzstrategie 2038 der FHB sind u.a. die Gesellschaften mit bremischer Mehrheitsbeteiligung, also auch die bremenports GmbH & Co. KG, aufgefordert, ihrer Vorbildfunktion nachzukommen und einen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele zu leisten. Dies bedeutet konkret, dass das Ziel einer 80 % CO_2-Reduzierung bei diesen Unternehmen bereits 2030 erreicht werden soll.

Der gesamte Energieverbrauch beläuft sich auf 12.915 MWh im Jahr 2024 und 13.045 MWh im Jahr 2025. Unser Energieverbrauch schlüsselt sich in erneuerbare und nicht-erneuerbare Quellen auf:

Aufschlüsselung des Energieverbrauchs	2021 (in MWh)	2022 (in MWh)	2023 (in MWh)	2024 (in MWh)	2025 (in MWh)
Erneuerbare Energien					
Energieverbrauch aus Strom	7.004	6.718	6.251	6.062	5.536
Energieverbrauch aus selbst erzeugter Elektrizität	0	0	0	0	2
Energieverbrauch aus Brennstoffen	559	479	535	546	582
Nicht erneuerbare Energien					
Energieverbrauch aus Strom	884	850	561	733	818
Energieverbrauch aus Brennstoffen	7.795	7.764	6.019	5.574	6.107
Gesamtanteil erneuerbarer und nicht erneuerbarer Energien					
Strom	7.888	7.568	6.812	6.795	6.354
Selbst erzeugte Elektrizität	0	0	0	0	2
Brennstoffe	8.354	8.243	6.554	6.120	6.689

Treibhausgasemissionen

VSME B3, Abs. 30

In diesem Kapitel werden die Treibhausgasemissionen der bremenports GmbH & Co. KG und des Sonstigen Sondervermögen Hafen betrachtet.

Scope 1 & 2

Die geschätzten THG-Bruttoemissionen in Tonnen CO_2-Äquivalent (tCO_2e) gemäß den Vorgaben des THG-Protokolls (Version 2004) belaufen sich im Berichtszeitraum auf:

Geschätzte Treibhausgasemissionen	2024 (in tCO_2e)	2025 (in tCO_2e)
Brutto-Treibhausgasemissionen (Scope 1)	1.367	1.516
Standortbasierte Scope 2 Brutto-Treibhausgasemissionen	2.651	2.440
Marktbasierte Scope 2 Brutto-Treibhausgasemissionen	84	93
Gesamtmenge (brutto) Scope 1 und standortbasierte Scope 2 Treibhausgasemissionen	4.018	3.956
Gesamtmenge (brutto) Scope 1 und marktbasierte Scope 2 Treibhausgasemissionen	1.451	1.609

Ursprung unserer Scope 1 und 2 Emissionen



Abbildung 19: Mit dem Rad zur Arbeit - auch direkt zum Schiffsanleger (Foto: MA)

Scope 1:

Die Scope 1 Emissionen resultieren aus Brennstoffen, die in der Wärmeerzeugung, dem Fuhrpark und der Schiffsflotte eingesetzt werden. Zur Reduzierung der Emissionen im Scope 1 wird beim Austausch von Heizungen konsequent auf Wärmepumpen gesetzt, sowie bei Bedarf zusätzlich Solarthermie eingesetzt. Im Fuhrpark erfolgt eine sukzessive Umstellung auf elektrische Antriebe im PKW-Bereich. Sofern betrieblich und technisch möglich, werden Leasingfahrzeuge seit Juli 2025 nur noch mit vollelektrischem Antrieb beschafft.

Scope 2:

Es wird zwischen markt- und standortbasierten Scope 2 Emissionen unterschieden. Marktbasierte Scope 2 Emissionen sind direkt mit dem eingekauften Energieträger verknüpft. Bei standortbasierten Emissionen werden die typischerweise anfallenden Emissionen betrachtet, die für eine bestimmte Region anfallen, z.B. Strommix Deutschland.

Entsprechend unserer „*Richtlinie für energieeffiziente und nachhaltige Beschaffung*“ schreiben wir seit 2011 vorrangig Ökostrom aus. Der Rückgang des Ökostromanteils seit 2018 und der damit verbundene Anstieg der Scope-2-Emissionen resultieren aus neuen Anlagen, die noch nicht regenerativ versorgt werden können; diese Emissionen werden nachträglich kompensiert. Zusätzlich wollen wir Verantwortung in der Eigenerzeugung übernehmen: Zwei Photovoltaikanlagen speisen jährlich rund 35.000 kWh ins Netz ein und vermeiden so etwa 18 Tonnen CO_2-Äquivalente pro Jahr. Der selbst erzeugte Strom aus einer weiteren, neu errichtete PV-Anlage wird in einem unserer Stellwerke direkt genutzt.

Scope 3 Emissionen

VSME B3, Abs. 50

Die geschätzten und hochgerechneten THG-Bruttoemissionen in Tonnen CO_2-Äquivalent (tCO_2e) gemäß den Vorgaben des THG-Protokolls (Version 2004) belaufen sich im Berichtszeitraum auf:

Geschätzte Treibhausgasemissionen	2024 (in tCO_2e)	2025 (in tCO_2e)
Brutto-Treibhausgasemissionen (Scope 3)	k. A.	509.063
Gesamt (brutto) standortbasierte Treibhausgasemissionen	4.018	513.019
Gesamtmenge (brutto) marktbasierte Treibhausgasemissionen	1.451	510.672

Ursprung unserer Scope 3 Emissionen

Bis 2024 wurden nur Emissionen aus Geschäftsreisen erhoben und kompensiert. Mitarbeitende reisen im Fernverkehr der *Deutschen Bahn* bereits treibhausgasneutral; Flugreisen werden auf das Nötigste beschränkt. Da ab dem Jahr 2025 erstmals umfangreiche Scope 3 Emissionen berichtet werden und kein Vergleich mit vorigen Jahren möglich ist, wird auf die Angabe im Berichtsjahr 2024 verzichtet.

Auf Basis einer repräsentativen Mitarbeiterumfrage haben wir die Emissionen aus dem Pendlerverkehr abgeschätzt. Wir bieten als Anreiz zur Reduktion der Emissionen aus dem Pendlerverkehr neben einem vergünstigten Jobticket auch ein Dienstradleasing für Fahrräder oder Pedelecs an.

Ab dem Geschäftsjahr 2025 bilanzieren wir außerdem Vorkettenemissionen der Energieträger (vollständig), sowie dem Einkauf von Waren- und Dienstleistungen, Kapitalgütern, Abfall und vermieteten Sachanlagen (Abschätzung). Aufgrund diskontinuierlicher Baumaßnahmen und Beschaffungen sind die Scope 3 Emissionen starken jährlichen Schwankungen unterlegen.

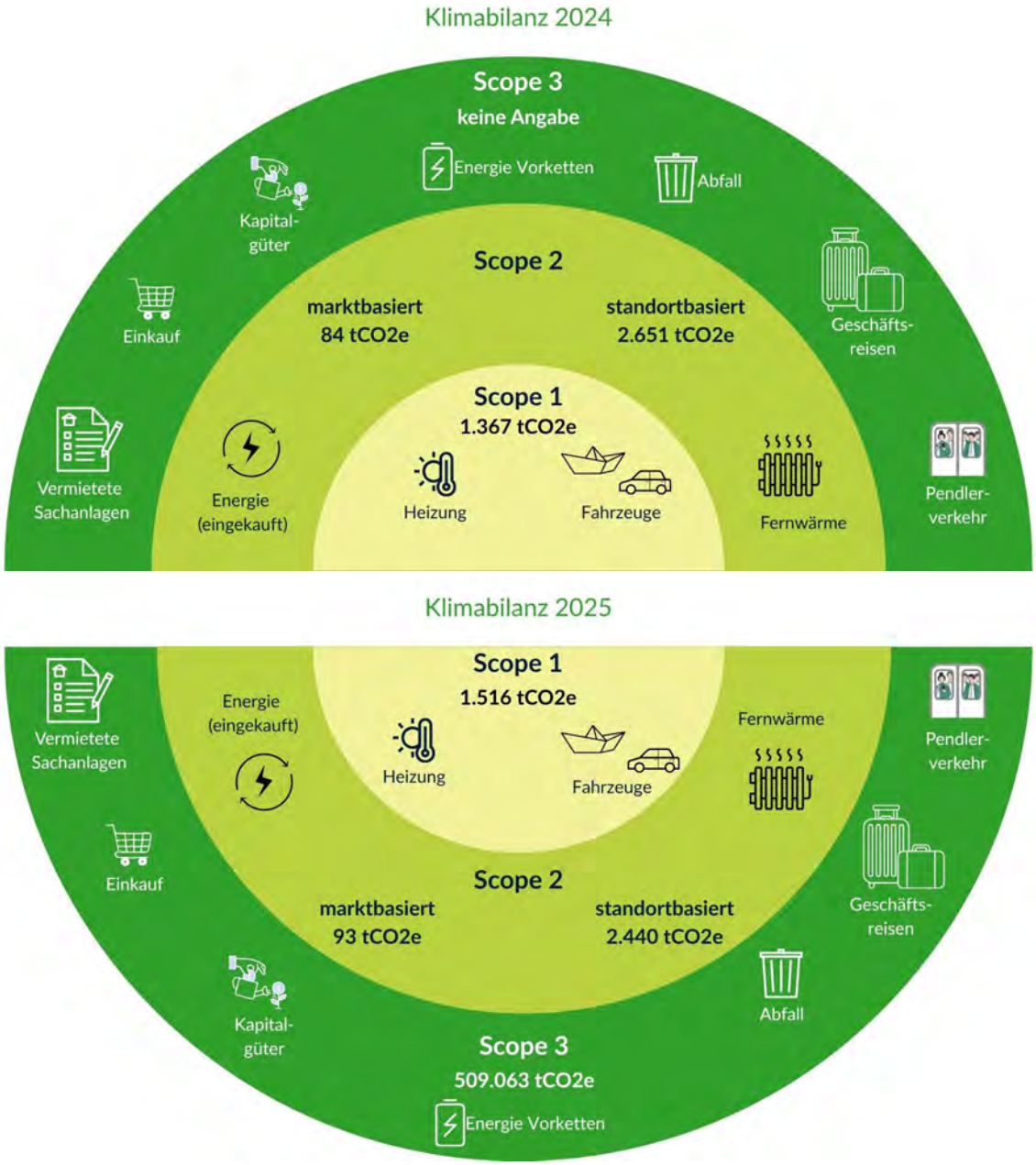


Abbildung 20: Klimabilanz 2024 und 2025

Der weitaus größte Teil der Scope 3 Emissionen entsteht im Bereich der vermieteten Sachanlagen. Der Einfluss auf den Betrieb dieser langfristig verpachteten Flächen ist als sehr gering einzustufen.

Gerade vor diesem Hintergrund sind die oben aufgeführten Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und dem Ersatz fossiler Energie durch erneuerbare Alternativen in Kooperation mit weiteren Hafenanrainern und ein gemeinsames Engagement im Thema Klimaschutz besonders wichtig.

Aufgrund teilweise fehlender Datengrundlage basieren die Zahlen auf fundierten Schätzwerten. Für die Berechnung der Emissionen wird der kostenbasierte Ansatz verwendet, die Emissionsfaktoren stammen aus verschiedenen öffentlich zugänglichen Datenbanken (z.B. DEFRA), sofern diese in den nationalen Umrechnungsfaktoren des UBA nicht enthalten sind. Die berichteten Emissionen der (Erb-) Pachtflächen des Sonstigen Sondervermögens wurden über zur Verfügung gestellte Daten von Betreibern der Suprastruktur hochgerechnet.

Die Scope 3 Unterkategorien zum vor- und nachgelagerten Transport, sowie der Weiterverarbeitung, Nutzung und Entsorgung verkaufter Produkte, ebenso wie Franchise-Aktivitäten und Investments haben keine Relevanz im Rahmen der Geschäftstätigkeit der bremenports und der Sonstigen Sondervermögen.

Treibhausgasintensität

VSME B3, Abs. 31

Die Treibhausgasintensität sagt aus, wie viel Tonnen CO_2e pro Millionen Euro Umsatz ausgestoßen werden. Wir haben die THG-Intensität für die bremenports und die Sonstigen Sondervermögen verrechnet.

THG-Intensität	2024	2025
	tCO_2e / Mio. EUR - €[6]	
Standortbasierte Treibhausgasemissionen Scope 1 / 2	44	30
Marktbasierte Treibhausgasemissionen Scope 1 / 2	16	12
Gesamtintensität der standortbasierte Treibhausgasemissionen	k. A.	3.924
Gesamtintensität der marktbasierte Treibhausgasemissionen	k. A.	3.906

Reduktionsziele

VSME C3, Abs. 54, 55, 56

Als Zieljahr für die Erreichung der THG-Reduktionsziele haben wir das Jahr 2035 festgelegt. Als Basisjahr für die Ziele zu Scope 1 und 2 wurde 2023, für Scope 3 das Jahr 2025 ausgewählt.

Die Zielwerte sowie die Bezugswerte aus dem Basisjahr werden in der folgenden Tabelle dargestellt:

Berichtsbereich	2023 Basisjahr Scope 1 u. 2 (in tCO_2e)	2025 Basisjahr Scope 3 (in tCO_2e)	2035 Zieljahr (in tCO_2e)
Brutto-Treibhausgasemissionen (Scope 1)	1.341	k. A.	0
Brutto standortbasierte Scope 2 Treibhausgasemissionen	2.470	k. A.	1.200
Brutto marktbasierte Scope 2 Treibhausgasemissionen	91	k. A.	0
Gesamtmenge (brutto) standortbasierte Treibhausgasemissionen gemäß Scope 1 und Scope 2	3.811	k. A.	[7]1.200
Gesamtmenge (brutto) marktbasierte Treibhausgasemissionen gemäß Scope 1 und Scope 2	1.432	k. A.	0
Brutto-Treibhausgasemissionen (Scope 3)	k. A.	509.063	[8]400.000
Gesamtmenge (brutto) standortbasierte Treibhausgasemissionen	k. A.	513.299	401.200
Gesamtmenge (brutto) marktbasierte Treibhausgasemissionen	k. A.	510.667	400.000

[6] Die Umsatzzahlen der Sonstigen Sondervermögen stehen unter dem Vorbehalt der abschließenden Wirtschaftsprüfung (Stand 17.09.2026). Diese sind Grundlage der Berechnung.
[7] Abschätzung für den Strommix Deutschland im Jahr 2035.
[8] Reduzierung der Emissionen im Scope 3 (um mindestens 20% bis 2035 gegenüber 2025).

Beispielhafte Energieeffizienz- und Klimaschutz-Projekte aus 2024/2025:

- Stellwerk: Dachsanierung, Installation einer PV-Anlage, sowie Tausch einer Ölheizung gegen Wärmepumpe
- Sanierung der Klimatisierung und Einbau einer Wärmepumpe in einem Aufsichtsgebäude



Abbildung 21: Schleuse Oslebshausen - Energiesparmöglichkeiten durch intelligente und nachhaltige Schleusen-steuerung

Übergangsplanung

VSME C3, Abs. 55 & 56

Die Nachhaltigkeitsstrategie und der Übergangsplan befinden sich in der Entwicklung. Geplant ist die Veröffentlichung bis zum 30.9.2027.

Verschmutzung von Luft, Wasser und Boden

VSME B4, Abs. 32

Im Rahmen der PERS-Berichterstattung werden, abgesehen von Scope 1, 2 und 3, keine Schadstoffemissionen berichtet.

Gewässergüte

Verunreinigungen der Hafengewässer resultieren unter anderem aus in d er Schifffahrt eingesetzten Anti-Fouling-Anstrichen, die einen natürlichen Bewuchs an Schiffsrümpfen verhindern sollen. 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. Seit dem Verbot von Tributylzinn (TBT) im Jahr 2008 werden zunehmend kupferhaltige Beschichtungen mit zusätzlichen Co-Bioziden verwendet, die ebenfalls Umweltrisiken bergen. Auch die Einträge polymerer Bestandteile sind bislang kaum erforscht.

Weitere Belastungen der Hafengewässer entstehen durch fossile Brennstoffe, schadstoff- und pestizidhaltige Betriebsmittel, unsachgemäß eingeleitete Schiffsabwässer oder illegale Unterwasserreinigung von Schiffsrümpfen und Schraubenpolitur. Für die meist künstlichen Hafengewässer, insbesondere im Brackwasserbereich von Bremerhaven, bestehen keine Gütevorgaben, sie beeinflussen jedoch die Wasserqualität angrenzender Bereiche.

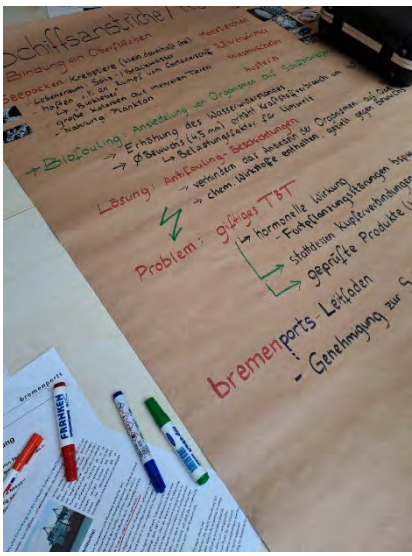


Abbildung 22: Gruppenarbeit beim Azubi-Projekttag zum Thema Wasserqualität

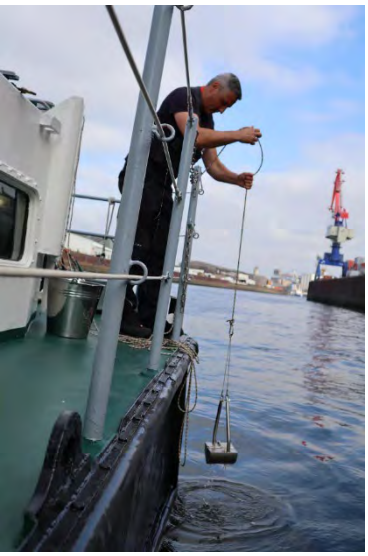


Abbildung 23: Sedimententnahme mit dem Kastengreifer

Wir setzen uns deshalb dafür ein, die negativen Auswirkungen der Seeschifffahrt und Hafenwirtschaft auf die Gewässergüte und die damit verbundenen Auswirkungen auf Menschen und Natur zu minimieren.

Monitoring der Hafengewässer

Ein systematisches Monitoring der Hafengewässer in Bremerhaven und Bremen zur Einordung der Gewässergüte findet bisher noch nicht statt. Die Überwachung wasserrechtlich genehmigter Nutzungen, etwa von Kühl- und Dockabwässern der Werften, erfolgt durch die Bremer *Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft (SUKW)*, gemäß den Vorgaben der Abwasserverordnung.

Die Umweltbehörde beprobt regelmäßig die Niederschlagswassereinleitungen. 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 entstehen meist durch Unfälle. Die Hafengewässer werden viermal jährlich an ausgewählten Standorten beprobt. Der Parameterumfang ist mit der Umweltbehörde abgestimmt.

Umweltfreundliche Unterwasserreinigung

Biofouling bezeichnet den Bewuchs von Mikroorganismen, Pflanzen, Algen und Tieren auf unter Wasser liegenden Strukturen wie Schiffsrümpfen und Hafenanlagen. Dieser Bewuchs erhöht den Treibstoffverbrauch, die Betriebskosten und die CO_2-Emissionen.

Eine Alternative zu TBT und anderen biozidhaltigen Unterwasseranstrichen 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 SUKW zusammengefunden. Im Rahmen des Projektes, an dem auch bremenports beteiligt war, wurden grundsätzliche Genehmigungsanforderungen an eine Erlaubnisfähigkeit herausgearbeitet und bundesweit erstmalig in einem Leitfaden veröffentlicht.

Seither sind diese in den abgeschleusten Hafenbereichen der Bremischen Häfen unter Einhaltung der Leitfadenauflagen erlaubt.

Vermeidung des Eintrags invasiver Arten

Mit dem internationalen Seeverkehr gelangen invasive Arten, Schädlinge und Krankheitserreger als "blinde Passagiere" über Ballastwasser und Bioaufwuchs in neue Lebensräume.

So hat sich etwa die ursprünglich pazifische „Japanische Felsenkrabbe“ (Hemigrapsus sanguineus) in wenigen Jahrzehnten weltweit verbreitet. Im Wattenmeer beeinträchtigt sie als aktiver Räuber die Bestände an wirbellosen Tieren wie Muscheln oder jungen heimischen Strandkrabben, die dann als Nahrung für andere Tiere fehlen. Die vorhandenen Nahrungsnetze werden dadurch gestört bzw. dauerhaft verändert.



Abbildung 24: Mitarbeitende der bremenports beim "Frühjahrsputz" auf der Geeste - inklusive Reinigung der Pegellatten und Erneuerung der Priggen zur Fahrwasserkennzeichnung

Da die Bekämpfung invasiver Arten sehr aufwendig und teuer ist, hat Prävention oberste Priorität.

Umgang mit Schiffsabwässern

In der Schifffahrt fallen neben Ballastwasser auch Abwässer aus Abgasreinigungsanlagen und sanitäre Abwässer an. Da internationale, EU- und nationale Vorgaben ineinandergreifen, haben die Bremischen Hafen- und Umweltbehörden im November 2021 als bundesweite Vorreiter Leitlinien und ein *Merkblatt zum Umgang mit Schiffsabwässern in den bremischen Häfen* veröffentlicht.

Das Merkblatt unterstützt Reedereien, Schiffsführende sowie Hafen- und Behördenvertreter und schafft Klarheit über die geltenden Anforderungen.

Luftqualität

Die Emissionen der Seeschifffahrt sind für internationale Häfen mengenmäßig besonders relevant. Neben CO_2 entstehen große Mengen an Schwefel- und Stickoxiden sowie Feinstaub, die Umwelt und Gesundheit belasten.

Die Quellen dieser Emissionen sind vor allem die Schifffahrt, Zulieferverkehre (Straße, Schiene, Wasserstraße), die notwendigen Umschlag- und Lagerarbeiten auf den Terminals und alle sonstigen zu einem regulären Hafenbetrieb dazugehörigen Dienstleistungen und behördlichen Tätigkeiten.

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.

Monitoring von Luftemissionen und -immissionen

Überwachung gesetzlicher Grenzwerte der Schiffsemissionen

Das *Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH)* hat im Jahr 2017 mit Unterstützung von bremenports am nördlichen Ende des Bremerhavener Containerterminals eine Luftmessstation eingerichtet. Sie analysiert die Abgasfahnen vorbeifahrender Schiffe und unterstützt die Kontrolle von Verstößen gegen die Verwendung schwefelarmer Kraftstoffe (MARPOL - Anlage VI, EU-Schwefelrichtlinie).

Überwachung von Immissionsgrenzwerten für die Bevölkerung im Hafenumfeld

Das Luftqualitätsmonitoring im Hafenumfeld erfolgt durch die *Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft*. Das *Bremer Luftüberwachungssystem (BLUES)* erfasst seit 1987 an acht festen Messstationen in Bremen und Bremerhaven die Luftqualität. Für die bremischen Häfen sind die Messstationen in der Hansastraße (Bremerhaven) sowie in Hasenbüren (Bremen) relevant. Auswertungen zeigen, dass Immissionsgrenzwerte eingehalten werden und keine problematische Belastung für die Bevölkerung vorliegt. Über die Homepage des *Umweltbundesamtes*, bzw. über die dort angebotene App, lassen sich für jede Messstation in Bremen und Bremerhaven konkrete Messdaten für beliebige Zeiträume abrufen.

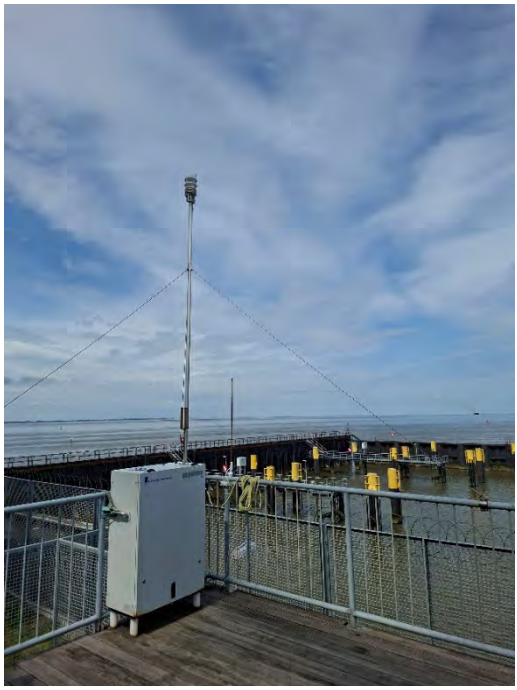


Abbildung 25: Ein Airpointer am Container Terminal IV (Überseehafen Bremerhaven) zur Schiffsabgasmessung (Foto: MA)

Förderung und Forderung der Reduktion von Klimagasen und Luftschadstoffen der Seeschiffe

Landstromanschlüsse für die See- und Binnenschifffahrt

Der Bremer Senat beschloss im Juni 2020 den Ausbau eines umfassenden Landstromangebots für die Seeschifffahrt in den Bremischen Häfen. Ab 2030 wird Landstrom für bestimmte Schiffstypen verpflichtend, entsprechend den EU-Vorgaben der *Alternative Fuels Infrastructure Regulation* (AFIR) und der *Fuel EU Maritime Regulation*. In welchem Umfang die Anschlüsse künftig genutzt werden und in welchem Ausmaß dies die Luftqualität beeinflusst, bleibt abzuwarten.



Abbildung 26: Bauarbeiten für die Landstromversorgung für die Seeschifffahrt in Bremerhaven

ESI-Rabatt für emissionsarme Seeschiffe

Über den *Environmental Ship Index* (ESI), einem internationalen Standard der *World Port Climate Initiative* (WPCI), setzen die Bremischen Häfen Anreize für umweltfreundlichere

Schiffe über die gesetzlichen Vorgaben hinaus. Seit 2012 gewährt die Bremische Hafengebührenordnung dafür einen Rabatt.

Der ESI bewertet in Punkten die Emissionen von Stickoxiden, Schwefeloxiden und Kohlendioxid und vergibt Zusatzpunkte für einen Landstromanschluss. Die Skala reicht von 0 (IMO-Grenzwerte) bis 100; Werte über 0 bedeuten eine Übererfüllung der gesetzlichen Vorgaben.

Verleihung des Green Focus Awards

13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ

Seit 2014 verleiht bremenports jährlich den Green Focus Award: ausgezeichnet werden das emissionsärmste Schiff des Vorjahres sowie die Reederei bzw. der Charterer mit der insgesamt emissionsärmsten Flotte.

Der Green Focus Award basiert auf ESI-Werten des jeweiligen Vorjahres. Schiffe müssen mehrmals die Bremischen Häfen angelaufen haben. Mit dieser Regelung werden regelmäßige Hafenkunden gegenüber einmaligen Hafennutzern bevorzugt.

In den Berichtsjahren 2024 und 2025 wurden die Anerkennungen jeweils im Rahmen der bremenports-Nachhaltigkeitstagung ENVOCONNECT vergeben. 2024 wurde der Sieger aus dem Vorjahr, die *CMA CGM Gruppe*, erneut mit beiden Auszeichnungen belohnt. Als globaler Anbieter von See-, Land-, Luft- und Logistiklösungen investiert *CMA CGM* seit vielen Jahren in die Dekarbonisierung und diversifiziert seinen Energiemix, um bis 2050 einen Netto-Null-Emissionsausstoß zu erreichen.



Abbildung 27: Die Preisträger des Green Focus Awards 2025

Im Jahr 2025 ging der Green Focus Award in der Kategorie „Umweltfreundlichstes Schiff“ an den Car Carrier Auto Advance. In der Kategorie „Umweltfreundlichste Flotte“ wurde die japanische Traditionsreederei NYK Line prämiert.

Darüber hinaus vergibt bremenports seit dem Jahr 2024 einen weiteren Green Focus Award, nämlich in der Kategorie „Engagement“. Dieser Preis würdigt eine Person, die sich in besonderem Maße um das Thema Häfen und Nachhaltigkeit verdient gemacht hat. Im ersten Jahr konnte Prof. Dr. Ing. Benjamin Wagner vom Berg mit seinem Einsatz überzeugen. Im darauffolgenden Jahr wurde der Preis an Dr. Alexander David übergeben.

Emissionsreduktion in der eigenen Flotte

Alle bremenports-Schiffe nutzen konventionelle oder diesel-elektrische Hybrid-Antriebe mit Binnenschiffsdiesel, der mit 0,001 % Schwefel gesetzlich als "schwefelfrei" gilt.

bremenports strebt emissionsfreie Antriebe wie Brennstoffzellen-, Wasserstofftechnologie oder E-Fuels an. Ein Ingenieursbüro identifiziert derzeit passende Varianten je nach Schiffstyp-Anforderungsprofil.

Wasser

VSME B6, Abs. 35, 36

Der Frischwasserverbrauch der bremenports GmbH & Co. KG entfällt überwiegend auf die Nutzung der sanitären Anlagen und Sozialräume der Arbeitsstätten und deren Reinigungsprozesse. Anhand Zählerstände bzw. Nebenkostenabrechnungen für gemietete Gebäude wird der Wasserverbrauch erfasst und kontrolliert. Produktionsverfahren mit erheblichem Wasserbedarf, zu denen u.a. thermische Energieprozesse oder wasserintensive Fertigungsverfahren zählen, kommen bei bremenports nicht zum Einsatz.

Für die Viehfütterungen auf den Ausgleichsflächen, für die Zuwässerung der Hafenbecken sowie für die Spülung der Flächen am Standort der Integrierten Baggergutentsorgung (IBE) in Bremen-Seehausen wird kein Frischwasser verwendet und der Wasserkreislauf nicht gestört.

	2024	2025
Wasserentnahme	4.248 m^3	6.439 m^3
Davon Wasserentnahme an Standorten in Gebieten mit hohem Wasserstress	0 m^3	0 m^3
Erheblicher Wasserverbrauch	0 m^3	0 m^3

Der erhöhte Wasserverbrauch im Jahr 2025 wurde durch eine Leckage im Bereich der Kompensationsflächen hervorgerufen. Umgehend nach Bekanntwerden wurden entsprechende Maßnahmen ergriffen, um weiteres Austreten des Wassers zu verhindern.

Biodiversität

VSME B5, Abs. 33

Der Ausbau der Infrastruktur in der Wesermündung kann das sensible Meeres- und Küstenökosystem beeinflussen. Daher legen wir großen Wert darauf, den Flächenverbrauch für neue Projekte so gering wie möglich zu halten. Vor jeder Erschließung werden sorgfältig Alternativen geprüft und vorhandene Flächen bevorzugt weiter genutzt oder umgewidmet, um die Natur bestmöglich zu schützen.

Wenn die Versiegelung von Naturflächen unvermeidbar ist, müssen umfangreiche rechtliche Vorgaben eingehalten werden. Wegen der Nähe zu geschützten Gebieten und zum Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer gelten dabei besonders hohe Standards für Kompensationsmaßnahmen.



Abbildung 28: Kammerensemble *Konsonanz* im Rahmen des 10-jährigen Jubiläums des Naturschutzgebietes Luneplate - Fahrradtour mit Live-Musik

bremenports hat bis heute rund 1.700 Hektar Kompensationsflächen geschaffen, davon etwa 1.000 Hektar allein auf der Luneplate/Tegeler Plate. Die Luneplate ist ein gemeldetes EU-Vogelschutzgebiet und das größte Naturschutzgebiet des Landes Bremen. Sie hat sich in den vergangenen Jahren zu einem wertvollen Rastgebiet für Zugvögel entwickelt. So rasten hier unter anderem die Arten Weißwangengans, Pfeifente, Krickente, Goldregenpfeifer, Säbelschnäbler und Kiebitz mit teilweise "international bedeutenden" Beständen, der höchstmöglichen Wertstufe.

	2024	2025
Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität[9]	1.247 ha	1.248 ha
Gesamter Flächenverbrauch	2.329 ha	2.610 ha
Gesamte versiegelte Flächen	1.017 ha	1.297 ha
Gesamte naturnahe Fläche auf dem Gelände des Standorts	52 ha	52 ha
Gesamte naturnahe Fläche abseits des Standorts	1.260 ha	1.261 ha

Eine umfangreiche Darstellung der Schutzgebiete ist auf den Seiten 56 und 57 zu finden.

[9] Standort in einem Gebiet und in der Nähe eines Gebiets mit schutzbedürftiger Biodiversität.

Aktivitäten zum Naturerleben

Beobachtungspunkte (insbesondere Beobachtungsversteck und Aussichtsturm) bieten Einblicke in dieses wertvolle Ökosystem und sind beliebte Exkursionsziele.

Mitarbeitende der bremenports bieten in regelmäßigen Abständen öffentliche Führungen auf der Luneplate an. An sechs Terminen im Jahr können so Besuchende die Kompensationsflächen besichtigen und hautnah die heimische Flora und Fauna erleben. Aktuelle Termine werden auf unserer Website angeboten.

Biotopflächenbestand funktionsfähig erhalten



Abbildung 29: Wasserbüffel auf der Luneplate (Foto: MA)

Von den durch bremenports angelegten Kompensationsflächen befinden sich 448 ha noch in zielgerichteter Entwicklung. Die restlichen 832 ha sind bereits in die Unterhaltung übergegangen.

Die Biotopflächen werden überwiegend als „grüne Hafeninfrastruktur“ von eigenen Mitarbeitenden betreut, was von den beteiligten Naturschutzbehörden positiv bewertet wird. Ziel ist es daher, auch zukünftig alle Kompensationsmaßnahmen selbst umzusetzen. Der Zustand der insgesamt 56 Maßnahmen wird jährlich anhand einer fünfstufigen Skala (von voll funktionsfähig bis nicht funktionsfähig) von Fachpersonal bewertet. Die offizielle Abnahme der Flächen erfolgt nach erfolgreicher Entwicklung gemeinsam mit der Umweltbehörde. 2025 wurde ihr Zustand zu 96 % als funktionsfähig oder besser eingestuft.

Bevorratung von Kompensationsflächen

Durch Biotop-Flächenpools entwickelt bremenports Kompensationsflächen bereits vor baulichen Eingriffen in die Natur. So entsteht befristet ein ökologischer Gewinn, und zukünftige Hafenbauprojekte können schneller umgesetzt werden.

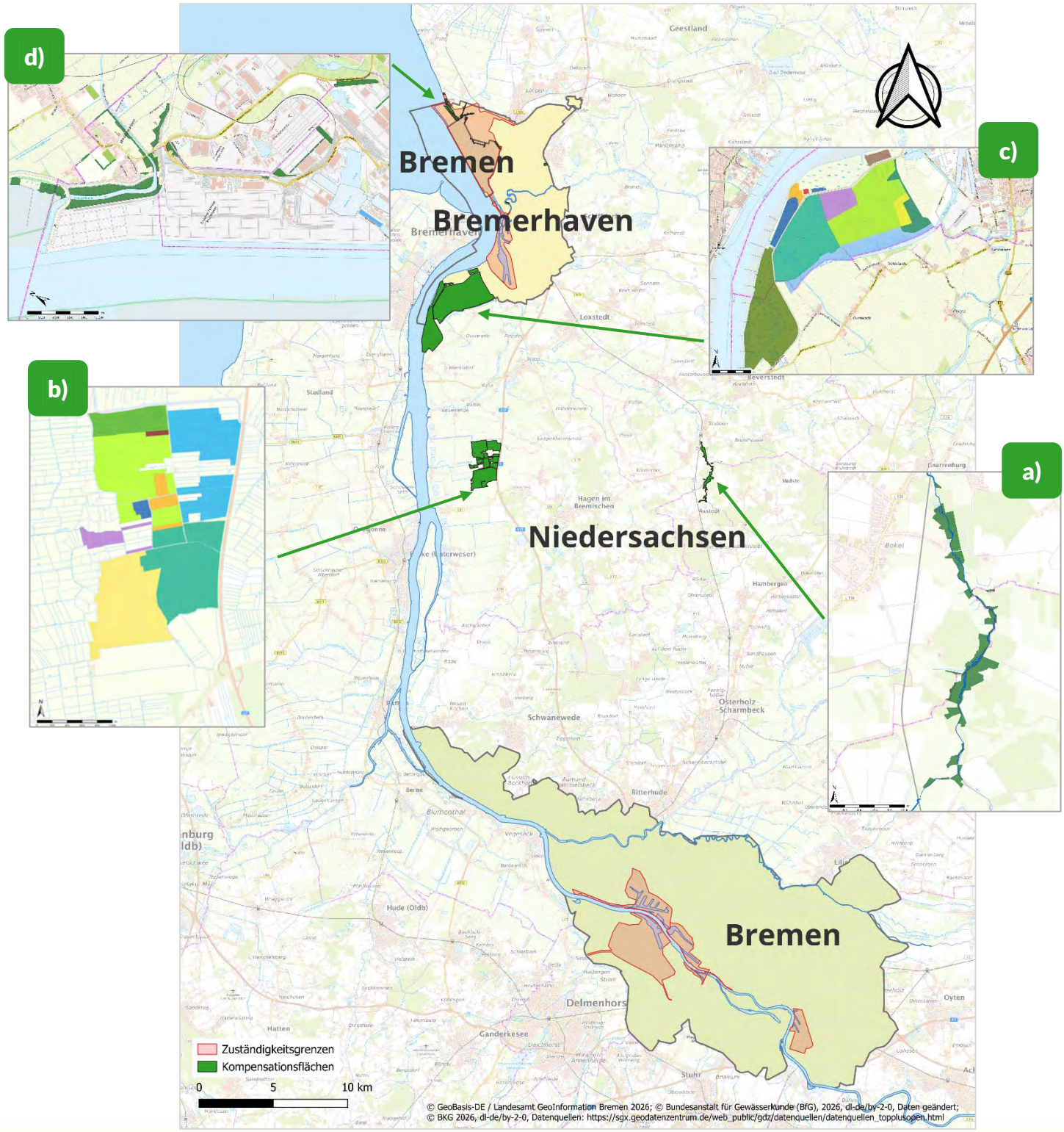


Abbildung 30: Gesamtübersicht unserer vier größten Kompensationsflächen -stadtbremisches Überseegebiet und Landkreis Cuxhaven: a) Übersicht zum Kompensationsflächenpool an der Billerbeck, b) Übersicht der Kompensationsmaßnahmen Drepteniederung, c) Übersicht der Kompensationsmaßnahmen Luneplate, d) Übersicht der Kompensationsmaßnahmen im stadtbremischen Überseehafengebiet.

Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Leitlinie E5 – Kreislaufwirtschaft

Wesentliche Stoffmengen und ein hoher finanzieller Aufwand entstehen bei der Bewirtschaftung der Sonstigen Sondervermögen in der Wassertiefenunterhaltung. Alle erforderlichen Maßnahmen werden umgesetzt, um die Baggermengen durch Wasserinjektion zu verringern und den nicht verwertbaren Anteil auf ein Minimum zu begrenzen. Geeignetes Baggergut kann im Rahmen der Hintergrundbelastung wieder in die Gewässer zurückgeführt werden. Entwässertes Baggergut lässt sich zudem im Deichbau einsetzen oder durch externe Abnehmer z.B. als Dichtungsmaterial verwerten. Dieses Vorgehen trägt dazu bei das Abfallaufkommen zu reduzieren, die Auswirkungen auf europäische Schutzgebiete sowie geschützte Arten zu minimieren und ist Bestandteil eines verantwortungsvollen Hafenbetriebs.
Hafenbaumaßnahmen, sowie der Hafenbetrieb stellen eine weitere wesentliche Quelle von Abfällen dar. Gefährliche Abfälle werden grundsätzlich fachgerecht entsorgt. Insbesondere bei Baumaßnahmen wird eine direkte Wiederverwertung von geeignetem Abbruchmaterial angestrebt.

Ziele und Maßnahmen

E5 - Kreislaufwirtschaft		
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**
Für das Sonstige Sondervermögen Hafen strebt bremenports im Rahmen des Sediment- bzw. Baggergutmanagements an, den Verwertungsanteil zu steigern und die Beseitigung zu minimieren.	Den Betrieb von Wasserinjektionsgeräten zur Verringerung des Baggerbedarfs beibehalten	
	Die Zuwässerung der Hafenbecken mit schwebstoffarmen Oberflächenwasser der Weser zur Verringerung des Baggerbedarfs beibehalten	
	Schadstoffmonitoring der Sedimente durchführen, um externe Belastungsquellen zu identifizieren und Vorschläge zur Bewältigung dieser Belastungsquellen zu entwickeln	
	Aufbereitetes Baggergut intern als Sekundärrohstoff für Bau- oder Auffüllmaßnahmen einsetzen	
	Engagement in Fachausschüssen und bundesweiten Arbeitsgruppen, um das Thema der Nutzung von geeignetem Baggergut als Ressource sowohl bei Fachbehörden als auch Baufirmen verstärkt zu etablieren und langfristig den Anteil der (bezogen auf bremenports externen) Verwertung zu steigern.	

VSME B7, Abs. 37

Angesichts eines weiterhin globalen Anstiegs des Rohstoffverbrauchs wird die Etablierung einer Kreislaufwirtschaft immer wichtiger. Die Kreislaufwirtschaft ist in den *UN-Zielen für Nachhaltige Entwicklung* (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.

Das zur Sicherstellung der Wassertiefen in den Bremischen Häfen anfallende Baggergut stellt mit Abstand den größten Stoffstrom in den bremischen Häfen dar, daher fokussieren wir uns aktuell auf die Bilanzierung von Baggergut.

In unserem Unternehmen werden die Grundsätze der Kreislaufwirtschaft angewendet.

Abfallbewirtschaftung

VSME B7, Abs. 38

Baggergut

Erzeugter Abfall	2024	2025
Gefährlicher Abfall – Sonstige Baggergut - Gesamt	0 m^3	406 m^3
Nicht gefährliche Abfälle – Sonstige Baggergut - Gesamt	58.772 m^3	116.009 m^3
• Davon zur Verwertung oder Wiederverwendung weitergeleitete Abfälle	40.239 m^3	84.508 m^3
o Davon stofflich verwertet und für interne Baumaßnahmen genutzt	37.635 m^3	78.597 m^3
o Davon extern verwertet	2.604 m^3	5.911 m^3
• Davon zur Entsorgung bestimmte Abfälle	18.533 m^3	31.907 m^3

Umgang mit Baggergut

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.

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 gering, so dass es hier durch den Einsatz von WI gelingt, die konventionelle Baggerung zu minimieren. Anders verhält es sich in dem 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 der Hafenunterhaltung auf diese Sedimenteinträge ist begrenzt und lässt sich nicht vermeiden oder weiter reduzieren.



Abbildung 31: Integrierte Baggergutentsorgung in Bremen-Seehausen

Für den Umgang mit sandigem und schlickigem Baggergut gibt es unterschiedliche gesetzliche Vorgaben. Sandiges Baggergut kann bei Einhaltung der geltenden Vorgaben im Regelfall ins Gewässer verbracht werden. Das gleiche gilt grundsätzlich auch für schlickiges Baggergut.

In den abgeschleusten Bremischen Häfen erfüllt das schlickige Baggergut allerdings weiterhin nicht überall die Anforderungen an eine Verbringung ins 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.



Abbildung 32: Deichbau in Bremerhaven

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.

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.

Einsatz des Sekundärrohstoffs Baggergut

Baggergut ist Boden, Bodenmaterial oder Aushubmaterial mit unterschiedlichen Anteilen an mineralischen und organischen Bestandteilen. Sofern es die Schadstoffkonzentration zulässt, 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, weiter ausbaufähige Potentiale für den Einsatz von entwässertem 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 außerhalb Bremens 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 Hafenmanagementgesellschaften, in der Wasserstraßenverwaltung des Bundes und in Talsperrenverbänden. Eingebunden werden zudem Ingenieurbüros, die als Planer für potenzielle Verwertungsmaßnahmen tätig sind.

Sonstiger Abfall aus dem Geschäftsbetrieb

Neben dem Baggergut fallen bei bremenports und den Sonstigen Sondervermögen aus ihrer Geschäftstätigkeit weitere Abfallmengen an:

Sonstige Abfälle aus dem Geschäftsbetrieb	2024	2025
Gefährlicher Abfall gesamt[10]	14.136,20 t	2.101,65 t
Nicht gefährliche Abfälle gesamt	32.568,27 t	23.424,98 t
Gesamt	46.704,47 t	25.526,63 t

[10] https://www.umweltbundesamt.de/themen/abfall-ressourcen/abfallwirtschaft/abfallarten/einstufung-von-abfaellen

3 Soziales

Leitlinie S1 – Eigene Belegschaft

Zufriedene und gesunde Mitarbeitende sind für die bremenports ein entscheidender Erfolgsfaktor. Die Arbeitssicherheit, das Wohlbefinden und die Gesundheit unserer Mitarbeitenden haben deshalb höchste Priorität. Das betriebliche Gesundheitsmanagement unterstützt unsere Kollegen bei Fitness, Gesundheit und Ernährung.
In Zeiten des Fachkräftemangels ist die Arbeitgeberattraktivität ein bedeutendes Kriterium, um qualifizierte Mitarbeitende zu gewinnen und zu halten. Dies erreichen wir mit einer ausgeglichenen Work-Life-Balance und einer familienbewussten Unternehmenskultur. Verschiedene Arbeitszeitmodelle, Homeoffice und die Zertifizierung berufundfamilie +vielfalt unterstreichen dies. Als Beteiligungsgesellschaft des Landes Bremen bieten wir unseren Arbeitnehmenden einen krisensicheren Arbeitsplatz und bilden in zahlreichen Berufszweigen aus. Der Tarifvertrag für den Öffentlichen Dienst (TvÖD) sichert eine geschlechterneutrale Vergütung. Für bremenports gehört eine weltoffene, sowie gewalt- und belästigungsfreie Unternehmenskultur zur Selbstverständlichkeit.

Ziele und Maßnahmen

S1 – Eigene Belegschaft		
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**
Eine Gesundheitsquote von mehr als 95 % erreichen.	Arbeitsmedizinische Vorsorge nach ArbMedVV (Betriebsärztliche Untersuchung)	
	Bei medizinischer Indikation, Optimierung der Arbeitsplatzergonomie	
	Die bisher erarbeiteten Angebote und Maßnahmen des BFG Steuerkreises (Beruf, Familie, Gesundheit) sollen auch zukünftig beibehalten und nachhaltig in die Unternehmenskultur verankert werden. Weitere Aktionen, Maßnahmen und Hilfestellungen zur Stärkung der Work-Life-Balance werden initiiert und umgesetzt. Etablierte Maßnahmen: - Gesundheitstage durchführen - Durchführung einer Mitarbeiterbefragung zur Gesundheit und psychischen Belastung - Betriebliche Gesundheitsförderung ausbauen - Sportveranstaltungen für Mitarbeiter_innen unterstützen - Jobrad für alle Mitarbeitenden anbieten - Hansefit und EGYM-Wellpass dauerhaft anbieten - Familientag alle 2 Jahre durchführen - Onboarding für neue Mitarbeitende fortführen (Internes Patenschaftsprogramm, Bustour, Willkommensveranstaltung) - Auditierung im Bereich *berufundfamilie + vielfalt* durchführen	

Ziel	Maßnahmen	SDG
	Weiterentwicklung der Unternehmenskultur im Rahmen jährlich stattfindender Workshops	
100%ige Abschlussquote der Auszubildenden anstreben.	Einstiegsqualifikation für die Berufsausbildung anbieten	
	Auszubildenden ein Auslandspraktikum ermöglichen	
Umsetzung des Frauenförderplans und dessen regelmäßige Aktualisierung.	Regelmäßiges Monitoring und Aktualisierung des Frauenförderplans im Abstand von 2 Jahren.	
Arbeitssicherheit: keine meldepflichtigen Arbeitsunfälle	Analyse von Unfallursachen	
	Arbeitsschutzunterweisungen allgemein und aufgabenspezifisch	
	Aktualisierung und Vervollständigung aller Gefährdungsbeurteilungen - allgemein, inkludiert und für Schwangere/stillende Mütter	
	Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen zur Arbeitsplatzsituation inkludierter Arbeitsplätze	
	Arbeitsschutzunterweisungen für Fremdfirmen digitalisieren	
Die Anzahl von 15 Weiterbildungsstunden pro Mitarbeitenden erhalten, und eine durchschnittliche Bewertung der Qualifikationsmaßnahmen von Note 3 oder mehr erreichen.	Rücklauf von Feedbackbögen zu Schulungen (auch für externe Angebote) stärker forcieren.	
	Durchführung *Talentkompass*	
	Führungskräfteschulungen sowie allgemeine Schulungen zur Methoden- und Sozialkompetenzen intern anbieten	
	Weiterbildung des eigenen Personals z.B. Schiffsführer, Taucher, Unterstützung beim Bachelor / Master	

Unsere Mitarbeitenden

VSME B8, Abs. 39, 40, VSME C5, Abs. 59

Angesichts steigender Anforderungen und des Fachkräftemangels ist die Arbeitgeberattraktivität von bremenports entscheidend, um qualifizierte Mitarbeitende zu gewinnen und zu binden.

Wir bieten unseren Mitarbeitenden eine faire Vergütung, krisensichere Arbeitsplätze und zahlreiche tarifliche Zusatzleistungen wie betriebliche Altersvorsorge, Jahressonderzahlung, vermögenswirksame Leistungen und leistungsorientiertes Entgelt.

Unsere Mitarbeitenden	2021	2022	2023	2024	2025
Festangestellte Mitarbeitende	394	408	421	425	424
Befristet Beschäftigte	13	10	15	13	9
Männliche Mitarbeitende	291	302	311	314	312
Weibliche Mitarbeitende	116	116	125	124	121
Nicht-binäre Mitarbeitende/ohne Angabe des Geschlechts	0	0	0	0	0
Frauenquote	28,5 %	27,8 %	28,7 %	28,3 %	27,9 %
Schwerbehindertenquote	5,2 %	5,5 %	5,0 %	5,0 %	5,1 %
Austrittsquote (arbeitnehmerveranlasste Austritte)	2,5 %	3,6 %	2,5 %	2,3 %	3,9 %
Fluktuationsquote (aus anderen Gründen ausgeschiedene Mitarbeitende)	7,1 %	6,7 %	7,1 %	6,9 %	8,5 %
Geschlechterverhältnis unserer Führungsebene (Frauen-zu-Männer-Verhältnis)	0,23	0,26	0,28	0,3	0,28

Wir beschäftigen in beiden Geschäftsjahren keine Selbstständigen, die ausschließlich für unser Unternehmen tätig sind und kein eigenes Personal haben. Die Anzahl der Zeitarbeitskräfte, die bei uns tätig sind, belief sich auf 2 (2024) und 1 (2025).

Vereinbarkeit von Familie und Beruf

VSME B1, Abs. 25, VSME B8, Abs. 39, 40, VSME C5, Abs. 59

Mit einer familienbewussten und gesundheitsförderlichen Unternehmenspolitik ergänzt mit dem Blick auf Vielfalt schafft bremenports optimale Bedingungen zur Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. bremenports bietet seinen Mitarbeitenden unter anderem flexible Arbeitszeitmodelle, mobiles Arbeiten sowie Angebote für Eltern in Ferienzeiten an. Zudem fördern wir Mobilität und Gesundheit mit den Bausteinen Gesundheitscheck, Ernährung, Bewegung, psychische Gesundheit u.a. durch Jobräder, Mitgliedschaften bei *Hansefit* und *EGYM-Wellpass*. Alle drei Jahre überprüft eine Mitarbeitendenbefragung die Wirksamkeit dieser Maßnahmen.

Faire Vergütung

VSME B10, Abs. 42

Der *Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst* (TVöD) ist die Grundlage für jeden Arbeitsvertrag. Die Eingruppierung in die jeweilige Entgeltgruppe basiert auf den Tätigkeitsmerkmalen der aktuellen Entgeltordnung sowie der Berufserfahrung (Stufen).

Somit erhalten unsere Beschäftigten ein Entgelt, das dem geltenden Mindestlohn gemäß der nationalen Gesetzgebung mindestens entspricht.

Aufgrund der Tarifautomatik erfolgt die Eingruppierung nach den Tätigkeitsmerkmalen und stellt somit eine Gleichbehandlung sicher. Das *Entgelttransparenzgesetz* (EntgTranspG) von 2017 fördert ebenfalls eine Gleichbehandlung und gewährt Arbeitnehmenden einen Auskunftsanspruch über die Gehaltsstrukturen vergleichbarer Gruppen.



Abbildung 33: bremenports Mitarbeiter

Das prozentuale Lohngefälle zwischen unseren weiblichen und männlichen Beschäftigten beläuft sich auf 7,84 % (2024) bzw. 4,26 % (2025). Das Lohngefälle entsteht dadurch, dass weibliche Mitarbeitende oft in Bereichen mit niedrigerer Eingruppierung tätig sind. Karriereunterbrechungen, wie Elternzeit, hemmen zudem Stufenlaufzeit und resultieren in einem niedrigeren Verdienst im Vergleich zu männlichen Mitarbeitern.
98,82 % (2024) bzw. 98,58 % (2025) unserer Beschäftigten sind durch Tarifverträge abgedeckt.

Weiterbildung

VSME B10, Abs. 42

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

Dem Fachkräftemangel begegnen wir gezielt durch Weiterbildung der eigenen Mitarbeitenden. Zwischen 2022 und 2025 wurde für Mitarbeitenden und Führungskräfte ein vielfältiges Schulungsangebot mit unterschiedlichen Zeitumfängen entwickelt und umgesetzt. Die Inhalte deckten verschiedene thematische Schwerpunkte u.a. im Bereich der Kommunikation, generationsübergreifender Zusammenarbeit, Resilienz und allgemeines Wohlbefinden ab.

Seit 2023 finden die Führungskräfteschulungen gemeinsam mit einem Bremerhavener Partnerunternehmen statt, um den Austausch zu fördern.

Durchschnittliche Anzahl an jährlichen Schulungsstunden pro	2021	2022	2023	2024	2025
Männliche Beschäftigte	16	21	25	24	21
Weibliche Beschäftigte	25	18	15	16	11
Nicht-binäre Beschäftigte/ Beschäftigte ohne Geschlechtsangabe	0	0	0	0	0

Gesundheit und Sicherheit

VSME B9, Abs. 41

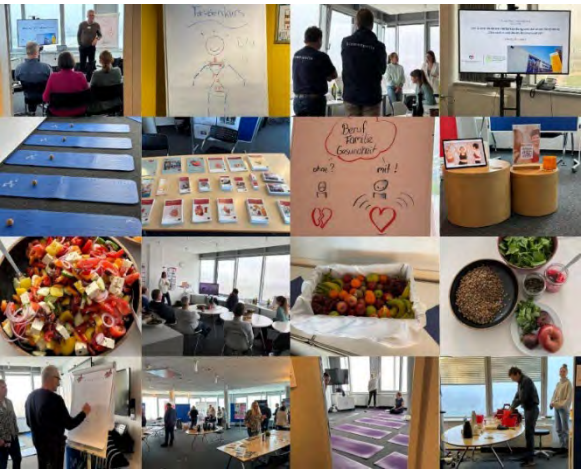
Verantwortung für unsere Mitarbeitenden und die Arbeitsbedingungen zu tragen, ist wesentlicher Teil unseres Selbstverständnisses.



Abbildung 34: Teilnahme von bremenports Mitarbeitenden beim Drachenbootrennen Bremerhaven 2025

Die Gewährleistung von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz für eigene und externe Mitarbeitende wird unternehmensweit gesteuert. Im Jahr 2021 wurde eine eigene Sicherheitsfachkraft (SiFa) eingestellt. Gemeinsam mit dem *Arbeitsmedizinischen Dienst* (AMD), dem Brandschutzbeauftragten und den Sicherheitsbeauftragten berät die SiFa die Geschäftsführung und die Geschäftsleitung sowie die komplette Belegschaft in allen Belangen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes.

Der Arbeitsschutzausschuss - kurz ASA - bietet auf betrieblicher Ebene Mitbestimmungs- und Gestaltungsmöglichkeiten im Arbeitsschutz. Vierzehn interne Mitglieder beraten dort vierteljährlich über Themen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung. Alle Mitarbeitenden sind über den ASA vertreten und können ihre Anliegen über den Betriebsrat, die Schwerbehindertenvertretung oder den Sprecher der Sicherheitsbeauftragten einbringen.


Abbildung 35: Findet alle 2 Jahre statt - Gesundheitstag 2024

Im Jahr 2024 kam es zu 8 und im Jahr 2025 zu 7 meldepflichtigen Arbeitsunfällen. Dies entspricht einer Quote von 2,73 (Anzahl der Arbeitsunfälle durch die Gesamtzahl der von allen Mitarbeitenden geleisteten Arbeitsstunden eines Jahres multipliziert mit 200.000) für 2024. Im Jahr 2025 lag die Quote bei 2,39.

Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen und arbeitsbedingter Erkrankungen gab es im Berichtszeitraum keine.

Arbeitsunfälle werden im Nachgang mit den Betroffenen analysiert. Soweit möglich, werden Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle festgelegt – sowohl für eigene als auch externe Mitarbeitende.

Einbindung unserer Mitarbeitenden

VSME C6, Abs. 61

Wir verfügen über einen Beschwerdemechanismus für unsere Arbeitskräfte. Im Berichtszeitraum lagen keine internen oder externen Beschwerden vor. Falls Beschwerden an die bremenports herangetragen werden, werden diese unter Einbindung der Fachabteilung vom Pressesprecher beantwortet. Eine Kopie verbleibt beim IMS-Team.



Abbildung 36: Mitarbeitende und Azubis der bremenports auf Suche nach neuen Fachkräften

Über das interne Ideenportal bzw. dem Dokumentenmanagementsystem (DMS) können Mitarbeitende Anmerkungen und Vorschläge direkt zur Prozessverbesserung einreichen. Diese Anmerkungen/Ideen/Verbesserungsvorschläge werden innerhalb des IMS-Teams besprochen und ggf. umgesetzt. Eine Rückkopplung mit der Geschäftsleitung findet in den regelmäßigen IMS Jour-fixe statt.

Mitarbeitende, die Diskriminierung erfahren, können sich je nach Fall an Vorgesetzte, Betriebsrat, Frauen- oder Schwerbehindertenvertretung, Personalbereich, die Beschwerdestelle nach § 13 AGG oder die betriebliche Sozialberatung wenden.

Im Bereich des Arbeitsschutzes bietet der ASA (Arbeitsschutzausschuss) Mitbestimmungs- und Gestaltungsmöglichkeiten. Vierzehn Mitarbeitende wirken mit und beraten vierteljährlich zu Arbeitsschutz- und Unfallverhütungsthemen. Alle Mitarbeitenden sind über den ASA vertreten und können ihre Anliegen über Betriebsrat, Schwerbehindertenvertretung oder den Sprecher der Sicherheitsbeauftragten sowie der Fachkraft für Arbeitssicherheit (SiFa) einbringen.

Interne Schutz- und Beschwerdemechanismen

VSME C7, Abs 62

bremenports hat eine interne Meldestelle nach dem Hinweisgeberschutzgesetz eingerichtet. Durch die Meldung von Verstößen und/oder Hinweisen können Missstände aufgedeckt und mögliche weitere Schäden vermieden werden.

Wie wichtig das Hinweisgeberportal ist, hat sich außerhalb des Berichtszeitraums (in einem Fall im Jahr 2026) gezeigt. Dabei ging ein Hinweis auf mutmaßliche Straftaten (unter anderem das Verwenden verfassungsfeindlicher Symbole, Diebstahl, Arbeitszeitbetrug) ein. Als Konsequenz wurde einerseits Anzeige bei der Staatsanwaltschaft erstattet. Nach weiterer interner Prüfung der Vorwürfe wurde den betroffenen Beschäftigten mittlerweile mit Zustimmung des Betriebsrates gekündigt.

Das *Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz* (AGG) soll Benachteiligungen im Arbeitsleben verhindern. Es schützt vor Diskriminierung aufgrund von Rasse, ethnischer Herkunft, Geschlecht, Religion/Weltanschauung, Behinderung, Alter oder sexueller Identität. Bei bremenports ist eine Beschwerdestelle nach dem AGG eingerichtet.

Der Inklusionsbeauftragte, die Schwerbehindertenvertretung sowie der Betriebsrat arbeiten bei Angelegenheiten schwerbehinderter und gleichgestellter Menschen zusammen. Die Integrationsvereinbarung (Betriebsvereinbarung) unterstützt zudem eine berufliche Teilhabe schwerbehinderter und gleichgestellter Menschen bei bremenports.

Seit 2019 gilt eine verbindliche Betriebsanweisung für Gefährdungsbeurteilungen mit einheitlicher Vorlage. Auf Basis von Bestandsaufnahme und Bedarfsabfrage werden Beurteilungen erstellt oder aktualisiert – alle 36 Monate im nicht-gewerblichen und alle 24 Monate im gewerblichen Bereich.

Ergänzend wurde die Organisationsanweisung „Durchführung und Dokumentation von inkludierten Gefährdungsbeurteilungen“ eingeführt, um Gefährdungen an Arbeitsplätzen von Mitarbeitenden mit Schwerbehinderung zu erkennen und durch geeignete Maßnahmen zu minimieren.

Die Beurteilungen ermöglichen es bremenports, Gefahrenquellen frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen. Mitarbeiterempfehlungen werden zentral im Integrierten Managementsystem erfasst; über das Intranet eingereichte Verbesserungsvorschläge werden mit der Geschäftsführung besprochen und bei Bedarf umgesetzt.

Im Berichtszeitraum gab es keine bestätigten Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte im Zusammenhang mit unseren Arbeitskräften. Auch sind uns keine bestätigten Vorfälle im Zusammenhang mit Stakeholdern außerhalb des eigenen Unternehmens bekannt.



Abbildung 37: Arbeitgeber nach Maß – im gewerblichen, technischen und kaufmännischen Bereich

Betroffene Gemeinschaften

Leitlinie S3 – Betroffene Gemeinschaften

bremenports pflegt einen vertrauensvollen Meinungsaustausch mit der lokalen Bevölkerung und weiteren Stakeholdergruppen. Die Zusammenarbeit stellt sicher, dass eventuelle Belastungen durch den Betrieb der Hafeninfrastruktur zeitnah identifiziert und behoben werden können. Darüber hinaus engagiert sich bremenports auch in konkreten Projekten in Bildung, Kultur, Sport und Soziales. bremenports setzt sich dafür ein, den Hafen im Rahmen der Sicherheitsvorschriften so weit wie vertretbar erlebbar zu halten. Von einem Ausbau des Hafens im Rahmen der Verteidigungsfähigkeit würden auch ansässige Unternehmen anhand steigender Umschlagsmengen profitieren (dual use).

Ziele und Maßnahmen

S3 – Betroffene Gemeinschaften		
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**
Regelmäßiges Engagement in konkreten Projekten in Bildung, Kultur, Sport und Soziales.	Unterstützung von lokalen Kulturschaffenden, u.a. - Unterstützung des *Filmfest Bremen* (Neue Kategorie: Häfen) - Ausstellung *Futureport* im Hafenmuseum Bremen - Öffentlichkeitsarbeit für lokale kulturelle Veranstaltungen	
	Kooperation mit regionalen Bildungseinrichtungen, u.a. - Teilnahme *MINT: Pink* - Finanzierung Bienenstöcke *ERNST!* Bremerhaven - Ständige Weiterentwicklung des Angebotes *Marwilo* für regionale Bildungseinrichtungen - Betriebsführungen für Bremerhavener Schüler_innen	
	Aktivitäten für Seeleute (Seemannsmission/Welcome Club)	
Abnehmende Anzahl der Beschwerden zu Lärm- und Geruchsbelastung.	Fortlaufende Unterstützung von Terminalbetreibern, Gewerbeaufsichtsamt und Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation (SWHT) bei Dialogen mit lokalen Anwohnern zum Thema Lärm in den Neustädter- und Industriehäfen in Bremen und Häfen in Bremerhaven	

Ziel	Maßnahmen	SDG
Der Bevölkerung den Hafen - trotz Zugangsbeschränkungen - erlebbar machen.	Erlebbarkeit des Hafens unterstützen, u.a. - durch die Durchführung von Besuchsprogrammen im Hafen für hafennahe Interessengruppen, - Besuchergalerie CCCB Bremerhaven - Containeraussichtsturm - Unterstützung bei der Herrichtung öffentlicher Plätze/Aufenthaltsorte im Hafengebiet	
	Errichtung von 6 öffentlichen E-Ladestationen für PKW und Fahrräder im Überseehafen	
Keine Meldung kritischer Sicherheits- und Datenschutzvorfälle.	Unterstützung der Smart Port-Community mit dem dedizierten Themenfeld Cyber Security, welche konkreten Maßnahmen zur Steigerung des Cyber Security-Niveaus erarbeitet.	
	Erfolgreiche 27001-Zertifizierung	

Im Rahmen der *Doppelten Wesentlichkeitsanalyse* wurde das Thema *ESRS S3 – Betroffene Gemeinschaften* als wesentlich identifiziert. Hierzu wurde im Vorgenannten eine Leitlinie, sowie Ziele und Maßnahmen formuliert. Das Thema S3 ist standardmäßig nicht teil der VSME-Berichterstattung, weshalb keine weiteren quantitativen oder qualitativen Informationen berichtet werden.



Abbildung 38: Unser bremenports YouTube-Kanal mit Videos rund um unsere vielfältigen Aufgaben

4 Governance

Leitlinie G1 – Unternehmenspolitik

Die Hafenwirtschaft ist ein komplexes Umfeld. bremenports befindet sich daher im ständigen Austausch mit anderen Häfen und Stakeholdern. Durch Engagement in verschiedensten Projekten und Netzwerken soll die Innovationsfähigkeit der Hafenwirtschaft vorangetrieben werden.
Compliance und die Integrierung und Umsetzung von gesetzlichen Vorgaben ist eine Voraussetzung für ein erfolgreiches Unternehmen. bremenports sieht es als Pflicht an, diese Vorgaben zu 100% zu erfüllen. Der Schutz von Hinweisgebern oder auch verpflichtende Schulungen im Bereich der Korruptionsprävention, sollen dies sicherstellen.
Ein wirtschaftliches Risiko geht für die Hafeninfrastruktur von der angespannten Haushaltslage im Land Bremen aus. Fehlende Haushaltsmittel können zu Investitionsstau führen und Infrastrukturprojekte behindern. Dies setzt eine präzise Planung und Umsetzung voraus, sowie regelmäßige Rückkopplung mit den entsprechenden Gremien.

Ziele und Maßnahmen

G1 - Unternehmenspolitik		
Ziel	**Maßnahmen**	**SDG**
Keine Verstöße gegen Gesetze	Aufrechterhaltung des internen Compliance Arbeitskreises	
	Interne Sensibilisierung hinsichtlich des Verfahrens zum Hinweisgeberschutzgesetz im Intranet, über die schwarzen Bretter und bei Einführung der neuen Mitarbeitenden.	
	Informations- und Änderungsdienst von Rechtsvorgaben pflegen	
Keine Korruptionsvorkommnisse	Korruptionsrisikoprüfung im Fünfjahresrhythmus durchführen	
	Interne Sensibilisierung hinsichtlich der Vorgaben zu Antikorruption im Intranet, über die schwarzen Bretter und bei Einführung der neuen Mitarbeitenden	
	Onlineschulungen zum Thema Antikorruption einführen	

Unsere Unternehmensführung

VSME C9, Abs. 65

Das zahlenmäßige Geschlechterverhältnis im Leitungsorgan (Aufsichtsrat) beträgt 0.56 (Frauen-zu-Männer-Verhältnis). [11]

bremenports hält auf freiwilliger Basis an dem Bestand eines Aufsichtsrats und eines Beirates fest.

Der paritätisch besetzte Aufsichtsrat der bremenports GmbH & Co. KG besteht aus 14 Mitgliedern – je sieben Vertreter:innen von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite. Die von der *Freien Hansestadt Bremen (FHB)* entsandten Mitglieder werden für die Dauer der Legislaturperiode benannt, die Arbeitnehmervertreterinnen vom Betriebsrat bis zur nächsten Betriebsratswahl. Den Vorsitz führt die *Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation*.

Der Beirat hat beratende Funktion. Seine Mitglieder werden von der Gesellschafterin, der *Freien Hansestadt Bremen*, berufen und sollen über besondere fachliche Eignung verfügen.

Korruption und Bestechung

VSME B11, Abs. 43

16 FRIEDEN, GERECHTIGKEIT UND STARKE INSTITUTIONEN

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 Mitarbeitenden werden zu Beginn des Arbeitsverhältnisses zum Thema Antikorruption und Interne Meldestelle durch die Antikorruptionsbeauftragte 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 Mitarbeitenden über das IMS mitgeteilt. Weiterhin werden den neuen Mitarbeitenden halbjährlich Schulungen durch die *Zentrale Antikorruptionsstelle des Landes*



Abbildung 39: Hafen und Stadt liegen in Bremerhaven und Bremen eng beieinander (Foto: MA)

[11] Das Verhältnis beträgt 0,56 Frauen je Mann.

Bremen (ZAKS) angeboten. Für Beschäftigte auf einem korruptionsgefährdeten Arbeitsplatz ist die Schulung obligatorisch.

Die Antikorruptionsbeauftragte führt alle fünf Jahre eine Gefährdungsanalyse durch. Die letzte Gefährdungsanalyse für das Jahr 2024 ist abgeschlossen. In dieser Gefährdungsanalyse wurden Arbeitsplätze und Funktionen aufgrund eines Fragebogens in die Risikoklassen 1 (kaum korruptionsgefährdet) bis 6 (stark korruptionsgefährdet) kategorisiert. Ein Konzept für zukünftige, regelmäßige Online-Schulungen wurde erstellt. Die Frequenz der verpflichtenden Aufbauschulungen richtet sich zukünftig nach den ermittelten Risikoklassen.

Im Berichtszeitraum 2024/2025 hat es keine Verfahren aufgrund von Verstößen gegen Rechtsvorschriften gegeben, die zu wesentlichen, nicht monetären Strafen geführt haben.

Auch kam es in den Jahren 2024 und 2025 zu keinen Verurteilungen wegen Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften. Dadurch beläuft sich der Gesamtbetrag der Geldstrafen für die Verstöße auf 0 € in beiden Jahren.

VSME-Index

Angaben		Abschnitt	Verweis
B1	Grundlagen für die Erstellung	Allgemeine Informationen	S. 3, 6 – 9, 36, 43 und 55 Es wurden keine Informationen ausgelassen, weil es sich um EU-Verschlusssachen oder sensible Informationen handelt.
B2	Verfahrensweisen, Richtlinien und künftige Initiativen für den Übergang zu einer nachhaltigeren Wirtschaft	Allgemeine Informationen	S. 13 – 15
B3	Energie und Treibhausgasemissionen	Umwelt	S. 22 – 27
B4	Verschmutzung von Luft, Wasser und Boden	Umwelt	S. 28 – 32
B5	Biodiversität	Umwelt	S. 34 – 36, 56 – 57
B6	Wasser	Umwelt	S. 33
B7	Ressourcennutzung, Kreislaufwirtschaft und Abfallbewirtschaftung	Umwelt	S. 37 – 40 Massenströme fallen nicht an.
B8	Arbeitskräfte - Allgemeine Merkmale	Soziales	S. 43
B9	Arbeitskräfte – Gesundheitsschutz und Sicherheit	Soziales	S. 45
B10	Arbeitskräfte - Vergütung, Tarifverhandlungen und Schulung	Soziales	S. 44 - 45
B11	Verurteilungen und Geldstrafen wegen Korruption und Bestechung	Governance	S. 51 - 52

Angaben		Abschnitt	Verweis
C1	Strategie: Geschäftsmodell und Nachhaltigkeit – Zugehörige Initiativen	Allgemeine Informationen	S. 10 – 13
C2	Beschreibung der Verfahrensweisen, Richtlinien und künftige Initiativen für den Übergang zu einer nachhaltigeren Wirtschaft	Allgemeine Informationen	S. 15
C3	THG-Reduktionsziele und Übergang für den Klimaschutz	Umwelt	S. 27 – 28
C4	Klimabedingte Risiken	Umwelt	S. 18 – 21
C5	Zusätzliche (allgemeine) Merkmale der Arbeitskräfte	Soziales	S. 43
C6	Zusätzliche Informationen über die Arbeitskräfte des Unternehmens – Richtlinien für die Achtung der Menschenrechte und diesbezügliche Prozesse	Soziales	S. 46
C7	Schwerwiegende Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	Soziales	S. 47
C8	Umsatzerlöse aus bestimmten Tätigkeiten und Ausnahme aus EU-Referenzwerten	Governance	bremenports ist nicht in den Bereichen umstrittener Waffen, Anbau/Produktion von Tabak, fossile Brennstoffe oder der Herstellung von Chemikalien tätig.
C9	Geschlechtervielfalt im Leitungsorgan	Governance	S. 51

Hafenkarten

Hafenanlagen Bremerhaven - Übersichtskarte Zuständigkeitsgrenzen

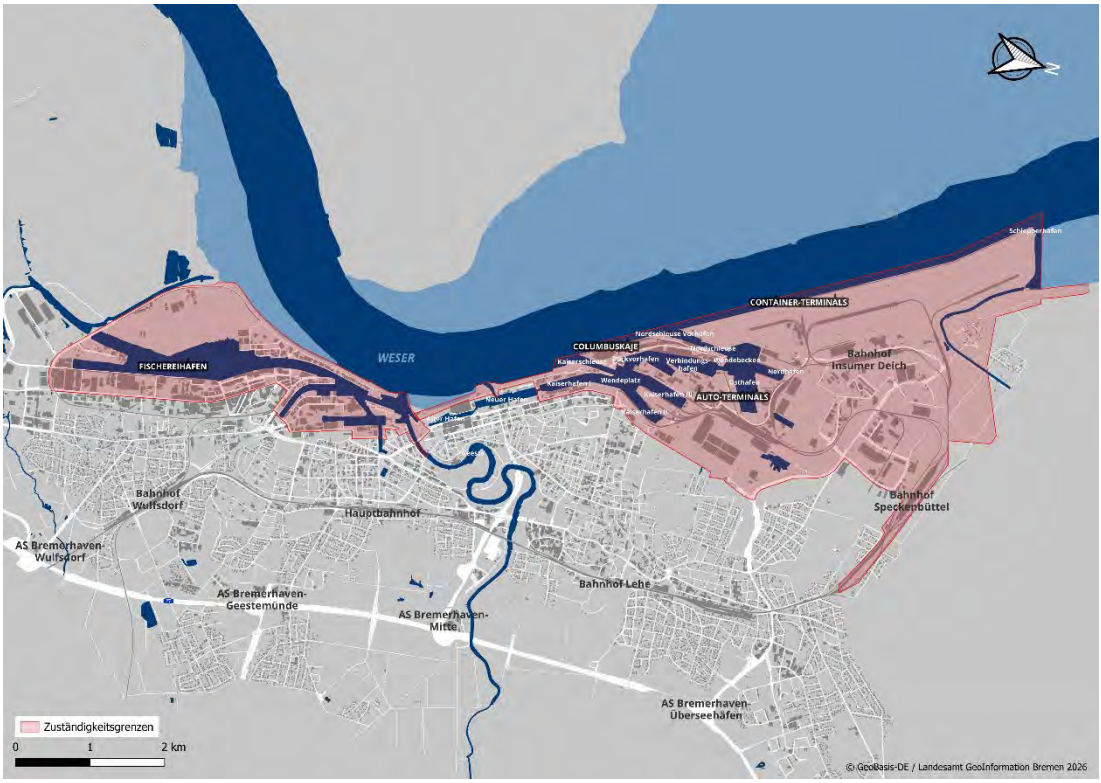


Abbildung 40: Hafengebiet Bremerhaven

Hafenanlagen Bremen - Übersichtskarte Zuständigkeitsgrenzen

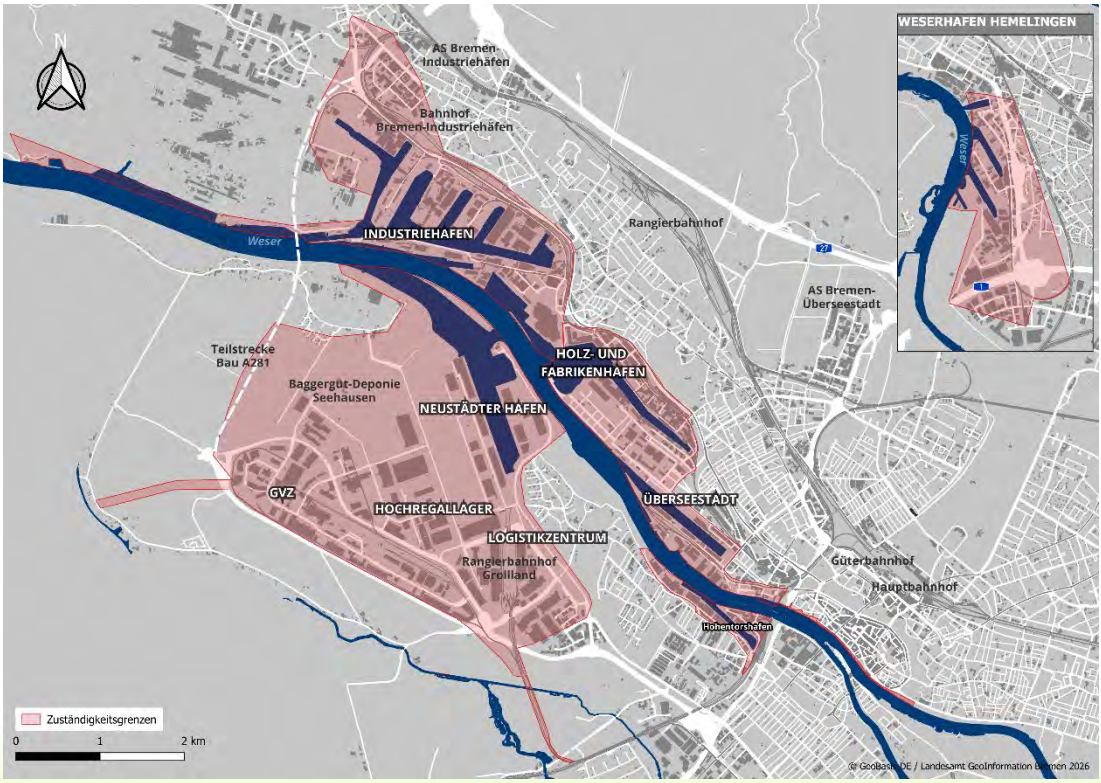


Abbildung 41: Hafengebiet Bremen

Schutzgebiete und unsere Betriebsstandorte

Schutzgebiet	Angrenzende Hafengebiete	Lebensraumtyp	Bedeutung für schutzwürdige Arten
Eigene, gemietete und verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von geschützten Gebieten befinden			
Flora-Fauna-Habitat-Gebiet Weser bei Bremerhaven [DE2417-370]	Überseehafengebiet und Fischereihafengebiet, Bremerhaven	Ästuarien [Flussmündung, die unter dem Gezeiteneinfluss des Meeres steht]	Wanderstrecke und Anpassungszone für Finte, Fluss- und Meerneunauge als Wanderfische
Naturschutzgebiet Luneplate (große Teile des FFH-Gebietes Weser [DE2417-370] sowie das Vogelschutzgebiet Luneplate [DE 2417-401] sind seit dem 17.02.2015 als Naturschutzgebiet Luneplate ausgewiesen worden	Überseehafengebiet und Fischereihafengebiet, Bremerhaven	Flussunterlauf mit Tideeinfluss, Prielen und Brackwasserwatten, Röhrichten, Feuchtbrachen, salzbeeinflussten Marschgrünländern mit winterlichen Überschwemmungen, Flutrasen, Gräben, Stillgewässer und Gehölze	Wanderfische (Finte, Meer- und Flussneuaugen), Wasser- und Wattvögel, Wiesenvögel und Vögel der Röhrrichte, Pflanzenarten der Brackwasserröhrichte und salzbeeinflusste Marschgrünländer
Vogelschutzgebiet Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer [DE2210-401]; Flora-Fauna-Habitat-Gebiet [DE2306-301]; Weltnaturerbe	Überseehafengebiet, Bremerhaven	vor allem: Ästuarien [s.o.], vegetationsfreies Schlick-, Sand- und Mischwatt sowie atlantische Salzwiesen	Brutgebiet und Teillebensraum für eine besonders große Anzahl seltener Vogelarten; Wanderstrecke für Meerneunaugen, Lebensraum für Schweinswal und Seehund
Naturschutzgebiet Weserportsee	Überseehafengebiet, Bremerhaven	Unterschiedliche Biotoptypen in enger Verzahnung (Kleingewässer, feuchte Senken, wertvolle Röhrrichtbestände, Gehölze, offene Sandflächen und Magerrasen)	Lebensraum für verschiedene, zum Teil bestandsbedrohte Tier- und Pflanzenarten

Schutzgebiet	Angrenzende Hafengebiete	Lebensraumtyp	Bedeutung für schutzwürdige Arten
Eigene, gemietete und verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von geschützten Gebieten befinden			
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]	Baggergutbehandlungs-anlage, Bremen - Seehausen	Ausgedehntes, feuchtes, extensiv genutztes Grünland-Graben-Areal mit Weidenauwäldern, Röhrichten, Kleingewässern, größeren Teichen	Brutgebiet: Blaukehlchen, Rohrweihe, Sumpfohreule, Tüpfelralle, Wachtelkönig, Weißstorch; Gastlebensraum: Bruchwasserläufer, Goldregenpfeifer, Kampfläufer, Kornweihe, Zwergsäger, Zwergschwan
Naturschutzgebiet Hochwasserschutzpolder	Neustädter Hafen, Bremen und Baggergutbehandlungs-anlage, 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

Impressum

Herausgeber
bremenports GmbH & Co.KG
Am Strom 2, 27568 Bremerhaven
0471 309 01-0
www.bremenports.de

Pressesprecher
Matthias Koch
Matthias.Koch@bremenports.de

Bildrechte
Archiv bremenports GmbH & Co.KG
Einzelne Fotos wurde von Mitarbeiten (MA) erstellt, die aber aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht namentlich erwähnt werden.

Konzeption & Projektsteuerung Nachhaltigkeitsmanagement
Meike Döscher-Mehrtens
Hendrik Kiel
Nachhaltigkeit@bremenports.de

Gestaltung
Marketing bremenports GmbH & Co.KG

Übersetzung
Elizabeth Rülander

Disclaimer

Dieser Nachhaltigkeitsbericht enthält zukunftsgerichtete Aussagen, die auf aktuellen Annahmen, Schätzungen und Prognosen der Geschäftsführung basieren. Diese Aussagen sind mit bekannten und unbekannten Risiken und Unsicherheiten verbunden. Sollten die zugrunde liegenden Annahmen eintreffen oder nicht eintreffen, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse wesentlich von den hier formulierten Erwartungen abweichen.

Das Unternehmen übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Aktualität der in diesem Bericht enthaltenen Informationen, insbesondere soweit diese von Dritten bereitgestellt wurden. Änderungen an den dargestellten Nachhaltigkeitszielen, Strategien und Programmen bleiben ausdrücklich vorbehalten. Soweit gesetzlich zulässig, wird jegliche Haftung für Schäden ausgeschlossen, die direkt oder indirekt aus der Nutzung dieses Berichts entstehen.