Niedersachsen Ports

Nachhaltigkeitsbericht 2021

hafen+

Wir sind auf dem Weg

Inhalt

4 Vorwort

6 Einladung zum Hafenrundgang

10 Berichtsteil

10 Unser Unternehmen
12 Nachhaltigkeit bei NPorts
17 Unser Hafenrundgang nach Handlungsfeldern

18 Handlungsfeld Klima & Luft

20 ➔ **Station Hafeneinfahrt:** Von binnen nach buten

26 Handlungsfeld Beschäftigte & Sicherheit

28 ➔ **Station Kaianlage:** Ein Leitstern für mehr Wendigkeit
36 ➔ **Station Werkstätten & Büros:** Leicht zwischen den Welten springen

38 Handlungsfeld Natur & Ressourcen

40 ➔ **Station Wasserfläche:** Kleiner Eimer, große Wirkung
46 ➔ **Station Landfläche:** Neue Orte wachsen lassen

48 Handlungsfeld Kunden & Region

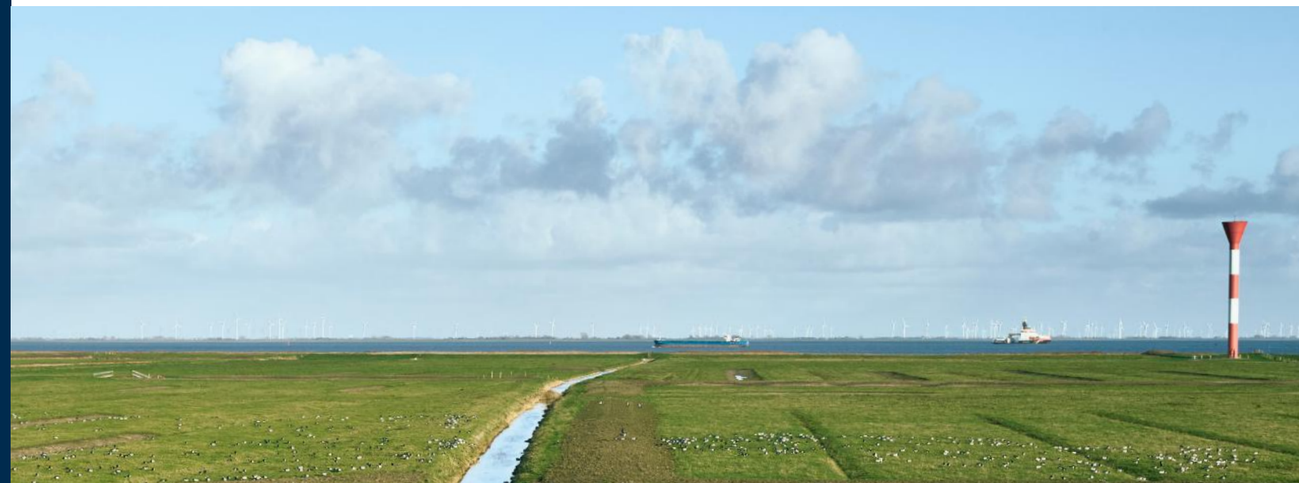
50 ➔ **Station Umschlag:** Zukunft ist ein gemeinschaftlicher Prozess
56 ➔ **Station Hinterland:** App sofort mit PortSpot

58 Anhang

66 GRI-Inhaltsindex

69 Glossar

71 Impressum



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

hafen+ heißt unsere Nachhaltigkeitsstrategie, mit der wir uns auf den Weg gemacht haben, unsere Häfen in eine lebendige Zukunft zu steuern. hafen+ deshalb, weil wir Nachhaltigkeit als eine Mehrwertstrategie begreifen, mit der die 15 Hafenstandorte von NPorts ihren Beitrag für eine starke niedersächsische Küstenregion leisten: mehr Wert für Menschen, Umwelt und Wirtschaftskraft!

Regional angebunden, weltweit vernetzt: Die niedersächsischen Häfen sind Dreh- und Ankerpunkt für den internationalen Handel auf dem Seeweg. Als Dienstleister für Hafeninfrastruktur verbinden wir die niedersächsische Wirtschaft mit globalen Partnern in aller Welt. Nachhaltig handeln bedeutet für uns daher, mit gutem Vorbild voranzugehen, Hafenwirtschaft unternehmerisch erfolgreich zu gestalten, starke Allianzen zu bilden und innovativ für eine zukunftsorientierte, soziale und ökologische Wirtschaft in Niedersachsen zu wirken. Unsere Häfen liegen zwischen Wasser und Land – wir sind daher dem Gedanken, unsere natürlichen Lebensgrundlagen langfristig zu sichern, mit Herz und Verstand verpflichtet. Eine gesunde Umwelt und ein gutes Klima sind essenzielle Voraussetzungen für ein erfülltes Leben kommender Generationen.

Dies ist unser zweiter Nachhaltigkeitsbericht. Wir geben damit Auskunft über die Entwicklungen, die wir bei NPorts in den letzten beiden Jahren vorantreiben konnten. Wir haben Kurs gehalten und auf Basis unserer Nachhaltigkeitsstrategie unsere Aufgaben konsequent weiterverfolgt. Dazu zählt, dass wir die Integration von Nachhaltigkeits- und Unternehmensstrategie vollzogen haben. Nachhaltiges Handeln ist heute selbstverständlich in unserem Alltag angekommen und nimmt in allen Bereichen sichtbar Fahrt auf. Breit getragen von unseren Beschäftigten wurden in den letzten beiden Jahren zahlreiche Maßnahmen angeschoben und zum Teil bereits umgesetzt. So haben wir Smart-Tech-Anwendungen und LED-Technologien an unseren NPorts-Standorten eingeführt. In vielen Projekten arbeiten wir standort- und länderübergreifend an digitalen Innovationen und umweltverträglichen Zukunftsszenarien.

Wir haben Niedersachsen Ports als Arbeitgebermarke gestärkt und ein neues Karriereportal aufgebaut. Wir wollen die, die bereits zu uns gehören, noch stärker an uns binden. Maßgebend sind hierfür die Förderung von Weiterbildung, Gleichstellung und der erklärten Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Darüber hinaus wollen wir die Besten für uns gewinnen. Zahlreiche Werksstudentinnen und Werksstudenten, die unsere Zukunftsfragen zu ihren Forschungsthemen machen, sprechen eine deutliche Sprache für NPorts als modernen, zukunftsgewandten und sicheren Arbeitgeber. Generationsübergreifend meistern wir die Herausforderung Zukunft.

Es sind die Menschen, die an allen NPorts-Standorten nachhaltiges Handeln in Bewegung bringen. Sie wissen, was es bedeutet, nachhaltige Ziele zu verfolgen und dafür Lösungen anzuwenden, verstehen das Zusammenspiel von Handeln und Wirken für eine bessere Zukunft.
Für diesen Bericht haben uns acht Menschen an ihren Arbeitsplatz mitgenommen und ihre Geschichte erzählt, die ein Plus in unseren Häfen ausmacht. Jede dieser Geschichten zeigt, wie engagiert wir uns hier bei NPorts für nachhaltiges Wirtschaften einsetzen: in kleinen praktischen Dingen und großen internationalen Forschungsprojekten. Die Agenda 2030 der Vereinten Nationen mit ihren 17 globalen Nachhaltigkeitszielen ist uns dabei ein wertvoller Bezugsrahmen und in allen Hafengeschichten zu entdecken. Begleiten Sie uns auf einem ganz besonderen Spaziergang durch unsere Häfen.

Machen Sie mit uns Station an persönlichen Geschichten mitten aus dem nachhaltigen Hafenleben oder an den Zahlen und Fakten unserer Berichterstattung.

Wir sind auf dem Weg und freuen uns auch weiterhin über Ihre Unterstützung und Ihre konstruktive Begleitung!

Folker Kielgast
Technischer Geschäftsführer
Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG

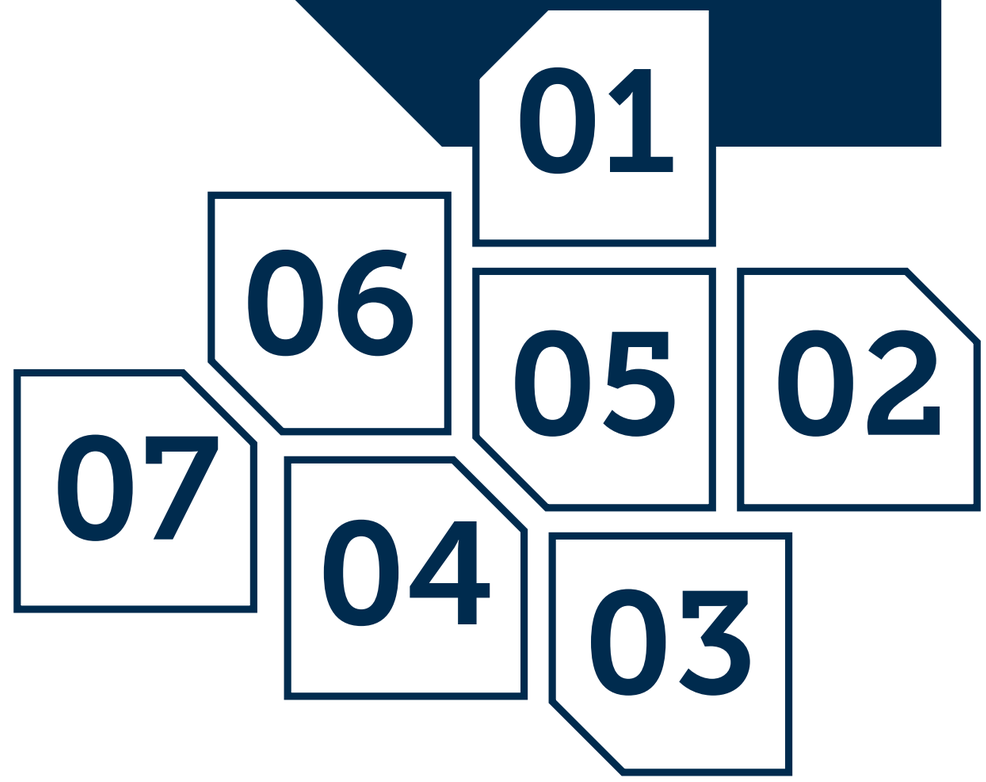
Dr. Bernd Althusmann
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Minister
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

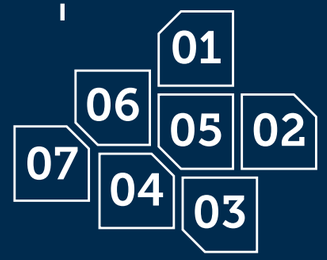
Holger Banik
Sprecher der Geschäftsführung
Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG

Einladung zum Hafenrundgang

Die Chancen und Herausforderungen, die mit unserer Nachhaltigkeitsstrategie einhergehen, sind für die Häfen und Zentrale von Niedersachsen Ports verschieden. Ob in Brake, Cuxhaven, Emden, Norden, Stade, Oldenburg oder Wilhelmshaven: Wir wirtschaften in ganz unterschiedlichen Umfeldern und mit speziellen Schwerpunkten. Doch bestimmte Stationen sind für alle Standorte gleich. Stationen, an denen wir durch konkrete Entwicklung und Veränderung nachhaltigen Mehrwert für die niedersächsische Küstenregion gestalten.

Begleiten Sie uns über die ➜ **Wasserfläche (01)** kommend direkt zur ➜ **Hafeneinfahrt (02)**, dem Tor zur lebendigen Hafenwelt, wo das logistische Fine-Tuning für alle ankommenden Schiffe seinen Lauf nimmt. Dann werfen wir einen Blick aufs regionale ➜ **Hinterland (03)**, für dessen Wohlstand unsere Häfen wichtige Dreh- und Ankerpunkte sind. Unser Blick weitet sich auf die umgebenden ➜ **Landflächen (04)**, wo wir unsere unternehmerische Verantwortung ebenso ernst nehmen. Zurück im Hafen treffen wir in und außerhalb der ➜ **Werkstätten & Büros (05)** – und zumeist rund um die Uhr – auf unsere Mitarbeitenden, die mit Einsatz und norddeutscher Herzlichkeit den reibungslosen Ablauf sichern. Weiter geht's an die ➜ **Kaianlage (06)**, wo Seeschiffe von nah und fern Niedersachsens Wirtschaft mit der Welt verbinden. Direkt daran schließt sich der ➜ **Umschlag (07)** an, das Revier unserer Kunden, die den steten Warenaustausch organisieren und den Herzschlag unserer Häfen ausmachen.





Jede Station ist in diesem Bericht mit einer exemplarischen hafen+ Geschichte aus einem der NPorts-Standorte vertreten. Geschichten, die vom Mehrwert unserer Nachhaltigkeitsstrategie zeugen: für Menschen, Umwelt und Wirtschaftskraft. Wir freuen uns auf den gemeinsamen Weg mit Ihnen!

01 Wasserfläche

Was wir tun, um Plastik aus unseren Häfen zu fischen.

S. 40

02 Hafeneinfahrt

Wie wir forschen, um unsere Häfen mit natürlichen Ressourcen effizient schiffbar zu halten.

S. 20

03 Hinterland

Wie wir mit einer smarten Idee die Binnenschifffahrt digitaler machen.

S. 56

04 Landfläche

Was uns antreibt, wenn wir Kompensationsflächen entwickeln.

S. 46

05 Werkstätten & Büros

Wie wir bei uns Beruf und Familie unter einen Hut bekommen.

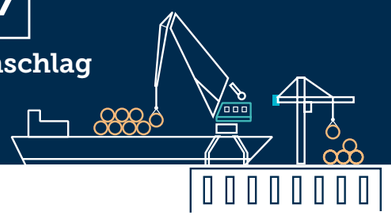
S. 36

06 Kaianlage

Was wir im Braker Port Office verändern, um als Team für den Warenfluss der Zukunft agil aufgestellt zu sein.

S. 28

07 Umschlag

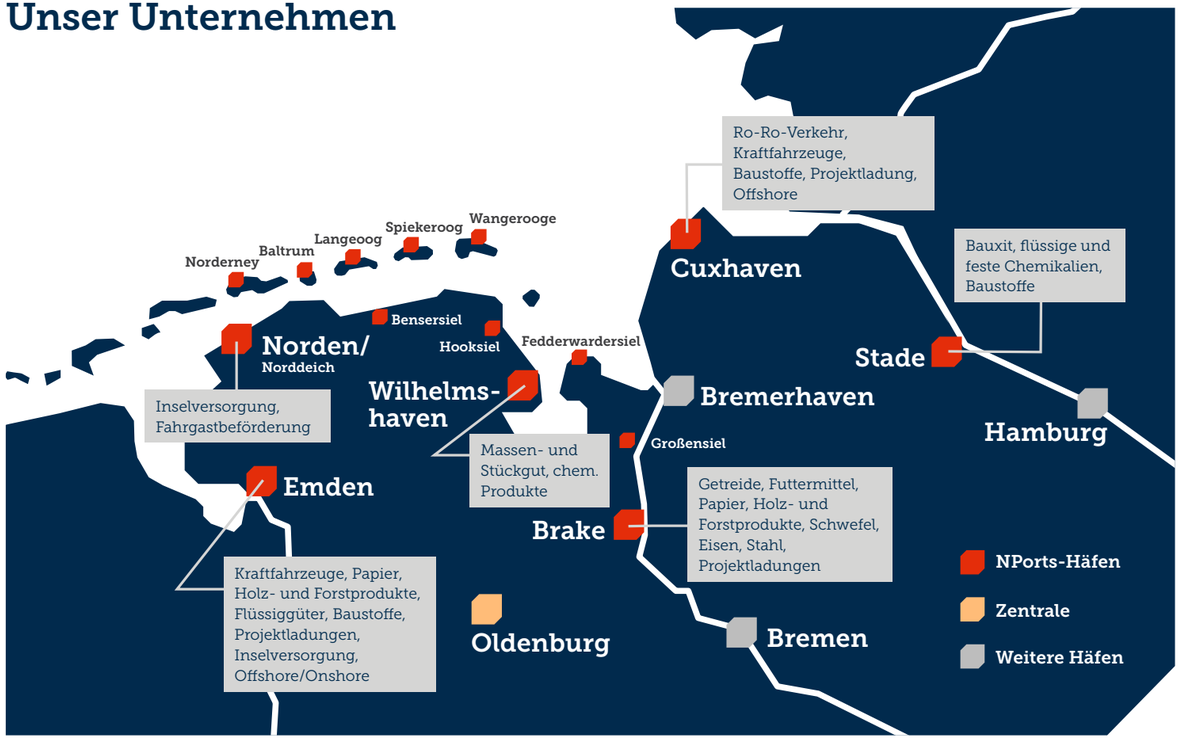


Welche Aspekte für unseren Kunden Cuxport eine nachhaltige Perspektive ausmachen.

S. 50

Unser Unternehmen

GRI 102-2 102-4 102-6



Umschlagsschwerpunkte der NPorts-Häfen

GRI 102-1 102-5 Die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (kurz NPorts) ist eine 100 %ige Tochter des Landes Niedersachsen. Wir stellen die Hafeninfrastruktur (u. a. Kaianlagen, Schleusen, Straßen- und Eisenbahnnetze, Beleuchtungsanlagen) für GRI 102-5 Schifffahrt und Logistik an 15 niedersächsischen Hafenstandorten bereit und betreiben fünf große Seehäfen, sieben Inselversorgungshäfen und drei Regionalhäfen mit unterschiedlichen Schwerpunkten. Das 2005 gegründete GRI 102-3 Unternehmen hat seinen Gesellschaftssitz in Oldenburg.

Mit unseren Hafenstandorten, die eine Gesamtfläche von rund 3.000 ha umfassen, sind wir einer der größten Betreiber öffentlicher Seehafeninfrastruktur in Deutschland. Rund 700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ermöglichen durch ihren täglichen Einsatz die Voraussetzungen für ein Umschlagsvolumen von ca. 28 Mio. t sowie über 9,5 Mio. Passagierbewegungen pro Jahr.

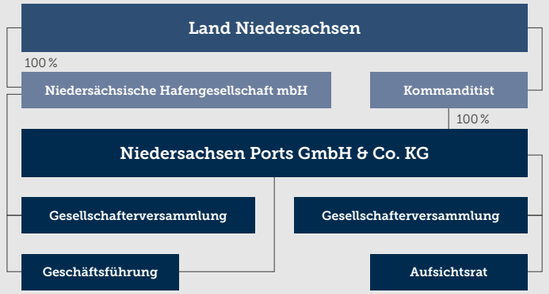
Wir sind ein bedeutender Teil der maritimen Wertschöpfungskette. Gemeinsam mit unseren Partnern aus Transport, Logistik, Gewerbe und Industrie gestalten wir die Zukunft unserer Häfen und entwickeln vielfältige und innovative Lösungen für eine nachhaltige Logistik.

Unser Aufsichtsrat – das höchste Kontrollorgan – ist mit Vertreterinnen und Vertretern des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (Vorsitz), des Finanzministeriums, des Umweltministeriums, einer Hochschulprofessorin sowie mit einem Arbeitnehmervertreter besetzt. Im Gesellschaftsvertrag ist geregelt, welche Geschäfte bzw. Geschäftsvorfälle der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen. Das Gremium tagt mindestens viermal im Jahr. Bei besonders dringenden oder komplexen Anlässen können Sonderaufsichtsratssitzungen einberufen werden (Zusammensetzung im Anhang). GRI 102-16 GRI 102-18 102-22 102-23

GRI 102-5 102-7

NP-01 NP-02 NP-03

Die Struktur von Niedersachsen Ports



Niedersachsen Ports Kennzahlen

Beschäftigte	686 + 56 Auszubildende
Bilanzsumme 2019	790,9 Mio. EUR
Bilanzsumme 2018	792,5 Mio. EUR
Hafenfläche	2.700 ha
Gleisnetz	79 km
Kaimauerlänge (mit Umschlagsmöglichkeit)	26 km
Güterumschlag 2019	29,6 Mio. t (davon 25,9 t Seeverkehr)
Güterumschlag 2018	28,3 Mio. t (davon 24,6 t Seeverkehr)
Passagiere 2019	9,9 Mio. Passagierbewegungen
Passagiere 2018	9,7 Mio. Passagierbewegungen

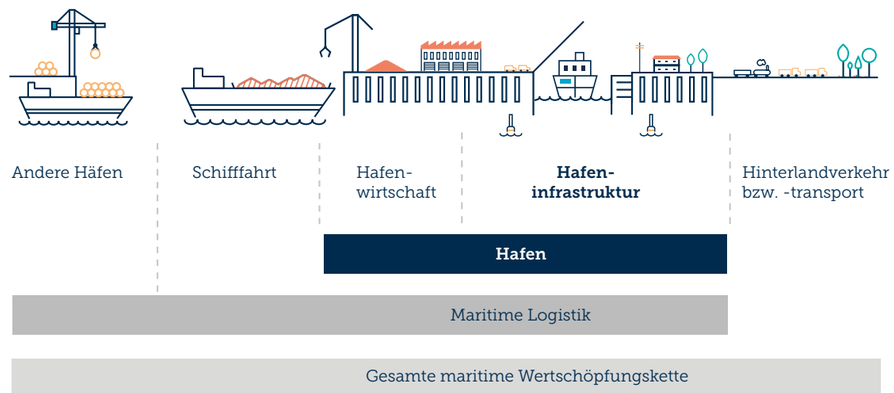
Alle Zahlen Stand 31.12.2019

Unsere Wertschöpfungskette

GRI 102-2

Die Aufgaben von NPorts sind der Betrieb der Hafeninfrastruktur, die Planung, Entwicklung und Unterhaltung der Hafenanlagen und -flächen sowie die Vermarktung der Gewerbe- und Industrieimmobilien in den Häfen. Wir siedeln hafenaffine Unternehmen an, sorgen für eine optimale Verkehrslenkung sowie die Hafensicherheit und bieten zahlreiche weitere Dienstleistungen an. Zum Beispiel liefern wir Strom und Wasser für die Schiffe und stellen sicher, dass Schiffsabfälle fachgerecht entsorgt werden, wir übernehmen das Festmachen von Schiffen im Hafen, sind Betreiber von Hafenkranen und stellen Lagerflächen bereit.

Die großen Seehäfen Brake, Cuxhaven, Emden und Wilhelmshaven werden durch Niederlassungen vor Ort geführt. Unsere Niederlassung Cuxhaven verantwortet auch das Management des Seehafens Stade. Aus der Niederlassung Norden werden die sieben Inselversorgungshäfen geführt. Die Regionalhäfen Fedderwardersiel und Großensiel werden von der Niederlassung Brake und der Hafen Hooksiel von Wilhelmshaven aus betreut.



Nachhaltigkeit bei NPorts

Um unser Handeln nachhaltig auszurichten, bündeln wir alle relevanten Aktivitäten in einem unternehmensweiten Nachhaltigkeitsmanagement.

GRI 102-18 102-20 102-21

An der Spitze der Nachhaltigkeitsorganisation steht unsere Geschäftsführung. Die operative Verantwortung liegt bei den Zentral- und Stabsbereichsleitungen und bei den Niederlassungsleitungen. Der Stabsbereich Strategische Unternehmensentwicklung/Nachhaltigkeitsmanagement steuert die Strategieumsetzung und dient als Schnittstelle bei allen Fragen und Anliegen zum Thema. In jeder Niederlassung gibt es Nachhaltigkeitsbeauftragte, die diese Arbeit vor Ort unterstützen. Der Stabsbereich Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit unterstützt den gesamten Prozess in seiner internen und externen Wirkung.

Bei NPorts hat Nachhaltigkeit auf allen Ebenen einen spürbar höheren Stellenwert bekommen. In den vierteljährlichen Sitzungen unseres Aufsichtsrats ist das Thema stets präsent. Ebenso gehen wir in Management Reviews und in den Gesprächen mit den einzelnen Niederlassungen auf Nachhaltigkeitsziele, beschlossene Maßnahmen und auf die Zielerreichung ein, um so mögliche Herausforderungen frühzeitig zu erkennen und gemeinsam zu lösen. Einmal im Monat trifft sich das Team mit der Geschäftsführung, um Fortschritte auszutauschen und Entscheidungen zu treffen (s. Tabelle Seite 60).

Unser Leitbild

Nachhaltiges Denken und Handeln sind fester Bestandteil unserer Geschäftstätigkeit und prägen unsere Unternehmenskultur. Dieses Selbstverständnis ist Kern unseres 2016 entwickelten Unternehmensleitbilds „Hafenfibel". GRI 102-16
Als Teil der maritimen Logistikkette übernehmen wir Verantwortung für unser Handeln und berücksichtigen die sozialen und ökologischen Auswirkungen, die aus dem Betrieb, der Entwicklung und Vermarktung unserer Hafeninfrastruktur entstehen. Drei Kernprinzipien sind für uns bedeutsam: GRI 102-11

1. **Regionale Verantwortung:**
   Unsere Häfen. Ihre Zukunft. Gemeinsam mit unseren Kunden machen wir unsere Häfen kontinuierlich leistungsfähiger und richten diese zukunftsfähig aus. Zusammen mit unseren Partnern tragen wir maßgeblich zur Entwicklung der niedersächsischen Küstenregion bei.
2. **Nachhaltige (Mehr-)Werte:**
   Wir schaffen Mehrwerte für eine nachhaltige und zukunftsfähige Hafenwirtschaft. Unser Handeln entspricht den hohen Anforderungen unserer Kunden und ist durch Wertschätzung gegenüber dem Menschen und der Umwelt geprägt.
3. **Motivierendes Arbeitsumfeld:**
   Wir sind eine starke Gemeinschaft. Die Zusammenarbeit in unserem Unternehmen ist von gegenseitigem Vertrauen und Respekt geprägt. Wir sorgen für ein motivierendes Arbeitsumfeld.

Unser übergeordnetes Ziel weist uns den Weg für nachhaltiges Handeln: „Niedersachsen Ports ist eine zukunftsfähige und verantwortungsvolle Hafengesellschaft."

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie

GRI 102-16

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie haben wir 2017 entwickelt und im ersten Nachhaltigkeitsbericht nach außen kommuniziert. Wir haben sie hafen+ genannt, da wir sie als eine Mehrwertstrategie begreifen: eine Strategie mit vielen Geschichten und Gesichtern, die wir an allen unseren 15 Hafenstandorten vorantreiben.

Die Strategie leitet unser Handeln bis 2025 und umfasst vier Bereiche, in denen wir einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten können und wollen (s. Abbildung unten). Sie bilden das Rückgrat der Nachhaltigkeitsberichterstattung.

In jedem Bereich haben wir uns langfristige strategische und operative Ziele gesetzt. Dazu haben wir Maßnahmen geplant, die wir kontinuierlich umsetzen, um die bis 2025 gesteckten Ziele zu erreichen. Deren Wirksamkeit messen wir mit einem Kennzahlensystem, das die Zielerreichung transparent und nachvollziehbar macht.

Strategische Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie

Klima & Luft

Wir leisten einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung.

Natur & Ressourcen

Wir managen unsere Häfen verantwortungsbewusst und gehen schonend mit Ressourcen um.

Beschäftigte & Sicherheit

Wir fördern die fachliche Entwicklung unserer Beschäftigten und sorgen für ein attraktives und sicheres Arbeitsumfeld.

Kunden & Region

Wir bauen unsere Häfen kundenorientiert aus und schaffen die Voraussetzungen für die Wertschöpfung in der Region und darüber hinaus.

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie orientiert sich an den 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (SDGs). Dafür haben wir die SDGs auf globaler, Bundes- und Landesebene systematisch mit unserer Nachhaltigkeitsstrategie abgeglichen. Die 17 Ziele sind für uns ein wichtiger Bezugsrahmen, den wir auch im Alltag mit Leben füllen. In diesem Bericht haben wir alle Geschichten mit den SDGs verknüpft, um unseren Beitrag als hafen+ im Detail greifbar und sichtbar zu machen (s. Seite 17).

Im Jahr 2019 haben wir die Nachhaltigkeitsstrategie in die Unternehmensstrategie integriert – eine Maßnahme, die bei vielen Unternehmen längst nicht selbstverständlich ist. Somit sind die Nachhaltigkeitsziele zugleich Unternehmensziele, was sie auf eine neue Ebene hebt und ihre Wichtigkeit betont.

In der Praxis fühlen wir uns Ende 2020 in diesem wichtigen Schritt bestätigt: Durch die Integration hat das Thema stark an Strahlkraft gewonnen. Sie hat uns geholfen, uns noch besser zu fokussieren und die wichtigsten Hebel in Bewegung zu setzen. Zudem bieten uns die vereinheitlichten Ziele Orientierung – auch in stürmischen Zeiten. Dank der Kennzahlen wissen wir jederzeit, wo wir uns auf dem Weg befinden und wo wir hinwollen.

Im Berichtszeitraum 2018/2019 haben wir zudem einige Meilensteine erreicht, die es zu feiern gilt:

- **2019 haben wir unseren Energieverbrauch und die Klimaemissionen weiter gesenkt und sind einen Schritt näher an unser Ziel gekommen, unsere THG-Emissionen bis 2025 um weitere 25 % zu reduzieren. Ein Grund hierfür sind zahlreiche umgesetzte Energieeffizienzmaßnahmen, wie z. B. die voranschreitende Umstellung der Hafenbeleuchtung auf LEDs, die wir in den folgenden Jahren flächendeckend realisieren wollen. Im Berichtszeitraum haben alle Niederlassungen Konzepte hierzu verfasst.**
- **Seit 2019 haben wir eine einheitliche unternehmensweite PERS-Zertifizierung für alle Niederlassungen. Dadurch ist unsere Nachhaltigkeitsorganisation noch einen Schritt näher zusammengerückt.**
- **Seit 2018 haben wir eine umfassende Abfallsystematik, die wir bei der Abfalltrennung beachten. Mit der Trennquote von 2019 haben wir unser für 2025 gesetztes Ziel bereits erreicht.**
- **Ein weiterer Bereich, der immer wichtiger wird, ist die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Hier haben wir im Berichtszeitraum eine Vielzahl neuer Angebote und Aktivitäten geschaffen.**

- **Zudem haben wir ein neues Employer-Branding-Konzept entwickelt. Damit wollen wir uns als Arbeitgeber neu positionieren und mehr Transparenz nach innen und außen schaffen.**
- **Nach den in den Jahren zuvor erstellten Perspektivpapieren für die Häfen Emden, Norddeich und Wilhelmshaven haben wir im Berichtszeitraum für die Häfen Cuxhaven und Stade diese Entwicklungspläne erstellt. Um die Empfehlungen für die künftige Positionierung abzuleiten, haben wir erneut unsere Kunden eingebunden und so den Dialog zum Thema Nachhaltigkeit gestärkt.**

Neben den o. g. Initiativen arbeiten wir intensiv in verschiedenen Projekten an zukunftsweisenden Themen wie autonomer Schifffahrt und alternativen Antrieben für Schiffe. Beispielsweise haben wir gemeinsam mit weiteren Stakeholdern die Initiative „Energiedrehscheibe Wilhelmshaven 2.0" gegründet, die sich mit Fragen der Energiewende und der Rolle von Häfen für eine klimaneutrale Energieversorgung befasst.

Um uns für die Zukunft zu positionieren, beteiligen wir uns auch an externen Dialogprozessen. Als wichtiger Stakeholder und Impulsgeber spielen wir eine tragende Rolle bei der Erstellung des Perspektivpapiers „Der Hafen Niedersachsen 2025". In enger Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung und anderen Anspruchsgruppen tragen wir zur mittelfristigen strategischen Ausrichtung der niedersächsischen Seehäfen bei und setzen wichtige Akzente der Hafenpolitik Niedersachsens.

Wir sind besonders stolz darauf, all unsere Maßnahmen mit vorhandenen Unterhaltungsmitteln umzusetzen – ein Indiz, dass wir sehr effizient haushalten und Nachhaltigkeitsaspekte stets mitdenken. Daraus wird deutlich: Wir sind auf dem Weg und bleiben dran.

GRI 102-42 102-43

Anspruchsgruppen und Stakeholder-Dialog

Unser Geschäftsmodell macht uns zum Drehkreuz zwischen Land und Meer und zur Schnittstelle vieler Anspruchsgruppen. Unsere wichtigsten Anspruchsgruppen – auch Stakeholder genannt – haben wir in einem internen Workshop identifiziert und priorisiert. Zu unseren wichtigsten Stakeholdern gehören unsere Beschäftigten und Führungskräfte, unsere Kunden und Geschäftspartner, die Politik (unsere Gesellschafter) sowie die Gemeinschaft vor Ort (s. Seite 60).

Der Stakeholder-Dialog und die Transparenz unserer Häfen haben im Berichtszeitraum durch die Einführung der NPorts-App ein neues Level erreicht. Alle Kunden und interessierten Parteien können durch diese App auf einen Blick das Geschehen an all unseren Standorten nachverfolgen.

In einem geschützten Bereich innerhalb der App können alle Mitarbeitenden von NPorts auch ohne PC-Anschluss von (privaten) Mobiltelefonen auf Inhalte des Social Intranet zugreifen. Fachbeiträge, Statusmeldungen, aktuelle interne Nachrichten, Geschäftsanweisungen und Kurzinfos finden so auf einfachste und schnellste Weise den Weg zu den Mitarbeitenden.

Mit unseren Kunden stehen wir im direkten und stetigen Austausch: Im Rahmen von Befragungen können wir die Kundenbedarfe und -perspektiven für die künftige Hafenweiterentwicklung nutzen. Die Ergebnisse fließen direkt in unsere Zukunftsplanungen ein, wie es beispielsweise jüngst in den Perspektivpapieren der Häfen Cuxhaven und Stade geschehen ist. Auch im Zuge dieses Berichts haben wir mit Kunden über das Thema Nachhaltigkeit gesprochen (s. Interview Hans-Peter Zint, Geschäftsführer Cuxport GmbH, Seite 50).

Nicht zuletzt arbeiten wir im Rahmen vielfältiger Kooperationsprojekte mit Partnern aus Wissenschaft und Wirtschaft, um die Zukunft unserer Häfen innovativ zu gestalten. Durch die Koordination und Organisation der Projekte sind wir im stetigen Austausch mit diversen regionalen und internationalen Akteuren.

Wesentliche Berichtsthemen

GRI 102-16 102-46 102-47

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie konzentriert sich auf die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen unserer Geschäftstätigkeit. Die wesentlichen Themen sind diejenigen, auf die wir mit unserem Kerngeschäft den höchsten Einfluss nehmen und so eine größtmögliche Hebelwirkung entlang der gesamten Wertschöpfungskette erzeugen.

Die wesentlichen Themen haben wir in einem mehrstufigen Prozess erarbeitet und bestimmt. Um einen 360-Grad-Blick auf unser Unternehmen zu bieten und möglichst viele Perspektiven einzubeziehen, waren unsere wichtigsten Anspruchsgruppen beteiligt: Beschäftigte ebenso wie Kunden, Politik, Verwaltung sowie maritime und Umweltverbände. Im Endergebnis haben wir 21 Berichtsthemen identifiziert. Diese wurden intern diskutiert, priorisiert und auf sieben wesentliche sowie sieben weitere wichtige Themen verdichtet, die sich in unseren Handlungsfeldern wiederfinden.

GRI 102-16 102-46 102-47

Klima & Luft

Operative Ziele:

- \+ Die direkten **Treibhausgasemissionen** sind im Vergleich zu 2017 um weitere 25 % reduziert.
- Die **Außenbeleuchtung** auf NPorts-betriebenen Flächen ist zu 100 % auf **LEDs** umgestellt.
- \+ Die Anzahl der **Schiffsanläufe**, denen wir einen Umweltrabatt gewähren, steigt auf 500 pro Jahr.
- Der Anteil an Pkw, die mit **alternativen Kraftstoffen** betrieben werden, ist im Vergleich zu 2018 auf 50 % gestiegen.

Wesentliche Themen:

- **Energie**
- **Klimaschutz und Luftschadstoffe (direkte und indirekte CO_2-Emissionen)**
- Luftschadstoffe (NO_x)

Natur & Ressourcen

Operative Ziele:

- \+ Vier **Umweltprojekte** sind umgesetzt.[3]
- \+ NPorts hat ein zertifiziertes **Umweltmanagementsystem** PERS.
- Die **Trennquote** unserer Abfälle ist gestiegen.

Wesentliche Themen:

- **Nachhaltige Bewirtschaftung von Ökosystemen (Vorsorgeprinzip und Ausgleichsflächen)**
- Abfall (eigene und fremde Abfälle)
- Wasser

hafen+

Beschäftigte & Sicherheit

Operative Ziele:

- \+ Die durchschnittliche Stundenanzahl für **Fort- und Weiterbildung** ist um 10 % gestiegen im Vergleich zu 2018.[1]
- \+ Die **Unfallquote** bleibt unter dem Durchschnitt vergleichbarer Branchen.[2]
- Die Zertifizierung **»Beruf und Familie«** wird gehalten.

Wesentliche Themen:

- **Mitarbeiterentwicklung (Qualifizierung und Ausbildung)**
- **Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**
- Vereinbarkeit von Beruf und Familie
- Gleichstellung und Gleichbehandlung
- Mitarbeiterführung und Mitarbeiterdialog

Kunden & Region

Operative Ziele:

- \+ Die **Gesamtumschlagsmenge** ist im Vergleich zu 2018 um 10 % gestiegen.
- Die **Kundenzufriedenheit** ist im Vergleich zu 2018 auf 75 % gestiegen.[4]

Wesentliche Themen:

- **Wirtschaftliche Leistung und Kundenzufriedenheit**
- **Antikorruption und Compliance**
- Regionale Verantwortung (Beschäftigungseffekte, Beschaffung)

1 Zudem soll die Qualität der Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen kontinuierlich überprüft werden.
2 Vergleichsbranchen sind die Bauwirtschaft sowie die Transport- und Verkehrswirtschaft..
3 Bei den umzusetzenden Umweltprojekten handelt es sich um solche, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen.
4 Laut Kundenbefragung.

Globale Ziele als Orientierung

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie konzentriert die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen unserer Geschäftstätigkeit. Sie hilft uns, unsere positiven Auswirkungen auf Mensch und Umwelt zu erhöhen und die unvermeidbaren negativen Effekte möglichst gering zu halten. Die wesentlichen Themen sind solche, auf die wir mit unserem Kerngeschäft Einfluss nehmen können und mit denen wir so eine größtmögliche Hebelwirkung entlang der gesamten Wertschöpfungskette erzeugen. Auch die Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Niedersachsen bezieht sich auf diese 17 Ziele. Mit unserer Nachhaltigkeitsstrategie zahlen wir darauf ein.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

SDGs

Kernstück der Agenda 2030 sind die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs). Sie berücksichtigen die drei Säulen der Nachhaltigkeit – Soziales, Umwelt und Wirtschaft – zu gleichen Teilen. Die Idee: Alle Staaten dieser Welt – Entwicklungs- und Schwellenländer sowie Industriestaaten – müssen ihren Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung leisten. Aber auch Unternehmen, Kommunen sowie Bürgerinnen und Bürger sind dazu angehalten, einen Beitrag zu leisten.

(Quelle: Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung)

Die 17 SDGs der Vereinten Nationen

1 KEINE ARMUT	Armut in jeder Form und überall beenden
2 KEIN HUNGER	Den Hunger beenden, Ernährungssicherheit und eine bessere Ernährung erreichen und eine nachhaltige Landwirtschaft fördern
3 GESUNDHEIT UND WOHLERGEHEN	Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern
4 HOCHWERTIGE BILDUNG	Inklusive, gerechte und hochwertige Bildung gewährleisten und Möglichkeiten des lebenslangen Lernens für alle fördern
5 GESCHLECHTER-GLEICHHEIT	Geschlechtergerechtigkeit und Selbstbestimmung für alle Frauen und Mädchen erreichen
6 SAUBERES WASSER UND SANITÄR-EINRICHTUNGEN	Verfügbarkeit und nachhaltige Bewirtschaftung von Wasser und Sanitärversorgung für alle gewährleisten
7 BEZAHLBARE UND SAUBERE ENERGIE	Zugang zu bezahlbarer, verlässlicher, nachhaltiger und zeitgemäßer Energie für alle sichern
8 MENSCHENWÜRDIGE ARBEIT UND WIRTSCHAFTS-WACHSTUM	Dauerhaftes, inklusives und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern
9 INDUSTRIE, INNOVATION UND INFRASTRUKTUR	Eine belastbare Infrastruktur aufbauen, inklusive und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen
10 WENIGER UNGLEICHHEITEN	Ungleichheit innerhalb von und zwischen Staaten verringern
11 NACHHALTIGE STÄDTE UND GEMEINDEN	Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig machen
12 NACHHALTIGE/R KONSUM UND PRODUKTION	Für nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sorgen
13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ	Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen
14 LEBEN UNTER WASSER	Ozeane, Meere und Meeresressourcen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung erhalten und nachhaltig nutzen
15 LEBEN AN LAND	Landökosysteme schützen, wiederherstellen und ihre nachhaltige Nutzung fördern, Wälder nachhaltig bewirtschaften, Wüstenbildung bekämpfen, Bodenverschlechterung stoppen und umkehren und den Biodiversitätsverlust stoppen
16 FRIEDEN, GERECHTIGKEIT UND STARKE INSTITUTIONEN	Friedliche und inklusive Gesellschaften im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung fördern, allen Menschen Zugang zur Justiz ermöglichen und effektive, rechenschaftspflichtige und inklusive Institutionen auf allen Ebenen aufbauen
17 PARTNER-SCHAFTEN ZUR ERREICHUNG DER ZIELE	Umsetzungsmittel stärken und die globale Partnerschaft für nachhaltige Entwicklung wiederbeleben

Unser Hafenrundgang nach Handlungsfeldern

Klima & Luft

Relevante SDGs 3 7 13

02 Hafeneinfahrt — *Emden* — S. 19

Beschäftigte & Sicherheit

Relevante SDGs 3 4 5 8 10

06 Kaianlage — *Brake* — S. 27
05 Werkstätten & Büros — *Oldenburg* — S. 35

Natur & Ressourcen

Relevante SDGs 6 8 12 14 15

01 Wasserfläche — *Wilhelmshaven* — S. 39
04 Landfläche — *Cuxhaven* — S. 45

Kunden & Region

Relevante SDGs 8 9 12 16 17

07 Umschlag — *Cuxhaven* — S. 49
03 Hinterland — *Stade* — S. 55

Relevante SDGs 3 7 13

Gutes Klima

Der Klimawandel und die Anpassung an dessen Folgen stellen für uns eine der größten Herausforderungen dar. Als energieintensives Unternehmen wollen wir einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Demnach setzen wir verstärkt auf den Einsatz erneuerbarer Energien in der Unterhaltung und im Ausbau der Häfen. Wir bemühen uns stetig um energiesparende und emissionsärmere Alternativen, um unseren Fußabdruck so gering wie möglich zu gestalten. Gut für das Klima – gut für unser Unternehmen.

GRI 103-1

Wir ergreifen aktiv Maßnahmen zum Schutz des Klimas. In unserem Geschäftsmodell sind Energie, Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) und Luftschadstoffe eng miteinander verbunden. Unsere Nachhaltigkeitsziele bis 2025 tragen dieser Tatsache Rechnung. Wir haben uns zum einen vorgenommen, unsere Emissionen (im Vergleich zu 2017) um 25 % zu reduzieren und den Energieverbrauch z. B. durch die 100 %ige Umstellung unserer gesamten Außenbeleuchtung auf LEDs deutlich zu senken. Zum anderen wollen wir uns durch den vermehrten Einsatz von alternativen Kraftstoffen für ein besseres Klima einsetzen. Im Berichtszeitraum haben wir diese Vorhaben bereits ein gutes Stück vorangetrieben.

GRI 302-4

GRI 103-1 103-2 103-3

Das übergeordnete Thema Energie ist bei uns im Stabsbereich Strategische Unternehmensentwicklung angesiedelt. Die operative Verantwortung liegt bei den Energiemanagerinnen und Energiemanagern in den einzelnen Niederlassungen. In regelmäßigen Treffen werden relevante Themen und Projekte diskutiert und Maßnahmen beschlossen. Der runde Tisch „Energieeffizienz" bietet eine Plattform für alle Beschäftigten, die an dem Thema arbeiten. Die Koordination der strategischen und operativen Ziele, Maßnahmen und Kennzahlen zu den Themen Energie und Klimaschutz betreut das Nachhaltigkeitsmanagement im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie.

Energiemonitoring

GRI 302-1

2015 haben wir in unseren Häfen erstmalig ein Energieaudit gemäß DIN EN 16247-1 durchgeführt. Auf dieser Basis haben wir ein Energiemonitoringsystem aufgebaut. Seit 2016 erfassen wir hiermit alle energierelevanten Daten. Die Datenbank ist das Steuerungsinstrument unserer Energiepolitik und gleichzeitig die Basis für das Energieaudit. Neben den verwendeten Energieträgern ordnet das System die wesentlichen Energieverbräuche den Anlagen, Gebäuden und Systemen zu. Durch das Monitoring können wir Einsparpotenziale schneller erkennen und besser ausschöpfen.

GRI 302-1

Generell sind vier Faktoren maßgeblich für unseren Energieverbrauch:

1. **Umschlag:** Die Umschlagsmenge und der dafür benötigte Material- und Arbeitseinsatz beeinflussen unseren Energieverbrauch, z. B. durch den Einsatz von Geräten und Anlagen.
2. **Anlagentechnik/-steuerung:** Technische Innovationen an der vorhandenen Anlagentechnik sowie der Anlagensteuerung verbessern die Energieeffizienz.
3. **Verhalten:** Unsere Beschäftigten bedienen energieintensive Geräte und Anlagen. Schulungen, Unterweisungen, Anweisungen o. Ä. tragen zum effizienten Einsatz bei.
4. **Umwelteinflüsse:** Zum einen bestimmt die Witterung den Einsatz von Heizanlagen in unseren Hallen und Gebäuden. Zum anderen hat die Anzahl der Sturmereignisse Einfluss auf die Baggerarbeiten, die wir zur Aufrechterhaltung der Wassertiefen durchführen.

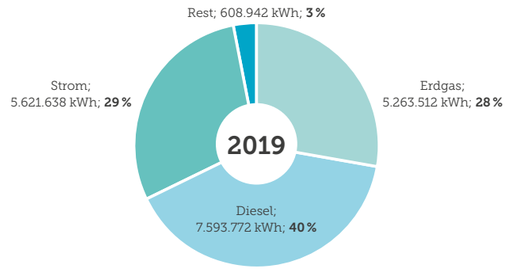
Energieverbrauch

Strom, Erdgas und Diesel entsprechen über 95 % unseres Energieverbrauchs. Um den Einsatz auch bei diesen Energieträgern umwelt- und klimafreundlicher zu gestalten, optimieren wir die Nutzung traditioneller Energieträger und ersetzen sie – wenn möglich – durch klimafreundliche und energiesparende Alternativen.

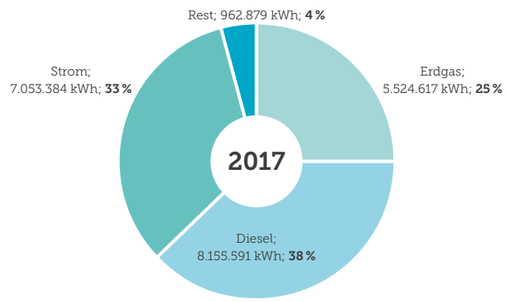
GRI 302-4

Eine laufende Aktivität ist dabei die Modernisierung bzw. Sanierung unserer Gebäude, z. B. durch die Nutzung energieeffizienterer Heizungsanlagen. Zudem verbessern wir den Land- und Wasserfuhrpark unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten durch energieeffiziente Antriebe oder alternative Kraftstoffe. Eine wichtige Maßnahme, die direkt auf unsere Nachhaltigkeitsstrategie einzahlt: die schrittweise Optimierung der Hafenbeleuchtung durch den Einsatz von intelligenten LED-Systemen.

Energieverbrauch (nach Brennstoffen) in kWh in Prozent des Gesamtverbrauchs: 19.087.864 kWh



Energieverbrauch (nach Brennstoffen) in kWh in Prozent des Gesamtverbrauchs: 21.696.472 kWh



Die Energiedaten für 2017 wurden rückwirkend angepasst.

GRI 302-1 302-4

Insgesamt haben wir unseren Energieverbrauch seit dem ersten Energiemonitoring in 2014 um fast 18 % gesenkt. Dieser deutliche Trend ist auch im Berichtszeitraum zu beobachten: In den Jahren 2018 und 2019 hat sich der Gesamtenergieverbrauch um rund 13 % reduziert. Diesen großen Erfolg haben wir mit einer Vielfalt an Energieeffizienzmaßnahmen wie der Optimierung unserer Heizungsanlagen oder der Beleuchtung erreicht.

Lediglich bei den restlichen Energieverbräuchen registrierten wir erhöhte Werte, z. B. im Jahr 2018, die durch die Umstellung unserer Pkw-Flotte und den damit verbundenen Anstieg von CNG (Compressed Natural Gas) zu erklären sind. Alle sonstigen Energiewerte sind im Berichtszeitraum gesunken (s. Tabelle Seite 62).

Fortführung auf S. 23

02

Hafeneinfahrt

Von binnen nach buten

An der Kesselschleuse in Emden, rund 1 km vor der Einfahrt zum Emder Binnenhafen, trifft sich Janis Habdank mit zwei Interessenvertretern im INTERREG-Projekt NON-STOP. Das einzigartige Bauwerk verbindet vier Wasserwege, die hier zusammenlaufen und ganz unterschiedliche Wasserstände führen. Der westliche Kanal, das Rote Siel, ist Ausläufer des Falderndelft und damit des Emder Hafens. Die Kesselschleuse wird auch dazu genutzt, in Starkregenzeiten das Hochwasser aus dem Binnenland abzuleiten. Für Janis Habdank ist das Verbindende der Kesselschleuse ein perfektes Symbol für sein Forschungsprojekt NON-STOP, bei dem es um spannende Synergieeffekte geht.

Janis Habdank ist seit Ende 2019 bei NPorts, um als Projektmanager das Emder Pilotprojekt voranzutreiben. Mit seinem speziellen Studienhintergrund in den Bereichen Umwelt, Wasser und Infrastruktur sowie seiner Freude an internationaler Zusammenarbeit fühlt sich Janis Habdank in diesem Aufgabenbereich sehr wohl: „NON-STOP ist ein anspruchsvolles und vielschichtiges Projekt, bei dem ich schnell viel Verantwortung bekommen habe, aber auch ins kalte Wasser springen musste."

Die Vielschichtigkeit des Projekts wird schnell klar, als Janis Habdank die unterschiedlichen Beteiligten und Forschungsfragen erläutert. Ausgangssituation ist, dass NPorts als Hafeninfrastrukturbetreiber in seinen Häfen die benötigten Gewässertiefen sicherstellen muss, damit die Häfen schiffbar bleiben. Die dafür notwendigen Baggermaßnahmen sind mit hohen Kosten und Energieverbräuchen verbunden. „Das NON-STOP-Projekt hat deshalb zum Ziel, ein smartes Sediment- und Wassermanagementkonzept für den Emder Hafen zu entwickeln", so Janis Habdank. „Es soll helfen, durch eine bessere Koordination der Akteure und Anlagen in und um den Hafen sowie den Einsatz digitaler Technologien das Baggeraufkommen zu reduzieren, und dabei unterstützen, den langfristigen Zugang zum Hafen sicherzustellen."

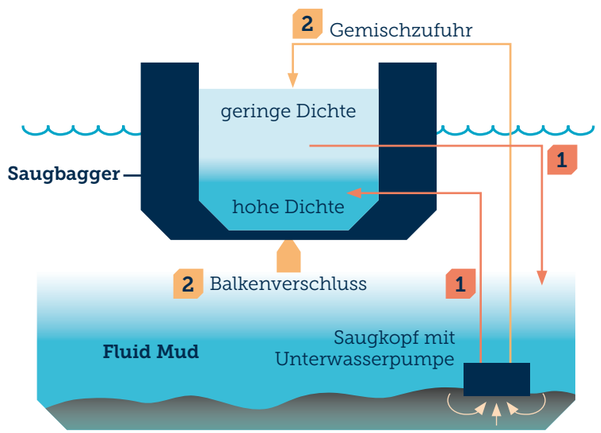
An dieser Stelle kommen zahlreiche Schleusen und das Hafenpumpwerk sowie das Emder Hinterland ins Spiel. Denn einerseits gelangt durch Schleusungen und Pumpen immer wieder sedimenthaltiges Seewasser in den Hafen. Andererseits benötigt das Binnenland neue Strategien für zunehmend wetterbedingtes Hochwasser. „Der Klimawandel bringt immer mehr Starkregenereignisse mit sich, die auf die Gebiete im Hinterland von Emden runterprasseln. Daher wird in der Studie u. a. auch die Möglichkeit untersucht, den Frischwasserzufluss aus dem Hinterland in den Hafen gezielt zu nutzen, um den Einsatz des Hafenpumpwerks zu verringern und den Eintrag von sedimenthaltigem Emswasser zu reduzieren", erklärt Janis Habdank. „Eine unserer Fragen im Projekt ist, ob das Binnenhochwassermanagement durch eine

NON-STOP: *„**N**ew Smart Digital **O**perations **N**eeded for a **S**ustainable **T**ransition **o**f **P**orts"*

Interreg North Sea Region NON-STOP European Regional Development Fund — EUROPEAN UNION

Das INTERREG-Projekt finanziert verschiedene Pilotprojekte an der Schnittstelle zwischen Digitalisierung und Nachhaltigkeit. Insgesamt neun Hafen-Projektpartner in ganz Europa nehmen daran teil. Das Emder Projekt ist auf drei Jahre ausgelegt und läuft voraussichtlich bis Ende 2022.

Rezirkulationsverfahren

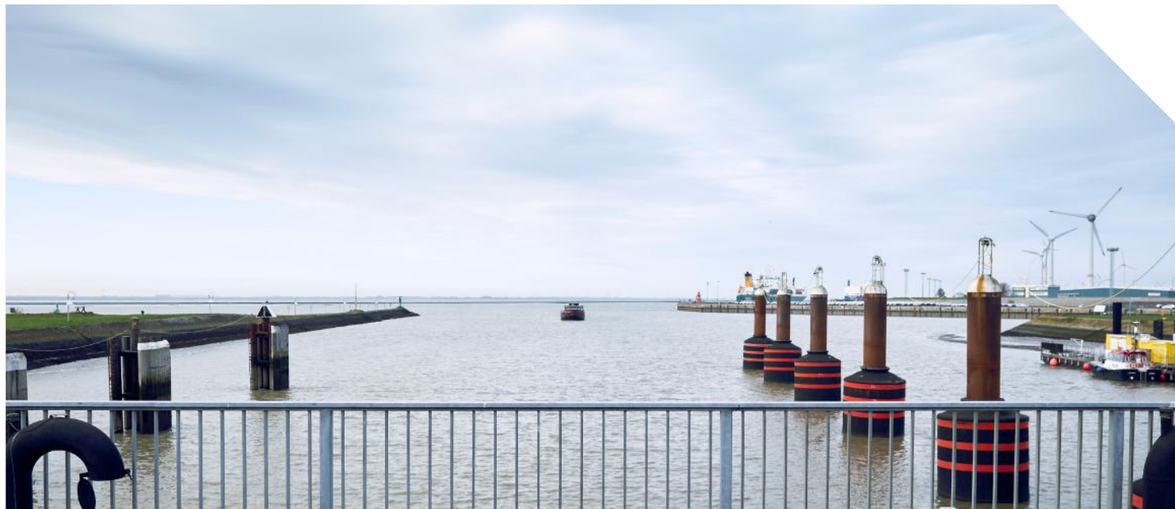


Durch das Rezirkulationsverfahren wird Fluid Mud (Flüssigschlick) im Laderaum eines Baggerschiffs mit Luftsauerstoff in Verbindung gebracht. So werden kontinuierlich sauerstoffreiche Verhältnisse im Fluid Mud sichergestellt, die von Bakterien benötigt werden, um Schleime zu produzieren. Diese Schleimproduktion wiederum erhält die weiche Konsistenz des Fluid Mud. Das Verfahren sorgt dafür, dass das Sediment sich nicht auf dem Boden absetzt, in der Schwebe gehalten wird und jederzeit von Schiffen durchfahren werden kann.

1: Die Pumpe drückt Material unten in den Laderaum (Bereich hoher Konzentration), die Abgabe erfolgt über einen Überlauf (Bereich niedriger Konzentration).

ODER

2: Die Pumpe drückt Material in den oberen Ladebereich, die Abgabe erfolgt dosiert über einen Balkenverschluss bzw. Klappen im Schiffsrumpf.



vermehrte Wasseraufnahme in den Emder Binnenhafen unterstützt werden kann und welchen Nutzen wir als Hafengesellschaft daraus erzielen." Im Projektbeirat, der sich zweimal im Jahr trifft, sind daher auch die beteiligten regionalen Institutionen des Binnenwassermanagements wie z. B. der Entwässerungsverband Emden und der NLWKN Aurich aktiv eingebunden.

Ob mehr Wasser durch den Emder Hafen ausgeleitet werden kann, ist jedoch nicht nur eine Frage der Wassermenge und der Wasserstände vom tideunabhängigen Binnenhafen zum tideabhängigen Außenhafen. Wichtige Bakterien, die für ein schiffbares Hafenbecken sorgen, haben ebenso ein Wort mitzureden. Dazu muss man wissen, dass über die Ems viel schlickhaltiges Wasser in den Emder Hafen gelangt. Das führt dazu, dass sich großflächig sog. Fluid Mud (Flüssigschlick) im Binnenhafen ansammelt. Um nicht permanent ausbaggern zu müssen, wendet NPorts seit Jahren im Emder Hafen erfolgreich das Rezirkulationsverfahren an, mit dem Fluid Mud in der Schwebe gehalten wird, anstatt abzusinken und sich am Boden zu verfestigen (s. Abbildung auf Seite 21).

Die Funktionsfähigkeit dieses wichtigen Prinzips darf durch eine verstärkte Zuwässerung in den Binnenhafen nicht gestört werden. Janis Habdank erläutert die weiter gehende Forschungsfrage: „Die Einleitung von mehr Süßwasser in unseren überwiegend brackwasserhaltigen Binnenhafen könnte das mikrobiologische Klima für die Bakterien beeinflussen. Unser Fluid-Mud-Prinzip kann aber nur aufrechterhalten werden, wenn die Bakterien geeignete Lebensbedingungen vorfinden. Ob Süßwasser Effekte auf das hiesige Bakterienleben hat, wollen wir daher in Laborsituationen simulieren und erforschen."

Für das Zusammenspiel von Wasserzufluss, Mikrobiologie und Fluid Mud sollen an verschiedenen Messpunkten im Hafen sensorbasierte Daten erzeugt werden, sodass sich auf einem Dashboard ein Gesamtbild ergibt. „Mit einer anwenderfreundlichen Darstellung der Daten wollen wir den Akteuren eine Gewässerüberwachung bieten, aus der erforderliche Handlungsempfehlungen abgeleitet werden können", plant Janis Habdank. „Die langfristigen Datenerfassungen ermöglichen uns Erkenntnisse über die potenziellen Auswirkungen der Binnenentwässerung auf Bakterientätigkeit und Fluid Mud. So können wir bei Bedarf eingreifen und gemeinsam nachhaltige Entscheidungen im Wassermanagement treffen."

Das NON-STOP-Projekt ist für den Umwelt- und Wassermanager gleich aus verschiedenen Perspektiven nachhaltig: „Vordergründig geht es um die Frage, wie wir natürliche Prozesse besser nutzen können, um den Hafenbetrieb zu erhalten und auch die Region zu entlasten. Wenn wir die Umwelt besser verstehen, können wir ihr auch helfen, mit Veränderungen umzugehen." Deshalb ist auch die Kooperation auf regionaler und internationaler Ebene ein wirkungsvoller Faktor für den Erkenntnisprozess. Der enge Austausch mit den regionalen Verbänden fördert Verständnis und Zusammenarbeit. Auf der europäischen Ebene im INTERREG-Verbund sieht Janis Habdank entscheidende Vorteile durch die Bündelung von Ressourcen: „Voneinander lernen, gemeinsam vorankommen: Im Sektor der Digitalisierung realisieren wir immer besser, welche Potenziale hier schlummern. Daher ist es sehr wertvoll, zu kooperieren." Denn Teamwork, da ist sich Janis Habdank sicher, ist der Schlüssel für Zukunftssicherung, „ob im Unternehmen, regional oder international".

» Mein Tipp für mehr Nachhaltigkeit im Alltag

»Ehrlich sein sich selbst gegenüber und Selbstreflexion: Welche Grenzen hat meine Bereitschaft zu Veränderung? Welche neuen Potenziale kann Veränderung bringen?«

Janis Habdank
Projektmanager NON-STOP

Janis Habdank mit Axel Daubenspeck, NLWKN Aurich, und Jan van Dyk, Entwässerungsverband Emden.

Gutes Klima

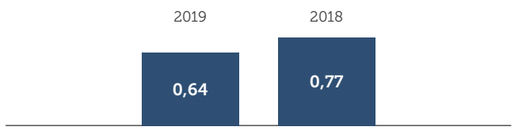
Fortführung von S. 19

Hier müssen wir festhalten: In Bezug auf den Energieverbrauch konnten wir bereits gute Fortschritte machen, dennoch hat unser direkter Einfluss hierauf Grenzen. Grund dafür sind u. a. technische Restriktionen, die aus unserem Geschäftsmodell herrühren. Beispielsweise steigt bei einem höheren Baggeraufkommen auch der Verbrauch von Schiffsdiesel. Da Baggern natürlichen Umwelteinflüssen unterliegt, kann die natürliche Sedimentdynamik der Nordsee den jährlichen Energieverbrauch deutlich beeinflussen. Zudem könnten ungünstige Witterungsbedingungen in den kommenden Jahren den Erdgasverbrauch wieder nach oben treiben.

GRI 302-3

Eine weitere Kennzahl ist die Energieintensität. Sie setzt den Energieverbrauch ins Verhältnis zu betriebswirtschaftlichen Größen, z. B. der Umschlagsmenge. Aufgrund der Fortschritte hat sich auch diese Kennzahl positiv entwickelt: Der Energieverbrauch pro Tonne Umschlag ist bei uns in den letzten fünf Jahren um mehr als 20 % gesunken und hat 2019 einen Wert von 0,64 kWh/t erreicht.

Energieintensität kWh Energie/t Umschlag



GRI 103-1 103-2 103-3

Klimaschutz und Luftschadstoffe

Die Seeschifffahrt ist – pro Tonnenkilometer betrachtet – wesentlich CO_2-ärmer als der Landverkehr. Dennoch belasten die Abgase der Schiffsmotoren die Umwelt, da Schiffe außerhalb der SECA- und ECA-Gebiete größtenteils mit Schweröl betrieben werden. Darin sind deutlich mehr Schwefeloxide (SO_x) und andere Schadstoffe (z. B. Schwermetalle, Stickoxide etc.) enthalten als in Kraftstoffen, die an Land eingesetzt werden. Während die Schifffahrt global 3 % der CO_2-Emissionen verursacht, werden ihr ca. 13 % der Luftschadstoffe zugeordnet.

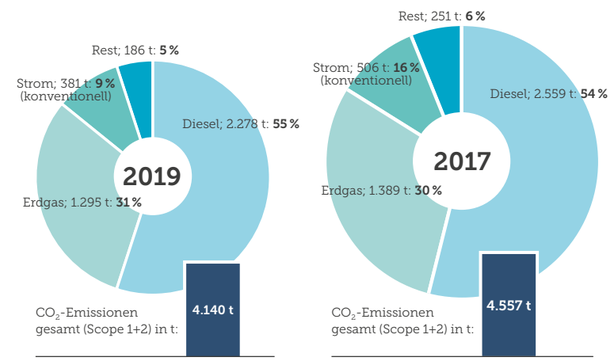
Die Luftemissionen im Hafen stammen aus verschiedenen Quellen: von Hafenbetreibern, der Seeverkehrswirtschaft (z. B. Reedereien) und Hafenunternehmen. Auf einige der im Hafen entstehenden Emissionen haben wir nur eingeschränkt Einfluss, z. B. auf die Emissionen von fremden Schiffen oder aus dem Hinterlandverkehr.

Die Emissionen, die wir beeinflussen können, möchten wir zukünftig weitestgehend reduzieren. Hierfür haben wir unsere THG-Emissionen 2017 erstmalig in CO_2-Äquivalenten erfasst und verschiedenen Quellen zugeordnet. Dabei orientieren wir uns zunächst an den Scopes (Ebenen) des Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol). Den Fokus legen wir dabei auf direkte (Scope 1) und indirekte THG-Emissionen (Scope 2). Die weiteren indirekten Emissionen (Scope 3) in der Vor- und Nachkette unserer Geschäftstätigkeit werden zunächst nicht erfasst (s. Abbildung unten).

GRI 305-1 305-2 305-5

In unserer Nachhaltigkeitsstrategie haben wir das konkrete Ziel formuliert, unsere Emissionen bis 2025 im Vergleich zu 2017 um 25 % zu senken. Schon im Jahr 2019 haben wir mit einer Reduktion von 12 % die Hälfte erreicht – eine Entwicklung, die uns zuversichtlich macht, dass wir das Ziel erreichen können. Auf 2014 bezogen haben wir sogar die Emissionswerte fast halbiert. Sicherlich hat auch die weitgehende Umstellung auf Ökostrom dabei eine große Rolle gespielt, die die strombasierten CO_2-Emissionen um 86 % gesenkt hat (s. Abbildung).

CO_2-Emissionen (CO_2-Äquivalente) von NPorts



Die Energiedaten für 2017 wurden rückwirkend angepasst.

Positiv entwickelt hat sich auch das Verhältnis von THG-Emissionen und der Anzahl der Beschäftigten. Während wir 2014 12 t CO_2-Äquivalente pro Beschäftigten registriert haben, betrug dieser Wert 2018 nur 6,46 t. Im Jahr 2019 erreichten wir mit 6,03 t einen neuen Tiefststand. Damit ist die Intensität der THG-Emissionen allein innerhalb des letzten Berichtszeitraums um 15 % gesunken.

GRI 305-3 305-4

Direkte Emissionen

Um unsere direkten Emissionen – u. a. Klimagase und Luftschadstoffe – zu senken, verfolgen wir grundsätzlich zwei Ansätze: (1) Verbesserung in der Energieeffizienz und (2) Förderung erneuerbarer Energien im Hafen.

Energieeffizienz

GRI 302-4

Ein Weg zur Steigerung der Energieeffizienz ist die schrittweise Umstellung auf eine umweltfreundliche Fuhrparkflotte. Im Jahr 2019 haben wir bereits einen großen Teil unseres Fuhrparks auf E-Fahrzeuge umgestellt. Wir zählen inzwischen ca. 20 E-Fahrzeuge und 25 Ladesäulen. Ein schrittweiser Ausbau ist in Planung. Neben dieser Umstellung, der Optimierung unserer Anlagen sowie der Anschaffung von umweltfreundlichen EDV-Geräten in der Verwaltung spielt die Beleuchtung im Hafen eine wesentliche Rolle als Energie- und Emissionsquelle. Sie macht rund 20 % unseres Stromverbrauchs aus.

Aufgrund dessen haben wir 2016 eine niederlassungsübergreifende Fachgruppe ins Leben gerufen, die sich mit nachhaltiger Hafenbeleuchtung beschäftigt und die vollständige Umstellung auf LED-Technologien in unseren Nachhaltigkeitszielen bis 2025 verankert. Die Experten aus allen Hafenstandorten treffen sich in regelmäßigen Abständen, um über die schrittweise Realisierung dieses Projekts zu beraten. LED-Leuchtmittel haben eine wesentlich längere Lebensdauer als die hafenüblichen Natrium-Hochdrucklampen und benötigen weniger Energie. Sie lassen sich zudem einfacher entsorgen, da sie ohne schädliche Substanzen wie Quecksilber oder Blei auskommen.

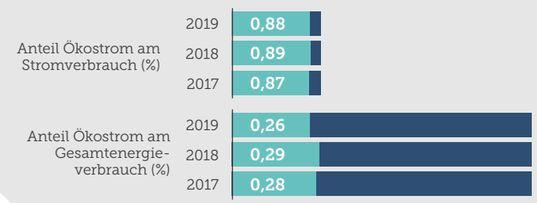
Wir wollen dadurch die Einsparungspotenziale gegenüber konventioneller Beleuchtung (bis zu 70 %) ausschöpfen. Im Berichtszeitraum haben wir diesbezüglich einen großen Schritt nach vorne gemacht: In jeder Niederlassung wurde ein Plan mit konkreten Maßnahmen und Zahlen erstellt, um das Ziel „100 % LED" zu erreichen. Die
NP-25 Umsetzung hat bereits begonnen. Der LED-Anteil an der Gesamtbeleuchtung (LED-Quote) hat 2019 19 % erreicht.

Zusätzlich sensibilisieren wir Beschäftigte dafür, energie-
NP-29 effizient zu planen und zu handeln. In Zusammenarbeit mit der Oldenburgischen IHK haben einige unserer Auszubildenden die Zusatzqualifikation als Energiescouts erworben. Im Berichtszeitraum haben wir zehn neue Energiescouts ausgebildet. Sie entwickeln und setzen Energieprojekte in den Niederlassungen zur Verbesserung unserer Energieeffizienz um.

Erneuerbare Energien

Erneuerbare Energien sind für uns eine wichtige Stell- NP-22
schraube zur dauerhaften Senkung des CO_2-Ausstoßes aus dem Stromverbrauch. Mit der Umstellung auf Ökostrom im Jahr 2017 haben wir bereits 87 % unseres Stroms aus GRI 305-2
erneuerbaren Quellen bezogen. In Zukunft wollen wir ausschließlich Ökostrom nutzen.

Einsatz von Ökostrom bei NPorts



Rund ein Viertel (26 %) unseres Gesamtenergieverbrauchs entfiel 2019 auf erneuerbare Energien. Unser Fokus liegt derzeit auch auf der Nutzung von Sonnenenergie durch PV-Anlagen auf den freien und ungenutzten Dachflächen. Im Dezember 2018 ging unsere erste PV-Anlage mit einer Größe von 100 kW_p auf den Dächern unserer Werkstätten im Emder Hafen an das Netz. Inzwischen ist eine weitere Anlage in Norddeich in Betrieb.

Mithilfe der PV-Anlagen versorgen wir die eigenen Liegenschaften im Hafen mit umweltfreundlichem Solarstrom. Zudem setzen wir am Standort Emden in der Hafenbetriebszentrale bereits seit vielen Jahren Geothermie ein und wollen diesen Energieträger zukünftig verstärkt bei Neubauten nutzen. Weitere Ziele und Ideen, um den Anteil von erneuerbaren Energien auszubauen, sind z. B. Kleinwindkraftanlagen.

Luftschadstoffe

Der Einsatz von Kraftstoffen (insbesondere Schiffsdiesel) GRI 305-7
geht u. a. mit Luftschadstoffen einher. Die Emissionen von Kraftstoffen, vor allem die Stickoxide (NO_x) und der Feinstaub, sind eine Herausforderung für die Luftreinhaltung. Mithilfe alternativer Kraftstoffe wollen wir auch diese Emissionen reduzieren.

Deshalb haben wir im Jahr 2019 den Einsatz altenativer Kraftstoffe geprüft und konnten diese zum Teil bereits einsetzen. So wurde bei unserem Baggerschiff in Cuxhaven das Wasserinjektionsgerät von Diesel auf GtL (Gas-to-Liquid) umgestellt. Hierdurch können 2 % bis 3 % CO_2-Emissionen eingespart werden. Es reduzieren sich zudem die NO_x- und Feinstaubwerte wesentlich. Ein weiteres Beispiel ist die Ermöglichung der ersten LNG-Bebunkerung in Emden im Ship2Ship-Verfahren, bei dem ein Schiff ein anderes Schiff mit LNG (Liquefied Natural Gas) betankt. In einem weiteren Projekt prüfen wir die Möglichkeit, Methanol auf einem unserer Baggerschiffe einzusetzen.

Anzahl von Schiffsanläufen mit ESI-Rabatt pro Jahr NP-23

	2019	2018	2017	2016
Anzahl Schiffsanläufe	198	90	99	67

Indirekte Emissionen

Anreize für umweltfreundliche Schifffahrt

GRI 302-5

Um die Ökobilanz in der Schifffahrt zu verbessern, sind neue Ansätze zum Klimaschutz und zur Reinhaltung der Meere gefragt. Wir verfolgen zwei Ansätze, um Anreize für eine umweltfreundlichere Schifffahrt zu schaffen.

Als Mitglied der World Port Climate Initiative (WPCI)
NP-23 gewähren wir seit 2014 einen sog. ESI-Rabatt (Environmental Ship Index) für zertifizierte Schiffe. Das ESI-Zertifikat wird von der WPCI ausgestellt. Der Index gibt Auskunft über die Umweltleistung von Schiffen zur
GRI 305-7 Vermeidung von luftverunreinigenden Emissionen (NO_x und SO_x) und CO_2. Wir nutzen den Index als Grundlage für die Gewährung von Rabatten auf das Hafengeld und somit zur Förderung der Nachhaltigkeit in der Schifffahrt. Und dies mit wachsendem Erfolg: Im Berichtszeitraum 2019 haben wir im Vergleich zu 2017 fast doppelt so vielen Schiffen den ESI-Rabatt gewährt. Mit Sicherheit hängt dieser Anstieg damit zusammen, dass viele unserer Kunden diese Maßnahmen bereits kennen und vermehrt für ihre Schiffe nutzen. Eine weitere Erklärung könnte die Umstellung vieler Reedereien auf Low-Sulphur-Kraftstoffe im Jahr 2019 sein. Dadurch können die Schiffe leichter hohe ESI-Werte erreichen und die o. g. Rabatte in Anspruch nehmen. Hintergrund ist die sog. IMO-Verordnung 2020. Diese Verordnung ist Anfang 2020 in Kraft getreten und schreibt vor, dass Schiffe nur noch Treibstoffe mit einem Schwefelgehalt von maximal 0,5 % verwenden dürfen.

Des Weiteren schaffen wir seit Anfang 2018 mit einem eigenen Ecofuel-Rabatt zusätzliche Anreize für den Einsatz sauberer Kraftstoffe. Damit honorieren wir Schiffe, die ausschließlich mit LNG, Methanol oder Ethanol betrieben werden, mit bis zu 20 % Hafengeldrabatt. Schiffe mit Dual-Fuel-Motoren erhalten 15 % Rabatt. Im Unterschied zum ESI-Rabatt ist hier keine gesonderte Registrierung notwendig. Die Schiffe müssen lediglich nachweisen, dass sie mit alternativem Kraftstoff betrieben werden. Damit schaffen wir einen niedrigschwelligen Anreiz zu umwelt- und klimafreundlichem Verhalten.

Landstrom

Liegt ein Schiff im Hafen, kann es durch die Einspeisung GRI 305-5
von Landstrom in das Bordnetz schädliche Emissionen während des Aufenthalts im Hafen deutlich reduzieren. An der Kaje und an Bord müssen dafür Anschlüsse und Umformer errichtet werden, die Strom mit den im Bordnetz der Schiffe verwendeten Spannungen und Frequenzen bereitstellen. Derzeit sind die wenigsten Frachtschiffe in Europa darauf eingestellt, Landstrom zu nutzen – im Gegensatz zu Binnenschiffen, Sportbooten und kleineren Seeschiffen in unseren Häfen. Diese werden bereits seit vielen Jahren mit Landstrom versorgt. Wir planen, die Leistungsfähigkeit langfristig auszubauen, und zwar dort, wo wir größere Schiffseinheiten mit Strom versorgen können. Die baulichen Voraussetzungen wurden hierzu beispielsweise am Niedersachsenkai in Brake geschaffen. Zudem haben wir 2018 in Cuxhaven eine neue Landstromanlage für größere Frachtschiffe mit 630 kW gebaut.

Forschungsprojekte

Seit Dezember 2018 leiten wir das Projekt „WASh2Emden – NP-21
Innovative und umweltfreundliche Wasserstoffanwendungen im Seehafen Emden". Konkret prüfen wir im Projekt die Möglichkeiten, Überschusswindstrom in Form von „grünem" Wasserstoff zu speichern und in unterschiedlichen Anwendungsfeldern im Hafen nutzbar zu machen, um CO_2-Emissionen und Luftschadstoffe deutlich zu reduzieren.

Im Jahr 2019 haben wir im Rahmen dieses Projekts eine Vollerhebung des Energieverbrauchs des gesamten Emder Hafens durchgeführt. Interessantes und positives Ergebnis der Erhebung ist, dass wir als Hafeninfrastrukturbetreiber NPorts weniger als 1 % der CO_2-Emissionen im Emder Hafen selbst verursachen. Auch hier betreiben wir die gesamte Hafeninfrastruktur wie Brücken, Schleusen, das Hafenpumpwerk, die Beleuchtung und andere Anlagen.

Relevante SDGs 3 4 5 8 10

Sichere Beschäftigung

Eine nachhaltige Personalpolitik mit dem Menschen im Mittelpunkt ist für uns Voraussetzung und wesentlicher Bestandteil unseres wirtschaftlichen Erfolgs. Wir fördern eine langfristige und nachhaltige Entwicklung unserer Beschäftigten, indem wir sie mit erforderlichem Know-how und Kompetenzen für die Zukunft ausstatten. Um Fachkräfte zu gewinnen und zu binden, positionieren wir uns als attraktiver Arbeitgeber, der die Menschen respektiert, ihnen ein sicheres Arbeitsumfeld bietet und ihre Gesundheit fördert.

Unsere Häfen sind an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr aktiv und lebendig. Rund 700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stellen diese herausragende Leistung gegenüber unseren Kunden sicher. Unsere Aufgabe sehen wir darin, in einer sich ständig verändernden Welt ein Umfeld zu schaffen, das Leistungsbereitschaft, inneren Antrieb und Eigenverantwortung fördert.

Personalentwicklung

Personalentwicklung ist für uns ein Schlüssel zum Erfolg: Sie ist Philosophie, Veränderungsmotor und Rahmengeber für viele verschiedene Bereiche, wie Vereinbarkeit von Beruf und Familie, Aus- und Weiterbildung sowie Gesundheitsförderung. Zentrale Themen unserer Personalentwicklung sind Digitalisierung, die Entwicklung unserer Fach- und Führungskräfte, unsere Zusammenarbeit und Führung sowie die Weiterentwicklung unserer Arbeitgebermarke.

Die Berufswelt von heute ist dynamisch, Veränderungen sind Normalität. Digitalisierung, steigende Anforderungen und individuelle Kundenwünsche werfen immer neue Fragestellungen auf. Daher ist es unser übergeordnetes Ziel, unsere Mitarbeitenden zu befähigen, mit Veränderungen im beruflichen Kontext Schritt zu halten: Von der Einstellung und Einarbeitung bis hin zur fortlaufenden Qualifizierung bieten wir dabei wertvolle Unterstützung.

GRI 103-1 103-2 103-3

Im Jahr 2016 haben wir ein Personalentwicklungskonzept verabschiedet. Das Konzept umfasst die wichtigsten Themen aus dem Handlungsfeld „Beschäftigte & Sicherheit" für die kommenden Jahre. Mehrmals im Jahr berichten wir über unsere Fortschritte an den Aufsichtsrat. Im Austausch mit der Geschäftsführung berichten wir alle zwei Wochen über den Sachstand von Projekten und stimmen uns zum Fortgang der Maßnahmen ab. Während der monatlichen Treffen der Personalleitungen tauschen wir uns aus und stimmen Themen mit den Führungskräften in den Geschäftsleitungssitzungen sowie in den „Großen internen Runde" ab.

Eine wesentliche Entwicklung hierzu ist unser Konzept zum Thema Employer Branding, das wir 2019 als gemeinsame Aufgabe in der Kommunikations- und der Personalabteilung erarbeitet haben. In diesem Zusammenhang haben wir unsere Karriereseite vollständig überarbeitet und unsere Aktivitäten in den sozialen Medien verstärkt. Auf unserem eigenen Unternehmensblog „Hafenpost" berichten wir aus dem NPorts-Alltag.

Kompetenzentwicklung und Weiterbildung

Qualifizierung ist für uns ein Schlüsselthema. Dadurch stärken wir kontinuierlich die fachlichen und überfachlichen Fähigkeiten unserer Crew und sichern die Wettbewerbsfähigkeit von NPorts. Die fachliche Qualifizierung fördert die Entwicklung in den einzelnen Arbeitsbereichen, wie z. B. Technik, Port Office etc. In den überfachlichen Angeboten geht es um eine Vielzahl an Kompetenzen für eine erfolgreiche Zusammenarbeit.

Das Thema Qualifizierung betrachten wir aus zwei Perspektiven: (1) Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung von Grundqualifikationen, die alle Beschäftigten als Basis in das Unternehmen mitbringen und für die Erledigung der täglichen Aufgaben benötigen, (2) Erkennung und Stärkung von Potenzialträgern im Unternehmen, die wir weiterentwickeln möchten.

GRI 404-2

Seit Herbst 2018 haben wir eine umfassende Fort- und Weiterbildungsdatenbank, die für alle Mitarbeitenden über unser Social Intranet frei zugänglich ist. Sie besteht aus überfachlichen und fachlichen Fort- und Weiterbildungsangeboten. In der Datenbank sind derzeit 203 Angebote (92 überfachliche und 111 fachliche) zu finden. Ist die richtige Weiterbildung nicht dabei, können unsere Mitarbeitenden Vorschläge machen.

Die richtige Weiterbildung hängt von der bedarfsgerechten Ermittlung ab. Bei uns ist diese ein fester Bestandteil der zweijährlichen Mitarbeitergespräche. Im Gespräch werden der Fortbildungsbedarf und die Ziele der Fort- bzw. Weiterbildung festgelegt. Acht bis zwölf Wochen nach dem Besuch der Fortbildung evaluieren Führungskräfte und Mitarbeitende die Weiterbildung gemeinsam. Wurde der erwünschte Erfolg nicht erreicht, werden weitere Maßnahmen getroffen, um die jeweilige Qualifikation zu erlangen bzw. aufrechtzuerhalten.

GRI 103-1 103-2 103-3

Künftig wollen wir mithilfe eines digitalen Qualifikationsmanagement-Tools zudem Sollqualifikationen für jede Funktion definieren. Durch den systematischen Abgleich mit der jeweiligen Ist-Qualifikation wird sich der entsprechende Fortbildungsbedarf für jede Person ergeben.

Die Förderung der Weiterbildung aller Beschäftigten ist Unternehmensziel. Wir analysieren die durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung als Steuerungsgröße regelmäßig. Die erste vollständige Erhebung für 2018 ergab einen Wert von 21,4 Stunden Weiterbildung pro Beschäftigten. Im Berichtszeitraum ist dieser um 1,1 Stunden angestiegen und lag so 2019 bei 22,5 Stunden.

GRI 404-1

Durchschnittliche Fortbildungsstundenzahl pro Jahr

	2019	2018
Frauen	17,7	17,5
Männer	23,3	22,5

Für Führungskräfte haben wir zudem in den Unternehmenszielen zwei Tage für die Weiterentwicklung überfachlicher Kompetenzen pro Jahr als Zielvorgabe festgelegt. Um die Erfüllung dieser Zielvorgabe zu unterstützen, erarbeiten wir aktuell zwei Führungskräfteprogramme: (1) „Fit für Führung" zur Entwicklung der überfachlichen Kompetenzen bestehender Führungskräfte und (2) das Programm „Führungskraft von morgen" für zukünftige Führungskräfte. Beide Konzepte wollen wir ab 2021 anbieten. Sie sind modulartig aufgebaut und individuell auf die Führungsebene und Kompetenzen der Teilnehmenden ausrichtbar.

Fortführung auf S. 32

06

Kaianlage

Ein Leitstern für mehr Wendigkeit

Harald Ludwig steigt mit uns auf einen der Krane, um den Blick auf die Besonderheit des Braker Seehafens zu lenken: Hier an der Wesermündung laufen auf rund 2,5 km Kaianlage die Verkehrswege Wasser, Schiene und Straße zusammen. Nirgendwo erschließt sich besser, was der Braker Hafen für den Niederlassungsleiter bedeutet: Hafen ist Leben. Um den vielfältigen Betrieb auch in Zukunft „sturmfest" zu gestalten, hat Harald Ludwig mit seinem Team das Projekt „PortOffice 2020" angestoßen. Denn auch hier gilt: Nichts ist beständiger als der Wandel.

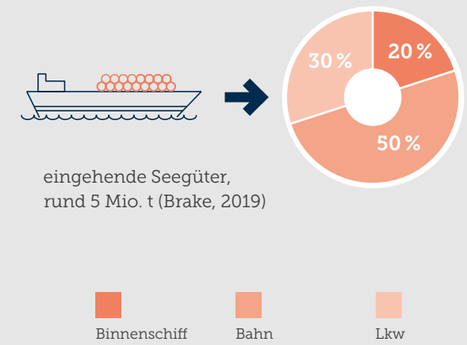
Harald Ludwig zählt zu den Urgesteinen bei NPorts. Der Bauingenieur startete Ende der 70er-Jahre seine Karriere in unserem Unternehmen, als NPorts als Hafenamt noch eine Behörde war. Seit sechs Jahren ist er nun Niederlassungsleiter und schätzt die Möglichkeit, aufgrund seiner fundierten Erfahrung in Teilbereichen die Dinge anders zu sehen und weiterzuentwickeln. „Hafen ist immer spannend, denn Hafen besteht eben nicht nur aus Schiffen", erklärt Harald Ludwig seine langjährige Faszination. „Das geht ja von hier aus mit Eisenbahn, Binnenschiffen oder Lkw weiter. Bei uns macht man alles: das ureigenste Hafengeschäft, das Baggern, um die Wassertiefen zu erhalten, die Instandhaltung und Erweiterung von Kaianlagen, Straßenanlagen, Gleisanlagen und Gebäuden."

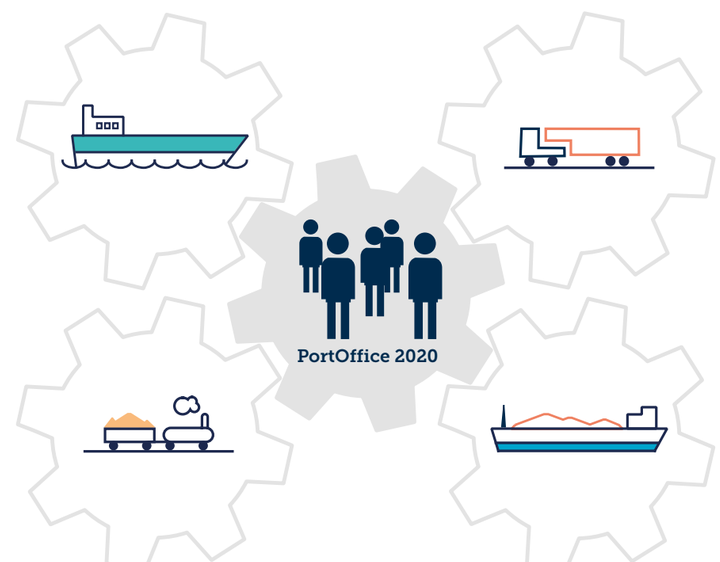
Brake gilt mit seiner vielfältigen und leistungsfähigen Infrastruktur als Nischenhafen, der mit multifunktionaler Ausrichtung seine Funktion zwischen den großen europäischen Universalhäfen einnimmt. In der Nische steckt die Herausforderung, die Marktbedürfnisse zu kennen und Angebote zu machen, die sonst keiner macht. Zum Beispiel den Umschlag kleinerer Mengen: „Nicht jeder Verlader hat so große Ladungsmengen, dass er ein Schiff voll bekommt", erklärt Harald Ludwig. Brake ist neben seiner Stärke beim Umschlag von Schüttgütern und massenhaftem Stückgut auch dafür bekannt, dass die großen Seeschiffe z. B. auf ihrer Linie nach Amerika in Brake haltmachen und kleinere Mengen mit an Bord nehmen. „Meiner Erfahrung nach erfinden wir den Braker Hafen alle zehn Jahre neu. Wir müssen hier flexibel und schnell die Bedürfnisse des Marktes kennen und sind entsprechend breit aufgestellt. Das ist unser Vorteil."

Flexibilität ist auch das Kernprinzip, das Harald Ludwig mit seinem Team weiter ausbauen wird – mit dem Ziel, die Kundenzufriedenheit hoch zu halten. Die Anforderungen der Kunden steigen, auch in Bezug auf eine unkomplizierte Abwicklung der Hinterlandtransporte. Diesen Anforderungen wollen wir gerecht werden. Das neue

Modal Split

Wie im Seehafen Brake ankommende Seegüter ins Hinterland verteilt werden.





Koordination der verschiedenen Verkehre

Die Waren finden im Hafen ihren Weg vom Seeschiff zum Binnenschiff, zur Bahn oder auf den Lkw. Oder den umgekehrten Weg, um auf dem Seeweg verschifft zu werden.

PortOffice-Konzept am Standort Brake sieht vor, dass es ab 2021 eine abteilungsübergreifende Position in der Hafenzentrale gibt, in der alle verkehrlichen Belange zusammenlaufen. „Wir wollen die verschiedenen Bereiche, also die Verkehrsträger Schiffe, Bahnen und Straßen, besser koordinieren. Unsere Braker Hafenzentrale muss wie eine zentrale Schaltstelle, wie ein Leitstern funktionieren."

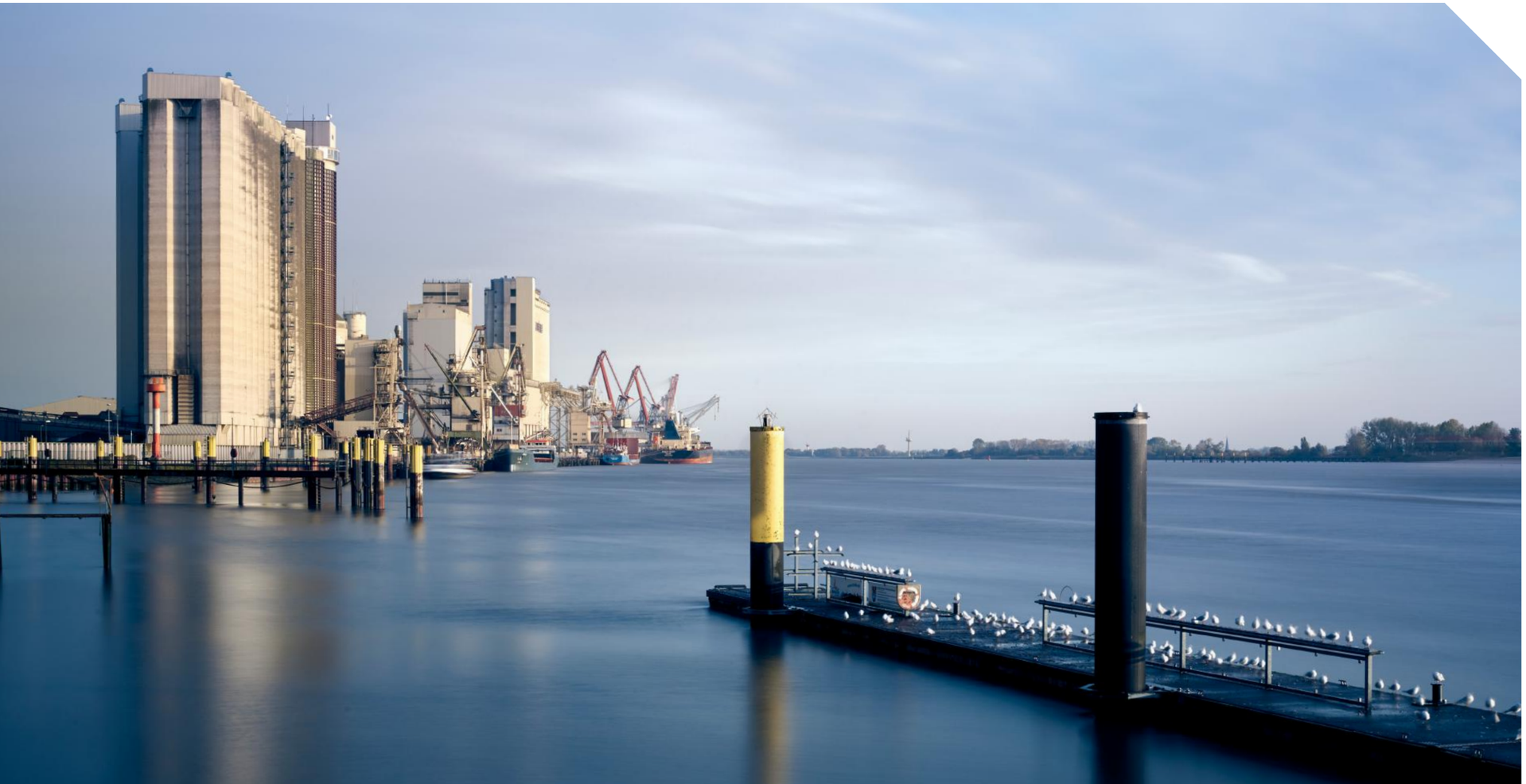
Das, was selbstverständlich klingt, kommt im eingespielten Hafenleben mit 120 Mitarbeitenden einer umfassenden Wende gleich und mündet in einem echten Change-Management. „Bisher gibt es unterschiedliche Abteilungen je nach Verkehrsträger, zudem die technische Abteilung für z. B. Baustellen. Unsere Kunden haben verschiedene Ansprechpersonen, je nachdem, ob es um Schiffsanläufe, Lkw-Verkehre oder Bahntransporte geht. Das wollen wir auflösen und die verschiedenen Zuständigkeiten abteilungsübergreifend zusammenbringen." Gemeinsam mit den Führungskräften in Brake und im Austausch mit der NPorts-Zentrale in Oldenburg ist ein neues Organisationssystem entwickelt worden. Es sieht vor, dass es in der Hafenzentrale die neu geschaffene Position mit dem traditionellen Namen des „Nautikers vom Dienst" geben wird. Dieser nimmt sich gemeinsam mit einem Hafenwärter und einer Bahndisponentin, nach Einbeziehung der Spezialistinnen und Spezialisten aus den Fachabteilungen, der einzelnen betrieblichen Anfragen an, koordiniert die Aufgaben und bleibt im Dialog mit den Kunden.

Auch von den Mitarbeitenden im Technischen Service wird noch mehr Flexibilität erwartet. Harald Ludwig sieht, dass es immer wichtiger wird, über die eigenen Kernkompetenzen und Abteilungen hinauszuwachsen. „Es geht nicht nur darum, ein hervorragender Elektriker oder eine ausgezeichnete Nautikerin zu sein. Im Seehafen können Sie nie wissen, was es morgen zu tun gibt. Selten kommt ein Schiff laut Plan. Aber für alle Eventualitäten sämtliche Spezialistinnen und Spezialisten vorzuhalten, geht nicht. Daher steigt die Anforderung an die Bereitschaft der Einzelnen, mit anderen Gewerken zusammenzuarbeiten und sich dafür auch weiterzubilden."

Da die geplante Veränderung für viele Kollegen und Kolleginnen ein großer Schritt sein wird, hat die stellvertretende Niederlassungsleiterin, Franziska Walther, den Plan mit einer Kommunikationsoffensive unterstützt. Das neue Konzept erhält einen Namen: „PortOffice 2020". In einer hafenweiten Roadshow besuchen die beiden Führungskräfte jeden Bereich, jede Arbeitsgruppe. Sie erklären die Notwendigkeit der Veränderung, zeigen konkret, wie sich die Änderung auf die jeweiligen Arbeitsbereiche auswirkt, und klären Fragen und Vorbehalte. Am Ende der Roadshow sind alle Mitarbeitenden bestens informiert und eingestimmt auf das neue Zusammenspiel.

„Wir haben hier in Brake schon viele Veränderungen durchgemacht. Ich bin optimistisch, dass es auch diesmal klappen wird", beschreibt Harald Ludwig den Teamgeist im Braker Hafen. Für die Nachhaltigkeit im Hafenbetrieb sind für ihn Wendigkeit und Flexibilität unerlässlich: „Die neue PortOffice-Organisation zielt doch in zwei Richtungen. Zum einen steht die Kundenzufriedenheit an oberster Stelle. Sie sollen das Produkt ‚Hafen' in Brake mit einem attraktiven, wertvollen Erlebnis verbinden. Mit unserer Wettbewerbsfähigkeit sichern und erschließen wir unsere Umsätze. Zum anderen geht es um ein optimiertes Zusammenspiel unserer Ressourcen, mehr Sicherheit, mehr Eigeninitiative und Verantwortung im Team. Wir wollen uns auch auf jüngere Mitarbeitende einstellen, die andere Ansprüche an Teamarbeit, Mitsprache und Führung haben."

„PortOffice 2020" ist dafür ein wichtiger Ankerpunkt.



» Mein Tipp für mehr Nachhaltigkeit im Alltag

»Als langjähriger Leiter der örtlichen Feuerwehr möchte ich dazu ermutigen, eine ehrenamtliche Tätigkeit zu übernehmen. Wer sich gesellschaftlich engagiert, erhält seinen Einsatz auf vielfache Art zurück.«

Harald Ludwig
Niederlassungsleiter Brake

Sichere Beschäftigung

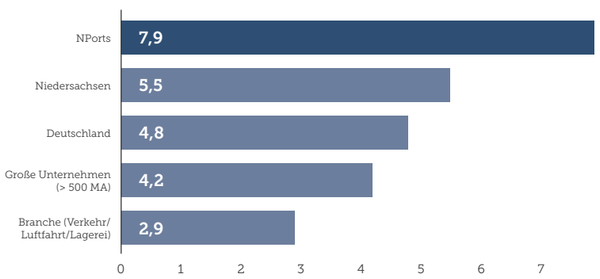
Fortführung von S. 27

Ausbildung

Die langfristige Zusammenarbeit mit jüngeren Menschen ist für uns genauso wichtig wie die mit erfahrenen Fach- und Führungskräften. In den Jahren 2018 und 2019 haben wir jeweils 56 jungen Menschen in neun verschiedenen Berufen eine Ausbildung in unserem Unternehmen ermöglicht. Mit einer Ausbildungsquote von knapp 8 % (2018) liegen wir damit weit über dem Bundes- und Landesdurchschnitt. Wir bilden mehr Menschen aus, als wir übernehmen können. Das kommt den Auszubildenden selbst und anderen Betrieben zugute: Denn in einer ländlichen, strukturschwachen Region ist der berufliche Einstieg essenziell. Deshalb werden wir als Teil unserer gesellschaftlichen Verantwortung für eine starke Region auch zukünftig in (Aus-)Bildung investieren.

GRI 404-1

Auszubildendenquote 2018



Quelle: BIBB Report 2020 (Daten stammen aus 2018), https://www.bibb.de/dokumente/pdf/bibb_datenreport_2020_internettabellen.pdf

Weitere Ausbildungsprogramme, auf die wir stolz sind, sind das duale Studium „Bauingenieurwesen", welches seit 2020 in der Niederlassung Cuxhaven angeboten wird, sowie unser Traineeprogramm für Ingenieurinnen und Ingenieure.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Die Sicherheit und Gesundheit unserer Beschäftigten sind für uns zwei wichtige Themen, die wir intern jeweils in eigenen Verantwortlichkeiten steuern. Wir arbeiten nach den gesetzlichen Bestimmungen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütungsvorschriften. Zudem wird unser Arbeitsschutz im Rahmen der Zertifizierung nach DIN ISO 9001 extern geprüft.

GRI 403-1

Arbeitssicherheit

Der Arbeitsschutz ist bei NPorts unternehmensweit einheitlich organisiert. Die Unternehmerpflichten sind von der Geschäftsführung auf die Niederlassungsleitungen sowie für die Zentrale auf die Personalleitung delegiert, sodass klare Verantwortlichkeiten für jeden Standort bestehen. Daneben kümmert sich die Zentrale um Anpassungen in der Organisation des Arbeitsschutzes. Für alle Standorte sind Sicherheitsfachkräfte sowie Sicherheitsbeauftragte bestellt. Sie unterstützen und beraten die arbeitgeberseitig Verantwortlichen bei Entscheidungen zum Arbeitsschutz. Für Großprojekte/-baustellen bestellen wir grundsätzlich eine Sicherheits- und Gesundheitskoordination oder sorgen dafür, dass die Auftragnehmer diese einsetzen.

GRI 103-1 103-2 103-3 403-1

Pro Standort finden in jedem Jahr drei ASA-Sitzungen statt, in denen örtliche Themen der Arbeitssicherheit besprochen und abgestimmt sowie Arbeitsunfälle analysiert werden. Bei der jährlichen gemeinsamen zentralen ASA-Sitzung werden übergeordnete Themen besprochen, neue übergreifende Maßnahmen festgelegt bzw. bestehende geprüft (s. Seite 63).

GRI 403-4

Der Betriebsrat nimmt im Rahmen seiner Aufgaben nach dem Betriebsverfassungsgesetz aktiv an der Gestaltung des Arbeitsschutzes teil. Er prüft Gefährdungsbeurteilungen und Betriebsanweisungen und macht Vorschläge zur Verbesserung des Arbeitsschutzes.

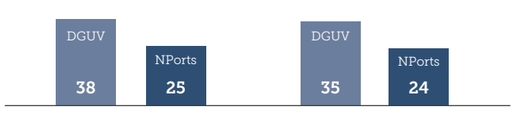
Im Sinne des flächendeckenden Arbeitsschutzes erstellen wir für jeden Arbeitsplatz eine Gefährdungsbeurteilung. Für alle Gefährdungen prüfen wir die notwendigen technischen, organisatorischen oder individuellen Schutzmaßnahmen. Regelmäßige Begehungen der Arbeitsplätze ergänzen die Gefährdungsbeurteilungen. Um diese unternehmensweit einheitlich auf- und darzustellen, haben wir die „Handlungshilfe 4.0" eingeführt und stellen dort auch die allgemeinen Betriebsanweisungen bereit. Parallel haben wir eine Datenbank mit allen Gefahrstoffbetriebsanweisungen aufgebaut.

GRI 403-2

Unsere Arbeitsunfälle erfassen wir in einer übergreifenden Statistik nach Kategorien (s. Seite 63). Wir nehmen jeden Arbeitsunfall ernst, erforschen die Ursachen, führen ggf. Arbeitsplatzbegehungen durch und leiten Sicherheitsmaßnahmen ab. Unser Ziel ist es, durch die intensiven Maßnahmen eine überdurchschnittliche Arbeitssicherheit im Branchenvergleich aufrechtzuerhalten.

GRI 403-7

Meldepflichtige Arbeitsunfälle je 1.000 Vollarbeiter



Quelle: Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, https://publikationen.dguv.de/widgets/pdf/download/article/3893

Wir sind daher stolz, dass die Unfallquote im Berichtszeitraum niedriger ist als im vorigen Zeitraum. So ist die Anzahl meldepflichtiger Arbeitsunfälle (je 1.000 Vollbeschäftigte) von 41,2 (2017) auf 38 im Jahr 2019 gefallen.

Für die arbeitsmedizinische Vorsorge haben wir einen externen betriebsärztlichen Dienst beauftragt, der auch Beratung und Unterstützungsleistungen für unsere Beschäftigten übernimmt. In allen Bereichen verfügen wir über eine Anzahl an Ersthelferinnen und Ersthelfern, die über das vorgeschriebene Maß hinausgeht. Diese schulen wir in den erforderlichen Abständen.

GRI 403-3

Betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM)

Gesunde Mitarbeitende bilden das Rückgrat unseres wirtschaftlichen Erfolgs. Das 2015 unternehmensweit eingeführte betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM) soll uns dabei auf Erfolgskurs halten. Unser BGM führen wir als Partnerprojekt mit den JadeWeserPort-Gesellschaften durch, was die Effizienz der angebotenen Maßnahmen deutlich steigert – u. a. bieten wir unseren Beschäftigten ein Firmenfitnessprogramm an.

GRI 103-1 103-2 103-3 403-1

Unser BGM ergänzt die Maßnahmen des Arbeitsschutzes und der betrieblichen Eingliederung. Ziel ist es, Gesundheit, Zufriedenheit und Zusammenarbeit zu fördern sowie die Leistungsfähigkeit unserer Mitarbeitenden zu erhalten. Wir bieten unseren Beschäftigten diverse Angebote, um ihre Gesundheit langfristig zu sichern. Ein besonderes Augenmerk haben wir im Berichtszeitraum auf das Thema „Gesundes Führen" gelegt, das wir mit Pflichtschulungen fördern.

GRI 403-6

GRI 403-5

Im Arbeitskreis Betriebliches Gesundheitsmanagement (AK Gesundheit) sind sechs Beschäftigte aus allen Standorten vertreten, die als Ansprechpersonen fungieren. Zudem empfehlen und konzipieren sie Angebote für gesundheitsgerechtes Verhalten. Quartalsweise wird an die Geschäftsführung und in regelmäßigen Abständen an die Geschäftsleitung über den aktuellen Stand berichtet.

GRI 403-4

Jedes Jahr bestimmen wir ein Leitthema im BGM. Das Leitthema wird auf Vorschlag des AK Gesundheit gemeinsam mit der Geschäftsleitung festgelegt. Seit 2016 beziehen wir auch unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die Themenbestimmung mit ein. Eine tolle Aktion war z. B. das gemeinsame „Fasten" im Jahr 2019 im Rahmen der Aktion „40 Tage ohne".

GRI 403-3

Beschäftigungsverhältnisse und Arbeitgeberfürsorge

GRI 401-2

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber wollen wir unsere Beschäftigungsverhältnisse fair und attraktiv gestalten. So unterscheiden wir bei der Gewährung unserer Leistungen nicht zwischen Voll- und Teilzeitbeschäftigten bzw. zwischen unbefristet und befristet Beschäftigten. Über die gesetzliche Rentenversicherung hinaus besteht eine tarifvertragliche Regelung für eine betriebliche, überwiegend arbeitgeberfinanzierte Altersversorgung analog zum öffentlichen Dienst.

Das betriebliche Eingliederungsmanagement (BEM) und die dazugehörige Betriebsvereinbarung unterstützen Mitarbeitende mit gesundheitlichen Einschränkungen. Gezielt erleichtert es deren berufliche Eingliederung nach längeren gesundheitsbedingten Abwesenheiten (> 42 Tage). Unser Ziel ist dabei, u. a. betriebliche Ursachen für eine Erkrankung aufzudecken und Strategien zur Vermeidung solcher Ursachen zu entwickeln.

GRI 404-2

Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Eine familien- und lebensphasenbewusste Personalpolitik ist elementar für die Motivation, Zufriedenheit, Leistungsfähigkeit und Gesundheit von Beschäftigten. Wir bei NPorts legen dabei besonders Wert auf eine partnerschaftliche Kultur, die Raum für Eigeninitiative, Selbstständigkeit und Vertrauen bietet und die Vereinbarkeit von beruflichen und familiären Anforderungen unterstützt.

Wir arbeiten kontinuierlich an der Optimierung der Arbeitsbedingungen und haben unsere bisherigen Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie erweitert. Beispiele sind die Bereitstellung von Homeoffice-Arbeitsplätzen und persönliche Ansprechpersonen an jedem Standort, an die sich unsere Mitarbeitenden wenden können.

Bereits seit 2017 sind wir als familienfreundlicher Arbeitgeber zertifiziert. Seitdem haben wir im Rahmen der formulierten Zielvereinbarung eine Vielzahl an Maßnahmen auf den Weg gebracht. Das im Jahr 2018 entwickelte Beruf-und-Familie-Portal in unserem Social Intranet bietet einen tollen Service für unsere Beschäftigten: Im Portal sind umfassende Informationen zu Elternzeit, Elterngeld, Pflege von Angehörigen, Telearbeit, Arbeitszeitoptionen oder auch standortbezogenen Kinderbetreuungsangeboten zu finden. NPorts-spezifische Merkblätter und weiterführende Verlinkungen zu wichtigen Informationsseiten runden das Angebot ab. Wichtig ist für uns, dass sich die Mitarbeitenden in jeder Lebensphase gut informiert und unterstützt fühlen.

Nicht zuletzt haben wir 2019 ein spezielles Elternzeitkonzept (Leitfaden für den Wiedereinstieg nach der Elternzeit) entwickelt. Der Leitfaden unterstützt Führungskräfte und Personalabteilungen, die familienbedingten beruflichen Unterbrechungszeiten bestmöglich vorzubereiten, den Kontakt in der Elternzeit zu halten und den Wiedereinstieg optimal zu gestalten. Wir stellen dabei die individuellen Anforderungen der Eltern in den Fokus und versuchen diese mit den beruflichen Anforderungen zu vereinbaren. Elternzeit wird zunehmend auch von männlichen Beschäftigten genutzt: eine begrüßenswerte Entwicklung, die wir gern unterstützen. Im Berichtszeitraum haben insgesamt 36 Personen Elternzeit in Anspruch genommen, 17 davon männlich.

GRI 401-3

Inanspruchnahme von Elternzeiten (Anzahl Personen)

	2019	2018	2017	2016
insgesamt	15	21	18	17
weiblich	8	11	11	8
männlich	7	10	7	9

Gleichstellung und Gleichbehandlung

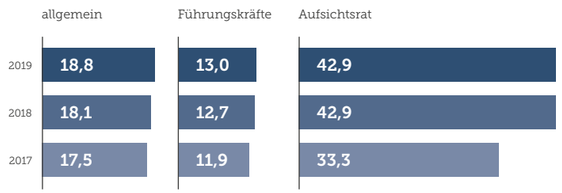
Wir bei NPorts verfolgen das Ziel der Gleichstellung von Frauen und Männern. Auf freiwilliger Basis orientieren wir uns am Niedersächsischen Gleichberechtigungsgesetz. Daher haben wir eine Gleichstellungsbeauftragte bestellt, die in allen Personalangelegenheiten beteiligt wird und jährlich über die Entwicklung der Thematik berichtet. Neben ihrem Blog und den jährlichen Frauenversammlungen haben wir ein anonymes Hinweisgebersystem u. a. zur Anzeige von Diskriminierung und sexueller Belästigung eingeführt (s. Seite 54, Compliance).

Nach unserem Selbstverständnis sollen die Arbeitsbedingungen von Frauen und Männern die Vereinbarung von Beruf und Familie ermöglichen und die berufliche Gleichberechtigung verwirklichen. Die Förderung und Einhaltung dieser Ziele werden bei uns von der Gleichstellungsbeauftragten begleitet. Freiwillig und aus unserem Selbstverständnis heraus haben wir Zielquoten und Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung im Gleichstellungsplan für die Jahre 2019 bis 2021 festgelegt.

GRI 405-1

Im Jahr 2019 ist der Frauenanteil am Beschäftigungsvolumen von 18,1 % auf 18,8 % (etwa 0,7 Prozentpunkte) gestiegen.

Frauenquote bei NPorts auf verschiedenen Ebenen



Ein weiterer Aspekt der Gleichbehandlung ist das Prinzip „Gleiches Geld für gleiche Arbeit". Bei uns reguliert der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst der Länder (TV-L) die Vergütung von über 95 % der Beschäftigten. Aufgrund der historisch bedingten unterschiedlichen Auslegung der tariflichen Bestimmungen zur Eingruppierung in den Niederlassungen arbeiten wir daran, eine Eingruppierungsvergleichbarkeit der Vergütung über alle Standorte hinweg herzustellen. Wir haben bereits für vier Bereiche Eingruppierungsmatrizen vereinbart: (1) technische Berufe, (2) nautische Berufe und Port Office, (3) Tätigkeiten im Bereich Immobilien und (4) Führungskräfte. GRI 102-35 102-36 102-41

Weiterhin bekennen wir uns zur Gleichbehandlung von Menschen unabhängig von ethnischer Herkunft, Religion oder Weltanschauung, Behinderung, Alter oder sexueller Identität. Diese bringen wir durch unsere Null-Toleranz-Politik gegenüber jeglicher Art der Diskriminierung und Mobbing zum Ausdruck. Die Einrichtung einer neutralen Beschwerdestelle nach dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz dient uns dazu, Diskriminierung auf den Grund zu gehen.

Beschäftigte, die mit gesundheitlichen Einschränkungen zu uns kommen bzw. die im Laufe ihrer Berufstätigkeit gesundheitliche Einschränkungen erleiden, sind bei uns willkommen. Bei Auswahlentscheidungen entscheidet rein die fachliche und persönliche Qualifikation. Zum Ende 2019 haben wir 52 schwerbehinderte Personen beschäftigt. Mit 10 Frauen und 42 Männern lag die Schwerbehindertenquote 2019 bei 7,9 %.

Führung und Dialog

Unsere Unternehmenskultur haben wir in unserer „Verabredung zur Zusammenarbeit und Führung" in Worte gefasst. Kultur ist, was wir gemeinsam täglich im Unternehmen leben: Jede und jeder gestaltet sie durch das eigene Verhalten mit. Besondere Verantwortung tragen hierbei unsere Führungskräfte. In regelmäßigen GRI 102-16 Führungskräfte-Workshops stellen wir Themen zu Kultur, Verantwortung und Führung in den Vordergrund. Um Führungskräfte noch besser auf ihre Aufgaben vorzubereiten, ihre überfachlichen Fähigkeiten weiterzuentwickeln und sie auf die komplexen Herausforderungen der Zukunft einzustellen, werden derzeit zwei Konzepte für die Entwicklung bzw. Weiterentwicklung von Führungskräften aufgestellt (s. Seite 26, Abschnitt „Kompetenzentwicklung und Weiterbildung").

Als dezentrales Unternehmen mit sechs Standorten sind für uns geregelte Informations- und Kommunikationsabläufe auf allen Ebenen und insbesondere zwischen den Standorten und Ebenen essenziell. Als Ergänzung zur Regelkommunikation und Gremienarbeit sind unser Social Intranet sowie die 2020 eingeführte NPorts-App zwei wichtige Säulen des internen Dialogs. Zudem führen wir regelmäßige Mitarbeiterbefragungen, zuletzt Anfang 2020, durch.

GRI 403-4 404-3

Eine besondere Form des Dialogs sind regelmäßige Mitarbeitergespräche. Mitarbeitende können alle zwei Jahre freiwillig im Rahmen eines solchen Gesprächs eine Rückmeldung zu ihren Leistungen, ihrem Verhalten und beruflichen Perspektiven bekommen. Dabei können sie auch ihre Wünsche und Anliegen äußern. Mit unseren Führungskräften werden diese Gespräche jährlich geführt. Darüber hinaus binden wir Mitarbeitende in formelle Arbeitsschutzausschüsse, in den AK Gesundheit, in die Arbeitsgruppe Unternehmenskultur (s. Anhang) sowie in Arbeitsgruppen zur Digitalisierung ein.

Im gesamten Berichtszeitraum fanden 130 Gespräche mit Führungskräften statt. Die geringere Zahl der Gespräche 2019 ist die Folge krankheitsbedingter Ausfälle und nicht besetzter Funktionen. Die Anzahl der zweijährlichen Gespräche für die Periode 2017 bis 2018 betrug 438. Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Anzahl der geführten Gespräche mit Mitarbeitenden, die selbst Führungskraft sind (jährliche Gespräche), und mit Mitarbeitenden, die selbst keine Führungskraft sind (zweijährliche Gespräche).

Anzahl der Mitarbeitergespräche

	2019	2018	2017	2016
jährlich	58	72	61	44
2-jährlich	305 (Durchlauf 19/20)	438 (Durchlauf 17/18)	61	44

05

Werkstätten & Büros

Leicht zwischen den Welten springen

Den Weg zwischen seinem Arbeitsplatz in der NPorts-Zentrale und seiner Wohnung in Oldenburg legt Dr. Matthäus Wuczkowski selbstverständlich mit dem Fahrrad zurück. Häufig hat er vorher noch seinen Sohn im Kindergarten vorbeigebracht oder abgeholt. Der fließende Übergang von Job und Privatleben ist für den Nachhaltigkeitsmanager ein Lebensprinzip, mit dem er seinen vielfältigen Aufgaben bei NPorts, seiner Familie und nicht zuletzt sich selbst gerecht wird.

Als sich Dr. Matthäus Wuczkowski 2016 bei NPorts auf die Stelle eines Green Port Officer im Emder Hafen bewarb, war seine Frau gerade mit dem zweiten Kind schwanger. Die etwas ungewöhnliche Bitte, bereits in der Probezeit seine Elternzeit anzugehen, war für ihn nicht aufschiebbar: Das Kind kam halt. „Wir haben keine Großeltern in der Gegend, ich musste täglich nach Emden fahren. Den neuen Job und die neue Lebenssituation miteinander zu kombinieren, war meine Herausforderung." Matthäus Wuczkowski bat darum, Elternzeit in Teilzeit zu nehmen: Ein paar Stunden Arbeit, ein paar Stunden Elternzeit am Tag – so begann er bei NPorts mit dem Aufbau des Nachhaltigkeitsbereichs.

Was mit dieser ungewöhnlichen Initiative begann, entwickelte sich zum heutigen Nachhaltigkeitsengagement. Der promovierte Ökonom vereinbarte bald mit Geschäftsführung und der strategischen Unternehmensentwicklung, einen breiten Ansatz zu wählen, um Nachhaltigkeit nicht nur in Emden, sondern im ganzen Unternehmen einzuführen: „Ich fand es spannend, bei NPorts einen komplett neuen Bereich aufzuziehen: Strategie, Projekte, Maßnahmen im maritimen Umfeld. Das ist super!"

Seine Rolle als Manager für Nachhaltigkeit und Innovation deutet Matthäus Wuczkowski vor allem als Katalysator, um den Funken für nachhaltige Ansätze und Ideen im Unternehmen zu zünden und Maßnahmen ins Rollen zu bringen. „Ohne die Unterstützung aller bei NPorts, besonders von Geschäftsführung und Fachleuten an den Hafenstandorten, könnte ich mich nicht über Erfolge freuen."

Heute arbeitet Matthäus Wuczkowski längst in Vollzeit, die alles andere als gewöhnlich abläuft. Denn nur mit einer gewissen Flexibilisierung der Arbeitszeiten lässt sich das Pensum, das er auf seinen großen Baustellen sieht, erfolgreich managen. „Ich arbeite gern lange und ergiebig, und wenn ich für etwas meine Zeit brauche, dann brauche ich die auch." Sein Tag verläuft daher eher in mehreren Zeitblöcken: Um sich am Nachmittag mal den Kindern zu widmen, verlagert er seine Projektarbeiten im Homeoffice auch in die Abendstunden. Die Möglichkeit, das frei zu gestalten, verbucht Matthäus Wuczkowski als Erfolg: „Für die Flexibilisierung meiner Arbeitszeit musste ich mich natürlich besonders einsetzen. Aber es lohnt sich, offen und transparent mit seinen Vorgesetzten darüber zu sprechen", empfiehlt Matthäus Wuczkowski. „Im Grunde geht es darum, Vertrauen zu erlangen, gute Ergebnisse zu erzeugen und das in dich gesetzte Vertrauen nicht zu enttäuschen."

Seine Familie ist zufrieden mit der flexiblen Zeiteinteilung. Ein bis zwei Tage arbeitet er im Homeoffice. „Ich kann leicht zwischen den Welten springen, bin da, wenn ich gebraucht werde, und als Vater sehr viel präsenter." Gemeinsam mit seiner berufstätigen Frau plant Matthäus Wuczkowski die Woche mit wichtigen Terminen voraus: Kita, Schule, Kinderarzt, was eben so anfällt. „Am Anfang mussten wir uns alle finden. Die Kinder mussten lernen, Papa ist zwar da, aber das ist jetzt der Arbeitspapa und nicht der Spielepapa." Im Homeoffice mit Kindern voll durchzuarbeiten, sieht Matthäus Wuczkowski tagsüber als illusorisch an. „Ich nehme mir gezielt eine Stunde Zeit für die Jungs, wenn sie sagen, dass sie mich brauchen."

Gute Planung und Selbstdisziplin, um an den Themen dranzubleiben, sind die Faktoren, die der Nachhaltigkeitsmanager für sein Arbeitsmodell empfiehlt. Für seine vielfältigen Aufgaben bei NPorts ist das unerlässlich. Nachhaltigkeit ist ein klassisches Querschnittsthema und Matthäus Wuczkowski arbeitet mit vielen Kolleginnen und Kollegen in den Fachabteilungen und in allen NPorts-Häfen eng zusammen. Er ist in zahlreichen Projekten engagiert und treibt Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auch mit externen Partnern voran. Hinzu kommen internationale und nationale Projekttreffen und Konferenzen, an denen er für NPorts teilnimmt. Er ist überzeugt: „Die meisten hier merken gar nicht, wo ich gerade arbeite, ich bin immer unterwegs, aber trotzdem da. Vieles läuft per Telefon oder Videokonferenzen." Aber auch im Joballtag geht für Matthäus Wuczkowski nichts ohne Präsenz: „Du musst die Leute mitnehmen, sie begeistern, mit ihnen sprechen und zuhören. Nachhaltigkeit arbeitet man nicht ab, Nachhaltigkeit lebt man."

» Mein Tipp für mehr Nachhaltigkeit im Alltag

»Ein bewusster Konsum kann die Welt verändern. Keiner ist perfekt, auch ich nicht. Mir hilft es aber, wenn ich mir gezielt Fragen stelle, bevor ich etwas kaufe: Brauche ich das wirklich, macht mich das glücklicher, entlastet es mich? Wir entscheiden durch unseren Konsum, wie wir leben und wie die Welt von morgen aussieht.«

Dr. Matthäus Wuczkowski
Manager Nachhaltigkeit

Matthäus Wuczkowski weiß, dass sein flexibles Arbeitszeitmodell nicht für jeden Arbeitsplatz bei NPorts Anwendung finden kann: „Ich glaube aber, dass es an jedem Arbeitsplatz etwas gibt, was einem das Leben erleichtert und mehr Balance zwischen Beruf und Familie bringt – auch für die gewerblichen Berufe. Die familienfreundlichen Angebote bei NPorts sind da und werden stetig weiterentwickelt. Wir brauchen nur noch mehr, vor allem Führungskräfte, die sich trauen, als Vorbilder voranzugehen." Für die Zukunft sieht er darin einen wichtigen Schlüssel für den Erfolg der Arbeitgebermarke: „Die nächste Generation fordert neue Modelle ein, bei denen anders gearbeitet wird. Sie möchte gern und viel leisten, selbstbestimmt unterwegs sein und die Flexibilität haben, selbst gestalten zu können, was am besten auf alles passt."

Relevante SDGs 6 8 12 14 15

Gesunde Umwelt

Durch die Lage unserer Häfen als Verbindung zwischen Meer und Land und die unmittelbare Nähe zu schützenswerten Gebieten steht die Arbeit im Einklang mit Natur und Umwelt bei uns besonders im Fokus. Aus diesem Grund ist das Vorsorgeprinzip die Grundlage unseres Handelns. Wenn wir neue Hafenflächen erschließen, gleichen wir diesen Einfluss auf die Umwelt durch umfangreiche Kompensationsmaßnahmen aus. So entstehen wichtige Ökosysteme und wertvolle Lebensräume für Tiere und Pflanzen in unserer Region. Rund ein Viertel unserer Gesamtfläche widmen wir dem Naturschutz.

Die Steuerung umweltrelevanter Aspekte unserer Geschäftstätigkeit liegt bei uns im Stabsbereich Strategische Unternehmensentwicklung sowie den Fachabteilungen der jeweiligen Häfen. Im Jahr 2016 haben wir unsere Umweltpolitik verabschiedet. Sie ist fest in unserer Nachhaltigkeitsstrategie verankert und somit in unserer Unternehmensstrategie integriert.

GRI 103-1 103-2 103-3

Umweltmanagementsystem

Grundlage für unsere Umweltaktivitäten ist unser Umweltmanagementsystem. Dabei richten wir uns am internationalen Umweltmanagementsystem für Häfen PERS (Port Environmental Review System) aus. PERS ist an ISO 14001 angelehnt und wurde von Häfen für Häfen entwickelt. Das Zertifikat wird nach einer umfangreichen Prüfung von der Umweltinitiative EcoPorts der European Sea Ports Organisation (ESPO) vergeben. Der PERS-Standard erfordert die Umsetzung und Dokumentation bestimmter Umweltanforderungen. Die Prüfung findet alle zwei Jahre statt. Geprüft werden dabei u. a. die Einhaltung gesetzlicher Anforderungen, das Mapping ökologischer Auswirkungen der verschiedenen Hafenbereiche sowie die Reduktion der Umweltbelastungen durch die Häfen.

Nach der erstmaligen Zertifizierung im Jahr 2016 in der Niederlassung Wilhelmshaven haben wir PERS sukzessive in Brake, Cuxhaven und Emden eingeführt. Eines unserer Ziele war es dabei, die Systematiken in den einzelnen Niederlassungen zu vereinheitlichen und ein gemeinsames Management einzurichten. Seit 2019 wird die gesamte Hafengruppe mit dem Umweltstandard zertifiziert.

Verantwortlich für unser Umweltmanagementsystem ist der Stabsbereich Strategische Unternehmensentwicklung/Nachhaltigkeitsmanagement gemeinsam mit dem Fachpersonal des jeweils betroffenen Bereichs. Je nach Komplexität der Aufgaben wird externes Personal zur Prüfung herangezogen. So stellen wir sicher, dass aktuelle Standards berücksichtigt und eine kontinuierliche Verbesserung erzielt wird. Um die Einhaltung der Vorgaben zu gewährleisten, werden im Unternehmen in unterschiedlichen Zyklen regelmäßige Überprüfungen durchgeführt.

Die Strategie sowie die geplanten Maßnahmen werden unterjährig gemeinsam mit allen Niederlassungsleitern und der Geschäftsführung abgestimmt und kontrolliert. Zudem finden bedarfsorientiert und mehrmals im Jahr Treffen zu themenbezogenen Aspekten mit den verantwortlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern statt. Diese Arbeitskreise werden vom Stabsbereich Strategische Unternehmensentwicklung/Nachhaltigkeitsmanagement organisiert. Die Treffen dienen der Überprüfung umgesetzter sowie der Initiierung neuer Aktivitäten und der laufenden Prüfung der Gesetzeskonformität der Maßnahmen.

Nachhaltige Bewirtschaftung von Ökosystemen

Als Drehkreuz zwischen Land und Meer sowie Festland und Inselwelt agieren wir tagtäglich in unmittelbarer Nähe zu naturwertvollen Flächen und zum Nationalpark Wattenmeer. Daher ist für uns der verantwortungsvolle Umgang mit Ökosystemen selbstverständlich. GRI 304-1

GRI 304-2 Beim Bau und Betrieb von Infrastruktur versuchen wir stets, die Eingriffe in die Natur möglichst gering zu halten bzw. gar zu vermeiden. Unser Ansatz beruht auf einer Mischung aus Prävention und Kompensation. Nach dem Vorsorgeprinzip prüfen wir vor jeder größeren Bau- oder Unterhaltungsmaßnahme die Auswirkungen auf Natur und Biodiversität. Gebaut wird bedarfsorientiert und nur das, was für die wirtschaftliche Entwicklung von Kunden und Region sinnvoll ist. GRI 102-11

GRI 304-3 NP-26 Wenn neue Hafenanlagen gebaut und hierfür Flächen erschlossen werden, gleichen wir diesen Eingriff in die Natur durch umfangreiche Kompensationsmaßnahmen (sog. Ausgleichsflächen) aus. Bei der Umsetzung solcher Maßnahmen arbeiten wir eng mit Umweltbehörden und Nichtregierungsorganisationen (NGOs) zusammen, um so die bestmögliche Lösung zu finden und möglichst viele relevante Faktoren mit einzubeziehen. Dabei gehen wir zum Teil auch über die gesetzlichen Vorgaben hinaus, um den größten ökologischen Nutzen zu stiften. So entstehen z. B. auf ehemals intensiv bewirtschafteten Landflächen neue Naturräume für einheimische Tier- und Pflanzenarten.

Auf allen Kompensationsflächen finden regelmäßige Monitorings durch unabhängige Organisationen statt. Diese stellen die umweltgerechte Weiterentwicklung gemäß den festgesetzten Kompensationszielen und die Erhaltung der geschaffenen Lebensräume sicher. Hieraus ergeben sich regelmäßig Erhaltungs- und Pflegemaßnahmen, die wir in Eigenregie oder gemeinsam mit Partnern umsetzen. Inzwischen beträgt das Ausmaß unserer Kompensationsflächen 928 ha, was über einem Viertel der Gesamtfläche von NPorts entspricht. Damit ist ein großer Teil unserer Flächen allein für die Natur reserviert.

Mit unserer Verantwortung für die Natur und wertvolle Ökosysteme gehen wir auch über die klassischen Kompensationsmaßnahmen hinaus. Dieses Engagement zeigt sich in vielen Beispielen, wie in Häfen mit kreativen Lösungen echte Mehrwerte für die Natur geschaffen werden und Häfen zu attraktiven und lebendigen Standorten avancieren. So haben wir beispielsweise jüngst einen Bunker auf der Nordseeinsel Norderney als Quartier für gefährdete Fledermäuse hergerichtet und Rand- sowie Straßenbegleitflächen in Blühwiesen umgestaltet, um dem Insektensterben entgegenzuwirken.

Fortführung auf S. 43

01

Wasserfläche

Kleiner Eimer, große Wirkung

Das Wilhelmshavener Hafenareal beeindruckt allein durch seine Größe. Als Tiefseewasserhafen ist es selbst für die größten Schiffe mit bis zu 20 m Tiefgang erreichbar. Diese Dimension steht im markanten Gegensatz zum Format des kleinen Helfers, den Romina Hanisch und Björn Fuhlendorf hier stationiert haben: des Seabins, eines kleinen Mülleimers fürs Meer. Mit seiner einfachen und genialen Technik sammelt er unermüdlich Müll aus dem Wasser.

Der Seabin ist das Ergebnis einer erfolgreichen Zusammenarbeit über die NPorts-Niederlassungen hinweg: Hier in Wilhelmshaven arbeitet die ehemalige Werkstudentin Romina Hanisch, die sich wissenschaftlich mit der Aufgabe beschäftigt hat, in Emden der Schleusenbootsmann Björn Fuhlendorf, der ganz praktisch auf der Suche nach Lösungen ist. Die gemeinsame Frage: Wie begegnen wir dem wachsenden Müllproblem im Hafenwasser?

Wie kamen Sie jeweils auf das Thema Seabin?

Fuhlendorf: Ich interessiere mich schon lange dafür, was man gegen die Umweltverschmutzung tun kann. Beim Surfen im Netz fand ich Informationen zum Seabin. Das war damals noch ein Crowdfunding-Projekt, heute ist es eine weltweite Initiative. Ich war so begeistert, dass ich im Intranet einen Hinweis gepostet habe. Christian Helten, der Abteilungsleiter vom Port Office, hat das gelesen und mir signalisiert, dass er sich drum kümmern wird.

Hanisch: Und ich war auf der Suche nach einem spannenden Bachelorthema im Praktikum bei NPorts. Da kam Herr Helten auf mich zu und machte mir u. a. den Vorschlag, anhand des Seabins zu überprüfen, welche Systeme und Konzepte im Hafen Sinn ergeben. Das hat sofort mein Interesse geweckt.

Was haben Sie im Rahmen Ihrer Bachelorarbeit herausgefunden?

Hanisch: Ich gebe zu, dass ich die Dimension des Themas überhaupt erst durch meine Arbeit erkannt habe. Die Meeresmüllproblematik, die vielen so weit weg erscheint, liegt direkt vor unserer Haustür. Wir haben das Problem auch in der Nordsee. Ich habe alle Standorte von NPorts besucht, Unmengen von angeschwemmtem Müll gesammelt und kategorisiert. Das Problem besteht eigentlich in allen Häfen. Es gibt immer neuralgische Punkte, an denen sich permanent Müll sammelt: Mikroplastik, Makroplastik, aber auch alle möglichen anderen Dinge.

Fuhlendorf: Die Müllmengen im Hafen nehmen beständig zu. Ich bin seit 1995 bei NPorts in Emden, doch diese Mengen sind neu. Vor allem Verpackungsmüll und Plastik landen im Wasser. Man sieht oft Dinge wie Schutzfolien, Umverpackungen, Transportsicherungen, Netze. Also fische ich das häufig mit meinen Händen raus. Ich bin mir nicht zu schade, mich nach dem Müll zu bücken. Aber so ein Seabin ist schon eine feine Sache.

Was ist das Besondere am Seabin?

Hanisch: Der Seabin ist im Grunde ein Mülleimer, der mit einer Tauchpumpe ausgestattet ist, welche beständig Wasser ansaugt und durch ein Auffangnetz leitet. Dabei fängt er den Müll, der im Wasser schwimmt, ein. Ich habe mir mehrere Systeme angeschaut. Aufgrund des feinmaschigen Netzes ist nur der Seabin in der Lage, Mikroplastik mit einem Durchmesser von mindestens 2 mm abzuscheiden. Gerade diese Mikrokunststoffe sind ja das große Problem für uns Menschen, weil sie in unsere Nahrungskette gelangen. Das ist einer der großen Pluspunkte des Seabins.

» Unser Tipp für mehr Nachhaltigkeit im Alltag

Beide sind sich einig: »Bewusst auf Plastik verzichten. Es gibt inzwischen viele gute Produktalternativen!«

Björn Fuhlendorf, Schleusenbootsmann
Romina Hanisch, Masterstudentin

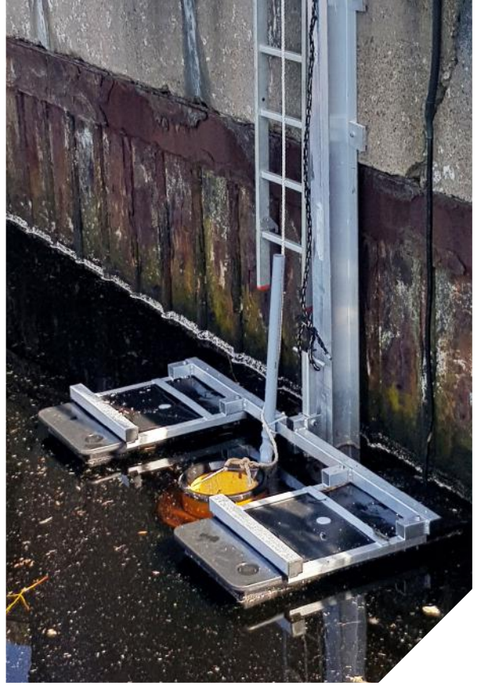
Das schafft ein Seabin pro Jahr

90.000 Plastiktüten
35.700 To-go-Becher
16.500 Plastikflaschen
166.500 Plastik-Tools

Mit den ersten beiden Seabins ist NPorts Teil einer mehrfach ausgezeichneten weltweiten Initiative für die Sauberkeit unserer Meere.

Weltweit sammeln zurzeit **860** Seabins **3.612 kg** Müll jeden Tag.

Quelle:
https://seabinproject.com/, Stand 12/2020



Die Leistung eines Seabins mit 20 l Fassungsvermögen klingt nicht besonders viel bezogen auf die Wasserfläche im Hafen. Wie passt das zusammen?

Hanisch: Die Größe des Seabins ist auch ein Vorteil, weil er den Hafenbetrieb nicht beeinträchtigt. Und da er regelmäßig entleert wird, kann er schon ordentlich was wuppen.

Fuhlendorf: Man erwartet immer viel, aber ich muss sagen, der Seabin ist wirklich eine gute Unterstützung. Trotz seines kleinen Umfangs fische ich bei regelmäßiger Leerung eine Menge Müll damit ab. Es kommt vor allem darauf an, dass der Seabin an den richtigen Stellen im Hafen positioniert wird, dort, wo Wind oder Strömung den Müll hineindrücken und zusammentreiben. In jeder dieser Ecken einen Seabin zu installieren, wäre natürlich großartig.

Hanisch: Ich freue mich über jede Ecke, die müllfrei ist. Innerhalb der nächsten fünf Jahre plant NPorts, weitere Seabins einzusetzen. Das Ziel sind 25 Seabins bis 2025. Der kleine Seabin schafft aber auch noch etwas anderes: Wir reden drüber. Er bringt die Leute zum Umdenken. Das ist doch auch schon eine ganze Menge!

Der Seabin ist also Werkzeug und Kommunikation in einem?

Hanisch: Ich hatte mir nicht vorgestellt, dass meine Arbeit so große Kreise zieht und unser Seabin so viel Beachtung bekommt. Der Seabin hat echtes Aktivierungspotenzial.

Fuhlendorf: Der Seabin trägt definitiv dazu bei, dass wir die Leute wachrütteln. Es gab sogar einige Medienberichte über den Seabin bei NPorts. Wissen Sie, ich wohne hier am Wasser, gehe gern spazieren, und was ich da an Plastikmüll sehe, davor kann man seine Augen nicht verschließen. Es gibt doch für alles Alternativen. Man kann längst in vielen Bereichen auf Plastik verzichten.

Haben Sie auch Ihr Alltagsverhalten geändert, seitdem Sie sich mit dem Seabin beschäftigen?

Hanisch: Definitiv. Seitdem ich gesehen habe, wie viel Plastikmüll rumfliegt, versuche ich bewusst, Müll zu vermeiden. Das beginnt mit der Mülltrennung, und es bedeutet auch, einfach kein Plastik zu kaufen und Alternativen zu finden. Da kann jeder seinen kleinen Beitrag leisten.

Fuhlendorf: Müllvermeidung ist für mich seit Langem eine Herzensangelegenheit, ich vermeide Plastik, so gut es geht, in allen Produkten. Wir müssen anders einkaufen und konsumieren, wir wissen doch längst, dass wir Mikroplastik durch die Nahrungskette auch in uns aufnehmen. Da gilt es jetzt für alle, endlich den Kurs zu ändern. Der Seabin ist vielleicht nur ein kleiner Beitrag, aber ein sehr wirkungsvoller.

Gesunde Umwelt

Fortführung von S. 39

GRI 306-2

Abfallmanagement

Das Abfallaufkommen, das bei uns entsteht, lässt sich grundlegend in drei Kategorien einteilen: 1. eigene Abfälle aus der Hafenunterhaltung und -verwaltung, 2. Schiffsabfälle, die durch die Schiffe bei uns im Hafen anfallen, und 3. Bauabfälle, die aus fremdvergebenen Bauaufträgen entstehen. Für erstere Abfallarten wurde seit 2017 ein systematisches Abfallmanagement entwickelt, um eine möglichst umweltgerechte Entsorgung sicherzustellen. Die operative Verantwortung liegt bei den einzelnen Niederlassungen. Im Jahr 2019 haben wir das gesamte Abfallmanagement vereinheitlicht. Dazu zählen Kommunikation und Verfahrensentwicklung für die Erfassung und Dokumentation der Abfallmengen und Behälter.

Unser Abfallmanagement beschäftigt sich vornehmlich mit den Abfällen der Kategorie 1, die Schiffsabfälle werden von der Abteilung Port Office gemanagt. Die Überwachung internationaler Regelungen für den Seeverkehr übernimmt bei uns die Hafenbehörde. Die ordnungsgemäße Getrennthaltung, Dokumentation und Entsorgung der Abfälle aus Kategorie 3 werden im Auftrag von NPorts durch die ausführenden Firmen umgesetzt.

Entsorgung eigener Abfälle

Die Abfallentsorgung in unseren Häfen richtet sich nach den Grundsätzen der Abfallhierarchie, d. h. erst Vermeidung, dann Verwertung und am Schluss Beseitigung. Das Abfallaufkommen unserer Betriebsprozesse wird in allen Niederlassungen weitestgehend getrennt gesammelt. Dafür haben wir Abfallsammelstellen und Abfallwegweiser für die Mitarbeitenden zwecks ordnungsgemäßer Trennung entwickelt. Dabei unterscheiden wir zwischen Kategorien wie z. B. Restmüll, Altholz, Mischschrott, Kabelschrott, Elektrogeräte, Altpapier, ölhaltige Betriebsmittel, Altöle, Altbatterien, Sondermüll, Grüner Punkt und Bauschutt. Gleichzeitig haben wir Maßnahmen ins Leben gerufen, um den entstandenen Abfall zu reduzieren, wie z. B. den Vorzug verpackungsärmerer Produkte im Einkauf oder die Rückgabe der Leergebinde für Öle an unsere Lieferanten.

Trotz aller Vermeidung und Wiederverwendung werden im Rahmen unserer Tätigkeit durch Instandhaltung und Neubaumaßnahmen Abfälle generiert. Für 2019 betrug das gesamte Abfallaufkommen unternehmensweit 6.784 t. Der Anstieg im Vergleich zu den Jahren 2018 und 2017 ist mit der Entsorgung von Bau- und Abbruchabfällen aus eigenen Baumaßnahmen in den Niederlassungen Emden und Norden zu erklären. In unserer Zentrale in Oldenburg sind im Jahr 2019 nur solche Abfälle angefallen, die einem kommunalen Entsorgungsträger überlassen wurden. Daher wurden hier keine Abfälle und keine Trennquote dokumentiert. Die Abfälle aus den Vorjahren sind auf Umbaumaßnahmen zurückzuführen.

Abfallaufkommen und Trennquote nach Niederlassung NP-28

in t	2019	2018	2017	Trennquote 2019 (in %)
Brake	321	567	426	97,51
Cuxhaven	420	1.197	383	81.10
Emden	5.228	745	577	99,05
Norden	732	153	146	95,31
Wilhelmshaven	83	7	11	73,7
Oldenburg	0	1	10	–

GRI 306-2

Seit 2017 erfassen und kontrollieren wir unser Abfallaufkommen systematisch. Die Systematik inkl. Kennzahlen wurde von einer Arbeitsgruppe entwickelt und eingeführt. Damit wollen wir unsere Abfalltrennsysteme optimieren und sie in unsere Berichterstattung – auch der einzelnen Niederlassungen – aufnehmen. Hierzu zählen u. a. der Umfang (Menge), der Ort der Abfallentstehung sowie die Abfallart (z. B. Sondermüll, Gewerbeabfall, Metall etc.).

97,15 % **Abfalltrennquote 2019 NPorts gesamt**

Eine sichere Größe in diesem Zusammenhang ist die Abfalltrennquote, die wir im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie bis 2025 um 10 % (Basis 2018) steigern wollen. Und darauf sind wir sehr stolz. Denn wir haben mit einer Trennquote von 97,15 % im Jahr 2019 NPorts gesamt den Wert von 2018 (83,8 %) bereits um 13 % übertroffen und damit das Ziel bereits erfüllt (s. Tabelle oben). Grund dafür sind eine Vielzahl kleiner Maßnahmen, die wir in allen Niederlassungen umgesetzt haben.

Schiffsabfälle

Auch die möglichen Umweltauswirkungen durch Schiffsabfälle wollen wir so gering wie möglich halten. Deshalb haben wir für jeden Standort einen Schiffsabfallbewirtschaftungsplan entwickelt. Alle anlaufenden Schiffe werden im Rahmen der allgemeinen Nutzungs-

bedingungen von NPorts zur Zahlung einer Entsorgungspauschale verpflichtet. Dabei setzen wir Anreize für die ordnungsgemäße und umweltgerechte Entsorgung von Schiffsabfällen in unseren Häfen. Die Schiffe erhalten eine Rückerstattung der Entsorgungskosten in Höhe von 70 % für den nach Art und Menge üblichen Umfang, wenn sie die Abfälle einer fachgerechten Entsorgung zuführen. Diese muss im jeweiligen Hafen angemeldet werden und wird behördlich überwacht.

Vor allem handelt es sich dabei um Schiffsabfälle zweier Kategorien: Öl (MARPOL Anlage I) und Schiffsmüll (MARPOL Anlage V). Erstere werden in der Regel durch einen Tank-Lkw oder durch eine Barge entgegengenommen und einer ordnungsgemäßen Entsorgung zugeführt. Schiffsabfälle nach MARPOL Anlage V werden durch einen Containerdienst vom Schiff abgeholt.

Unser Schiffsabfallbewirtschaftungsplan regelt die Meldung und Entsorgung der Abfälle. Solche Pläne werden streng überwacht und alle zwei Jahre erneuert. Seitdem wir die Schiffsabfallbewirtschaftungspläne konsequent umsetzen, können wir unseren positiven Beitrag zum Schutz der Meere aufzeigen (s. folgende Übersicht).

Schiffsabfälle in den NPorts-Häfen

NP-27

	MARPOL Anlage I	MARPOL Anlage V
2019	2.466,40 m³	832,70 t
2018	2.603,80 m³	726,60 t
2017	2.404,49 m³	596,96 t
2016	2.677,71 m³	588,79 t

Bauabfälle

Die Bauabfälle entstehen durch Bauaufträge, die in unserem Namen durchgeführt werden, z. B. beim Bau einer neuen Kaianlage. Jedes Bauunternehmen ist vertraglich für die ordnungsgemäße Entsorgung und Dokumentation der entstandenen Abfälle zuständig. Diese Zuständigkeit regeln wir mit den Auftragnehmern vor jeder Baumaßnahme.

Gewässer

Vom Kerngeschäft her sind wir als Hafeninfrastrukturunternehmen für die Unterhaltung der Gewässertiefen in unseren Häfen verantwortlich. Jenseits des reinen wirtschaftlichen Nutzens ist für uns Sicherheit sehr wichtig. Durch gezielte Baggerarbeiten gewährleisten wir eine schiffbare Sollwassertiefe. Dabei geht es uns darum, möglichst nachhaltig zu baggern. Neben den entnommenen Baggermengen (s. Tabelle) wenden wir weitere Verfahren an, z. B. Wasserinjektion (2.635 Baggerstunden 2019) sowie Rezirkulation in Emden (2.827.516 m³ im Jahr 2019).

Entnahmebaggerung pro Jahr

NP-24

Entnahmebaggerung	2019	2018	2017	2016
Baggermengen n. Laderaummaß (in m³)	175.286	118.291	155.271	151.931

Damit möglichst wenig Schmutzfracht, wie z. B. Ladungsrückstände, in die umliegenden Gewässer der Häfen gelangen, reinigen wir die Hafenflächen intensiv und permanent, z. B. mit Kehrmaschinen. Ergänzend hierzu beseitigen wir mechanische Ablagerungen in den Entwässerungssystemen.

Um das UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer möglichst zu schonen, haben wir ein umfangreiches Baggermanagement aufgebaut. Es verringert die Auswirkungen unserer Baggerarbeiten auf das sensible Wattenmeer und liefert gleichzeitig wichtige Daten über seine Entwicklung und seinen Zustand.

Daneben kümmern wir uns auch darum, die Gewässer sauber zu halten. Ein gutes Beispiel dafür ist das Projekt „Fishing For Litter" im Hafen in Norddeich, wo viele Fischkutter verkehren. Dort stellen wir für sie seit mehreren Jahren eine Mülltonne bereit, damit der Abfall als Beifang fachgerecht entsorgt werden kann. Eine weitere Maßnahme ist unser Seabin (s. Seite 40). Dieser kommt in entsprechenden Hafenbecken zum Einsatz und sorgt dafür, dass schwimmende Abfälle auf der Wasseroberfläche regelmäßig „abgefischt" werden. Außerdem nehmen wir regelmäßig am Runden Tisch Meeresmüll teil, der vom niedersächsischen Umweltministerium organisiert wird. Vertreten sind dabei unterschiedliche Anspruchsgruppen, z. B. NLWKN, Wasserbehörden, Verband Deutscher Reeder, Unternehmen und Vertreterinnen und Vertreter der Häfen. Dort erarbeiten wir gemeinsam Müllvermeidungsstrategien und tauschen uns aus, um verschiedene Sichtweisen kennenzulernen und zusammenzubringen.

NP-21

GRI 102-9

Nachhaltige Beschaffung

Als regional verankerter Akteur betrachten wir die Beschaffung als bedeutenden Hebel für unser nachhaltiges Wirtschaften. Dabei unterstützen wir eine regionale Beschaffung, die wirtschaftliche, ökologische und soziale Effekte mit sich bringt, wo dies möglich ist.

Unsere Ausschreibungspflicht als öffentliches Unternehmen führt dazu, dass wir keinen festen Lieferantenstamm aufbauen und entwickeln können. Ausgeschrieben werden in der Regel die Errichtung von Bauwerken und Anlagen sowie Dienstleistungen jeglicher Art (z. B. Wartungsdienstleistungen). Bei der Errichtung von Neubauten oder z. B. komplexen technischen Anlagen beauftragen wir meist große, erfahrene Industrie- und Bauunternehmen. Die Materialbeschaffung erfolgt meist über Großhandelsunternehmen, bei denen wir Material zum Zwecke der Hafenunterhaltung sowie Büromaterial einkaufen.

GRI 308-1 414-1

In Hinblick auf unsere Nachhaltigkeitsstrategie haben wir erste Schritte unternommen, um bei der Beschaffung – im Rahmen der Ausschreibung – verstärkt Umweltkriterien zu berücksichtigen. Zum einen schreiben wir vermehrt bestimmte Produktgruppen nach Umweltkriterien aus. Dazu gehören Bauholz FSC, Papier FSC und PEFC, Farben, Reinigungsmittel, Ökostrom, Elektrogeräte (Energy Star) etc. In Zukunft streben wir eine Systematisierung und Vertiefung dieser Ansätze an, die wir in unsere Ausschreibungskriterien überführen wollen. Zum anderen orientieren wir uns bei der Lieferantenauswahl an den Kriterien des Landes Niedersachsen. Hier berücksichtigen wir auch Kriterien wie Mindestlohn, Menschenrechte und Antidiskriminierung.

04

Landfläche

Neue Orte wachsen lassen

Alexandra Brandt könnte uns viele Geschichten über die bemerkenswerten Hafenanlagen in Cuxhaven erzählen. Als Bauingenieurin hat sie jahrelang die großen Entwicklungen im Hafen mitverantwortet. Im gleichen Maße, wie neue Flächen im Hafen entstanden sind, hat sie sich auch um entsprechende Kompensationsflächen gekümmert. Eine Herzensangelegenheit, wie sie sagt. Warum das so ist, zeigt sie uns in Hemmoor, wo eine rund 30 ha große Feuchtwiese wieder zu einem bunten Lebensraum geworden ist.

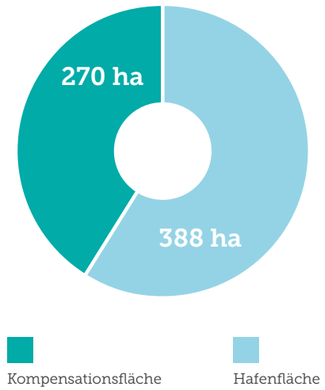
Im Sommer 2020 haben in Hemmoor erstmals Schafe geweidet. Die Tiere halten das Gras kurz, was wiederum wichtig ist, um den vielen Brutvögeln ein gutes Habitat zu ermöglichen. Alexandra Brandt freut sich über diesen Fortschritt. „Die Fläche braucht Schafe, aber die normalen Herden sind zu groß. Es war nicht einfach, einen Schäfer zu finden, der sich auf unsere Anforderungen einlässt."

Wer ihr zuhört, ahnt, dass kaum etwas an der Umsetzung einer so großen Kompensationsfläche einfach ist. Althergebrachte Interessen von Gemeinden, Landwirtinnen und Jägern wollen beachtet und schwierige Bodenbeschaffenheiten müssen umschifft werden. Dazu kommen die Auflagen der Naturschutzbehörden und letztlich braucht es Pächterinnen und Pächter, die sich auf das Experiment der naturnahen Nutzung einlassen. „So ein Entwicklungsprozess kann schon mal zehn Jahre dauern – von der Kartierung bis zur Umsetzung", erklärt Alexandra Brandt.

Die Erschließung von Kompensationsflächen zählt zu den Aufgaben der stellvertretenden Niederlassungsleiterin im Cuxhavener Hafen. Fast die Hälfte der NPorts-Fläche in Cuxhaven ist heute Kompensationsfläche. Im Umkreis von rund 50 km sind allein zehn größere Gebiete entstanden, in denen sich NPorts der Renaturierung von ehemaligen Nutzflächen widmet. Alexandra Brandt kennt sie alle und kontrolliert den Zustand mindestens einmal im Jahr. „Ich habe all diese Flächen ins Herz geschlossen." Sie zeigt um sich: „Man hört immer Tiere – und wenn man Glück hat, sieht man sie auch: Rehe, Kiebitze, Gänse, wenn sie anfliegen. Wirklich schön!"

Was treibt Alexandra Brandt an, sich persönlich für diese Flächen zu engagieren? „Wir sind ja keine Landschaftsgärtner, und ich bin neugierig, ob sich das Land in die gedachte Richtung entwickelt. Wir pflanzen nichts an, sondern wir schauen, dass die Pflanzen, die dort

Anteil Kompensation für Cuxhaven inkl. Stade (2019)



vorkommen sollen, Bedingungen finden, unter denen sie wachsen können." In Hemmoor bedeutete dies, dass flache Teiche angelegt und die Entwässerungssysteme zurückgebaut wurden, damit die Fläche wieder im Wasser steht. Noch während der Baggerarbeiten siedelten die ersten Kiebitze im neuen Feuchtgebiet.

„Kompensation ist eine verantwortungsvolle Aufgabe. Wir geben der Natur etwas zurück, was wir durch unsere notwendigen Neubauten im Hafen leider nehmen müssen. Gute Kompensationsprojekte sind kein Ablasshandel, sondern eine Bereicherung für Natur und Gesellschaft", stellt Alexandra Brandt klar. Ihr geht es darum, dass Kompensationsmaßnahmen genauso viel Beachtung bekommen wie die eigentlichen Baumaßnahmen im Hafen. „Wir haben in den letzten zwölf Jahren viel umgesetzt und uns damit eine gewisse Glaubwürdigkeit dafür verschafft, dass uns die Natur wirklich am Herzen liegt. Inzwischen kommen Landschaftsverbände und -gruppen auf uns zu, werben für ihre Projekte und sehen in NPorts einen wichtigen Partner", freut sich Alexandra Brandt über die Außenwirkung ihres Engagements.

Die dreifache Mutter engagiert sich seit ihrer Jugend für Natur und Umweltschutz. Ihr ist wichtig, dass sie auch bei NPorts auf Mitstreiterinnen und Mitstreiter trifft: „Inzwischen hat jeder verstanden, dass Kompensationsprojekte nicht gemacht werden, weil man muss, sondern weil davon eine Wirkung ausgeht. Die Projekte werden gesehen, eingefordert, bewertet und gewichtet. Sie leisten einen wichtigen Beitrag auch zur Reputation von NPorts."

» Mein Tipp für mehr Nachhaltigkeit im Alltag

»Ich gebe ungern Tipps. Wertvoll ist doch, wenn jeder sich selbst fragt: Wo kann ich mit meiner Familie aktiv werden und einen Beitrag leisten? Es gibt viel zu tun.«

Alexandra Brandt
Stellvertretende Niederlassungsleiterin

Alexandra Brandt ist nicht zuletzt auch Nachhaltigkeitsbeauftragte für NPorts in Cuxhaven. Da liegt es nahe, dass sie Projekte, die sie verantwortet, mit langfristiger Perspektive plant und umsetzt. „Die Kompensationsflächen müssen so lange bestehen wie unsere Bauwerke. Und unser Hafen wird noch einige Generationen überdauern. Daher setze ich mich dafür ein, wertvolle Naturschutzgebiete wachsen zu lassen, die auch für immer da sind. So leisten wir mit Kompensation einen wichtigen Beitrag zur Nachhaltigkeit in ihren drei Dimensionen (ökonomisch, ökologisch und sozial), indem wir der Gesellschaft neue Orte schenken."

Während Alexandra Brandt mit ihrem Team nach dem Planfeststellungsverfahren für die Liegeplätze 5 bis 7 im Seehafen Cuxhaven jetzt die nächste Erweiterungsstufe angeht, liegen auch die Ideen und Pläne für neue Kompensationsmaßnahmen fertig auf dem Tisch. Alexandra Brandt freut sich bereits auf die elfte große Naturschutzfläche: die Aufforstung eines 12 ha großen Tide-Auwalds im Deichvorland.

Relevante SDGs 8 9 12 16 17

Starke Region

Unsere Häfen stärken die Wirtschaftskraft an der Küste und tragen dazu bei, dass Arbeitsplätze in der Region erhalten bleiben und neue entstehen. Wichtiges Qualitätsmerkmal unserer Arbeit ist die Zufriedenheit unserer Kunden, für die Nachhaltigkeit eine immer größere Bedeutung hat. Wettbewerbsfähig zu sein, ist für uns nur die eine Seite der Medaille. Wir geben unser Bestes, um einen Beitrag zur Stärkung unserer Region zu leisten.

Als Hafengesellschaft sind wir an der Schnittstelle zwischen land- und seegestützten Verkehren und damit ein wichtiges Bindeglied zwischen Industrie und Handel. Mit unseren Häfen leisten wir daher einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge unserer Volkswirtschaft. Unsere Kernaufgabe liegt darin, sicherzustellen, dass unsere Kunden unsere Hafenanlagen und Flächen rund um die Uhr nutzen können.

Gemeinsam mit unseren Kunden entwickeln wir die Küstenregion weiter. Im Zusammenspiel mit den Dienstleistungen der Hafenwirtschaft machen wir dank unserer Hafeninfrastruktur und unserer Fachkompetenz unsere Häfen zu hochwertigen Logistikstandorten. Wir stellen uns auf unterschiedliche Kundenbedürfnisse ein und folgen gemeinsam mit unseren Kunden neuen Trends, für die wirtschaftlich attraktive Lösungen gesucht werden. Durch unsere Aktivitäten schaffen wir klare Mehrwerte für unsere Kunden und damit auch für die Region.

GRI 103-1 103-2 103-3

Wirtschaftliche Leistung

Wir sind eine 100%ige Tochter des Landes Niedersachsen und haben die Aufgabe, die Hafeninfrastruktur mit öffentlichen Mitteln zu betreiben und auszubauen. Im Gegensatz zu privaten Unternehmen ist unsere wirtschaftliche Leistung anders einzuordnen. Denn wir erfüllen öffentliche Aufgaben und erhalten dafür auch Zuschüsse des Landes Niedersachsen. Unsere Maßnahmen dürfen daher nicht rein betriebswirtschaftlich betrachtet werden, denn sie wirken weitreichender. Sie stärken durch ihre direkten und indirekten Effekte die volkswirtschaftliche Entwicklung und tragen zu einer wirtschaftlich starken Region bei. So wirken sich Konjunktur, politische Entwicklungen und Wetterverhältnisse direkt auf unser Ergebnis aus. Gleichzeitig fließen unsere Einnahmen in Form von Gehältern und Löhnen, Steuergeldern sowie jegliche Investitionen in Supra- und Infrastruktur an die Wirtschaft und oftmals auch direkt in die Regionen zurück.

NPorts schafft ökonomische Mehrwerte für die niedersächsischen Küstenregionen

NP-11 NP-12 NP-13

GRI 201-1

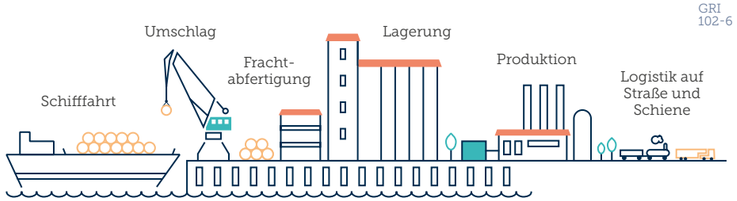
	2019	2018
Anzahl Schiffsanläufe (mit Umschlag)	43.274	42.143
Gesamter Umschlag (t)	29.619.568	28.338.318
Passagierbewegungen (Anzahl)	9.867.059	9.665.981
Umsatz (Mio. €)	64	62
Bilanzsumme (Mio. €)	791	793
Personalkosten inkl. Sozialabgaben (Mio. €)	37,4	36,7
Investitionen (Mio. €)	21,9	18,5

Kunden und Kundenbeziehungen

In der Regel sucht sich die Ware den Weg mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis. Im globalen Wettbewerb und in Anbetracht der steigenden Regulierung (z. B. niedrigere Emissionsgrenzwerte für Schiffe in der Nordsee) sowie der großen gesellschaftlichen Herausforderungen ist Kundenzufriedenheit entscheidend für unsere Wettbewerbsfähigkeit.

Wir haben zahlreiche Kunden. Dazu zählen u. a. deutsche und internationale Reedereien, Umschlags-, Logistik- und Industrieunternehmen sowie Dienstleistungsbetriebe auf den Hafengeländen. Unsere Kunden sind einerseits lokale oder regional angesiedelte Unternehmen und andererseits regionale Niederlassungen/Werke von globalen Unternehmen (z. B. Volkswagen in Emden oder Siemens in Cuxhaven). GRI 204-1

GRI 102-6



Geschäftsfelder unserer Hafenkunden

Im Berichtszeitraum hatten wir 1.850 Kunden mit einem Umsatz von mehr als 5.000 EUR. Davon haben 69 einen Umsatz von mehr als 100.000 EUR. Diese decken 82 % der Gesamterlöse. Von den 1.850 Kunden haben 107 einen Umsatz von mehr als als 50.000 EUR. Diese decken 86 % unseres Gesamtumsatzes ab.

Also machen wir mit 1.743 Kunden nur einen Umsatz von 14 % des Gesamtumsatzes. Daraus wird deutlich, dass wir sehr viele Kleinkunden haben.

Qualität und Kundenzufriedenheit

Um unsere Kundenzufriedenheit zu verbessern, haben wir ein unternehmensweites Qualitätsmanagementsystem (QMS) aufgebaut. Damit streben wir die ständige Verbesserung der internen Abläufe und Leistungen für unsere Kunden an. Die Konformität unseres QMS mit der DIN EN ISO 9001:2015 wurde 2019 erstmals extern zertifiziert und das erfolgreich absolvierte externe Überwachungsaudit 2020 unterstreicht die Ausrichtung des Qualitätsmanagements am international führenden Standard.

64 wesentliche Unternehmensprozesse haben wir dabei identifiziert, digital abgebildet und für alle Beschäftigten zugänglich gemacht. Zudem wurden 24 Kernprozesse 2018 niederlassungsübergreifend in Bezug auf Risiken und Chancen untersucht und angepasst.

Wir haben die Anforderungen interessierter Parteien erarbeitet und zusammengestellt, um die Bedürfnisse unserer Anspruchsgruppen zu berücksichtigen. Im Rahmen interner Qualitätsaudits werden seither Verbesserungspotenziale in unseren Prozessen aufgedeckt und in die Maßnahmenplanung eingebracht. Um die internen Audits perspektivisch komplett selbst durchführen zu können, haben wir 2018 zwölf interne Auditoren und Auditorinnen ausgebildet.

Eine zentrale Größe und Steuerungskennzahl unseres QMS ist die Kundenzufriedenheit, die zugleich Bestandteil unserer Nachhaltigkeitsstrategie ist. Im Jahr 2018 haben wir unsere erste Kundenumfrage durchgeführt. Dabei gaben sich zwei Drittel der Kunden mit unserer Leistung zufrieden bis sehr zufrieden. Der Mittelwert der Gesamtzufriedenheit entspricht in Schulnoten einer 2,4. Eine gute Note, die wir in der nächsten Befragung übertreffen wollen.

Fortführung auf S. 53

07

Umschlag

Zukunft ist ein gemeinschaftlicher Prozess

Wenn Hans-Peter Zint aus seinem Fenster im Betriebsgebäude der Cuxport GmbH schaut, dann hat er die Elbmündung fest im Blick. Er sieht die Schiffe, die in den Hafen von Cuxhaven einfahren und festmachen. Es sind große Schiffe, die sein Umschlagsunternehmen hier im Ro-Ro-Verfahren löscht und belädt. Ein großer Teil der Schiffe zählt zum täglichen Frachtfährdienst der dänischen DFDS A/S, die Cuxhaven mit Immingham an der englischen Ostküste verbindet. Cuxport ist hier unser größter Terminaldienstleister, der mit seinem Umschlagsgeschäft zum regen Hafenbetrieb beiträgt.

Hans-Peter Zint ist seit 15 Jahren Geschäftsführer der Cuxport und hat einige entscheidende Entwicklungsschritte in dieser Zeit im Cuxhavener Hafen mitgetragen. Die Planung und der Bau des Liegeplatzes 4 fallen in diese Zeit – ein Projekt, das 2007 startete. „Der Liegeplatz 4 ist ein persönlicher Meilenstein meiner Arbeit in Cuxhaven. Gemeinsam mit NPorts haben wir lange dafür gearbeitet, dass wir den neuen Liegeplatz realisieren konnten. 2016 haben wir den langfristigen Nutzungsvertrag unterschrieben, 2018 sind wir in Betrieb gegangen und heute sind wir sehr froh, diesen Platz zu haben." Mit dem Liegeplatz 4 hat Cuxport seine Umschlagskapazität um rund 30 % erhöhen können. Anlass genug, mit dem Geschäftsführer über seine Planungshorizonte für eine erfolgreiche und nachhaltige Geschäftsentwicklung zu sprechen.

Herr Zint, welche Faktoren sind Ihnen wichtig für eine erfolgreiche Geschäftsentwicklung?

Ich persönlich zähle auf ein gleichberechtigtes, partnerschaftliches Verhältnis: Offenheit, Verlässlichkeit, ein gutes Miteinander und das Verfolgen eines gemeinsamen Zieles, das alles sind für mich Bausteine einer erfolgreichen Geschäftsbeziehung. Mir sind Werte wie Berechenbarkeit und Verlässlichkeit wichtig. Ich mag es nicht, wenn irgendwo „hidden agendas" verfolgt werden.

Stichwort Verlässlichkeit: Mit welcher zeitlichen Perspektive planen Sie die Zukunft?

Hafengeschäft ist per se langfristig. Die Nutzungsverträge für unsere Flächen, die wir mit NPorts schließen, laufen über 30 Jahre und länger. Wenn Sie also für einen Vertrag eine Investition tätigen müssen, dann machen Sie das nur, wenn Sie diese wiederum durch eine langfristige Laufzeit mit dem Kunden absichern können. Langfristigkeit ist immanent in unserem Geschäft: Seeschifffahrt – und damit Hafenumschlag – gab es schon immer und wird es immer geben.

Cuxport GmbH

24/7 Multifunktionsterminal

200 Mitarbeitende

5 Liegeplätze bis **16 m** Tiefgang am Europakai

348.000 m² Fläche

1.270 m Kailänge

3.100 m Gleisanlagen

10.000 m² Hallenflächen

5.500 m² überdachte Abfertigungsfläche

Und was ist mit kurzfristigen Herausforderungen, wie z. B. dem Brexit?

Gerade weil wir als Hafendienstleister langfristig denken, bin ich der Überzeugung, dass sich die Wellen des Brexits in drei Jahren gelegt haben. Es wird vor allem Änderungen bei den Zollformalitäten und den Meldepflichten geben. Darauf haben wir uns seit 2016 vorbereitet: mit Mitarbeiterschulungen, neuen IT-Programmen und intensiven Kundengesprächen. Da wir hier in großer Abhängigkeit vom englischen Markt stehen, werden wir sicherlich Volumenschwankungen zu spüren bekommen. Unser Standort bietet aber auch große logistische Vorteile. Wir haben daher die Hoffnung, dass das, was verloren geht, durch neue Kunden, die ihre Lieferkette neu gestalten, aufgefangen wird. Erste Aufträge sind bereits geschlossen.

Welche nachhaltigen Veränderungen bei den Kundenerwartungen gibt es?

Wir merken, dass die großen Unternehmen verstärkt fordern, dass der Umweltgedanke in Produktion und Lieferkette irgendwie eingebracht wird. Ansonsten sehe ich keine großen Veränderungen. Kundenerwartungen wandeln sich nicht täglich. Sollte sich was ändern, haben wir die Aufgabe, darauf flexibel zu reagieren.

Was halten Sie von dem Perspektivpapier für den Cuxhavener Hafen, das NPorts kürzlich vorgelegt hat?

Es ist eine Kernaufgabe von NPorts, sich Gedanken zu machen, in welche Richtung die Häfen weiterentwickelt werden können. Wir waren eingeladen, unsere Sichtweisen einzubringen. Unser Punkt ist, dass es faire Wettbewerbsrichtlinien gibt, z. B. bei der Flächenvergabe. Und dass das Nebeneinander der Umschlagsflächen gut läuft: Sie können schlecht staubiges Schüttgut neben neuen Autos platzieren. Das sind eher technische Fragen. Zur Nachhaltigkeit unseres Geschäfts gehört auch, dass im Gesamtumfeld keine neuen einschränkenden Bedin-

gungen generiert werden, die unser Bestandsgeschäft gefährden. Daher fanden wir den Abstimmungsprozess wichtig und auch richtig, dass wir die Zukunft als gemeinschaftlichen Prozess angehen. Unser Interesse ist doch, dass wir stark am Standort sind und alles daransetzen, dass das auch so bleibt. Wenn sich neue Chancen ergeben, wollen wir diese selbstverständlich nutzen und hier am Standort abbilden. Deshalb finde ich es gut, dass z. B. der Planfeststellungsbeschluss für die neuen Liegeplätze 5 bis 7 jetzt vorliegt und wir die Möglichkeit haben, zeitnah auf Marktanforderungen zu reagieren.

Welche Wachstumsperspektiven sehen Sie?

Das ist keine einfache Frage. Das stürmische Wachstum im Transportbereich, wie es lange Jahre eine feste Größe war, ist vorbei. Die Diskussionen über Globalisierungseffekte, die dazu führen, die Produktion wieder hierher zu verlegen, die Einpreisung von Umweltbelastungen als externe Kosten in die Transporte, der sukzessive Wegfall von komparativen Lohnvorteilen in Asien und auch die Endlichkeit von Preisvorteilen durch Technologiesprünge in der Logistik – die Wachstumsfantasien müssen da deutlich kleiner werden. Für jede Ausweitung brauchen Sie immer auch ein belastbares Geschäft.

Welche Rolle spielt Nachhaltigkeit bei Wachstum?

Nachhaltigkeit bedeutet für mich Berechenbarkeit, Verlässlichkeit, Belastbarkeit. Das gilt für unsere langjährigen Mitarbeiterbeziehungen, auf die wir sehr stolz sind, ebenso wie für unsere Kundenbeziehungen. Das wiederum hängt mit dem Standort zusammen. Wenn es ein guter Standort ist, ist Cuxhaven für uns auch ein nachhaltiger Standort. Grundsätzlich ist nachhaltiges Wachstum eines, das neutral im Ressourcenverbrauch ist. Das wiederum ist eine komplizierte und komplexe Aufgabe, die vielen Interessen und Anspruchsgruppen gerecht werden muss.

Wie wichtig ist Ihnen das Nachhaltigkeitsengagement von NPorts in diesem Zusammenhang?

Prinzipiell wichtig! LNG-Betankung, Landstromanschlüsse, LED-Beleuchtung, das ist schon alles gut und zeigt auch seine Wirkung. Aber wenn es die Kunden betrifft, muss es mit Fingerspitzengefühl umgesetzt werden. Da müssen wir aufpassen, dass es nicht irgendwie halber Kram wird. Andererseits empfinde ich den Erwartungsdruck, dass eine Neuerung nun hoffentlich die schnelle und alles regelnde Lösung wird, auch immer sehr hoch – wie z. B. beim Wasserstoff. Cuxhaven ist Modellregion für den Einsatz von Wasserstoff aus Offshore-Energie. Cuxport beteiligt sich hier, weil auch wir darin die Zukunft sehen. Ich habe am Terminal um die 15 große Umschlaggeräte mit konventionellem Verbrennermotor im Einsatz. Da haben wir natürlich auch ein großes Eigeninteresse, die Forschung zu unterstützen, um eines Tages über Wasserstoffenergie den Antrieb anders und nachhaltig besser zu machen. Aber das wird dauern.

Herr Zint, eine Frage zum Abschluss: Wie halten Sie es selbst mit der Nachhaltigkeit?

Wie viele andere auch lebe ich den Spagat zwischen Anspruch und Realität. Meine Frau und ich sind beruflich viel in der Welt unterwegs gewesen, es fällt mir daher leicht zu sagen: Ich steige nicht in den Flieger nach Bali, sondern fahre mit dem Fahrrad die Elbe runter. Ich bin weit davon entfernt, mein Verhalten anderen predigen zu wollen. Ich finde es gleichwohl wichtig, dass die Diskussion über Wachstum und Wohlstand anwächst. Da frage ich mich, ob es Wohlstand immer nur orientiert am Bruttoinlandsprodukt gibt oder ob nicht auch andere Faktoren betrachtet werden müssen wie sicherer Arbeitsplatz, Teilhabe an Kultur, sicheres soziales Umfeld. Nachhaltigkeit will ja, dass wir die Ressourcen bewahren. Da schaue ich nicht nur auf die ökologischen, sondern auch auf die humanen Ressourcen.

» Mein Tipp für mehr Nachhaltigkeit im Alltag

»Etwas mehr Achtsamkeit mit sich und der Welt tut allen gut.«

Hans-Peter Zint
Geschäftsführer Cuxport GmbH

Starke Region

Fortführung von S. 49

In der letzten Befragung haben zudem unsere Kunden „Nachhaltigkeit“ (15 %) und „Innovationen“ (14 %) als wichtige Themen genannt. Wir haben dies zum Anlass genommen, diese Themen in verschiedenen Projekten gemeinsam mit den Kunden noch stärker anzugehen.

So versuchen wir im Projekt „dashPORT“ gemeinsam mit dem Hafenumschlagsunternehmen J. Müller AG technisches Know-how zu nutzen, um die Energieeffizienz aufseiten des Umschlagsunternehmens und aufseiten der Hafeninfrastruktur zu erhöhen und dadurch Kosten auf beiden Seiten zu senken. Im Projekt „WASh2Emden“ wollen wir die Potenziale überschüssiger Strommengen von Windkraftanlagen nutzen. Statt diese an windigen Tagen auszuschalten, versuchen wir den Strom in einen speicherbaren Energieträger (Wasserstoff) umzuwandeln, um die Energie im Hafen zu nutzen.

Die externe Leistungsbewertung durch unsere Kunden kombiniert mit der internen Bewertung von Abläufen und Verbesserungen hilft uns, unternehmensweit Ziele und Maßnahmen für unsere stetige Qualitätsverbesserung zu entwickeln. Somit zahlt die Kundenzufriedenheit darauf ein, unser Unternehmen zusammen mit unseren Partnern auf ganzer Linie voranzubringen.

Regionale Verantwortung

Regionalwirtschaftliche Effekte

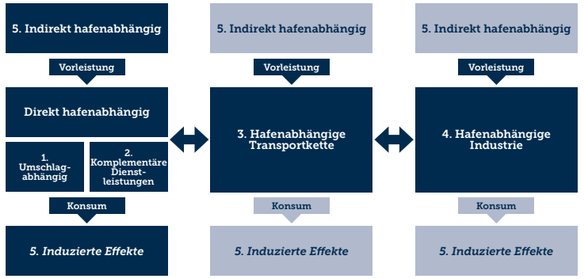
Die Hafenwirtschaft spielt eine zentrale Rolle in internationalen Lieferketten und hat damit einen signifikanten Effekt auf den Arbeitsmarkt und die volkswirtschaftliche Wertschöpfung. Die regionalwirtschaftliche Wirkung wird dabei oft in direkte (Beschäftigungseffekte, Steuern und Wertschöpfungsketten) sowie indirekte Effekte (Vorleistungen und Konsumausgaben) unterteilt (s. Abbildung auf dieser Seite)

Beschäftigungseffekte

In einer relativ strukturschwachen Region wie unserer Küstenregion spielen Beschäftigungseffekte der Hafenwirtschaft eine wichtige Rolle. Denn diese sorgen für das Wohlergehen der Menschen vor Ort und – über die Wertschöpfungskette – im gesamten Bundesgebiet (s. Abbildung). Die Zahl der direkt hafenabhängig Beschäftigten wurde 2017 auf 36.100 eingeschätzt (1 und 2). Weitere 140.000 sind der hafenabhängigen Transportkette (3) und 1,35 Mio. der hafenabhängigen Industrie (4) zuzuordnen.

Zählen wir auch noch die sog. indirekten und induzierten Effekte (5) hinzu, sprechen wir von ca. 5,6 Mio. Beschäftigten bundesweit, die in den deutschen Häfen bzw. in der hafenabhängigen Industrie arbeiten.

Regionalwirtschaftlich wird die von den niedersächsischen Häfen abhängige Beschäftigung für das gesamte Bundesgebiet 2017 (ohne die indirekten und induzierten Effekte) auf 166.000 Beschäftigte geschätzt. Davon sind 69.000 in Niedersachsen beschäftigt. Ein Großteil dieser Beschäftigungseffekte entsteht durch die direkt im Hafen oder in hafennahen Industriegebieten ansässigen Unternehmen und durch Firmen, die im Einzugsgebiet der Binnenhäfen angesiedelt sind. Als der größte Hafeninfrastrukturbetreiber Niedersachsens mit knapp 700 Beschäftigten leisten wir einen wesentlichen Beitrag zu den o. g. Beschäftigungseffekten.



Arten hafenabhängiger Beschäftigung

Quelle: ISL

Die indirekten positiven Auswirkungen unserer Arbeit beziehen sich auch auf Infrastrukturprojekte, die dann anderen Akteuren und der Kommune bzw. der Region insgesamt zugutekommen. Ein Beispiel in dieser Hinsicht, auf das wir besonders stolz sind, findet sich in Cuxhaven. Hier endet die Autobahn im Hafen. Die in Cuxhaven umgeschlagenen Windkraftflügel sind mittlerweile so groß, dass die Schwertransporte mit diesen Flügeln den Autobahnkreisel nicht mehr problemlos passieren können. Als Antwort darauf haben wir gemeinsam mit einigen Kunden den Verkehrskreisel umgestaltet und mit einer Ampel versehen. Das Ergebnis: Die bis zu 100 m langen Flügel der Windkraftanlagen können den Autobahnkreisel problemlos passieren. Zum einen stärken wir hierdurch die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts; zum anderen fördern wir den Ausbau regenerativer Energien. Denn die großen Anlagen, die effizienter und ökologisch sinnvoller sind, können transportiert und montiert werden.

GRI 203-2

Eine weitere Initiative ist der Ausbau des Liegeplatzes 4 in Cuxhaven. Als Erweiterung der bereits ausgelasteten Liegeplätze 1 bis 3 hatten wir im Herbst 2018 den Liegeplatz 4 in Betrieb genommen. Auch hier ist eine vollständige Auslastung absehbar. Deshalb haben wir im Jahr 2019 die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren zum Bau der Liegeplätze 5 bis 7 eingereicht, wo mehr Kapazität geschaffen werden kann. In Brake haben wir die Infrastruktur gestärkt, indem wir einen zweiten Liegeplatz für Großschiffe mit mehr Tiefgang errichtet haben. Damit haben wir auch auf die Änderung der Güterströme reagiert.

Die Effekte solcher Maßnahmen liegen auf der Hand: Wirtschaftlich stellen wir die vom Markt geforderte leistungsfähige Infrastruktur, die uns und unseren Geschäftspartnern Wettbewerbsvorteile bietet. Liegeplätze mit größerer Wassertiefe ermöglichen die Abfertigung größerer Schiffe. Das senkt die Transportkosten pro Tonne Ladung. Der ökologische Mehrwert: weniger Energie und CO_2 pro transportierte Einheit. Zudem verfügen wir über die hafenrechtlichen Bedingungen, damit auch LNG-Schiffe – die in der Regel umweltfreundlicher sind – am Liegeplatz bebunkert werden können.

Antikorruption und Compliance

In Einklang mit Richtlinien und Gesetzen zu handeln ist für uns Verpflichtung und Selbstverständlichkeit zugleich. Denn als öffentliche Infrastrukturgesellschaft des Landes Niedersachsen genießen wir eine hohe Aufmerksamkeit. Dabei möchten wir unserem Selbstverständnis entsprechend als nachhaltig agierendes und integres Unternehmen wahrgenommen werden und dauerhaft eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit unseren Share- und Stakeholdern sicherstellen. Es ist für uns daher entscheidend, in Prävention zu investieren. Denn unser Compliance-Management sorgt für dauerhafte Rechtskonformität und die Einhaltung wichtiger Standards und Verhaltensnormen.

GRI 103-1 103-2 103-3

An der Umsetzung des Compliance-Managements sind sowohl NPorts als auch externe Akteure wie Kunden und Behörden beteiligt. Das Compliance-Management ist bei uns fester Bestandteil des Prozess- und Qualitätsmanagementsystems. Speziell im Umweltbereich haben wir ein umfassendes digitales Kataster der relevanten Gesetzgebungen (vgl. Umweltmanagementsystem PERS). Die weiteren Monitoringmaßnahmen reichen von Fachzeitschriften-Abonnements und Gesetzesübersichten über Newsletter der IHKs und Gesetzesblätter aus entsprechenden Ministerien sowie den regelmäßigen Besuch von Fachtagungen und Schulungen bis zur externen Rechtsberatung.

GRI 307-1

Mit einem Bündel an Maßnahmen stellen wir die Aktualität der entsprechenden gesetzlichen Grundlagen sicher. Zwei Entwicklungen sind im Berichtszeitraum besonders hervorzuheben: unser Korruptionsgefährdungsatlas sowie unser Hinweisgebersystem.

Vorbeugende Maßnahmen gegen Korruption	2019	2018	GRI 205-1 205-2
Information der Beschäftigten	alle	alle	
Als korruptionsgefährdet eingestufte Geschäftsbereiche	47 von 95	47 von 95	

Korruptionsgefährdungsatlas

GRI 205-1

2018 haben wir unseren Korruptionsgefährdungsatlas erstellt. Im Atlas sind die Ergebnisse der Korruptionsgefährdungsanalysen aller Abteilungen, Unternehmensbereiche und Standorte von NPorts abgebildet. Über ein Organigramm ist der Grad der Korruptionsgefährdung sämtlicher Organisationseinheiten auf einen Blick erfassbar. Damit wollen wir insbesondere die Beschäftigten in Bereichen mit erhöhter Korruptionsgefährdung sensibilisieren und einen Fokus auf die sichere Gestaltung sowie die Einhaltung der Prozessabläufe legen. Wir haben fünf potenzielle Merkmale der gesteigerten Korruptionsgefährdung:

- Möglichkeit der Vorteilsgewährung ≥ 10.000 EUR/a
- Regelmäßiges Einholen von Angeboten
- Möglichkeit der Manipulation von Sachstandsfeststellungen, Prüfergebnissen, Zugang zu vertraulichen Informationen
- Zuständigkeitskonzentration: z. B. Entscheidung und Vollzug
- Häufige Außenkontakte zu Personen, die von den Entscheidungen der Beschäftigten Vor- oder Nachteile zu erwarten haben

Hinweisgebersystem

2019 haben wir zudem ein Hinweisgebersystem eingeführt. Das System gibt jedem/jeder die Möglichkeit, unserer externen Vertrauensperson über das Internet anonym Hinweise auf Korruption oder ein Fehlverhalten zu geben. Ebenfalls besteht die Möglichkeit, mit der Vertrauensperson allgemeine Fragen zu klären.

Die Hinweisnachricht wird über ein ebenfalls in datenschutzrechtlicher Hinsicht (EuroPriSe-Siegel) zertifiziertes IT-System (ISO 27001) an unsere unabhängige externe Vertrauensperson weitergeleitet. Diese Person prüft die Hinweise, berät uns zum weiteren Vorgehen und bleibt auf Wunsch der Hinweisgeber in Kontakt. Das System ist niedrigschwellig und auch von externen Personen zu nutzen. Der Zugang zum System ist über unsere Compliance-Seite im Internet abrufbar.

Mit diesem großen Schritt wollen wir wir das Risiko, dass solche Taten begangen werden, minimieren und die Aufklärung solcher Fälle erleichtern. Wir können damit auch tatsächliche Fehler und Schlupflöcher im System aufdecken und die Versuchung reduzieren, solche Taten überhaupt zu begehen. Vor allem wollen wir mit diesem System Hinweisgeber schützen. Sie sollen sich auch in Zukunft trauen, Dinge kritisch zu hinterfragen, ohne ihre Stellung und Reputation im Unternehmen zu gefährden oder gar zu verlieren.

Hinweise sehen wir als Chance: Sie zeigen uns Schlüsselstellen im Unternehmen auf, die zunächst bei uns intern aufgeklärt werden. Wir können dadurch diese Probleme intern besprechen und beheben, ohne dass diese in Form von Druck von außen, z. B. durch die Medien, an uns herangetragen werden und ggf. unsere Reputation ohne einen triftigen Grund infrage stellen. Bisher haben wir keine Hinweise bezüglich Korruptionsvorfällen bekommen oder Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung und anderweitigem Fehlverhalten registriert.

GRI 205-3

www.nports.de/unternehmen/compliance/

GRI 205-2

Um unsere Mitarbeitenden darüber zu informieren, haben wir das System in allen Teilbetriebsversammlungen vorgestellt. Auch die externe Vertrauensperson war stets vertreten und hat ihre Rolle genau erklärt. Unsere Geschäftspartner weisen wir derzeit per E-Mail-Signatur auf das Hinweisgebersystem hin. Bisher haben wir keine Fälle registriert. Das ist für uns ein gutes Zeichen, und darauf sind wir stolz.

GRI 206-1

GRI 205-2

Jenseits dieser konkreten Information betreiben wir eine allgemeine Sensibilisierung rund um das „Thema Korruption und Bestechung". In den Aufsichtsratssitzungen wird fortlaufend über wesentliche Entwicklungen berichtet. Zudem werden die Beschäftigten jährlich schriftlich über die internen Richtlinien informiert. Regelmäßig finden Schulungen statt. Das Angebot richtet sich an die Beschäftigten, die in Bereichen arbeiten, die verstärkt der Gefahr von Korruption ausgesetzt sind (s. Gefährdungsatlas). Das Schulungsangebot richten wir jedes Jahr an eine andere Niederlassung, wobei wir grundsätzlich eine verpflichtende Teilnahme vorsehen. Auf freiwilliger Basis können unsere Beschäftigen zudem weitere Schulungen im Rahmen der Fortbildung wahrnehmen.

03

Hinterland

App sofort mit PortSpot

Ilka Frerichs steht mit uns am Stader Südhafen und zeigt Richtung Hamburg. Das breite Flussbett der Elbe wird belebt von ein paar Schiffen, die ruhig ihre Bahnen ziehen. Ilka Frerichs weiß, dass eines der Binnenschiffe demnächst hier anlegen wird. Per App hat der Schiffsführer seine Ankunft bereits vor Tagen gemeldet. Hafenmeisterei und Umschlagsunternehmen wissen Bescheid: Die Ladung kann schnellstens gelöscht werden.

PortSpot heißt die App von NPorts, die seit zwei Jahren dafür sorgt, dass Binnenschiffer ihre Ankunft online melden. Eigentlich eine sehr gute Idee, doch wie bei allen Neuerungen hatte es auch unsere App anfangs schwer: Die Binnenschiffer nutzten zunächst nur zögerlich die Vorteile der digitalen Datenübertragung. Doch dieses Zögern motivierte uns, herauszufinden, was wir besser machen können. Passenderweise arbeitete im Februar 2019 Ilka Frerichs, Studentin der Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft, in der zentralen Abteilung Port Office. Auf der Suche nach einem Thema für ihre Bachelorarbeit kam die Aufgabe, PortSpot optimal einzuführen, gerade richtig. „Innovationsprojekte interessieren mich sehr, und ich sehe einen großen Nutzen in der Digitalisierung", sagt Ilka Frerichs. „Deshalb war es für mich ein Glück, mit meiner Arbeit zur besseren Akzeptanz beizutragen."

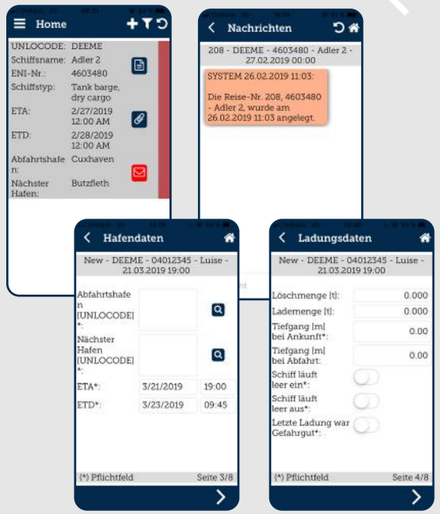
Die App, die auf Smartphone und Tablet läuft und auch als Browser-Variante zur Verfügung steht, ist zur Abfertigung von Binnenschiffen in Emden entwickelt worden. Als dort die Nesserlander Schleuse in den automatischen Betrieb genommen wird und sich die Binnenschiffer nicht mehr beim Schleusenwärter melden können, wächst der Gedanke, die Kommunikation digital zu organisieren. Also lässt NPorts die PortSpot-App programmieren. Ilka Frerichs erklärt: „Mit der PortSpot-App können sich die Binnenschiffer rechtzeitig für die Schiffseinfahrt melden. Mit ein paar Klicks sind die voraussichtliche Ankunfts- und Aufenthaltszeit benannt, zudem der vorangehende und der nachfolgende Hafen sowie Meldungen zu Ladung und Liegeplatz. Ebenso werden sicherheitsrelevante Daten erfasst und die Fakten zur Abrechnung für Hafen- und Kajegeld erhoben. Auch wichtige Ladepapiere und Dokumente können einfach hochgeladen oder abfotografiert werden."

Bevor die App auch in den weiteren NPorts-Häfen mit Binnenschiffsverkehr, also in Cuxhaven, Brake und Stade, eingeführt wird, löst Ilka Frerichs mit ihrer Bachelorarbeit die Frage, wie sich noch mehr Binnenschifferinnen und Binnenschiffer von der Nutzung der App überzeugen lassen. Sie startet eine umfassende Evaluationsphase, führt zahlreiche persönliche Interviews und betreut eine Zeit lang den App-Support, um zu erfahren, was die Knackpunkte sind. „Die Resonanz war zumeist positiv, wer die App benutzte, fand sie komfortabel, einfach zu bedienen und sehr nützlich. Und wenn es doch mal Probleme gab, konnte das Support-Team diese einfach lösen." Ihr Fazit: „Unsere Binnenschifferinnen und Binnenschiffer sind eben keine Digital Natives. Alte Abläufe sind häufig auch lieb gewonnene Gewohnheiten. Und wenn dann in digitalen Anwendungen kleine Probleme auftauchen, werden daraus schnell echte Hürden. Es ist tatsächlich der persönliche Kontakt, der diese Hürden am besten aus der Welt schafft und die Schiffsführerinnen und Schiffsführer vom Nutzen der App überzeugt."

In Stade hat das besonders gut geklappt: Rund 95 % der Binnenschiffanmeldungen laufen heute über PortSpot. Von den weit über 2.000 Binnenschiffsanläufen in allen NPorts-Häfen wickeln wir inzwischen 30 % digital ab. Für 2021 plant NPorts eine verpflichtende Teilnahme am digitalen Verfahren. „PortSpot zeigt, wie Digitalprojekte zur Nachhaltigkeit beitragen und zahlreiche Effekte mit sich bringen", so Ilka Frerichs. „Zum einen sparen wir Tausende Papierseiten ein und zum anderen erleichtern wir die Arbeit für unsere Mitarbeitenden. Zudem werden die Qualität der Kundenbeziehungen und die Sicherheit ihrer und unserer Daten erhöht."

Auch Ilka Frerichs zieht ihren Nutzen aus dem Projekt und schreibt eine hervorragende Bachelorarbeit. Inzwischen ist sie im Masterstudium „Maritimes Management" angekommen und arbeitet zeitgleich bei NPorts im Bereich Strategische Unternehmensentwicklung. „Mein Studium hat mir gezeigt, dass die Arbeit im Hafen genau das Richtige für mich ist", sagt die gebürtige Friesin. „Mein Tätigkeitsbereich bei NPorts ist unglaublich abwechslungsreich, weil wir so viele verschiedene Häfen haben. Hier bekomme ich ein eindrucksvolles Bild, was alles zur Hafenwirtschaft zählt. Ich lerne unglaublich viel, schaue jeden Tag aufs Wasser und es geht immer um Schifffahrt. Die Weite des Meeres ist für mich der Inbegriff der Freiheit."

Alle Daten auf einen Blick

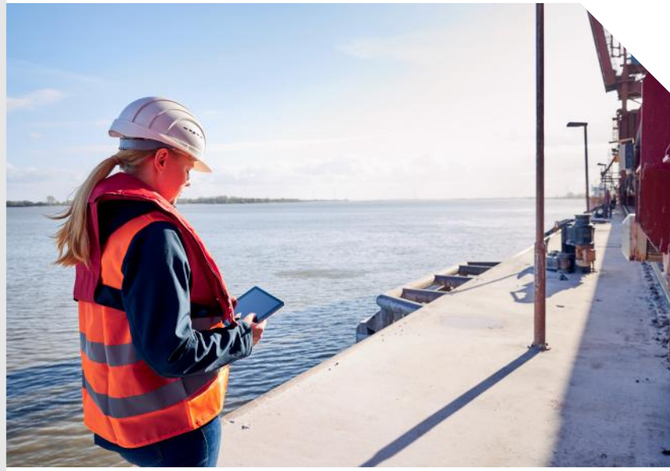


Die App erspart Binnenschiffern und den Mitarbeitenden in den Hafenzentralen jede Menge Zettelwirtschaft. „Früher hatte das Schiff oft schon den Hafen verlassen, wenn die wichtigen Papiere in der Hafenzentrale gesichtet wurden und Unstimmigkeiten auftauchten, weil Daten nicht sauber erfasst oder die Handschrift nicht leserlich war", weiß Ilka Frerichs. Mit der App können Daten jetzt nur abgeschickt werden, wenn sie vollständig sind. Um Sprachproblemen vorzubeugen, steht sie in Deutsch, Englisch und Niederländisch zur Verfügung. Weitere Sprachen sollen folgen.

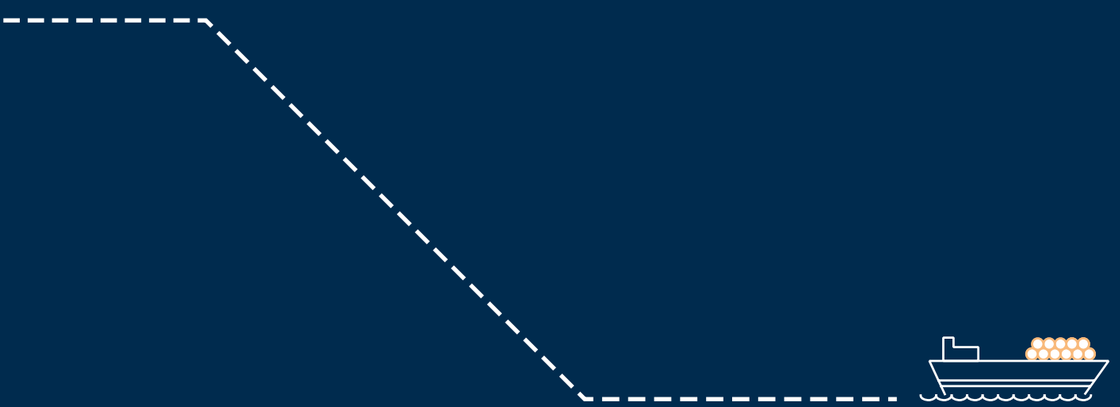
» Mein Tipp für mehr Nachhaltigkeit im Alltag

»Ich habe das Glück, auf dem Land aufgewachsen zu sein, und weiß, wo mein Essen herkommt: Also am besten vom Bauern und saisonal einkaufen!«

Ilka Frerichs
Werkstudentin



Anhang



Steckbrief: das Unternehmen NPorts

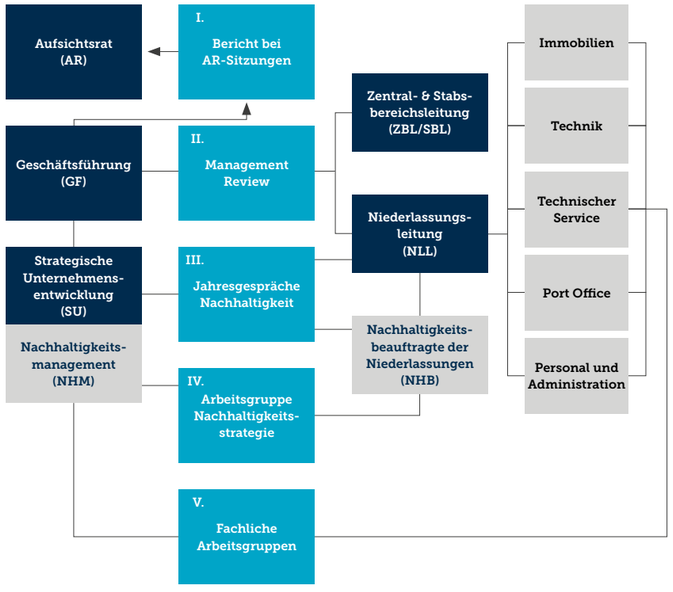
Indikatoren Infrastruktur	Einheit	2019	2018	2017	2016	
Hafenfläche im Eigentum des Unternehmens	ha	2.708,7	2.681,1	2.671,0	2656,2	NP-01
davon Wasserflächen	ha	649,9	649,9	648,2	648,0	
davon Landflächen	ha	2.058,8	2.031,2	2.022,8	2.008,2	
Kompensationsflächen	ha	927,9	856,9	856,9	847,0	
davon Kompensationsflächen im Eigentum des Unternehmens	ha	508,2	466,3	–	–	
davon Kompensationsflächen nicht im Eigentum, aber durch NPorts finanziert	ha	419,7	390,6	–	–	
verpachtet	ha	864,2	858,1	830,2	828,3	
Straßennetz	km	42,5	42,5	42,5	42,5	NP-02
Eisenbahnanlagen						
Gleisnetz	km	78,7	78,7	78,7	78,7	NP-03
Schiffsanläufe insgesamt	Anzahl	43.274	42.143	43.003	39.705	NP-11
Anzahl Seeschiffe	Anzahl	39.796	38.537	38.905	35.822	
Anzahl Binnenschiffe	Anzahl	3.478	3.606	4.098	3.883	
Kaimauerlänge (mit Umschlagsmöglichkeit)	km	26	26	26	26	

Zusammensetzung des Aufsichtsrats (April 2019)

Position	Name	Institution	
Vorsitzender	Dr. Bernd Althusmann	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung	GRI 102-22 102-23
Stellv. Vorsitzende	Corinna Gottschalk	Niedersächsisches Finanzministerium	
Mitglied	Sascha Gatena	Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG	
Mitglied	Frank Doods	Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz	
Mitglied	Uwe Jacob	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung	
Mitglied	Birgit Diers	Niedersächsisches Finanzministerium	
Mitglied	Prof. Dr. Kerstin Lange	Jade Hochschule Elsfleth	

Nachhaltigkeitsmanagement bei NPorts

GRI 102-18 102-20 102-21



I. Bericht bei AR-Sitzungen	
Beteiligte:	AR, GF
Häufigkeit:	jährlich
Aufgaben:	Fortschrittsmonitoring und Bericht-erstattung der GF beim AR
II. Management Review	
Beteiligte:	GF, ZBL, SBL, NLL
Häufigkeit:	jährlich
Aufgaben:	Überprüfung der Unternehmens- und Nachhaltigkeitsziele und Verbesserungs-vorschläge für die Umsetzung
III. Jahresgespräche Nachhaltigkeit	
Beteiligte:	SU/NHM, NLL, NHB
Häufigkeit:	jährlich
Aufgaben:	Planung zur Umsetzung der Nachhaltigkeits-ziele und grobe Jahresplanung
IV. Arbeitsgruppe Nachhaltigkeitsstrategie	
Beteiligte:	SU/NHM, NHB
Häufigkeit:	2 x pro Jahr
Aufgaben:	Überprüfung der Ziele, Austausch und Empfehlungen für Management Review
V. Fachliche Arbeitsgruppen	
Beteiligte:	SU/NHM, Abteilungen
Häufigkeit:	2 bis 4 x pro Jahr
Aufgaben:	Erfahrungsaustausch und Entwicklung von Nachhaltigkeitsmaßnahmen

NPorts im Stakeholder-Dialog

GRI 102-40 102-43 102-44

Anspruchsgruppe	Einbindung	Wichtigste Themen und Anliegen
Kunden	Kundengespräche/-dialog, Messen,Veranstaltungen, Kooperationsprojekte, Kundenumfragen	Zuverlässigkeit und Rechtskonformität, Integrität, Servicequalität, moderne und preiswerte Infrastruktur, inkl. Hinterlandanbindung, Nachhaltigkeit, Neuan-siedlungen, Hafenerweiterung, Hafentarife, Dienst-leistungen, Sicherheit
Beschäftigte	Umfangreiche Regelkommunikation, Social Intranet, Weiterbildungsdatenbank, Betriebsratssitzungen mit Geschäftsführung, Betriebsversammlungen, Schwarze Bretter, Meetings, Arbeitsschutzausschuss-Sitzungen, Unternehmenskultur, Mitarbeitergespräche	Vereinbarkeit von Beruf und Familie, Gleichstellung und Gleichbehandlung, sicherer Arbeitsplatz, Arbeits-sicherheit, Weiterentwicklungsmöglichkeiten
Land Niedersachsen	Aufsichtsratssitzungen, Fachgespräche	Finanzierung, vertrags- und rechtskonformes Han-deln, Risikomanagement, vorausschauende Planung, regelmäßige Berichterstattung, Ausbau der Häfen
Partner	Regelmäßige Partnermeetings, Netzwerktreffen, Kooperationsprojekte	Wissensaustausch, zielorientiertes Arbeiten,Voran-treiben gemeinsamer Ideen
Behörden	Projektarbeit, Genehmigungsplanung	Aktive Information (Stakeholder), Beiträge und Ansprechpersonen zu Fachfragen
Öffentlichkeit	Nachhaltigkeitsmanagement, Medien, Veranstaltungen	Regelmäßige, transparente, bedarfsgerechte Informa-tion, rechtskonformes Handeln, Verminderung von Umweltbelastung
Politik	Gesellschaftsvertrag, Umsetzung der Nachhaltigkeits-strategie	Nachhaltigkeit, Sicherung von notwendigen Arbeits-plätzen
Interessenvertretungen	Projektbezogener Dialog	Bereitstellung von Informationen
Wettbewerber (Marktbegleiter)	Fachgespräche auf verschiedenen Ebenen, gemein-same Projekte	Hinterlandanbindung, rechtliche Fragen und Gesetz-gebung, Umwelt-, Planungs- und Vergabeverfahren

Mitarbeitende: Arbeitsverhältnisse und Diversität im Jahresvergleich

GRI 102-7 102-8

Personalkennzahlen	2019	2018	2017	2016
Summe Beschäftigungsverhältnisse	686	706	709	702
weiblich	146	145	142	144
männlich	540	561	567	558
in Vollzeit	621	646	650	643
Teilzeit/andere Arbeitsmodelle	65	60	59	59
unbefristet	616	630	633	628
befristet	70	76	76	74
Beamtinnen und Beamte	25	29	28	31
Auszubildende (inkl. dualer Studierender)	56	56	54	49
Anteil	8,2 %	7,9 %	7,6 %	7,0 %
Technischer Aufgabenbereich	188	192	195	181
Kaufmännischer Aufgabenbereich	159	162	164	163
Gewerblicher Aufgabenbereich	339	352	350	356
Führungskräfte	58	61	58	56
Anzahl Beschäftigte in Tarifverträgen	661	677	681	671
relativ zur Gesamtzahl der Beschäftigten	96,4 %	95,9 %	96,1 %	95,6 %
Neueinstellungen, davon Auszubildende	56 (15)	66 (19)	54 (21)	45 (16)

GRI 102-41

GRI 401-1

Indikatoren für Vielfalt	2019	2018	2017	2016
Beschäftigte 35 und jünger	169	182	183	175
Beschäftigte zwischen 36 und 55	324	329	332	331
Beschäftigte 56 und älter	135	134	138	140
Führungskräfte 35 und jünger	3	3	2	1
Führungskräfte zwischen 36 und 55	36	38	36	37
Führungskräfte 56 und älter	19	20	20	18
Frauenquote allgemein	18,8 %	18,1 %	17,5 %	20,5 %
Frauenquote Führungskräfte	13,0 %	12,7 %	11,9 %	21,4%
Frauenquote Aufsichtsrat	42,9 %	42,9 %	33,3 %	33,3%
Schwerbehindertenquote	7,9 %	8,6 %	8,2 %	7,8%

GRI 405-1

Arbeitnehmervertretung in Arbeitsschutz- und Gesundheitsausschüssen

GRI 403-4

Beschäftigte in Arbeitsschutz- und Gesundheitsausschüssen	2019	2018	2017	2016
in Arbeitsschutzausschüssen	49	49	48	48
in Gesundheitsausschüssen	7	7	7	7

Energieverbrauch und CO_2-Emissionen im Berichtszeitraum

GRI 302-1 305-1 305-2 305-4

Scope THG-Emissionen	Energie-verbraucher	Eingesetzte Brennstoffe	Energie-verbrauch in kWh 2019	Energiever-brauch in kWh 2018	Änderung	CO_2-Emissions-faktor (in kg CO_2/kWh)	CO_2-Äquivalente (t) 2019	CO_2-Äquivalente (t) 2018	Änderung 2018/2019
Scope 1	Brennstoffe	Erdgas	5.179.878	5.392.478	–4 %	0,25	1.274	1.327	–4 %
		Heizöl (leicht)	353.094	655.567	–46 %	0,32	112	208	–46 %
		Flüssiggas	169.317	232.197	–27 %	0,28	47	64	–27 %
	Fuhrpark/ Geräte	Diesel	1.235.080	1.300.103	–5 %	0,3	371	390	–5 %
		Benzin	86.531	75.115	15 %	0,32	27	24	13 %
		CNG	83.634	132.139	–37 %	0,25	21	33	–36 %
	Umschlag-geräte	Diesel	1.592.623	1.530.872	4 %	0,3	478	459	4 %
	Schiffe	Schiffs-diesel	4.766.069	5.324.616	–10 %	0,3	1.430	1.597	–10 %
		Benzin	0	0	0 %	0,32	0	0	–100 %
Scope 2	Strom-verbraucher	Strom (kon-ventionell)	674.597	807.026	–16 %	0,57	381	456	–16 %
		Strom (Öko-strom)	4.947.041	6.246.358	–21 %	0	0	0	0 %

Energieverbrauch Scope 1	13.466.226	14.643.088	–8 %	**Gesamt Scope 1**	3.759	4.102	–8 %
Energieverbrauch Scope 2	5.621.638	7.053.384	–20 %	**Gesamt Scope 2**	381	456	–16 %
Gesamtenergieverbrauch	19.087.864	21.696.472	–12 %	**Gesamt 1 + 2**	4.140	4.557	–9 %

Gemeldete und meldepflichtige Unfälle

GRI 403-9

	Gesamt	Augen-verletzungen	Ausrutschen, Stolpern, Stoßen, Stürzen	Gegenstände fallen, stürzen, schleudern weg	Schneiden, Quetschen, Verbrennen, Stechen	Überheben, Verdrehen	Wegeunfälle
Gemeldete Unfälle 2018	35	2	13	6	5	1	8
Gemeldete Unfälle 2019	40	0	17	4	12	4	3
Meldepflichtige Unfälle 2018	24	0	8	6	3	1	6
Meldepflichtige Unfälle 2019	25	0	11	1	8	3	2

Ausschüsse für Arbeitssicherheit und Gesundheit

GRI 403-4

Ausschuss	Zuständigkeiten und Entscheidungsgewalt	Häufigkeit der Treffen und Besetzung/Vorsitz
Zentraler Arbeitssicher-heitsausschuss (ASA)	• Diskussion übergeordneter Themen, Festlegung neuer und Evaluation bestehender Maßnahmen • Analyse Unfallbericht	• Turnus: einmal im Jahr • TN: SiFas, Sicherheitsbeauftragte, Betriebsarzt, Nie-derlassungsleiter, Leiter Personal und Administration, Betriebsrat, Schwerbehindertenvertretung sowie Gleichstellungsbeauftragte • Vorsitz: GF
Arbeitssicherheitsaus-schüsse in den Nieder-lassungen	• Diskussion dezentraler, niederlassungsspezifischer Themen und Fragestellungen, Festlegung neuer und Evaluation bestehender Maßnahmen • Arbeitsplatzbegehungen • Unfallanalysen	• Turnus: dreimal im Jahr • TN: Sicherheitsbeauftragte in den NL, SiFas, Betriebs-arzt, Betriebsrat, Schwerbehindertenvertretung • Vorsitz: NLL, in der Zentrale ZBL PA
Arbeitskreis Betriebliches Gesundheitsmanagement (AK Gesundheit)	• Empfehlungen und Konzepte für gesundheits-gerechtes Verhalten • Ansprechpartner für das Thema Gesundheit in den Niederlassungen • Quartalsweise Berichte an die Geschäftsführung • Vorschlag/Mitbestimmung für das Leitthema des Jahres	• Turnus: alle zwei Monate • TN: sechs Kolleginnen und Kollegen aus allen Stand-orten vertreten, Vertreterin der Partner-Krankenkasse • Vorsitz: AL PA WHV

Abfallaufkommen und Abfalltrennquote 2019 nach Niederlassung

GRI 306-2

NP-28

2019 (in t)	Trennquote (in %)	Abfälle, die gefährliche Stoffe enthalten	Andere nicht gemischte Abfälle	Bauabfälle	Organische Abfälle	Gemischte Abfälle	Gesamt pro NL
Brake	97,51	70	26	32	3	190	321
Cuxhaven	81.10	14	16	198	10	181	420
Emden	99,05	5.045	0	130	1	52	5.228
Norden	95,31	12	4	674	9	34	732
Wilhelmshaven	73,7	56	2	3	1	22	83
Oldenburg	–	0	0	0	0	0	0
Gesamt NPorts	97,15	5.197	48	1.036	24	479	6.784

Externe Initiativen, Verbände und Interessengruppen

GRI 102-12 102-13

Initiativen	Zweck
Arbeitsgemeinschaften	
Energiedrehscheibe Wilhelmshaven 2.0	Initiative zur Bündelung lokaler Aktivitäten zu Energienachhaltigkeit
Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen	Interessenvertretung der Hafenwirtschaft
Runder Tisch Meeresmüll	Strategien und Maßnahmen zur Reduktion des Meeresmülls
Wadden Sea Ports	Austausch zu Nachhaltigkeitsmaßnahmen zwischen den Wattenmeerhäfen
Arbeitsgruppe Synopse	Koordination der Seevermessungen von Bundes- und Landesbehörden
Maritimer Strategierat Weser-Ems	Stakeholder-Bündnis zur Stärkung der maritimen Wirtschaft in der Region
Arbeitsgruppe Deutsche Bucht	Informations- und Interessenaustausch der Hafengesellschaften in Hamburg, Bremen und Niedersachsen
AG ElbeSeaports	Informations- und Interessenaustausch der Hafengesellschaften in Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen
Maritime Kooperationspartner	
MARIKO GmbH	Netzwerkgesellschaft der maritimen Wissenschaft und Wirtschaft
Maritimes Cluster Norddeutschland e.V.	Maritimes Netzwerk Norddeutschland
Seaports of Niedersachsen	Hafenmarketinggesellschaft
OFFIS e.V.	Forschungsinstitut für maritime Verkehre
Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML	Forschungsinstitut für maritime Logistik und Dienstleistungen

Mitgliedschaften	
ÖKOPROFIT Energie Ostfriesland	Kooperationsprojekt zwischen Kommunen und der örtlichen Wirtschaft mit dem Ziel der Betriebskostensenkung unter gleichzeitiger Schonung der natürlichen Ressourcen
Cluster für RessourcenKompetenz e. V.	Netzwerk von Unternehmen in Nordwestdeutschland zur Koordination innovativer und zukunftsfähiger Aktivitäten
Wirtschaftsverband Weser e.V	Regionale Interessenvertretung im Weserraum
WPCI/ESI (Environmental Ship Index)	ESI-Rabatte als Anreiz für umweltfreundliche Schifffahrt
Ems-Achse	Stakholder-Bündnis zur Stärkung der Wirtschaftsregion Ems-Achse
Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven e. V.	Interessenvertretung der lokalen maritimen Wirtschaft
VBW Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen	Förderung des multimodalen Verkehrssystems Wasser/Schiff/Hafen
Wilhelmshavener Hafenwirtschaftsvereinigung e. V.	Interessenvertretung der lokalen maritimen Wirtschaft
Emder Hafenförderungsgesellschaft e. V.	Interessenvertretung der lokalen maritimen Wirtschaft
HTG e. V. Hafentechnische Gesellschaft	Austausch in allen wissenschaftlichen und praktischen Fragen technischer und wirtschaftlicher Natur des Hafenbaus, Hafenbetriebs, der Planung von Wasserstraßen
MARITIME LNG PLATTFORM	Förderung von LNG als alternativen Treibstoff
VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen)	Interessenvertretung des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs
Offshore NETzwerk Norddeich	Interessenvertretung der lokalen Unternehmen der Offshore-Branche
IHK (Industrie- und Handelskammer)	Ineressenvertretung der Wirtschaftsunternehmen
Nautischer Verein zu Emden e. V.	Förderung des allgemeinen Interesses an maritimen Angelegenheiten, des Seewesens und der Schifffahrt
Deutsche Seemannsmission e. V.	Förderung des allgemeinen Interesses an maritimen Angelegenheiten, des Seewesens, der Schifffahrt und der hierauf bezogenen Berufsausbildung und Fortbildung sowie insbesondere der Erhöhung der Sicherheit des menschlichen Lebens auf See
ESPO (European Sea Ports Organisation)	Interessenvertretung europäischer Seehäfen (Mitglied ist für uns stellvertretend das Wirtschaftsministerium.)

GRI-Inhaltsindex

GRI-Standard (Kernversion)	Bezeichnung der Angabe		PERS	Seite	Verweise/Erklärungen
GRI 102	102-1	Name der Organisation	✓	10	Unser Unternehmen
GRI 102	102-2	Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	✓	10/11	Unser Unternehmen // Unsere Wertschöpfungskette
GRI 102	102-3	Hauptsitz der Organisation	✓	10	Unser Unternehmen
GRI 102	102-4	Betriebsstätten	✓	10	Unser Unternehmen
GRI 102	102-5	Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	✓	10/11	Unser Unternehmen
GRI 102	102-6	Belieferte Märkte	✓	10/48	Unser Unternehmen // Starke Region: Kunden und Kundenbeziehungen
GRI 102	102-7	Größe der Organisation	✓	11/61	Unser Unternehmen // Anhang: Mitarbeitende: Arbeitsverhältnisse und Diversität
GRI 102	102-8	Informationen über Angestellte und andere Arbeiter	✓	61	Unser Unternehmen // Anhang: Mitarbeitende: Arbeitsverhältnisse und Diversität
GRI 102	102-9	Lieferkette	✓	45	Gesunde Umwelt: Nachhaltige Beschaffung
GRI 102	102-10	Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	✓	66	Keine signifikanten Änderungen
GRI 102	102-11	Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip	✓	12/39	Unser Leitbild // Gesunde Umwelt: Nachhaltige Bewirtschaftung von Ökosystemen
GRI 102	102-12	Externe Initiativen	✓	64	Anhang: Externe Initiativen, Verbände und Interessengruppen
GRI 102	102-13	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	✓	64	Anhang: Externe Initiativen, Verbände und Interessengruppen
GRI 102	102-14	Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers		4	Vorwort/Video
GRI 102	102-16	Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen	✓	10-15/34	Unser Unternehmen / Unser Leitbild / Unsere NH-Strategie // Sichere Beschäftigung: Führung und Dialog
GRI 102	102-18	Führungsstruktur	✓	10/12/60	Unser Unternehmen / Nachhaltigkeit bei NPorts // Anhang: NH-Management bei NPorts
GRI 102	102-20	Vorstandsverantwortung für wirtschaftliche, ökologische und soziale Themen	✓	12/60	Nachhaltigkeit bei NPorts // Anhang: NH-Management bei NPorts
GRI 102	102-21	Beratung von Interessengruppen zu wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Themen		12/60	Nachhaltigkeit bei NPorts // Anspruchsgruppen und Stakeholder-Dialog // Anhang: NH-Management bei NPorts
GRI 102	102-22	Zusammensetzung des höchsten Kontrollorgans und seiner Ausschüsse		10/59	Unser Unternehmen // Anhang: Zusammensetzung des Aufsichtsrats
GRI 102	102-23	Vorsitzender des höchsten Kontrollorgans		10/59	Unser Unternehmen // Anhang: Zusammensetzung des Aufsichtsrats
GRI 102	102-35	Vergütungspolitik	✓	34	Sichere Beschäftigung: Gleichstellung und Gleichbehandlung
GRI 102	102-36	Verfahren zur Festlegung der Vergütung	✓	34	Sichere Beschäftigung: Gleichstellung und Gleichbehandlung
GRI 102	102-40	Liste der Stakeholder	✓	60	Anhang: NPorts im Stakeholder-Dialog
GRI 102	102-41	Tarifverträge	✓	34/61	Sichere Beschäftigung: Gleichstellung und Gleichbehandlung // Anhang: Mitarbeitende: Arbeitsverhältnisse und Diversität im Jahresvergleich
GRI 102	102-42	Ermittlung und Auswahl der Stakeholder	✓	14	Anspruchsgruppen und Stakeholder-Dialog
GRI 102	102-43	Ansatz für die Einbeziehung von Stakeholdern	✓	14/60	Anspruchsgruppen und Stakeholder-Dialog // Anhang: NPorts im Stakeholder-Dialog
GRI 102	102-44	Wichtige Themen und vorgebrachte Anliegen	✓	60	Anhang: NPorts im Stakeholder-Dialog
GRI 102	102-45	Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten	✓	66	Keine Tochtergesellschaften vorhanden
GRI 102	102-46	Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen	✓	14/15	Unsere NH-Strategie / Wesentliche Berichtsthemen
GRI 102	102-47	Liste der wesentlichen Themen	✓	14/15	Unsere NH-Strategie / Wesentliche Berichtsthemen
GRI 102	102-48	Neudarstellungen von Informationen	✓	70	Keine Neudarstellung von Informationen
GRI 102	102-49	Änderungen der Berichterstattung	✓	70	Keine wesentlichen Änderungen der Berichterstattung
GRI 102	102-50	Berichtszeitraum		70	Über diesen Bericht

GRI-Standard	Bezeichnung der Angabe		PERS	Seite	Verweise/Erklärungen
GRI 102	102-51	Datum des letzten Berichts	✓	70	Über diesen Bericht
GRI 102	102-52	Berichtszyklus	✓	70	Über diesen Bericht
GRI 102	102-53	Kontaktstelle für Fragen zum Bericht	✓	71	Impressum
GRI 102	102-54	Berichterstattungserklärung gemäß den GRI-Standards	✓	70	Über diesen Bericht
GRI 102	102-55	GRI-Inhaltsindex	✓	66/67/68	
GRI 102	102-56	Externe Überprüfung	✓	67	Keine Prüfung vorgesehen
GRI 103	103-1	Erklärung des wesentlichen Themas und seiner Grenze		18/23/26 27/32/33 38/48/54	
GRI 103	103-2	Der Managementansatz und seine Komponenten		18/23/26 27/32/33 38/48/54	
GRI 103	103-3	Evaluation des Managementansatzes		18/23/26 27/32/33 38/48/54	
GRI 201	201-1	Direkte wirtschaftliche Wertschöpfung und Verteilung		48	Starke Region: Wirtschaftliche Leistung
GRI 203	203-2	Signifikante indirekte wirtschaftliche Auswirkungen		53	Starke Region: Regionale Verantwortung
GRI 204	204-1	Anteil der Ausgaben für lokale Lieferanten		48	Starke Region: Kunden und Kundenbeziehungen
GRI 205	205-1	Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden		54	Starke Region: Antikorruption und Compliance
GRI 205	205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung		54/55	Starke Region: Antikorruption und Compliance // Anhang: Antikorruptionsschulungen
GRI 205	205-3	Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen		55/67	Keine registrierten Vorfälle
GRI 206	206-1	Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung		55/67	Keine registrierten Vorfälle
GRI 302	302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	✓	18/19/62	Gutes Klima: Energiemonitoring // Energieverbrauch // Anhang
GRI 302	302-3	Energieintensität	✓	23	Gutes Klima: Energieverbrauch
GRI 302	302-4	Reduzierung des Energieverbrauchs	✓	18/19/24	Gutes Klima: Energieverbrauch // Energieeffizienz
GRI 304	304-1	Betriebsstandorte, die in Schutzgebieten oder Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von Schutzgebieten betrieben, verwaltet oder verwaltet werden	✓	38	Gesunde Umwelt: Nachhaltige Bewirtschaftung von Ökosystemen
GRI 304	304-2	Signifikante Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	✓	39	Gesunde Umwelt: Nachhaltige Bewirtschaftung von Ökosystemen
GRI 304	304-3	Geschützte oder wiederhergestellte Lebensräume	✓	39	Gesunde Umwelt: Nachhaltige Bewirtschaftung von Ökosystemen
GRI 305	305-1	Direkte (Scope 1) Treibhausgasemissionen	✓	23/62	Gutes Klima: Klimaschutz und Luftschadstoffe // Anhang: Energieverbrauch und CO_2-Emissionen
GRI 305	305-2	Indirekte (Scope 2) Treibhausgasemissionen	✓	23/24/62	Gutes Klima: Klimaschutz und Luftschadstoffe // Direkte Emissionen // Anhang: Energieverbrauch und CO_2-Emissionen
GRI 305	305-4	Intensität der Treibhausgasemissionen	✓	23/62	Gutes Klima: Klimaschutz und Luftschadstoffe
GRI 305	305-5	Reduktion von Treibhausgasemissionen	✓	23/25	Gutes Klima: Klimaschutz und Luftschadstoffe // Indirekte Emissionen: Landstrom
GRI 305	305-7	Stickoxide (NO_x), Schwefeloxide (SO_x) und andere signifikante Luftemissionen	✓	24/25	Gutes Klima: Direkte Emissionen – Luft
GRI 306	306-2	Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	✓	43/63	Gesunde Umwelt: Entsorgung eigener Abfälle // Anhang: Abfallaufkommen und Abfalltrennquote
GRI 307	307-1	Nichteinhaltung von Umweltgesetzen und -vorschriften	✓	54/67	Keine registrierten Vorfälle // Starke Region: Anti-Korruption und Compliance
GRI 308	308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	✓	45	Gesunde Umwelt: Nachhaltige Beschaffung
GRI 401	401-1	Neue Mitarbeitereinstellungen und Mitarbeiterfluktuation		61	Anhang: Mitarbeitende
GRI 401	401-2	Leistungen an Vollzeitbeschäftigte (nicht für Zeitarbeitskräfte oder Teilzeitbeschäftigte)		33	Sichere Beschäftigung: Beschäftigungsverhältnisse und Arbeitgeberfürsorge
GRI 401	401-3	Elternzeit		34	Sichere Beschäftigung: Vereinbarkeit von Beruf und Familie

GRI-Inhaltsindex

GRI-Standard	Bezeichnung der Angabe		PERS	Seite	Verweise/Erklärungen
GRI 403	403-1	Managementsystem für Arbeitssicherheit		32/33	Sichere Beschäftigung: Arbeitssicherheit
GRI 403	403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen		32	Sichere Beschäftigung: Arbeitssicherheit
GRI 403	403-3	Arbeitsmedizinische Dienste		33	Sichere Beschäftigung: Arbeitssicherheit
GRI 403	403-4	Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz		32/33/35 62/63	Sichere Beschäftigung: Arbeitssicherheit / BGM / Führung und Dialog // Anhang: Arbeitnehmervertretung in Arbeitsschutz- und Gesundheitsausschüssen
GRI 403	403-5	Mitarbeiterschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz		33	Sichere Beschäftigung: BGM
GRI 403	403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter		33	Sichere Beschäftigung: BGM
GRI 403	403-7	Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz		32	Sichere Beschäftigung: Arbeitssicherheit
GRI 403	403-8	Mitarbeiter, die von einem Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz abgedeckt sind		63	Anhang: Ausschüsse für Arbeitssicherheit und Gesundheit
GRI 403	403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen		63	Anhang: Unfallstatistik
GRI 404	404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten		27/32	Sichere Beschäftigung: Weiterbildung / Ausbildung
GRI 404	404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe		26/33	Sichere Beschäftigung: Kompetenzentwicklung und Weiterbildung / Beschäftigungsverhältnisse und Arbeitgeberfürsorge
GRI 404	404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten		35	Sichere Beschäftigung: Führung und Dialog
GRI 405	405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten		34/61	Sichere Beschäftigung: Gleichstellung und Gleichbehandlung // Anhang: Indikatoren für Vielfalt
GRI 406	406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen		68	Keine registrierten Vorfälle
GRI 414	414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden		45	Gesunde Umwelt: Nachhaltige Beschaffung
GRI 419	419-1	Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich		68	Keine registrierten Vorfälle
Folgende unternehmensspezifische Angaben von NPorts beziehen sich auf Indikatoren, die über den GRI-Standard hinausgehen.					
	NP-01	Größe der Flächen		11/59	Unser Unternehmen // Anhang: Steckbrief: das Unternehmen NPorts
	NP-02	Straßennetz		11/59	Unser Unternehmen // Anhang: Steckbrief: das Unternehmen NPorts
	NP-03	Eisenbahnanlagen		11/59	Unser Unternehmen // Anhang: Steckbrief: das Unternehmen NPorts
	NP-11	Schiffsanläufe (mit Umschlag)		48/59	Starke Region: Wirtschaftliche Leistung
	NP-12	Umschlag		48	Starke Region: Wirtschaftliche Leistung
	NP-13	Passagierbewegungen		48	Starke Region: Wirtschaftliche Leistung
	NP-21	Umgesetzte Umweltprojekte		25/45	Gesunde Umwelt: Gewässer / Gutes Klima: Forschungsprojekte
	NP-22	Anteil erneuerbarer Energien		24	Gutes Klima: Direkte Emissionen – Erneuerbare Energien
	NP-23	Anzahl Schiffsanläufe mit gewährtem ESI-Rabatt		25	Gutes Klima: Indirekte Emissionen – Anreize für umweltfreundliche Schifffahrt
	NP-24	Aufwand für Baggermaßnahmen		44	Gesunde Umwelt: Nachhaltige Bewirtschaftung von Ökosystemen
	NP-25	Anteil der eingesetzten LED-/LEP-Leuchtmittel		24	Gutes Klima: Energieverbrauch
	NP-26	Aufwand für Kompensationsmaßnahmen		39	Gesunde Umwelt: Nachhaltige Bewirtschaftung von Ökosystemen
	NP-27	Schiffsabfälle nach MARPOL		44	Gesunde Umwelt: Schiffsabfälle
	NP-28	Getrenntsammlungsquote für die eigenen Abfälle		43/63	Gesunde Umwelt: Entsorgung eigener Abfälle // Anhang: Abfallaufkommen und Abfalltrennquote
	NP-29	Ausgebildete E-Scouts		24	Gutes Klima: Energieeffizienz

Glossar

CNG (Compressed Natural Gas)	Komprimiertes Erdgas als Treibstoff
DIN EN (Deutsches Institut für Normung – Europäische Norm)	Europäische Norm des Deutschen Instituts für Normung
ECA (Emission Control Area)	Sonderzonen der Schifffahrt mit speziellen Umweltrichtlinien zu Emissionen sowie zur Abfall-/Brauchwasserentsorgung
EcoPorts	Umweltinitiative europäischer Häfen, seit 2011 in ESPO integriert
Energy Star	US-amerikanisches Umweltzeichen für energiesparende Geräte, Baustoffe, öffentliche/gewerbliche Gebäude oder Wohnbauten
ESI (Environmental Ship Index)	Umweltzertifikat für Schiffe der WPCI
ESPO (European Sea Ports Organisation)	Netzwerkorganisation europäischer Häfen
EuroPriSe (European Privacy Seal)	Deutsches privatwirtschaftliches Zertifikat für datenschutzkonforme IT-Produkte und IT-basierte Dienste
FSC (Forest Stewardship Council)	System zur Zertifizierung nachhaltiger Forstwirtschaft
GRI (Global Reporting Initiative)	Internationales Rahmenwerk für Nachhaltigkeitsberichterstattung
GtL (Gas-to-Liquid)	Verfahren zur Herstellung synthetischer Kraftstoffe aus Erdgas
ISO (Internationale Organisation für Normung)	Internationale Vereinigung von Normungsorganisationen zur Erarbeitung internationaler Normen
LNG (Liquefied Natural Gas)	Verflüssigtes Erdgas als Treibstoff
MARPOL (Marine Pollution)	Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
PEFC (Programme for the Endorsement of Forest Certification Schemes)	Internationales Zertifizierungssystem für nachhaltige Waldbewirtschaftung
PERS (Port Environmental Review System)	An ISO 14001 angelehntes internationales Umweltmanagementsystem für Häfen
PV (Photovoltaik)	Umwandlung von Lichtenergie mittels Solarzellen in elektrische Energie
SECA (Sulphur Emission Control Area)	Sonderzonen der Schifffahrt mit speziellen Umweltrichtlinien zu Ausstoß von Schwefel und Schwefeloxiden
UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)	Organisation der Vereinten Nationen für Bildung, Wissenschaft und Kultur
SDGs (Sustainable Development Goals)	17 Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen im Rahmen der Agenda 2030
THG-Emissionen (Treibhausgasemissionen)	Nach Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol) Unterscheidung in direkte (Scope 1), indirekte (Scope 2) und weitere indirekte Emissionen (Scope 3)
WASh2Emden	Projekt für Wasserstoffanwendungen im Seehafen Emden
WPCI (World Ports Climate Initiative)	Internationale Klimaschutzinitiative führender Häfen zur Reduzierung von Emissionen

Über diesen Bericht

GRI
102-48
102-49
102-50
102-51
102-52
102-54

Dies ist unser zweiter Nachhaltigkeitsbericht, den wir in Übereinstimmung mit den GRI-Standards (Option „Kern") erstellt haben. Der Bericht wie auch unser gesamtes Nachhaltigkeitsengagement stehen unter der Leitidee „hafen+ – Wir sind auf dem Weg".

Der vorliegende Bericht bezieht sich auf die Berichtsjahre 2018 und 2019. Integriert sind im Bericht zudem die Daten und Informationen zum hafenspezifischen Umweltmanagement-Standard PERS (s. auch GRI-Inhaltsindex auf Seite 66).

www.hafenplus.de

Impressum

Herausgeber
Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG
Strategische Unternehmensentwicklung
Hindenburgstraße 26–30
26122 Oldenburg

Projektleitung, Redaktion (Niedersachsen Ports):
Dörte Schmitz
Dr. Matthäus Wuczkowski

info@nports.de
www.nports.de

Konzeption, Text, Gestaltung (sustainable natives eG):
Falk Frede
Antje Meyer
Samuil Simeonov

hello@sustainablenatives.com
www.sustainablenatives.com

Fotos
Christian O. Bruch
Andreas Burmann

Druck
MegaDruck.de, Westerstede

Papier
Enviro Clever U
Dieses Druckerzeugnis ist gedruckt auf 100% Recyclingpapier aus nachhaltiger Produktion.

Stand: Januar 2021

hafen+

Menschen. Umwelt. Wirtschaftskraft.