

HEK 2035

Wir haben herausfordernde Zeiten vor uns. Nur ein starker Hafenstandort kann im Wettbewerb bestehen. Das HEK 2035 beschreibt die Wege, die wir gehen müssen, um unsere Ziele zu erreichen. Wir wollen Ökonomie und Ökologie noch stärker in Einklang bringen und vor allem die Digitalisierung vorantreiben. Dafür bedarf es an nicht nachlassenden Investitionen. Wir wollen und wir werden unsere bremischen Häfen erfolgreich in ein Jahrzehnt der Veränderung führen. Alle Mitarbeiter:innen von bremenports werden mit Kompetenz und viel Leidenschaft für diese Weiterentwicklung arbeiten.

#ausgeHEKt

Nur ein starker Hafenstandort ist wettbewerbsfähig. Wir wollen Ökonomie und Ökologie in Einklang bringen und die Digitalisierung vorantreiben.

ROBERT HOWE

Geschäftsführer der bremenports GmbH & Co. KG



→8

KOOPERATION NORD-DEUTSCHE HÄFEN UND HAFENGESELLSCHAFTEN

Gemäß Grundgesetz sind die Bundesländer für die Häfen zuständig. Die fünf Küsten-Bundesländer Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern sind für die Bereitstellung und den Betrieb der landes- und stadteigenen Nord- und Ostseehäfen verantwortlich. Gleichwohl übernehmen die Länder damit eine wesentliche nationale Aufgabe: Die Häfen bilden die Ein- und Ausfahrtstore für den weltweiten Handel und schaffen damit die Voraussetzungen, dass Deutschland seit vielen Jahren eine weltweit führende Exportnation ist.

Im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung aus November 2021 wird die Entwicklung einer nationalen Hafenstrategie sowie eine enge Zusammenarbeit der Häfen als Ziel formuliert.²⁰¹ Eine konkrete Ausgestaltung dieser Zielsetzung steht noch aus.

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

Ein gutes Beispiel stellt der 2012 in Betrieb gegangene JadeWeserPort (JWP) bzw. Containerterminal Wilhelmshaven (CTW) dar. Der JWP bzw. CTW ist ein Gemeinschaftsprojekt der Länder Niedersachsen und Bremen. Im Herbst 2021 wurde bekannt, dass sich die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd mit 30 Prozent am JWP bzw. CTW beteiligen wird. Im Mai 2022 hat die EU-Kommission die Beteiligung der Reederei Hapag-Lloyd am JWP genehmigt. Es ist die Überzeugung der Beteiligten, dass sich mit gebündelter Kompetenz langfristig mehr erreichen lässt.

Darüber hinaus haben die Hafengesellschaften Hamburg Port Authority AöR (HPA), Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (NPorts) und bremenports GmbH & Co. KG (bremenports), ihre Kooperation in den vergangenen Jahren bereits intensiviert. So gibt es auf den Gebieten des Hafenausbaus und der Hafenerhaltung eine gewachsene Zusammenarbeit. Im Einzelnen werden Themenstellungen z.B. zu Uferereinfassungen, innovativen Schiffsantrieben,

Baggergutbehandlung und Nassbaggerei, Korrosionsschutz, Hafenplanung und Logistik, Seeschifffahrt sowie Natur- und Umweltschutz gemeinsam diskutiert und Lösungen erarbeitet. Die länderübergreifende Zusammenarbeit existiert auch auf der Ebene der Umweltbehörden.

Nachstehend weitere konkrete Beispiele für Kooperationen der Hafengesellschaften:

Netzwerk: Nordwesthäfen – effizient und innovativ!

→ Die Netzwerktreffen der Nordwesthäfen werden in Kooperation von Niedersachsen Ports und bremenports seit 2016 zweimal jährlich ausgerichtet. Das Netzwerk wurde im Rahmen des „LEP/LED-Kooperationsprojektes zur energieeffizienten Beleuchtung in Häfen“ der Metropolregion Nordwest als dauerhaftes Energie-Effizienz-Netzwerk aufgebaut und entwickelt. Neben dem Austausch von Informationen rund um die Themen Häfen & Energie wurden Best-Practice-Beispiele präsentiert und innovative Technologien für spezielle Anwendungsbereiche in Häfen vorgestellt. Nach Ende der Projektlaufzeit haben die Partner Niedersachsen Ports und bremenports vereinbart, die Treffen weiter fortzuführen, Inhalte offener zu gestalten und für Umwelt- und Nachhaltigkeitsthemen zu öffnen.

Netzwerk: Wadden Seaports

→ Die Wattenmeerhäfen Dänemarks, Deutschlands und der Niederlande verstehen sich als Partner bei der Bewahrung des besonderen Wertes des Wattenmeeres. Der Nationalpark Wattenmeer Niedersachsen ist UNESCO-Weltkulturerbe und Lebensraum für Millionen Watt- und Wasservögel. 2018 wurde zu dieser Partnerschaft eine Absichtserklärung über eine trilaterale Zusammenarbeit zwischen den Wattenmeerhäfen unterzeichnet. Die Unterzeichner vertreten verschiedene Arten von Häfen, die in ihrem lokalen und regionalen Umfeld eine wichtige sozio-ökonomische Rolle spielen, einige sind internationale Gateways für die europäische Wirtschaft. Sie sind sich bewusst, dass ihre Häfen sich neben oder in einem besonders sensiblen Lebensraum befinden und dass ihr Betrieb einen direkten oder indirekten Einfluss auf den Lebensraum Wattenmeer hat. Die Koexistenz von Häfen und Wattenmeergebiet braucht gemeinsame Strategien für die Zukunft. Auf dieser Basis wollen die Häfen enger zusammenarbeiten, um Synergien zu nutzen und eine langfristige Zusammenarbeit zu umweltbezogenen Nachhaltigkeitsthemen zu gewährleisten. Nach der Gründung 2018 in Harlingen (NL) trifft sich das Netzwerk anlassbezogen mehrmals im Jahr.²⁰²

²⁰¹ Die Bundesregierung: „Mehr Fortschritt wagen. Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag 2021-2025 zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN und den Freien Demokraten (FDP)“, S. 53, Berlin, 2021.

²⁰² <https://waddenseaports.com/>, abgerufen am 20.05.2022

Netzwerk: Umweltverantwortliche der deutschen Seehäfe

→ Schon immer haben sich anlassbezogen die Hafentreiber zu Umweltthemen wie z.B. zu Kompensationsmaßnahmen und zu Fragen der Landstromversorgung von Schiffen ausgetauscht. Im Rahmen der norddeutschen Ministerkonferenz 2009 waren sich die fünf Länder einig, auch strategische Themen wie umweltbezogene Hafengebühren, ESI und „Umwelt und Hafen“ weiter zu verfolgen. Hierzu zählen z.B. das Lärmmanagement der Häfen im Kontext mit den umgebenden städtischen Bereichen, die Luftqualität im Hafen und dem Hafenumfeld, Energieversorgungsmöglichkeiten von Schiffen am Liegeplatz durch Landstrom oder anderen Quellen, Sedimentmanagement, Klimaanpassung in den Häfen und der Logistik sowie integrierte Bewirtschaftungspläne zur Berücksichtigung von Anforderungen aus FFH- & Vogelschutzgebieten sowie der Wasserrahmenrichtlinie. Die Relevanz des Themenfeldes „Umwelt und Hafen“ hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Das Netzwerk der Umweltverantwortlichen der neun deutschen Seehäfen trifft sich daher regelmäßig mindestens einmal jährlich. In diesem Rahmen erfolgt zudem ein Austausch zu weiteren aktuellen Themen und Projekten. Zuletzt haben die neun deutschen Seehäfen zum Jahresende 2021 eine Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) zum gemeinsamen Projekt „ZeroEmission@Berth“ unterzeichnet.

Absichtserklärung Landstrom für Containerterminals in Häfen (MoU OPS)²⁰³

→ Die Hafengesellschaften von Rotterdam (Port of Rotterdam), Antwerpen (Port of Antwerp), Le Havre, Rouen und Paris (Haropa Port), Hamburg (HPA) und Bremen/ Bremerhaven (bremenports) beabsichtigen im Zeitraum 2021 bis 2030 als ersten Schritt hin zu einer Null-Emissions-Schifffahrt (Zero Emission Shipping) die Liegeplätze von Großcontainerschiffen mit Landstrom auszurüsten. Als zeitliches Ziel für die Inbetriebnahme wurde das Jahr 2028 gewählt. Der Landstrom soll aus erneuerbaren Energiequellen stammen und lokale, regionale, nationale und europäische Behörden sollen das Projekt u.a. zur Generierung öffentlicher Finanzmittel und Finanzierung unterstützen. Ihren festen Willen, diese Projekte umzusetzen, haben die fünf genannten Häfen im Juni 2021 durch eine entsprechende Absichtserklärung (Memorandum of Understanding Onshore Power Ambitions for Containerterminals in Ports) bekräftigt.

²⁰³ Memorandum of Understanding Onshore Power ambitions for Containerterminals in Ports (MoU OPS), Port of Antwerp, bremenports GmbH & Co. KG, Hamburg Port Authority, HAROPA Port, Port of Rotterdam, 2021, unveröffentlicht.



Generell sind Standort- und Ländergrenzen übergreifende Abstimmungen heute Bestandteil des Tagesgeschäftes der Hafengesellschaften und ergeben sich aus den jeweiligen Projekten und Vorhaben. So wurde z.B. aus den bremischen Häfen über mehrere Jahre Baggergut nach Rotterdam transportiert, wo dieses in der subaquatischen Deponie De Slufter beseitigt wurde. Hierdurch konnten in Bremen sowohl die Umwelt, als auch wertvolle Ressourcen auf der eigenen Baggergutmonodeponie²⁰⁴ in Bremen-Seehausen geschont werden. Es findet zudem ein dauerhafter Austausch über die Entsorgung (Verwertung und/oder Beseitigung) und Vermarktung von Baggergut statt, was u.a. auch durch gemeinsame Forschungsvorhaben unterstützt wird. Ein bundesländerübergreifendes Vorgehen etwa im Hinblick auf die Regelungen des Bundes im Umgang mit Baggergut (GÜBAK²⁰⁵, HABAB²⁰⁶) wird bereits seit vielen Jahren praktiziert und auch künftig weiter ausgebaut.

Auch der Austausch von Großgeräten wie beispielsweise der Einsatz des bremenports-Wasserinjektionsgeräts oder des Eimerkettenbaggers in Brake und Nordenham, die Bereitstellung von projektbezogenen Ingenieurleistungen oder dem Einsatz von Unterhaltungspersonal von bremenports in anderen Häfen wie in Leer, wird seit vielen Jahren praktiziert.

Da Häfen in entscheidender Weise von ihrer Hinterlandverbindung abhängig sind, ziehen die Hafengesellschaften mit den jeweiligen Landesministerien an einem Strang und setzen sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für eine leistungs- und bedarfsorientierte Ausgestaltung der Hinterlandverkehrswege ein. Die Hafengesellschaften sind davon überzeugt, dass im Wege einer abgestimmten Lobbyarbeit zusätzliche Vorteile für alle deutschen Häfen generiert werden können, und fordern den weiteren Ausbau der Hinterlandverbindungen.

Auf Ebene der Geschäftsleitungen und der Hafenskapitäne wird regelmäßig über Themenfelder wie strategische Zielsetzungen der jeweiligen Standorte, kontinuierliche Veränderungen der Rahmenbedingungen und die Entwicklung der Gesellschaften diskutiert.

Um die zunehmend komplexen Anforderungen an Hafen- und Infrastrukturplanungen sowie notwendige Unterhaltungsleistungen zukünftig besser meistern zu können, befindet sich bremenports – neben nationalen Arbeitskreisen wie der Hafenkooperation Deutsche Bucht gemeinsam mit dem Ressort der Senatorin für Wissenschaft und Häfen auch international im regelmäßigen Austausch. Dieser geht weit über die Mitgliedschaften in der European Seaports Organisation (ESPO) und der International Association of Ports and Harbors (IAPH) hinaus. Vertreter von bremenports nehmen an Treffen der nordwesteuropäischen Häfen Rotterdam, Antwerpen, Le Havre, Hamburg und Bremen/Bremerhaven teil und tauschen sich zu diversen strategischen Themen und praktischen Fragen aus. Ergebnis dieser internationalen Arbeitsweise waren z.B. die gemeinsame Fortentwicklung des Environmental Ship Index (ESI), nach dem die jeweils umweltfreundlichsten Schiffe einen Nachlass auf die zu entrichtenden Hafengebühren erhalten.

²⁰⁴ Eine Monodeponie ist eine Deponie, auf der spezifische Massenabfälle, die nach Art, Schadstoffgehalt und Reaktionsverhalten ähnlich und untereinander verträglich sind, unvermischt mit anderen Abfällen abgelagert werden.

²⁰⁵ Gemeinsame Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut in den Küstengewässern, Bundesrepublik Deutschland (BMVBS) und Länder Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein, Berlin, 2009

²⁰⁶ Handlungsanweisung für den Umgang mit Baggergut aus Bundeswasserstraßen im Binnenland (HABAB-WSV 2017), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Bonn, 2017

Unter der Dachmarke German Ports gibt es erste Ansätze für eine Kooperation der deutschen Seehäfen. An dieser Strategie beteiligen sich neben Bremen, Hamburg und Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Dies geschieht für Bremen/ Bremerhaven durch die Hafengesellschaft bremenports. Erste gemeinsame Messeauftritte haben stattgefunden. Es ist beabsichtigt diese Kooperation deutlich auszubauen. Ziel der Kooperation ist es, die Leistungsfähigkeit der deutschen Seehäfen deutlich herauszustellen und damit die Wettbewerbsfähigkeit insbesondere gegenüber den Westhäfen zu stärken.

Eine gelebte Kooperation gibt es besonders zwischen Bremen und Niedersachsen. Neben gemeinsamen Messeauftritten wird die enge Zusammenarbeit in dem Magazin Logistics Pilot deutlich. Das zweimonatlich erscheinende Magazin berichtet über die wichtigsten Entwicklungen und Trends aus den bremischen und niedersächsischen Häfen. Eine Erweiterung des Kreises der Herausgeber wird seitens bremenports angestrebt.

Weitergehende Überlegungen zu einer verstärkten Kooperation der Hafengesellschaften ergeben sich aus einem jüngst erstellten Gutachten von ISL, ETR und Wagner & Herbst (2022).²⁰⁷ Das Gutachten kommt abschließend zu nachstehenden Schlussfolgerungen:

- Schifffahrt, Hafen- und Logistikwirtschaft sowie Port Authority und das Land Bremen kooperieren bereits vielfältig und unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen und Restriktionen umfangreich miteinander und mit den jeweiligen Partnern außerhalb Bremens und Bremerhavens.
- Die Kooperationen erfolgen sowohl mit Partnern in anderen deutschen Nordseehäfen als auch in Hinblick auf die internationale Schifffahrt und die entsprechende Geschäftsentwicklung. Auch die Zusammenarbeit mit anderen Hafenstandorten sowie mit Parteien im Hinterland ist bereits geübte Praxis.

- Eine Ausweitung der Kooperation z.B. auf feste Investitionen in oder die Übernahme von einzelnen Terminals in anderen Standorten durch Bremen wird auf standort- und ordnungspolitische Grenzen stoßen. Gleiches gilt für die Übergabe oder Veräußerung von Anlagen oder Hafeneinrichtungen in Bremerhaven an Hafenstandortentwicklungsagenturen aus anderen Wettbewerbshäfen.
- Die bereits für den Containerterminal praktizierte Kooperationsform mit den Terminalbetriebsgesellschaften NTB und MSC in Kooperation mit den weltgrößten Reedereien und mit Eurogate sollte weiter verstetigt werden.
- Bezogen auf den zügigen und nachhaltigen Ausbau der Schienenhinterland-Verkehrsanbindung sollte Bremen zudem Möglichkeiten zur Kooperation mit den anderen Küstenländern und speziell mit Hamburg und Niedersachsen weiter nutzen bzw. intensivieren.
- Gleiches gilt für die Verbesserung der Leichtigkeit und Sicherheit des Seeverkehrs und damit für die Verbesserung der seewärtigen Erreichbarkeit durch Fahrwasseranpassungen und umfassende Einbeziehung von Aspekten des Küstenschutzes und des Klimawandels in der gesamten Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union.

Bremen und seine Häfen tauschen sich rege mit diversen anderen nationalen und internationalen Hafenstandorten aus. Die praktizierte Hafenkooperation ist als Erfolg zu bewerten und wird auch in Zukunft großen Nutzen generieren.

²⁰⁷ Gutachten zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Containerumschlages in Bremerhaven, vorläufiger Schlussbericht, ISL zusammen mit ETR und Wagner & Herbst, Bremen, Hamburg, Potsdam, 2022, unveröffentlicht

BREMISCHE HAFEN- ENTWICKLUNG – VON DER IDEE ZUM PROJEKT

Die Entwicklung der bremischen Häfen ist – anders als in Hamburg – nicht durch ein Hafenentwicklungsgesetz²⁰⁸ geregelt. In den bremischen Häfen ist städtebauliches Planungsrecht anzuwenden. Für die bremische Hafenentwicklung sind daher die Festlegungen aus qualifizierten Flächennutzungs- und Bebauungsplänen²⁰⁹ maßgebend. Diese Pläne sind nicht flächendeckend für alle Hafenaareale vorhanden und müssen bedarfsweise neu aufgestellt oder geändert werden. In den geltenden Flächennutzungs- und Bebauungsplänen sind klassische, d.h. dem Umschlag, der Lagerung und der Bearbeitung von Gütern dienende Hafenaareale oftmals als Sonderbaufläche bzw. Sondergebiet Hafen ausgewiesen. In anderen Bereichen wie der Überseestadt in Bremen finden sich entsprechend der jeweiligen Nutzungsform auch Gewerbegebiete, Mischgebiete, Verkehrsgebiete und Grünflächen.

Zu den Grundlagen einer vorausschauenden Landeshafenpolitik zählt die Erarbeitung von Hafenkonzepten. Die Hafenkonzepte identifizieren Ideen, Themen und Projekte, die für die Häfen mittel- und langfristig relevant sind bzw. sein können. In einer zweiten Stufe folgt die Erarbeitung von Masterplänen und/oder Entwicklungskonzepten für einzelne Gütersegmente, Hafenaareale oder Verkehrsträger wie z.B. Columbusinsel Bremerhaven – ein Entwicklungskonzept (2018)²¹⁰ und der Masterplan für das Industriestammgleis im Fischereihafen in Bremerhaven (2021).²¹¹ Aus Akzeptanzgründen wird bereits bei der Erarbeitung der Hafenkonzepte und der Masterpläne besonderer Wert auf die Kommunikation und Abstimmung mit einer möglichst großen Anzahl von Beteiligten gelegt. Hafenkonzepte, Masterpläne und Entwicklungskonzepte werden politisch beschlossen, d.h. dem Ausschuss für Angelegenheiten der Häfen (Hafenausschuss) und ggf. auch dem Finanzausschuss und dem Senat vorgelegt.

Danach sind für jedes Einzelprojekt, das realisiert werden soll, die bauleitplanerischen und genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen zu prüfen und Aufstellungen, Änderungen und Vorplanungen zu veranlassen. In Abhängigkeit vom Investitionsvolumen des Projekts sind anschließend die erforderlichen Gremienbeschlüsse vorzubereiten. Dafür werden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen erstellt. Liegt die Zustimmung der Gremien vor, erarbeitet bremenports die notwendigen Planungs-, Genehmigungs- und Realisierungsunterlagen.

Bei der Entwicklung der bremischen Häfen handelt es sich somit um einen dynamischen Prozess. Erklärtes Ziel jedes neuen Hafenkonzepts ist es, relevante Themenstellungen, Schwerpunkte und Projekte zu identifizieren und weiterzuentwickeln.

²⁰⁸ Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) vom 25. Januar 1982), zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. Mai 2021 (HmbGVBl. S. 293)

²⁰⁹ Der Flächennutzungsplan (FNP) ist das Planungsinstrument zur langfristigen Steuerung der räumlichen Entwicklung der Stadt. Er wird unter Berücksichtigung der Ziele der Raumordnung aufgestellt. Bebauungspläne (B-Pläne) werden aus dem FNP entwickelt, die Aufstellung erfolgt in mehreren Verfahrensschritten. In B-Plänen wird durch Zeichnung und Text festgesetzt, welche Nutzung auf einzelnen Grundstücken zulässig ist.

²¹⁰ Columbusinsel Bremerhaven – ein Entwicklungskonzept, bremenports GmbH & Co. KG, Bremerhaven, 2018, unveröffentlicht

²¹¹ Masterplan für das Industriestammgleis im Fischereihafen in Bremerhaven, bremenports GmbH & Co. KG, Bremerhaven, 2021, <https://bremenports.de/wp-content/uploads/2021/07/Zusf.-MA-Industriestammgleis.pdf>

→10

MARKETING DER BREMISCHEN HÄFEN

bremenports verantwortet im Auftrag der Senatorin für Wissenschaft und Häfen das Standortmarketing für die bremischen Häfen. Basis hierfür ist das Marketingkonzept aus dem Jahr 2017, das der engen Kooperation mit der Hafenvirtschaft eine zentrale Rolle zuweist.

Insbesondere bei der Planung, Organisation und Durchführung von Messen und Kundenveranstaltungen im In- und Ausland versteht sich bremenports auch als Dienstleister für die Hafen- und Logistikwirtschaft. Eine enge Abstimmung des Jahresprogrammes erfolgt in einem von bremenports einberufenen Marketingbeirat, in dem wesentliche Akteure der Hafenvirtschaft und des Standortmarketings vertreten sind.

Unterstützt wird das Standortmarketing in den zentralen Zielgebieten der bremischen Häfen von bremenports-Repräsentanten. Für die Präsentation des Hafen- und Logistikstandortes wird die vom Senat beschlossene Markenarchitektur verwendet.

Um den Auftritt der bremischen Häfen inhaltlich klarer zu positionieren, hat bremenports die Erstellung einer Studie zur Markenpositionierung der bremischen Häfen (2021)²¹² beauftragt. Auf Basis von Befragungen analysierte die Studie das Image der bremischen Häfen und entwickelte hieraus ein gegenüber den Mitbewerbern differenziertes Stärkeprofil, dass künftig für den werblichen Auftritt der Häfen intensiv genutzt werden soll. Die Stärken gegenüber den Konkurrenzhäfen sind im Einzelnen:

- **NACHHALTIGKEIT UND UMWELTENGAGEMENT**
- **LEIDENSCHAFT**
- **ENGAGEMENT FÜR KUNDEN & KURZER DRAHT**
- **VERTRAUENSWÜRDIG & EHRlich**

²¹² Ergebnisse und Handlungsempfehlungen zur Markenpositionierung der Bremischen Häfen, marketones Institut of Marketing, Branding & Technology, Universität Bremen, 2021, Bremen, unveröffentlicht

Mit der Markenpositionierung soll das Marketing für die bremischen Häfen neu aufgestellt werden.

In der Umsetzung werden die bremischen Häfen ihr Nachhaltigkeits-Engagement weiter verstärken und in den Mittelpunkt der Kommunikation und Vermarktung aller Stakeholder im Hafen rücken. Beim Nachhaltigkeits-Engagement werden die zahlreichen Initiativen für einen klimaneutralen Hafen und die Themen rund um grünen Wasserstoff attraktive Chancen zur Profilierung der bremischen Häfen bieten. Die hohe strategische Priorität des Umweltschutzes wird durch Sichtbarkeit und Struktur bspw. auf der bremenports-Website deutlich verbessert.

Als weiteres Unterscheidungsmerkmal der bremischen Häfen wird künftig die Leidenschaft der Akteure:innen für den Hafenstandort ein wesentlicher Punkt in der Kommunikation sein. Die strategische Bedeutung dieses Standortfaktors wird unter anderem durch eine gute Sichtbarkeit auf den Websites sichergestellt. Dabei wird großen Wert darauf gelegt, den Kundennutzen noch besser darzustellen.

Das Engagement für Kunden und der kurze Draht zu Kunden werden zukünftig deutlicher kommuniziert. Persönliche Kontakte zu Kunden und Nichtkunden auf z.B. Logistic Talks und Messen sind weiter zu intensivieren. Die Repräsentanten der bremischen Häfen in Österreich, Tschechien, Baden-Württemberg, Sachsen und Nordrhein-Westfalen sind wichtige Einflussnehmer, die intensiv zu nutzen sind.

Im digitalen Kontext wird die Nutzung von Sozialen Medien forciert. Hier bedarf es der Kooperation mit und der Unterstützung durch die Hafenvirtschaft.

Die Unternehmensmarke bremenports soll im Standortmarketing nicht verwendet werden. In der Kommunikation der bremischen Häfen wird so konsequent wie möglich die Standortmarke verwendet. Dabei ist zu prüfen, in welcher Weise diese zu optimieren ist.

Die neue Markenpositionierung soll in einer Fortschreibung des Standortmarketingkonzepts konkretisiert werden. Dabei ist insbesondere eine enge Kooperation mit der Bremischen Hafen- und Logistikvertretung (BHV), der Interessengemeinschaft Stadtbremische Häfen (ISH), und weiteren Akteuren der Hafenvirtschaft sicherzustellen. Darüber hinaus sind verstärkt gemeinsame Aktivitäten mit den öffentlichen Wirtschaftsförderungsgesellschaften WFB, BIS und Stadtmarketing der Seestadt Bremerhaven anzustreben. Dabei ist eine bedarfsgerechte Finanzierung des Standortmarketings sicherzustellen.

Zudem sind weitere Marketingmaßnahmen mit den norddeutschen Seehäfen unter der Marke German Ports verabredet.

2035

HAFEN ENTWICKLUNGS KONZEPT → 2035

HÄFEN IN ZAHLEN

- 136** ANHANG 1 _ Häfen in Zahlen
- 142** ANHANG 2 _ Übersichtskarten/Lagepläne
- 148** ANHANG 3 _ Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen
- 152** ANHANG 4 _ GRI-Indikatoren