



Regionale Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte

Wirtschaftliche Bedeutung der landeseigenen Westküstenhäfen Husum und Büsum

Eine Studie von
Hanseatic Transport Consultancy



Partner



Die Studie wird finanziert mit Mitteln des Regionalbudgets Westküste 2021-2023 und durch die Projektpartner.

Das Regionalbudget wird mit Mitteln der Bund-Länder Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ gefördert aus dem Landesprogramm Wirtschaft.



VORBEMERKUNG

Die Westküste Schleswig-Holsteins verfügt über eine lange maritime Tradition und es existieren zahlreiche maritime Standorte – auf dem Festland sowie den Inseln und Halligen. Zu den wichtigsten Standorten gehören die Häfen Husum und Büsum. Die beiden landeseigenen Häfen leisten dabei einen wichtigen Beitrag zu einem diversifizierten Wirtschaftsstandort „Westküste“, generieren Wertschöpfung und schaffen überdurchschnittlich bezahlte Arbeitsplätze. Damit dies auch in Zukunft so bleibt, ist ein anforderungsgerechter Erhalt und Ausbau der Hafeninfrastuktur von zentraler Bedeutung. Die Darstellung von direkten und indirekten Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekten liefert dabei eine wichtige Argumentationsgrundlage gegenüber der Politik und Verwaltung.

Die Analyse der regionalen Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte stellt aufgrund der benötigten Methodenkompetenz, der erforderlichen Expertise in der strategischen Hafenentwicklung sowie der notwendigen Detailkenntnis der Wirtschaftsstruktur an der schleswig-holsteinischen Westküste umfangreiche Anforderungen an die Bearbeiter. Um diesen Anforderungen in jeder Hinsicht gerecht zu werden, hat HTC für die Erstellung dieser Studie ein Team zusammengestellt, das neben der entsprechenden Expertise eine hohe Identifikation mit den Westküstenhäfen mitbringt. Unser Antrieb besteht darin, die Entwicklung der Häfen Büsum und Husum aktiv mitzugestalten und neue Impulse für Wertschöpfung und Beschäftigung zu setzen.

PROF. DR. JAN NINNEMANN

CEO, Hanseatic Transport Consultancy



#HTCinnovation #HTCdigital #move-4ward #WeQ-Lab



Quelle: Amt Büsum Wesselburen.

INHALT

MANAGEMENT SUMMARY

Zusammenfassung der
wichtigsten Erkenntnisse

S. 04

ANALYSE

Regionale Beschäftigungs-
und Wertschöpfungseffekte

S. 08



Quelle: haefen-sh.de.



MANAGEMENT SUMMARY

Zusammenfassung der
wichtigsten Erkenntnisse

MANAGEMENT SUMMARY: BESCHÄFTIGUNGS- UND WERTSCHÖPFUNGSEFFEKTE

Die Evaluation der wirtschaftlichen Bedeutung der landeseigenen Westküstenhäfen Husum und Büsum erfolgt mit dem **Ziel**, die aktuellen und zukünftigen **Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte** der beiden Häfen **zu quantifizieren**.

Hierfür wurden im Zeitraum von Mitte September bis Anfang Dezember 2022 die direkt hafengebundenen Unternehmen an den Standorten Büsum und Husum in Form einer **Primärerhebung** eingebunden. Für die weiteren Berechnungen wurde eine **Untersuchungsmethodik** angewandt, die im Einklang mit dem Vorgehen im Rahmen der im Auftrag des BMDV durchgeführten Evaluation der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen steht.

Als **(direkt) hafengebunden** gelten Unternehmen, die

- mit dem **Umschlag** von Gütern bzw. der **Abfertigung** von Passagieren befasst sind.
- komplementäre **Dienstleistungen** erbringen.
- am **Transport** von Gütern oder Passagieren in Transportketten mit wasserseitigem Umschlag beteiligt sind.
- **Produktion** am Standort erbringen und einen maßgeblichen Anteil ihres Frachtaufkommens über einen der Häfen abwickeln.

Darüber hinaus werden **öffentliche Institutionen** mit Hafenbezug berücksichtigt.

Die Ergebnisse der Analyse der **regionalen Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte** lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die direkt hafengebundenen Unternehmen in den Westküstenhäfen...

- beschäftigen in Summe **1.004 Mitarbeitende** (davon haben 90 % der ihren Wohnsitz im Umkreis von 30 km (Wirkungsregion i. e. S.))

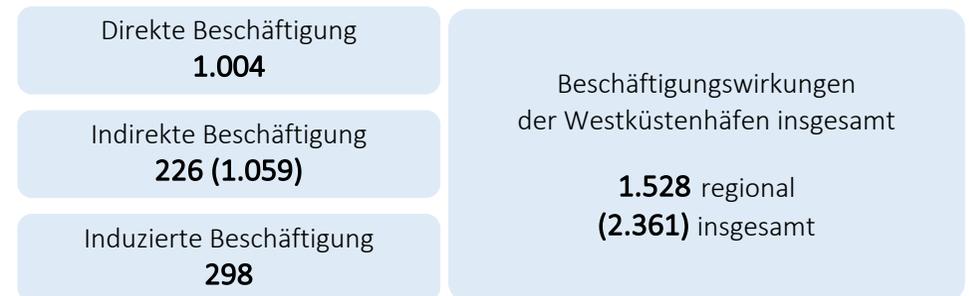
Damit beschäftigen die Westküstenhäfen in etwa ähnlich viele Mitarbeitende wie die Vestas Deutschland GmbH (1.089) oder die Dataport AÖR (1.066) und rangieren damit **unter den 40 größten Arbeitgebern** in SH.

Weiterhin konnte ermittelt werden, dass die direkt hafengebundenen Unternehmen in den Westküstenhäfen...

- **Einkommen** in Höhe von 48,2 Mio. Euro schaffen.
- eine **Bruttowertschöpfung** in Höhe von 70,3 Mio. Euro generieren.
- **Vorleistungen** im Wert von 12,3 Mio. Euro von Unternehmen aus der Region beziehen (Vorleistungsbezug insgesamt 61,5 Mio. Euro).
- Regionale **Investitionen** im Umfang von 2,9 Mio. Euro tätigen (Gesamtinvestitionen in Höhe von 11,5 Mio. Euro).

Hieraus abgeleitet ergeben sich **indirekte Beschäftigungswirkungen** der Westküstenhäfen i. H. v. 1.059, 226 davon in der Wirkungsregion i. e. S.

Für die **induzierten Beschäftigungswirkungen** durch Konsumtätigkeit konnte für die Wirkungsregion i. e. S. ein Wert von 298 ermittelt werden. Wie die nachfolgende Abbildung zeigt, addieren sich die direkten, indirekten und induzierten **Beschäftigungswirkungen in Summe** auf **2.361 im Status Quo**, 1.528 davon in der Wirkungsregion i. e. S.



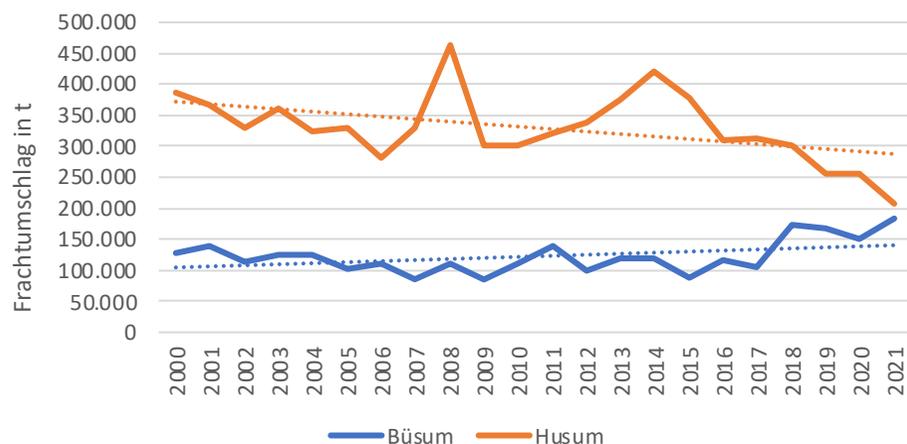
In Zukunft kann diese Zahl deutlich ansteigen, wenn es gelingt Beschäftigungspotenziale durch Ansiedlungen zu erschließen. Abhängig vom Ansiedlungserfolg erscheint ein Anstieg um 150-200 Beschäftigte (Büsum) bzw. 100-120 Beschäftigte (Husum) möglich. Grundvoraussetzung hierfür bildet u. a. die Bereitstellung anforderungsgerechter Flächen sowie einer leistungsfähigen (Hafen)Infrastruktur. Weitere Details hierzu liefert die Standortanalyse.

MANAGEMENT SUMMARY: STANDORTANALYSE

Die Ergebnisse der **Standortanalyse** lassen sich wie folgt zusammenfassen: Die **Umschlagentwicklung** in den Westküstenhäfen BÜsum und Husum zeigt **divergierende Trendverläufe** für beide Häfen. Während sich der BÜsumer Hafen zuletzt äußerst positiv entwickelt, sind die Vorzeichen am Standort Husum zuletzt eher negativ (siehe Abbildung unten).

Als wesentlicher Grund für den **negativen Trendverlauf** in **Husum** gilt die **Verschlickung** der Zufahrt und der **unzureichende Tiefgang** im Hafen. Hierdurch hat der Hafen zuletzt an **Wettbewerbsfähigkeit eingebüßt**.

Frachtumschlag in den Westküstenhäfen 2000 bis 2021 in t



Der überwiegende Teil des Frachtumschlags an beiden Standorten entfällt auf sog. **Agribulks** (Getreide, Futtermittel, Düngemittel). Darüber hinaus werden in kleinerem Umfang Baustoffe und Projektladung umgeschlagen.

Die **Produktion** von und der Handel mit Futtermitteln sind wichtige regionale Wirtschaftsfaktoren. Etwa jede zweite Kuh im Norden Schleswig-Holsteins wird mit Futtermittel aus den Westküstenhäfen versorgt.

Werft- und Reparaturbetriebe an beiden Standorten sind für die Behörden- und Küstenschifffahrt sowie Fischerei von elementarer Bedeutung.

Eine wichtige Rolle spielt in beiden Häfen das Thema **Fischereianlandungen**. BÜsum agiert dabei als wichtige, überregionale Drehschleibe in der Krabbenlogistik. Jede dritte in der Nordsee gefangene Krabbe wird in BÜsum sortiert und bearbeitet.

Die **Fahrgastschifffahrt** ist wichtiger Tourismusfaktor am Standort BÜsum. Dies betrifft gleichermaßen Ausflugsverkehre und Helgolanddienste. In Husum werden derzeit ausschließlich Hafenrundfahrten angeboten.

In Ergänzung zu den bestehenden Branchen bzw. Güterarten bestehen **umfangreiche Potenziale** für die Westküstenhäfen, neue Kunden- bzw. Marktsegmente zu erschließen. Ein wesentlicher Treiber kann dabei die **Energiewende** sein. Zu den wichtigen Handlungsfeldern zählen u. a.

- Services für **Offshore-Windparks**, deren Wartung und Instandhaltung und das **Recycling** ausgedienter On- und Offshore Windenergieanlagen
- Produktion **alternativer Kraftstoffe**, z. B. grüner Wasserstoff aufgrund der guten Verfügbarkeit von erneuerbaren Energien vor allem aus Wind
- Ansiedlungen von GreenTech z. B. in den Bereichen **Aquakultur**, **nachhaltige Mobilität** sowie **Kreislaufwirtschaft**

Beide Häfen sehen sich dabei einer Reihe von **Herausforderungen** gegenüber, die sich wie folgt zusammenfassen lassen (Auswahl):

| BÜsum | Husum |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einzelne Hafenteile nur eingeschränkt wasserseitig zugänglich ▪ Kaimauern im Bereich Ostmole in ungenügendem Zustand ▪ Zugang für größere Schiffe allgemein unzureichend ▪ Keine schienenseitige Anbindung ▪ Nutzungskonflikte durch Mischgewerbe | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tiefgangsrestriktionen in Zufahrt und Hafen, min. 4,7 m benötigt ▪ Kaiinfrastruktur z. T. in mangelhaftem Zustand ▪ Flächenlasten oft unzureichend ▪ Keine schienenseitige Anbindung |

MANAGEMENT SUMMARY: HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Ausgehend von den beschriebenen Herausforderungen lassen sich nachfolgende **Handlungsempfehlungen** ableiten.

Um die Westküstenhäfen zukunftsfähig aufzustellen und Potenziale aus sich vollziehenden regionalen wie überregionalen Trends und Entwicklungen zu heben, ist eine leistungsfähige Hafeninfrastruktur unerlässlich.

Dies betrifft u. a. die Wassertiefen in den Häfen bzw. in Hafenteilen, die Kaiflächen und -mauern sowie die Straßen- und Schieneninfrastruktur. In allen Bereichen zeigen sich an beiden Standorten mehr oder weniger große **Anpassungsbedarfe**, die möglichst zeitnah und koordiniert, d. h. aufeinander abgestimmt, umgesetzt werden sollten. Hierfür notwendige Haushaltsmittel sollten rechtzeitig und langfristig zur Verfügung gestellt werden. Außerdem muss sichergestellt sein, dass entsprechende **Planungskapazitäten** für die Umsetzung bereit stehen.

Für den Standort **Büsum** werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen (z. T. bereits im Entwicklungskonzept für den Hafen Büsum dargelegt):

- Schaffung zusätzlicher **Liegeplätze und Flächen** für Fischereibetriebe,
- Schaffung von Abfertigungsmöglichkeiten für **größere Schiffseinheiten**
- Ausbau der **Werftinfrastruktur**
- Bereitstellung weiterer **Umschlag- und Lagerflächen** für Ansiedlungen
- Sanierung der z. T. maroden bzw. abgängigen Kaianlagen und **Schwerlastflächen** im Bereich der **Ostmole**
- Wiederherstellung der **schienenseitigen Anbindung** zur Schaffung einer modernen, trimodalen Anbindung

Für den Standort **Husum** werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- (Wieder)Herstellung und Erhaltung einer **Wassertiefe von min. 4,70 m**
- Sanierung der z. T. maroden bzw. abgängigen **Kaianlagen und Schwerlastflächen**
- Wiederherstellung der **schienenseitigen Anbindung** zur Schaffung einer modernen, trimodalen Anbindung

Weitere Anforderungen hinsichtlich der Infrastrukturbedarfe und Flächenallokationen sollte ein **dediziertes Hafententwicklungskonzept** für den Hafen Husum adressieren, das aktuell nicht besteht.

Eine weitere Empfehlung betrifft das **Hafenorganisationsmodell** an beiden Standorten. Vor dem Hintergrund der nicht immer eindeutig abgrenzbaren Zuständigkeiten der beteiligten Ministerien und Behörden sowie der Notwendigkeit die Hafententwicklung durch ein „**aktives Hafenmanagement**“ zu flankieren, erscheint eine **Bündelung** sämtlicher hafenbezogener Aktivitäten in einer **eigenen (öffentlichen) Gesellschaft** - angelehnt an das Modell in Niedersachsen - zielführend, um die Potenziale zu heben und die Herausforderungen im Zusammenhang mit den anstehenden Maßnahmen zu bewältigen. Dieser Aspekt sollte separat eingehend analysiert und geprüft werden. Dabei erscheint es mit Blick auf zukünftige Ansiedlungsvorhaben sinnvoll, die Organisationsstrukturen so auszugestalten, dass eine eindeutige Fokussierung auf die Kunden- bzw. Hafeninteressen im Sinne eines „**One-Stop-Shop**“ möglich ist.

Grundsätzlich zeigt die vorliegende Analyse, dass die Westküstenhäfen Büsum und Husum wichtige **Schlüsselfunktion** im Rahmen der **Verkehrs- und Energiewende** einnehmen (können). Allerdings stehen beide Standorte dabei auch vor vielfältigen Herausforderungen, die ein **verstärktes** (finanzielles) **Engagement des Landes Schleswig-Holstein** als Eigentümer der Häfen erfordern. Nur so wird es gelingen, vorhandene Stärken zu stärken und bestehende Potenziale zu realisieren. Andernfalls droht den Standorten mittel- bis langfristig der Verlust der **Wettbewerbsfähigkeit**.



ANALYSE

Regionale Beschäftigungs-
und Wertschöpfungseffekte



INHALT

GRUNDLAGEN

Ausgangssituation, Zielsetzung
und Vorgehensweise

S. 09

STANDORTANALYSE DER HÄFEN

Bedingungen, Nutzung, Entwick-
lungspotenziale und Anforderungen

S. 12

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE

Methodik, Beschäftigung und
Wertschöpfung in den Häfen

S. 51

AUSGANGSSITUATION UND ZIELSETZUNG

Die mit der hafenabhängigen Wirtschaft verbundenen Arbeitsplätze sichern Kaufkraft und Wohlstand nicht nur an den Hafenstandorten selbst, sondern in der gesamten Küstenregion und darüber hinaus. Insbesondere bei der Begründung von öffentlichen Investitionen in maritime Infrastrukturen, politischer Prioritäten und zur Weiterentwicklung der Hafenpolitik, aber auch bei der Öffentlichkeitsarbeit sind Zahlen und verlässliche Informationen über die Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte von Hafenstandorten und hafenabhängige Betrieben von hoher Bedeutung. Daher geben viele Häfen bzw. die dafür zuständigen Länder oder Kommunen in mehr oder weniger regelmäßigen Abständen Untersuchungen über die Einkommens- und Beschäftigungswirkungen der Häfen in Auftrag. Für die landeseigenen Westküstenhäfen Husum und Büsum wurden derartige Betrachtungen bislang noch nicht angestellt.

Die beiden wichtigsten Häfen an der Westküste leisten einen wichtigen Beitrag zu einem diversifizierten Wirtschaftsstandort sowie zur Ausstattung mit überdurchschnittlich bezahlten Arbeitsplätzen. Aktuell sind die infrastrukturellen Herausforderungen an beiden Standorten allerdings vergleichsweise groß. Ungeachtet der vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein auf Basis des von HTC im Jahr 2020 vorgelegten Entwicklungskonzepts für den Hafen Büsum initiierten Maßnahmen bestehen mit Blick auf die Standorte Büsum und Husum nach wie vor zahlreiche offene Handlungsfelder. Vor diesem Hintergrund erfolgt im Rahmen dieser Studie eine quantitative Analyse und Darstellung von direkten und indirekten Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekten der beider Häfen, um deren regionalwirtschaftliche Bedeutung deutlich zu machen. Aktuell können die regionalwirtschaftliche Bedeutung und auch mögliche Potenziale der beiden Landeshäfen nicht in der Tiefe dargestellt werden. In der Konsequenz hat dies auch Einfluss auf die Bereitstellung öffentlicher Mittel zur Hafenentwicklung wie beispielsweise Investitionen in Hafeninfrastrukturen oder Verkehrsinfrastrukturen. Die vorliegende im Auftrag der IHK Flensburg erstellte Studie soll diese Informationen liefern, um den weiteren Dialog mit Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit zum Thema Infrastrukturentwicklung zu unterstützen. Die konkrete Zielstellung lässt sich wie rechts dargestellt weiter konkretisieren.

Ziel der vorliegenden Studie ist es, im Rahmen einer regional-ökonomischen Analyse die aktuellen und potenziell zukünftigen direkten und indirekten Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte der landeseigenen Westküstenhäfen Husum und Büsum zu untersuchen. Die Schaffung einer belastbaren Datengrundlage soll dabei einen Beitrag zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit der Häfen Husum und Büsum leisten.

Adressaten der Studie sind u. a. Stakeholder aus Politik und Verwaltung (Bund, Land, Kommune), aus Wirtschaft und Industrie (Ansiedler, Ansiedlungsinteressenten), von Vereinen und Verbänden (Interessensvertreter, NGO's) sowie aus der Bevölkerung (Anwohner).

Die Zielsetzung lässt sich wie folgt konkretisieren:

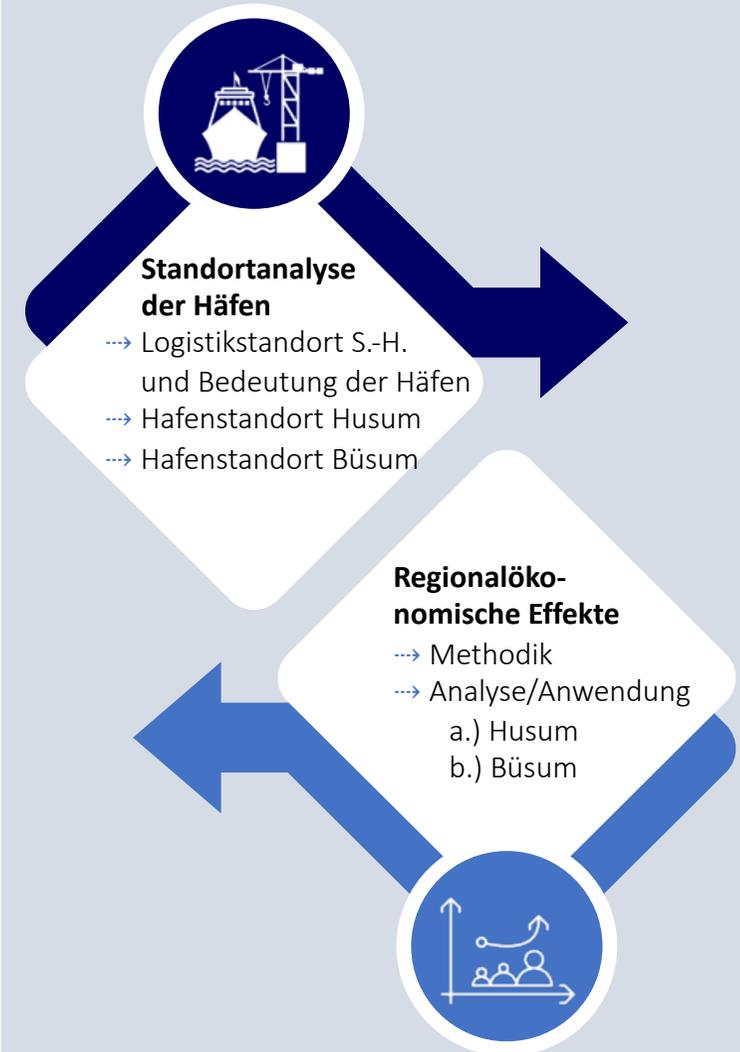


VORGEHENSWEISE

Die für die vorliegende Studie gewählte Vorgehensweise orientiert sich eng an dem von der IHK Flensburg als Auftraggeberin definierten Leistungsumfang. Bei der Bearbeitung sind dabei nicht nur Aspekte wie Branchenzugehörigkeit, Arbeitsplätze und Wertschöpfung der Hafenanlieger, sondern auch die wirtschaftlichen Entwicklungsperspektiven der Häfen im Kontext der Regionalentwicklung zu berücksichtigen. Auf Basis dieser Anforderungen wird für die Erstellung der Studie zu den regionalen Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekten der Westküstenhäfen eine effiziente und transparente Herangehensweise vorgeschlagen, die die einzelnen inhaltlichen Anforderungen gesamthaft abdeckt. Die Darstellung rechts zeigt die prinzipielle Vorgehensweise im Überblick. Die beiden Analysebausteine sind dabei nicht als unabhängige Einheiten im Sinne von Schubladen oder Silos zu verstehen. Vielmehr bildet die intelligente Vernetzung der unterschiedlichen Teilaspekte sowie eine iterative Vorgehensweise im Sinne eines agilen Ansatzes den Schlüssel für eine erfolgreiche Bearbeitung.

Ausgangspunkt der Analyse der Häfen bildet die Darstellung des Logistikstandorts Schleswig-Holstein und der Relevanz der Seehäfen für die Logistik im Norden. Ziel ist es dabei, die Bedeutung der Seehäfen für die Logistik im Norden und die regionale Wirtschaft herauszustellen. Hierbei finden auch Überlegungen zur Organisationsstruktur der Häfen Berücksichtigung. Die Detailbetrachtung der Standorte Husum und Büsum umfasst neben einer detaillierten Analyse der Umschlagentwicklung auch eine Analyse der Wirtschaftsstruktur sowie der (maritimen) Logistikketten, die über die Standorte abgewickelt werden. In Vorbereitung auf die Betrachtung der (regional-)wirtschaftlichen Bedeutung der Westküstenhäfen werden neben dem Status Quo auch die Entwicklungsperspektiven der Häfen bzw. der aktuellen und ggf. zukünftigen Ansiedler betrachtet. Den Einstieg in die regionalökonomische Analyse bildet ein umfangreicher Methodikteil. Insgesamt existieren unterschiedliche Verfahren zur Analyse der regionalökonomischen Effekte von Seehäfen, die zunächst hinsichtlich ihrer Anwendbarkeit überprüft werden. Auf Basis dieser Erkenntnisse und der Erfahrung der Gutachter aus vergleichbaren Projekten wird eine auf die Häfen Husum und Büsum zugeschnittene Methodik entwickelt und im Folgenden angewandt.

PRINZIPIELLE VORGEHENSWEISE IM ÜBERBLICK





INHALT

GRUNDLAGEN

Ausgangssituation, Zielsetzung
und Vorgehensweise

S. 09

STANDORTANALYSE DER HÄFEN

Bedingungen, Nutzung, Entwicklungs-
potenziale und Anforderungen

S. 12

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE

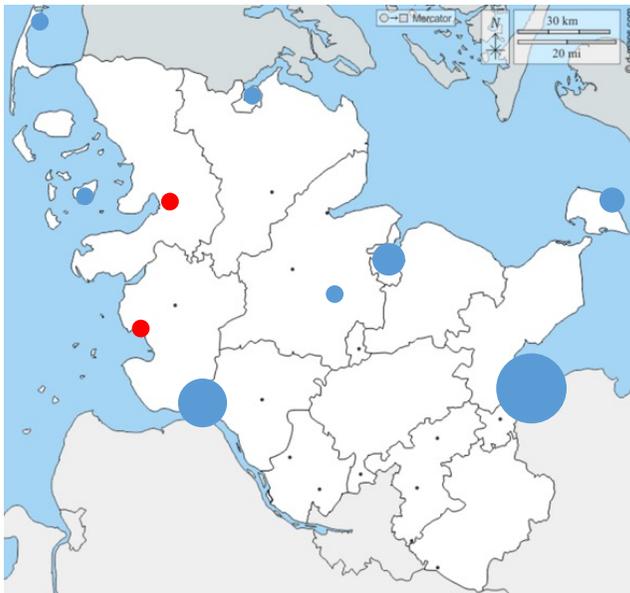
Methodik, Beschäftigung und
Wertschöpfung in den Häfen

S. 51

HAFEN- UND LOGISTIKSTANDORT SCHLESWIG-HOLSTEIN

Ausgangspunkt der Detailbetrachtung der Westküstenhäfen Husum und Büsum bildet eine Einordnung der beiden Standorte in den Kontext der Entwicklung der Logistik- und Hafenwirtschaft in Schleswig-Holstein. Als Hafen- und Logistikstandort ist Deutschlands nördlichstes Bundesland Teil der regionalen, nationalen, europäischen und der weltweiten Transportketten. Die Häfen Schleswig-Holsteins verbinden als multimodale Knoten diese Märkte. Schleswig-Holstein ist mit den Umschlagvolumina seiner Häfen der drittgrößte Hafenstandort Deutschlands. Im Jahr 2021 wurden Güter mit einem Gesamtgewicht (ohne Eigengewicht der Ladungsträger) von 38,7 Mio. Tonnen umgeschlagen. Davon entfielen rund 58 % auf den Empfang und 42 % auf den Versand. Die nachfolgende Abbildung zeigt den Umschlag in den zehn größten Seehäfen Schleswig-Holsteins im Überblick. Mit einem Aufkommen von 203.476 bzw. 172.693 t rangieren die Häfen Husum und Büsum im landesweiten Vergleich auf den Plätzen 7 bzw. 10.

Umschlag in den zehn größten Seehäfen in Schleswig-Holstein (2021)



| in 1.000 Tonnen | |
|-----------------|--------------|
| Lübeck | 17 549,9 |
| Brunsbüttel | 8 354,7 |
| Puttgarden | 5 611,0 |
| Kiel | 5 364,4 |
| Rendsburg | 339,9 |
| Flensburg | 273,3 |
| Husum* | 203,5 |
| Dagebüll | 198,4 |
| Föhr, Insel | 174,0 |
| Büsum* | 172,7 |

* Die vom statistischen Landesamt veröffentlichten Zahlen zeigen kleinere Abweichungen zu den Hafenstatistiken des LKN.

Zusätzlich zum Güteraufkommen wurden im Jahr 2021 rund 8,5 Mio. Passagiere in den schleswig-holsteinischen Häfen abgefertigt. Die Liste der zehn größten Häfen wird angeführt von den Standorten Puttgarden (2,7 Mio.), Dagebüll (1,3 Mio.) und Kiel (0,9 Mio.). Der Hafen Büsum findet sich mit einem Passagieraufkommen von etwa 250.000 auf Rang 8. Der Standort Husum ist mit aktuell rd. 2.000 Passagieren nicht unter den Top Ten vertreten (Quelle: Statistik-Nord.de).

Die schleswig-holsteinischen Häfen decken ein breites Leistungsspektrum ab: an den größeren Standorten werden leistungsfähige Anlagen für die Passagierabfertigung und für den Umschlag von rollender Ladung (RoRo), Massengut und Stückgut vorgehalten. Über regelmäßige Liniendienste bestehen sowohl im Fährverkehr als auch im konventionellen Verkehr Verbindungen vor allem nach Skandinavien und ins Baltikum. Quell- und Zielgebiete der über die in schleswig-holsteinischen Häfen umgeschlagenen Güter erstrecken sich über die deutschen Wirtschaftszentren bis in das mittel- und südeuropäische Hinterland. Trotz deutlich geringerer Umschlagvolumina spielen auch die kleineren Seehäfen in Schleswig-Holstein eine wichtige Rolle. Sie dienen insbesondere regional ansässigen Betrieben als Gateway. Der Blick auf den Umschlag nach Gütergruppen zeigt, dass landesweit über 60 % der umgeschlagenen Güter auf die Gütergruppe 19 (Gutart unbekannt) entfallen und daher dem Verkehr mit Containern, Trailern oder Wechselbrücken zuzurechnen sind. Darüber hinaus spielen die Gütergruppen 01 Erz, Der Land- und Forstwirtschaft (3,6 %), 02 Kohle, Rohöl, Erdgas (9,2 %), 03 Erze, Steine, Erden (9,7 %), 06 Holzwaren, Papier, Pappe (5,4 %) und 08 Chemische Erzeugnisse (3,6 %) eine wichtige Rolle. In den kleineren Häfen dürfte dagegen der Umschlag von Massengut oder massenhaftem Stückgut (Breakbulk) dominieren. Neben ihrer Funktion als Drehscheibe (internationaler) Logistikketten bieten die Häfen in Schleswig-Holstein den Rahmen für ein wirtschaftlich leistungsfähiges und breit aufgestelltes maritimes Umfeld, bestehend aus Werften, der Zulieferindustrie, den Schiffsausrüstern und maritimen Dienstleistern.

HAFEN- UND LOGISTIKSTANDORT SCHLESWIG-HOLSTEIN

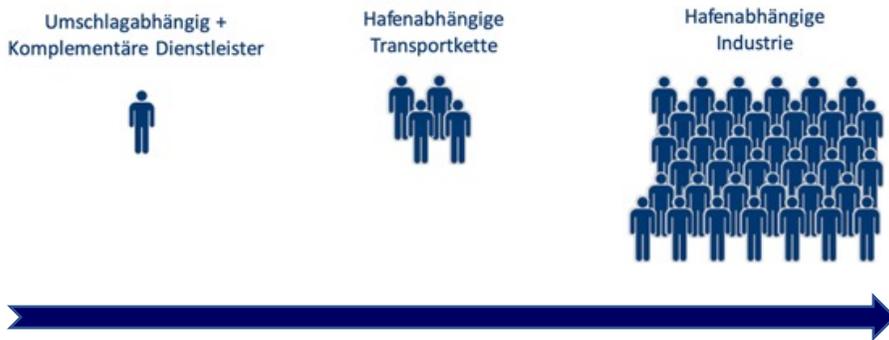
Die Entwicklung der schleswig-holsteinischen Seehäfen ist eng mit der Globalisierung der (deutschen) Wirtschaft und ihrer Einbindung in internationale Austauschbeziehungen verknüpft. In der Umsetzung grenzüberschreitender Wertschöpfungsketten sind der Seetransport und damit auch die Hafenwirtschaft von zentraler Bedeutung. Entsprechend ist heute im Wettbewerb der Häfen nicht nur die infra- und suprastrukturelle Ausstattung eines Hafens, sondern auch seine Verortung im Kontext der Lieferketten von Bedeutung. Die Häfen versuchen, ihre Wettbewerbsposition im nationalen und internationalen Hafenwettbewerb nicht nur durch Rationalisierung und Optimierung der Prozesslandschaft, sondern auch durch ein Ausgreifen auf vor- und nachgelagerte Logistikprozesse und den Ausbau ihrer Hinterlandanbindung zu stärken und so ihre Attraktivität für Versender und Logistikakteure zu erhöhen. Folglich erscheint es sinnvoll, die Relevanz der (schleswig-holsteinischen) Seehäfen im Kontext der Markt- und Angebotsstrukturen in der Logistikbranche zu betrachten. Der Blick auf die größten Unternehmen der Hafen- und Logistikbranche mit Unternehmenssitz in Schleswig-Holstein zeigt eine Mischung aus Reedereien, Schiffsmaklerbüros und Speditionen. Zu den umsatzstärksten Unternehmen zählen dabei u. a. die Reedereien Egon Oldendorff und FRS, Speditionen wie Anhalt Logistics, Ohl Logistik, Spedition Bode und Voigt Logistik sowie die Lübecker Hafengesellschaft als Umschlagbetrieb. Insgesamt agieren nicht alle Unternehmen schwerpunktmäßig in der Region; im Gegenzug finden sich im Land auch vielfältige Aktivitäten von logistikspezifischen Unternehmen und logistiknahen Dienstleistern mit Sitz außerhalb von Schleswig-Holstein. Darüber hinaus spielen auch logistiknahe Industrien sowie logistikabhängige Betriebe eine wichtige Rolle im Zuge der Betrachtung, da sie in oftmals nicht unerheblichem Umfang Logistikleistungen nachfragen und lokale Umschlagemengen für die Häfen generieren (sog. Local Commodities). Beispielhaft zu nennen sind Unternehmen wie Sasol, Covestro, BAT Agrar, J. Stöfen, Hauptgenossenschaft Nord AG, Grundfos, Steinbeis Papier, Vestas oder die Raffinerie Heide.

Um die regionalwirtschaftliche Bedeutung der Logistikwirtschaft in Schleswig-Holstein abzuschätzen, wird auf die Erhebung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen WZ 2008 der Bundesagentur für Arbeit zurückgegriffen. Danach waren im Wirtschaftszweig H „Verkehr und Lagerei“ im Dezember 2021 55.300 Menschen beschäftigt. Dies entspricht einem Anteil von 5,3 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Schleswig-Holstein insgesamt. Das Hafen- und Logistikkonzept Schleswig-Holstein geht für das Berichtsjahr 2018 von 46.840 Erwerbstätigen in Hafenwirtschaft und Logistik aus. Danach entfällt ein Anteil von knapp 30 % auf den stetig wachsenden Markt der KEP-Logistik. 70 % der Erwerbstätigen üben ihre Tätigkeit danach in Vollzeit aus, die verbleibenden 30 % teilen sich jeweils zur Hälfte auf Beschäftigungsverhältnisse in Teilzeit oder geringfügig Beschäftigte. Die Logistikinitiative Schleswig-Holstein geht sogar von 116.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Wirtschaftsunternehmen entlang der Supply-Chain aus. Der Umsatz der Branche wird von der Logistikinitiative auf ca. 18 Mrd. Euro pro Jahr taxiert, allein zum Kernbereich „Verkehr und Lagerei“ zählen rund 4.000 Unternehmen.

Wie viele andere Branchen kämpft auch das Logistikgewerbe in Schleswig-Holstein mit den Folgen des demographischen Wandels. Neben Mitarbeitenden im Lager und kaufmännischen Angestellten werden vor allem Lkw-Fahrer:innen dringend gesucht. Ein Drittel der Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer geht dem Unternehmensverband Logistik in Schleswig-Holstein zufolge in den nächsten fünf Jahren in den Ruhestand. Für ausreichend Nachwuchs müssten 1.000 Auszubildende in jedem Jahr anfangen - es sind nach Verbandsangaben jedoch gerade einmal 400. Daher versuchen viele Unternehmen auch für Lageristen und Speditionskaufleute attraktiver zu werden, z. B. indem sie über Tarif bezahlen.

EXKURS: WIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE DER DEUTSCHEN SEE- UND BINNENHÄFEN

Eine im Auftrag des BMVI im Jahr 2019 veröffentlichte Studie liefert detaillierte Erkenntnisse hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung. Die Untersuchung schließt damit eine wichtige Lücke, da sie erstmals die volkswirtschaftliche Bedeutung aller deutschen See- und Binnenhäfen gesamthaft erfasst. Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass ca. 36.100 Beschäftigte, direkt mit dem Umschlag in Häfen, dem Betrieb von Häfen und komplementären Hafendienstleistungen in Verbindung stehen. Hinzu kommen bundesweit 140.000 Beschäftigte in der hafenabhängigen Transportkette (See- und Hinterlandtransporte einschließlich Lagerlogistik) und ca. 1,35 Mio. Beschäftigte in der hafenabhängigen Industrie. Ein direkt hafenabhängig Beschäftigter (einschl. komplementäre Dienstleister) sichert somit die Beschäftigung von ca. vier weiteren Personen in der hafenabhängigen Transportkette (einschl. Speditionen und Reedereien) und von 37 Personen in der hafenabhängigen Industrie. Hinzu kommen indirekte und induzierte Effekte, die ebenfalls auf das gesamte Bundesgebiet ausstrahlen und die beschäftigungssichernde Wirkungen der deutschen Häfen und hafenabhängigen Industrien auf bis zu 5,6 Mio. Beschäftigte ausweiten.



ISL et. al. (2019).



ISL et. al. (2019).

Die Studie enthält darüber hinaus Aussagen zu Umsatz und Wertschöpfung. Die Hafenwirtschaft erwirtschaftete danach einen Umsatz von 19,6 Mrd. Euro bei einer Wertschöpfung von 8,1 Mrd. Euro. Eine weiterführende Betrachtung der gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen kommt zu noch deutlich höheren Werten. Danach erzielte die erweiterte hafenabhängige Wirtschaft jährlich Umsätze in Höhe von 62 Mrd. Euro sowie eine Wertschöpfung von 25,6 Mrd. Euro. Für die hafenabhängige Industrie wurden Umsätze von 968 Mrd. sowie eine Wertschöpfung von 366 Mrd. Euro ermittelt. Die gesamte Studie steht öffentlich zum Download bereit.

Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung

- Endbericht -

EXKURS: HAFENORGANISATIONSMODELLE

Zur Abgrenzung der für den Leistungserstellungsprozess eines Seehafens notwendigen Inputfaktoren ist, zwischen der Hafeninfra- und -suprastruktur zu unterscheiden. Die Hafensuprastruktur umfasst dabei alle Bestandteile des gesamtwirtschaftlichen Realkapitalstocks, die der speziellen Nutzung eines oder mehrerer Betriebe unterliegen. Als wesentliche Teile der **Suprastruktur** sind Flächenbefestigungen, Hochbauten, nicht-öffentliche Verkehrswege, Ver- und Entsorgungsanlagen auf dem überlassenen Grundstück sowie alle Betriebsgeräte zu nennen. Zur **Hafeninфраstruktur** zählen dagegen diejenigen Teile, die allgemeine, nicht spezifizierte Vorleistungen für alle bzw. eine Vielzahl von Unternehmen darstellen oder die im Zusammenhang mit der Bereitstellung hoheitlicher Aufgaben bzw. der Wahrnehmung von Aufgaben im Bereich der allgemeinen Hafenverwaltung stehen. Die Hafeninфраstruktur kann dabei in die öffentliche Infrastruktur sowie die spezielle (terminalbezogene) Infrastruktur unterteilt werden.

Die (öffentliche) Infrastruktur umfasst sämtliche Bestandteile des für alle Nutzer offenen Verkehrswegesystems innerhalb eines Hafens sowie alle Verbindungen zum nationalen und internationalen Verkehrsnetz. Dazu zählen definitionsgemäß neben natürlichen und künstlichen Wasserwegen, Anschlüssen an Binnengewässer und Hafenbecken einschließlich Molen, Schleusen und Verkehrssicherungseinrichtungen auch Straßen und sonstige Verkehrsflächen, Bahnanlagen sowie Sicherheits-, Flutschutz- und Umweltschutzmaßnahmen. Die spezielle (terminalbezogene) Infrastruktur konzentriert sich insbesondere auf die Bereitstellung baureifen Geländes sowie der notwendigen Kaimauern. Langlebige Infrastrukturen wie Kaianlagen, Schienenwege etc. sind in der Regel kostenintensiv und eine Kostendeckung kann nicht innerhalb der üblichen Laufzeiten für Kredite von bis zu 20 oder 30 Jahren erreicht werden. Aus diesem Grund sind private Investitionen in diesen Bereichen selten und öffentliche Gelder werden benötigt, die häufig unter der Annahme einer deutlichen Verbesserung der regionalen oder nationalen Wirtschaftsbedingungen verausgabt werden.

Die Wertschöpfung in Häfen beschränkt sich nicht allein auf die direkten wirtschaftlichen Vorteile, die insbesondere für Investitionen des Privatsektors ausschlaggebend sind, sondern auch auf die zusätzlichen indirekten Vorteile wie allgemeine Verstärkung der Handelstätigkeit, Zuwächse in den Produktionsmengen und in anderen handelsbezogenen Diensten. Der Hafenbetrieb führt häufig zu wirtschaftlichen Impulsen in Form von Umsatz- und Beschäftigungseffekten für eine ganze Region. Diese hafenbedingten regionalwirtschaftlichen Multiplikationseffekte sind der Hauptgrund für die direkten Investitionen der Öffentlichen Hand in Häfen. Abhängig vom Betriebsmodell werden die Investitionen vom öffentlichen oder privaten Sektor allein oder in Kooperation miteinander getätigt.

Um den wachsenden logistischen Anforderungen gerecht zu werden, sind viele Häfen gezwungen, ihre Infra- und Suprastruktur fortlaufend anzupassen bzw. umfangreiche Instandhaltungsmaßnahmen zu realisieren. Der Frage, wer für die Bereitstellung und Finanzierung der unterschiedlichen Hafenzustandlichkeiten verantwortlich ist, kommt eine große Bedeutung zu. Gemäß Klassifikation der Weltbank (World Bank Port Reform Tool Kit) werden in diesem Zusammenhang drei mögliche Hafenorganisationsmodelle unterschieden.

Im Modell des so genannten **Landlord Ports** erfolgt die Bereitstellung der Infrastruktur durch die öffentliche Hand, während private Hafenunternehmen als Mieter der Hafenflächen für die Errichtung und Finanzierung der Suprastruktur verantwortlich sind. Als theoretische Begründung wird neben dem Öffentlichen-Gut-Charakter der Hafeninфраstruktur auch die vermutete (regionale) natürliche Monopolstellung in Folge drohender Sunk Costs, bestehender Unteilbarkeiten und der langen Lebensdauer der Anlagen herangezogen. Das Zusammenspiel zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft wird z. B. durch eine Hafenordnung geregelt, die die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Partnern im Sinne einer Wirtschaftsordnung regelt.

EXKURS: HAFENORGANISATIONSMODELLE

Das Modell des **Toolports** als zweite mögliche Organisationsform stellt eine weiterführende Variante des Landlord-Port-Modells dar. Die öffentliche Hand ist hier neben der Infrastrukturbereitstellung auch für die Vorhaltung der Suprastruktur in Form von Umschlagfazilitäten und Lagerflächen verantwortlich, die privaten Betreibergesellschaften gegen Entgelt zur Verfügung gestellt werden.

Bei den **Service Ports** als dritter zu betrachtender Organisationsform ist zwischen einem Public und einem Private Service Port zu unterscheiden. Während beim Private Service Port sämtliche Einrichtungen von einem privaten Unternehmen bereitgestellt werden und die öffentliche Hand lediglich eine übergeordnete Aufsichtsfunktion wahrnimmt, ist ein Public Service Port dadurch gekennzeichnet, dass die öffentliche Hand neben der Bereitstellung von Infra- und Suprastruktur auch für das Angebot weitreichender Hafendienste verantwortlich zeichnet. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die Aufgabenverteilung in Abhängigkeit von der Hafenorganisationsstruktur.

| Hafen / Aktivität | Hafenverwaltung | Öffentliche Infrastruktur | Spezielle Infrastruktur | Suprastruktur | Umschlaggeräte | Umschlagpersonal | Umschlagbetrieb |
|--------------------------------------|------------------|---------------------------|-------------------------|---------------|----------------|------------------|-----------------|
| Betreiberhafen (Public Service Port) | | | | | | | |
| Autonomer Hafen (Tool Port) | | | | | | | |
| Gewerbegebietshafen (Landlord Port) | | | | | | | |
| Privathafen (Private Service Port) | | | | | | | |
| | öffentliche Hand | private Hand | | | | | |

Quelle: World Bank, 2003.

In der Praxis ist eine klare Zuordnung zu den einzelnen Hafentypen jedoch nicht immer möglich. Durch die Umwandlung von Häfen aus öffentlichem Besitz in privatwirtschaftliche Unternehmen und die Entstehung komple-

xer Hafengebilde haben sich Mischformen herausgebildet. Des Weiteren sind unterschiedlichste Spezialhäfen zu finden, die sich auf bestimmte Gutarten konzentrieren. Zusätzlich ist auch eine Ausdehnung der Tätigkeitsfelder von Hafenverwaltungen zu beobachten. Hierbei nehmen einige Hafenverwaltungen die Organisation von Transportketten als Aufgabe für die Stärkung des Standorts an und werden neben der Bereitstellung von Infrastruktur, der Verwaltung und Förderung auch unternehmerisch aktiv.

Mit Blick auf die schleswig-holsteinischen Häfen zeigt sich ein uneinheitliches Bild. Der von der Schramm Group betriebene Hafen Brunsbüttel erfüllt ebenso wie der Hafen Puttgarden (Scandlines) wesentliche Attribute eines Private Service Port. Der Seehafen Kiel bietet Umschlagleistungen an und ist daher dem Modell des Public Service Port zuzurechnen. Der Port of Lübeck bewegt sich nach Übernahme der LHG-Gesellschaftsanteile durch die Stadt Lübeck ebenfalls in Richtung eines Public Service Ports auch wenn die formale Trennung von Infra- und Suprastruktur eher dem Landlord-Ansatz entspricht. Dieser gilt außerhalb von Schleswig-Holstein als dominierender Ansatz. So sind z. B. die großen deutschen Seehäfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Wilhelmshaven nach dem Landlord-Prinzip organisiert. Auch die landeseigenen Häfen Husum und Büsum folgen vom Grundsatz her diesem Ansatz. Die (strategische) Hafenplanung, Planung und Bereitstellung der (öffentlichen) Infrastruktur sowie das Flächenmanagement erfolgt durch das Land Schleswig-Holstein vertreten durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT) bzw. das Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur (MEKUN) vertreten durch den Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN). Die Vergabe von Nutzungsrechten für die Flächen erfolgt i. d. R. über Erbpacht- oder Nutzungsverträge. Die Hafenfinanzierung erfolgt über den Investitionsmittelhaushalt (LKN) sowie den Betriebsmittelhaushalt (LKN). Die Bereitstellung der Mittel erfolgt durch das MWVATT.

EXKURS: HAFENORGANISATION IN HUSUM UND BÜSUM



EIGENTUM DER HAFENFLÄCHEN

- ... vertritt das Land SH als Flächeneigentümer
- ... verantwortet die strategische Hafententwicklung
- ... finanziert Betrieb und investive Maßnahmen in die Hafeninfrastruktur



- ... verantwortet LKN-Personal (Planung/Finanzierung)
- ... ermittelt Finanzbedarf für Hafenbetrieb



HAFENBETRIEB

- ...managt wasser- und landseitig die Hafeninfrastruktur
- ...verantwortet Betrieb und Instandhaltung der Hafenanlagen
- ...verantwortet Neubau und Instandsetzung der Hafeninfrastruktur
- ...schließt Pachtverträge zur Nutzung der Hafenflächen/-infrastruktur



NUTZUNG: HAFEN- WIRTSCHAFT

- Pachtet Flächen für Produktion/Dienstl.
- Nutzt Kaianlagen für Umschlag/tätigkeiten
- Nutzt Infrastruktur für Abwicklung von Verkehren



NUTZUNG: BEHÖRDEN

- Nutzt Flächen für Lagerung/Services/ Büro
- Nutzt Kaianlagen für Umschlag und als Liegeplatz
- Erbringt hoheitliche Aufgaben



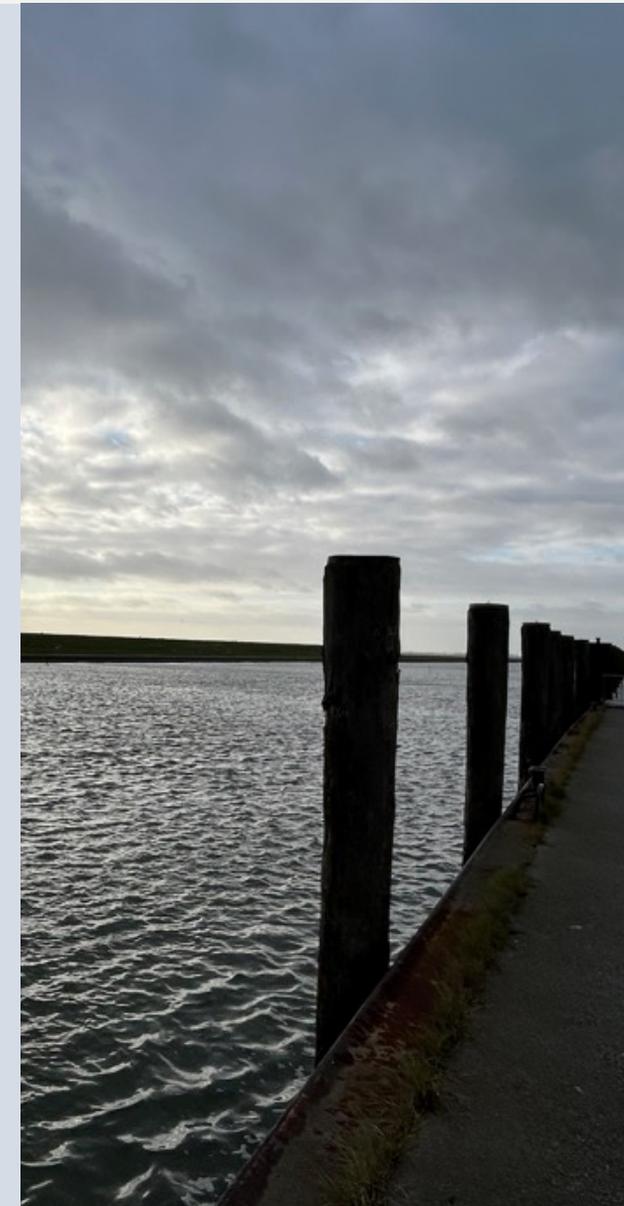
NUTZUNG: GEMEINDE BÜSUM

- Tritt als Pächter einzelner Flächen (bspw. Parkplätze) auf, um Gemeindeinteressen (z. B. Förderung des Tourismus) zu wahren



NUTZUNG: STADT HUSUM

- Keine direkte Nutzung durch die Stadt Husum



HAFEN BÜSUM: LAGE UND ANBINDUNG

ALLGEMEINE INFORMATIONEN BÜSUM

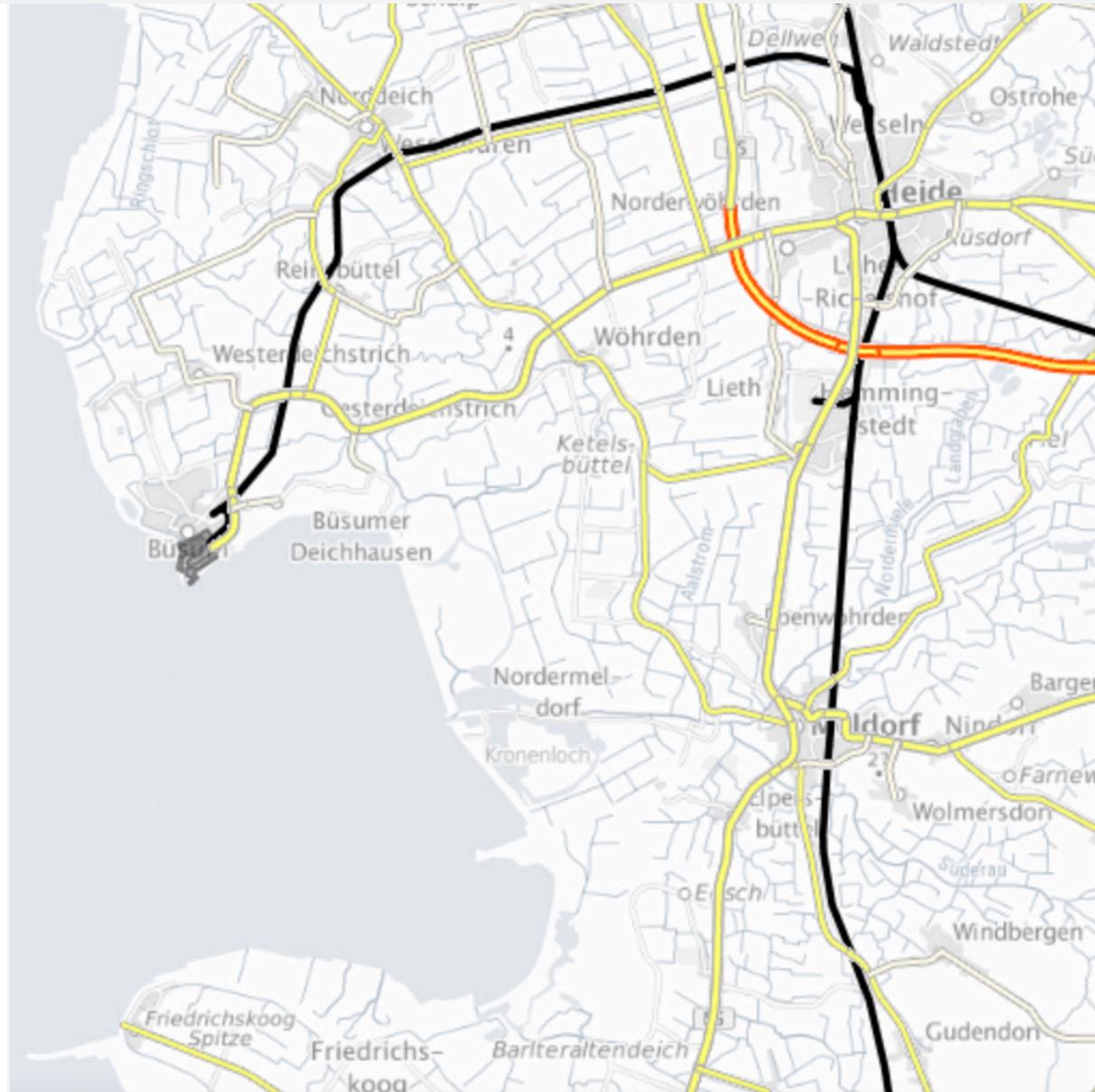
Das Nordseeheilbad Büsum gehört zum Kreis Dithmarschen in Schleswig-Holstein. Die Gemeinde liegt ca. 100 km nordwestlich von Hamburg. Nach der letzten Zählung im Jahr 2018 leben 4.928 Einwohner auf einer Fläche von 8,48 km². Dies entspricht einer Einwohnerdichte von 581 Bewohnern pro km². Das Erscheinungsbild des Hafens ist stark durch Fischerei, Fahrgastschifffahrt, Werftbetriebe und Landhandel geprägt.

SEESEITIGE ANBINDUNG

Der Hafen Büsum befindet sich im Norden der Meldorfer Bucht. Die seeseitige Zufahrt erfolgt durch den Nationalpark *Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer*. Aufgrund des Status des Wattenmeers als UNESCO-Weltkulturerbe gilt hier eine gesonderte Befahrensverordnung. Durch die Norder- bzw. Süderpiep ist der Hafen tideunabhängig erreichbar. Der direkte Zugang zum Hafen erfolgt durch ein Sperrwerk, welches rund um die Uhr befahrbar ist. Der Bereich der Ostmole ist ohne Passage des Sperrwerks erreichbar und erlaubt größere Schiffsabmessungen. Im Hafen ergeben sich tw. Tiefgangsbeschränkungen durch Sedimente.

LANDSEITIGE ANBINDUNG

Der Hafen ist über die B203 an die ca. 20 km entfernte A23 angebunden. Für Nutzer der Fahrgastschiffe ist der Hafen zudem über den Bahnhof Büsum – fußläufig ca. 1 km - aus Richtung Heide erreichbar. Der Hafen selbst ist zur Zeit nicht per Schiene erreichbar, eine Reaktivierung steht derzeit im Raum. Der nächste Güterbahnhof liegt im 65 km entfernten Itzehoe.



HAFEN BÜSUM: KEY FACTS

ALLGEMEINES

| | |
|---|--------------------------|
| Gesamtfläche Hafengebiet gemäß Hafengrenzen | 390.000 m ² |
| - davon Landfläche | 200.000 m ² |
| - davon Wasserfläche | 190.000 m ² |
| Kailänge | 4.700 m |
| - davon aktuell nutzbar | 2.500 m |
| - davon ISPS zertifiziert | 200 m |
| Schwerlastflächen (20 kN/qm) | ● farblich hervorgehoben |

LIEGEPLÄTZE

| | | | |
|--------------------|-----|-------------------|---|
| Sportboote | 100 | Frachtschiffe | 3 |
| Fischereifahrzeuge | 45 | Forschungsschiffe | 1 |
| Fahrgastschiffe | 4 | Seenotrettung | 1 |

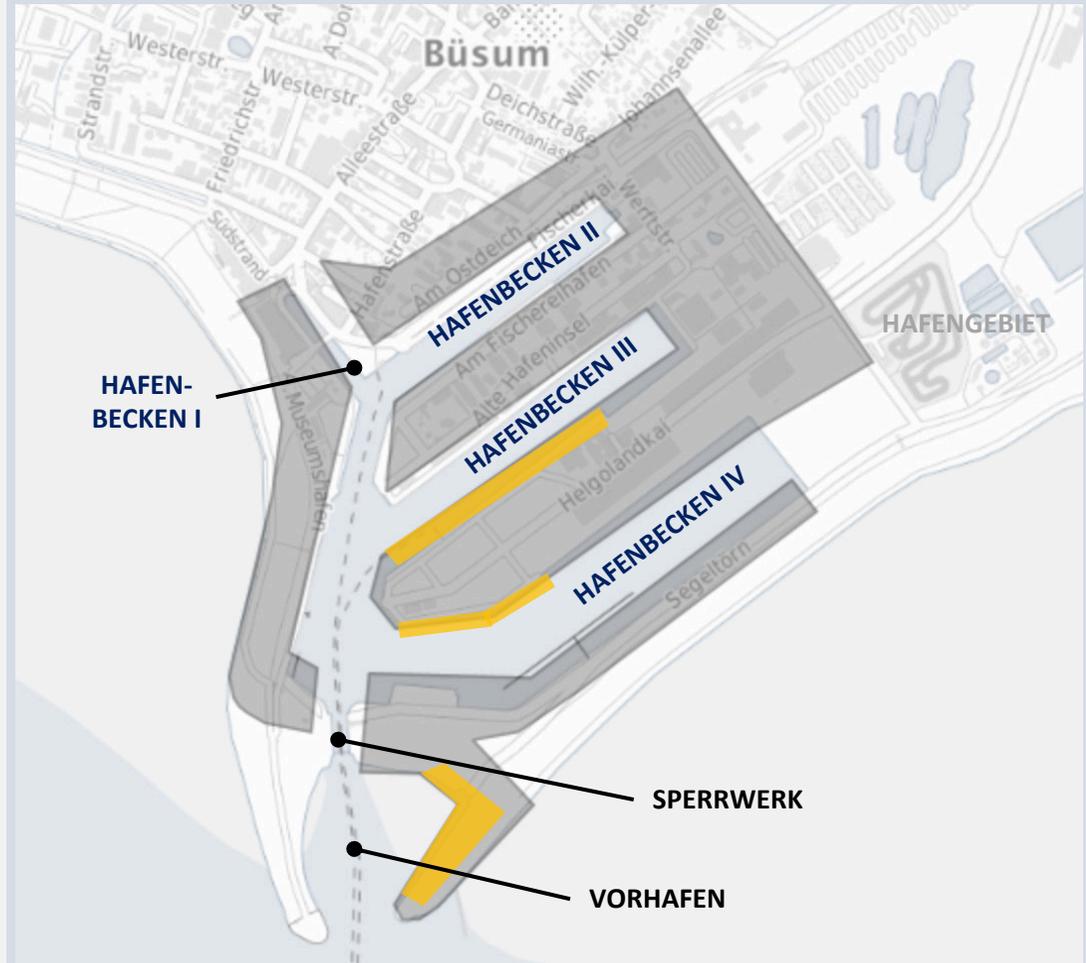
GEWERBE IM HAFENUMELD

| | |
|--------------------|-------|
| Anzahl Unternehmen | > 100 |
|--------------------|-------|

Gesamtzahl inkl. Gastronomie, Einzelhandel etc.

Quelle: Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen e. V. (2014): Büsum, unter: <https://www.haefen-sh.de/hafen-buesum.html>

ABSCHNITTE DES HAFEN BÜSUM



HAFEN BÜSUM: VORHANDENE NUTZUNGEN



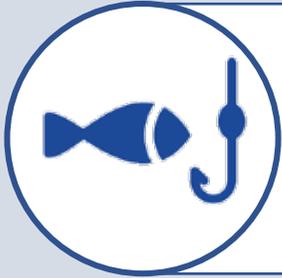
FRACHTSCHIFFFAHRT

Seit 1975 betreibt die Johann Stöfen GmbH einen Silo-betrieb mit Lagerhalle, später auch mit Kraftfutterwerk. Neben Futtermitteln wird mit Getreide sowie Düngemitteln gehandelt. Der Frachturnschlag der Fa. Stöfen macht einen Großteil der Aktivitäten aus. Zudem werden in Büsum Baustoffe (u. a. Seekies) umgeschlagen.



FAHRGASTSCHIFFFAHRT

Im März 2019 vereinten sich die Reedereien Cassen-Eils und Adler-Schiffe zur Adler & Eils GmbH & Co KG. Das neu gegründete Unternehmen bedient diverse Fahrgastschiffe; neben Tagesausflügen werden Küsten-, Hafenrund- und Fangfahrten angeboten.



FISCHEREI

Der Hafen Büsum bildet nicht nur für heimische Fischer eine bedeutsame Anlaufstelle. Mit Verflechtungen nach Dänemark und in die Niederlande ist Büsum ein über-regional wichtiges Zentrum für die Krabbenlogistik. Darüber hinaus gewinnt das Thema Aquakultur am Standort zunehmend an Bedeutung.



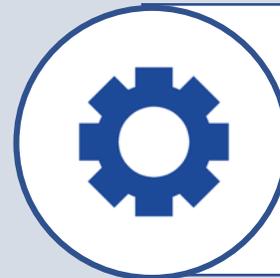
BEHÖRDEN

Der LKN ist Betreiber des Hafens und zuständig für den Küstenschutz. Die Fischereiaufsicht befindet sich wie der Hafenmeister und eine Außenstelle des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume auf der Fläche zwischen HB II und III, ein LKN Bauhof befinden sich auf dem WSA Gelände, Nähe des HB I.



WERFTBETRIEBE

Während sich der Betrieb Marscheider Maschinenbau auf die Küstenschiffahrt sowie lokale Behördenschiffe spezialisiert hat, befasst sich der Betrieb Reimer Landberg vor allem mit Reparaturen und Umbauten an Kuttern und Holzschiffen. Die Firma Klein bietet Maschinenbau- und Taucharbeiten an.



SCHIFFFAHRTSBEZ. DIENSTLEISTUNGEN

Im Hafengebiet sammeln sich weiterhin eine Anzahl verschiedener Dienstleister und Zulieferer für die Schiffahrt. Neben der Versorgung mit Ausrüstung für die Fischerei werden auch Ersatzteile und Treibstoffe im Hafen zur Verfügung gestellt.



SCHWERLAST

Der Büsumer Hafen verfügt über Umschlagplätze für den Umschlag schwerer Güter. Neben der Ostmole im Vorhafen befinden sich im Bereich des HB III entsprechende Flächen, die in Einzelfällen für Schwerlasten sowie Projektladungen genutzt werden können.



NATURSCHUTZ

Die Naturschutzgesellschaft Schutzstation Wattenmeer sammelt jährlich verschiedenste Daten. Neben der Zählung der Rastvögel sowie der Kartierung von Wattbodentieren werden Kontrollfahrten im gesamten Gebiet zur Dokumentierung durchgeführt.

HAFEN BÜSUM: VORHANDENE NUTZUNGEN



FORSCHUNG

Das Forschungs- und Technologiezentrum Westküste (FTZ) ist auf die regionale Meeres-, Küsten- und Ökosystemforschung spezialisiert. Weiterhin sind das Institut für Terrestrische und Aquatische Wildtierforschung sowie das Fraunhofer IMTE in Büsum beheimatet. Das mariCUBE fungiert als Wissenschaftspark für Biotech.



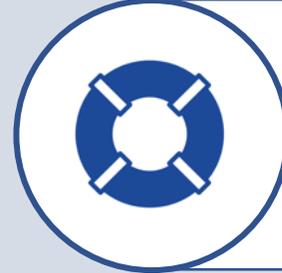
WSV-TONNENHOF

Das Wasser- und Schifffahrtamt Tönning betreibt den Tonnenhof am Südstrand. Neben dem Leuchtturm befindet sich auf dem Gelände außerdem eine Werkstatt, ein Lager sowie eine Lkw-Garage. Eine mögliche Verlagerung der Fläche an einen anderen Standort im Hafen ist im Gespräch.



SPORTBOOTHAFEN

Der Büsumer Segelverein e. V. betreibt in HB IV einen Yachthafen. 2003 wurde eine neue Steganlage für 100 Liegeplätze installiert. 80 dieser Liegeplätze sind alljährlich von Vereinsmitgliedern belegt. Neben dem Clubraum und dem Hafenbüro stehen Gastanlegern auch die Sanitäreanlagen zur Verfügung.



SEENOTRETTUNG

Die Station befindet sich am Südstrand im Binnenhafen, in unmittelbarer Nähe zum Sperrwerk. Die Seenotretter sind bei jedem Wetter, rund um die Uhr, im Einsatz. Zu ihren Aufgaben gehört die Rettung Schiffbrüchiger sowie die Versorgung von Verletzten. 2011 wurde der Seenotkreuzer THEODOR STORM in Einsatz genommen.



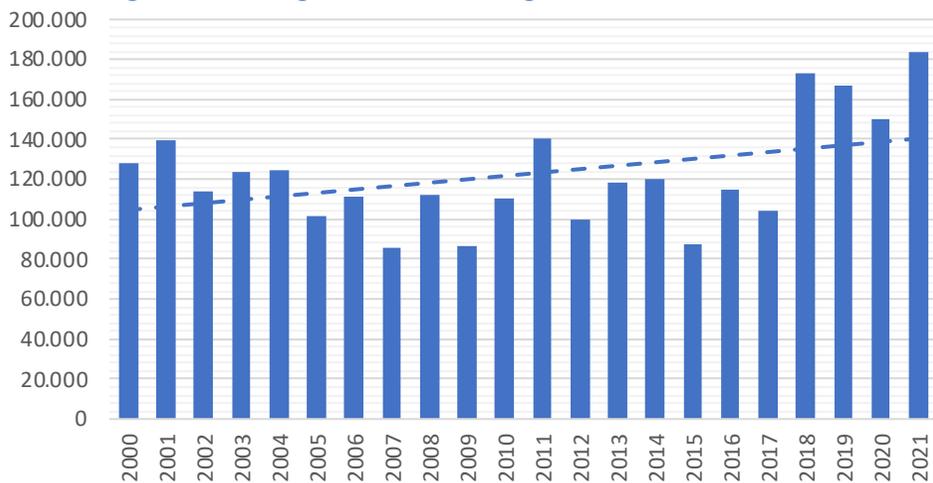
TOURISMUS

Weite Teile um HB I und II konzentrieren sich auf touristische Angebote. Neben den drei ansässigen Museen bestehen hier gastronomische und kulturelle Angebote für Besucher. Vor allem die Fischrestaurants gelten als charakteristisch für den Standort und unterstreichen die Bedeutung der Fischerei im Hafen.

HAFEN BÜSUM: ENTWICKLUNG UMSCHLAG UND SCHIFFFAHRT

Der Gesamtumschlag unterliegt im Betrachtungszeitraum 2000 bis 2021 z. T. starken Schwankungen. Dabei zeigt sich insgesamt ein positiver Trendverlauf. Während im Jahr 2000 nur etwas mehr als 120.000 t umgeschlagen wurden, lag der Gesamtumschlag 2021 bei 183.618 t. Der überwiegende Teil entfällt dabei auf den Empfang (Anteil 82 %), wobei der Versandanteil in den letzten Jahren stetig zugenommen hat.

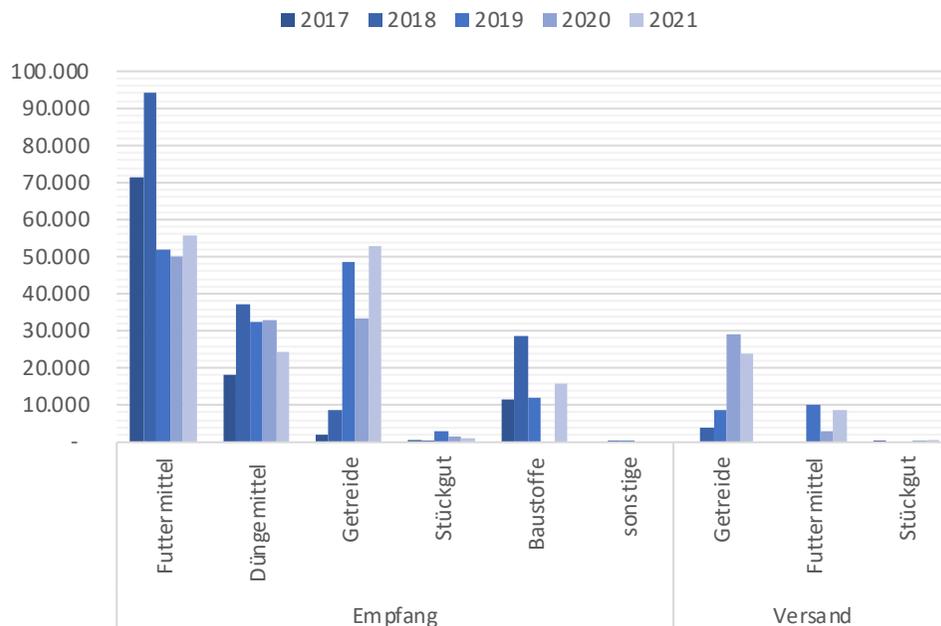
Abbildung: Entwicklung Gesamtumschlag Hafen Büsum 2000 bis 2021 in t



Quelle: LKN.

Eine Detaillierung für den Zeitraum 2017 bis 2021 zeigt, dass die positive Entwicklung auf der Versandseite insbesondere auf den Versand von Getreide und Futtermitteln zurückzuführen ist. Hier zeigt sich in den vergangenen Jahren ein deutliches Plus. Empfangsseitig hat sich der Umschlag von Futtermitteln nach einem Hoch im Jahr 2018 auf einem Niveau von 50.000 bis 60.000 t eingependelt. Der Umschlag von Düngemitteln zeigt sich vergleichsweise stabil, während Getreide und Baustoffe z. T. stark schwanken. Die nachfolgende Abbildung stellt die Umschlagentwicklung nach Güterraten für den Betrachtungszeitraum 2017 bis 2021 dar.

Abbildung: Entwicklung nach Güterarten Hafen Büsum 2017 bis 2021 in t



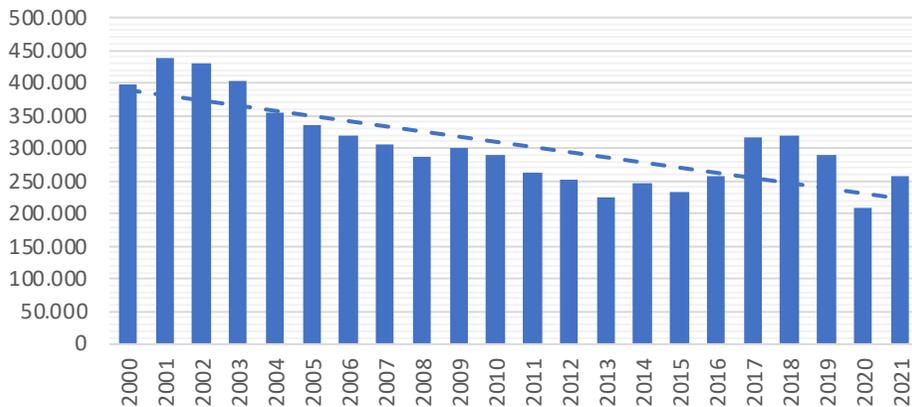
Quelle: LKN.

Eine wichtige Rolle für den Hafen Büsum spielt auch das Thema Fischereianlandungen. Im Jahr 2021 wurden insgesamt 2.252 t Fisch angelandet. Davon entfallen 99,5 % auf Speisekrabben, Frischfisch und andere Meeresfrüchte (Wellhornschnellen, Taschenkrebse) spielen nur eine untergeordnete Rolle. Insgesamt zeigt sich das Aufkommen als sehr volatil. Während in den Jahren 2000 bis 2016 i. d. R. zwischen 3.000 und 4.000 t Fisch angelandet wurden, lag das Aufkommen in den Folgejahren meist im Korridor zwischen 2.000 und 2.500 t. Dabei wurden zuletzt nicht mehr ausschließlich Speisekrabben angelandet, vielmehr zeigt sich eine leichte Diversifikation. Ungeachtet der im Vergleich zum Frachtumschlag geringen Tonnage ist das Thema Fischerei ein wichtiger Standortfaktor für Büsum.

HAFEN BÜSUM: ENTWICKLUNG UMSCHLAG UND SCHIFFFAHRT

Neben dem Güterverkehr spielt auch das Thema Personen- bzw. Fahrgastschiffahrt eine wichtige Rolle. Seit dem Jahr 2000 zeigt sich insgesamt ein negativer Trendverlauf, wobei sich seit 2016 eine deutliche Erholung eingestellt hat. Corona-bedingt erfuhr das Fahrgastaufkommen in 2020 dann aber wieder einen Dämpfer. Seit 2021 nimmt das Aufkommen wieder zu, liegt aber noch knapp 20 % unter dem Wert von 2018.

Abbildung: Entwicklung der Passagiere im Hafen Büsum 2000 bis 2021



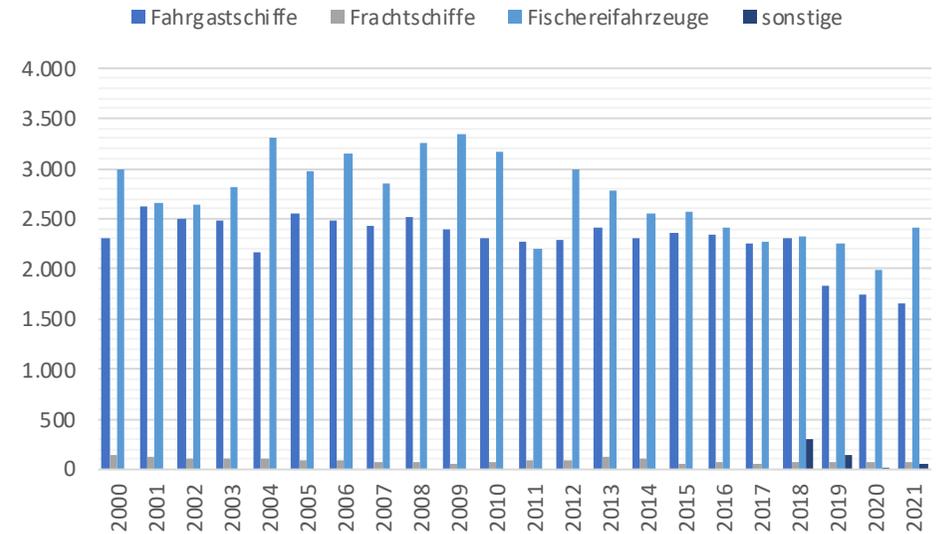
Quelle: LKN.

Mit einem Anteil von 55 % findet sich ein leichtes Übergewicht im Bereich der „klassischen“ Fahrgastschiffahrt. Diese Ausflugsverkehre umfassen u. a. Fangfahrten, Hafenrundfahrten und Küstenfahrten. Helgolanddienste spielen mit einem Anteil von 45 % eine etwas geringere Rolle.



Der Blick auf den Schiffsverkehr im Hafen Büsum zeigt einen deutlichen Schwerpunkt im Bereich Fahrgastschiffahrt sowie Verkehr von Fischereifahrzeugen. Der Anteil an Frachtschiffen für Schütt- und Stückgutverkehre ist hingegen vergleichsweise gering bei leicht steigender Tendenz. Eine Betrachtung der Schiffsanläufe im Zeitablauf zeigt, dass im Bereich der Fahrgastschiffahrt bereits vor Beginn der Corona-Pandemie ein deutlicher Einbruch zu verzeichnen war. Die Entwicklung der Verkehre von Fischereifahrzeugen zeigt zuletzt wieder eine deutliche Erholung. Ursächlich hierfür sind u. a. verstärkte Anläufe nicht in Büsum beheimateter Schiffe. Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung der gewerblichen Schiffsverkehre im Zeitraum von 2000 bis 2021. Nicht enthalten in der Darstellung sind nicht-gewerbliche Verkehre von Behördenfahrzeugen und Sportbooten. Ihr Anteil am Gesamtverkehr lag im Jahr 2021 bei knapp über 1 %.

Abbildung: Entwicklung der gewerblichen Schiffsanläufe im Hafen Büsum



Quelle: LKN.

HAFEN BÜSUM: GÜTERARTEN, BRANCHEN, WIRTSCHAFTSZWEIGE

Der Blick auf die vom LKN bereit gestellten Statistiken zum Frachtumschlag zeigt einen Schwerpunkt im Bereich der Güterarten Futtermittel, Düngemittel und Getreide. Baustoffe und Stückgut spielen eine eher nachrangige Rolle. Hinzu kommt der gesondert ausgewiesene Umschlag bzw. die Anlandung von Fischereierzeugnissen sowie der Passagierverkehr. Die den Hafenstatistiken zugrunde liegende Einteilung der Güterarten orientiert sich dabei nur bedingt an der vom Statistischen Bundesamt angewandten und für die spätere regionalökonomische Analyse benötigten Systematik der Verkehrsleistungsstatistiken. Danach werden transportierte Güter in nach dem europäischen „Einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik“ (NST) kategorisiert. Diese Systematik umfasst 10 Güterabteilungen, 52 Güterhauptgruppen und 175 Gütergruppen. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Zuordnung der in Büsum umgeschlagenen Güter zu den NST-2007 Güterabteilungen bzw. -hauptgruppen.

| | Empfang | Versand | Güterabteilung | Güterhauptgruppe |
|--------------|---------|---------|--|--|
| Futtermittel | 55.808 | 8.869 | 04 Nahrungs- und Genussmittel | 04.6 (...), Futtermittel |
| Düngemittel | 24.384 | | 03 Erze, Steine, Erden | 03.3 Chemische und natürl. Düngemittel |
| Getreide | 53.085 | 23.682 | 01 Erzeugnisse der Landwirtschaft, (...) | 01.1 Getreide |
| Stückgut | 1.141 | 649 | u. A. 11 Maschinen und Ausrüstung | 11.8 sonstige Maschinen |
| Baustoffe | 16.000 | | 03 Erze, Steine, Erden | 03.5 Natursteine, Sand, Kies, Ton, (...) |
| Fischfang | 2.252 | | 01 Erzeugnisse der Landwirtschaft, (...) | 01.B Fische und Fischereierzeugnisse |

Für die weitere Betrachtung gleichfalls von hoher Bedeutung ist die Zuordnung der aus Umschlagsicht relevanten Betriebe zu einzelnen Wirtschaftszweigen. Dabei sind einige grundsätzliche Überlegungen zur Systematisierung der Wirtschaftszweigklassifikation erforderlich (siehe rechts).

SYSTEMATISIERUNG DER WIRTSCHAFTSZWEIGKLASSIFIKATION

Ganz allgemein gilt, dass der Umgang mit statistischen Daten ein einheitliches und anerkanntes System verlangt, um unterschiedliche Informationen national wie international vergleichbar zu machen. Zu diesem Zweck wurde Ende der 1980er Jahre ein einheitliches System zur Klassifikation der Wirtschaftszweige festgelegt, welches der aus der zunehmenden volkswirtschaftlichen Verflechtung erwachsenen Notwendigkeit einer Harmonisierung der Wirtschaftsdaten Rechnung trägt.

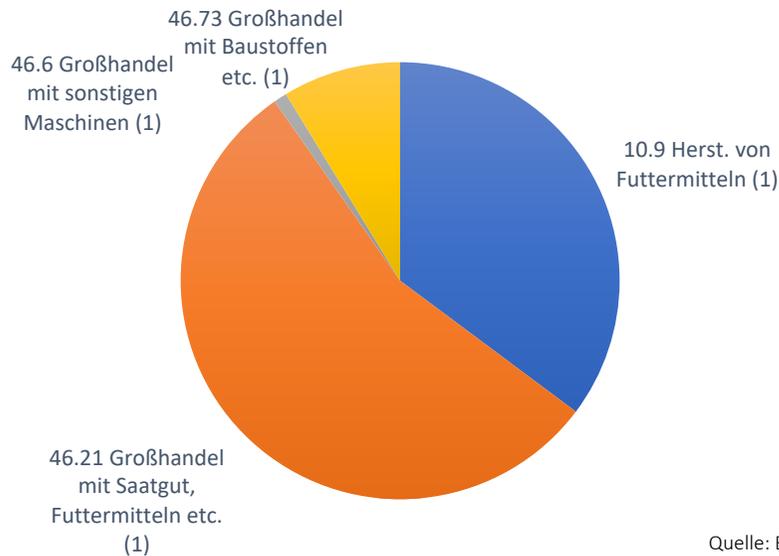
Mit Blick auf die regionalwirtschaftlichen Effekte der Westküstenhäfen erscheint eine Orientierung an der vom Statistischen Bundesamt (Destatis) vorgenommenen Klassifikationen der Wirtschaftszweige (WZ) zielführend. Zusätzlich kann das Güterverzeichnis für Produktionsstatistiken (GP) als Ergänzung herangezogen werden. „Die Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 (WZ 2008), dient der einheitlichen statistischen Erfassung der wirtschaftlichen Tätigkeiten von Unternehmen, Betrieben und anderen statistischen Einheiten in Deutschland. Sie basiert auf der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft (NACE Rev. 2) und trägt durch tiefere Untergliederung nationalen Bedürfnissen Rechnung.“ Die Güterklassifikation in der Ausgabe 2009 (GP 2009) dient der Einordnung von Gütern (Waren und Dienstleistungen) mit vergleichbaren Merkmalen. Sie bildet somit die Grundlage für die Erstellung von Statistiken über Produktion, Binnenhandel, Verbrauch, Außenhandel und Transport dieser Güter.

Zusätzlich zur beschriebenen Systematik der Wirtschaftsklassifikation wird in dieser Untersuchung auch auf die bereits beschriebene Güterklassifikation gemäß NST-Systematik zurückgegriffen. Die Einteilung der NST Güterklassen folgt einem ähnlichen Prinzip der WZ 2008, jedoch sind die Einteilungen nicht identisch und besitzen eine geringere Gliederungstiefe.

HAFEN BÜSUM: GÜTERARTEN, BRANCHEN, WIRTSCHAFTSZWEIGE

Die Zuordnung der aus Umschlagsicht relevanten Betrieben zu den einzelnen Wirtschaftszweigen zeigt eine deutliche Schwerpunktbildung. Die folgende Abbildung zeigt die Zuordnung sowie die Anzahl der diesbzgl. relevanten Unternehmen. Dabei ist zu beachten dass die Fa. Stöfen als wichtigster Umschlagbetrieb gleich mehreren Wirtschaftszweigen zugeordnet werden kann.

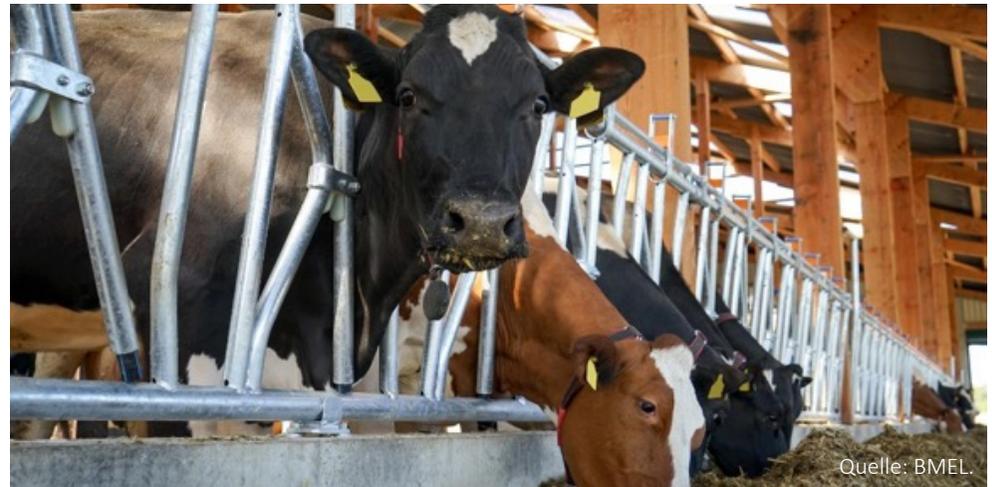
Abbildung: Zuordnung der Umschlagaktivitäten nach WZ 2008



Die bisherigen Analysen zur Umschlag- und Verkehrsentwicklung liefert u. a. folgende Erkenntnisse:

Der Hafen Büsum...

- ist als Stützpunkt für die Fischereiflotte, Anlandehafen sowie als Reparatur- und Servicestandort von hoher Relevanz für die überregionale (Krabben)Fischerei.
- ist als Startpunkt für Ausflugsfahrten und Helgolandverkehre von hoher touristischer Bedeutung.
- ist ein wichtiger Standort für Forschung und Entwicklung im maritimen Kontext.
- ist ein wichtiger Produktionsstandort für Futtermittel und übernimmt eine wichtige Gateway-Funktion zur Versorgung von Betrieben/Industrien in der Region u. a. mit Düngemitteln, Getreide/Saatgut, Futtermitteln sowie Baustoffen. Hiervon profitieren u. a. landwirtschaftliche Betriebe (z. B. Milchproduktion, Fleischwirtschaft, Getreideanbau) sowie die regionale Bauindustrie.
- verfügt über Flächen, die für Schwerlasten und Projektladung genutzt werden können.



STAKEHOLDER-EINSCHÄTZUNGEN ZUM HAFEN BÜSUM

Auf Basis der Erkenntnisse aus der Stakeholder-Einbindung (Expertengespräche, Fragebögen) lassen sich für den Standort Büsum folgende Stärken und Schwächen herausarbeiten. Vor dem Hintergrund einer gesamthaften Standortbetrachtung ist eine individuelle Betrachtung einzelner unternehmensspezifischer Anforderungen nur bedingt möglich.

STÄRKEN

- Guter wasserseitiger Zugang: tideunabhängiger Zugang, Süderpiep und vorhandene Tiefen vor dem Hafen, kurze Revierfahrten
- Großteil der wasser- und landseitigen Infrastruktur in gutem Zustand, entsprechen im Weitesten den aktuellen Bedürfnissen
- Gute straßenseitige Anbindung: Nähe zu übergeordneter Verkehrsinfrastruktur (BAB 23)
- Umfangreiches wasser- und landseitiges Erweiterungs-/Ausbaupotenzial durch Ausbaggern der HB III und IV und Erschließung der Flächen
- „Universalhafen“: Vielfältige Gewerbe- und Nutzerstruktur, wichtiger (Service)Standort für die Fischerei
- Positive Atmosphäre und gutes Miteinander
hohe Motivation den Hafen gemeinsam zu entwickeln, hohe Verbundenheit/Identifikation mit dem Standort
- Kurze Wege: Ortsnähe und kompakter Zuschnitt
- Hafen als Tourismusfaktor: maritimes Flair lockt viele Besucher an

SCHWÄCHEN

- Einzelne Hafenteile nur eingeschränkt bzw. nicht wasserseitig zugänglich
Fehlende Wassertiefe in Teilen des HB III und IV führen dazu, dass angrenzende Flächenreserven nur unzureichend genutzt werden können
- Einzelne Hafenteile in ungenügendem Zustand, Kaimauer im Bereich der Ostmole abgängig, nicht sturmflutsicher, eingeschränkte Möglichkeiten für Schwerlastumschlag (ursprüngliche Belastung von 31 kN/m² nicht mehr möglich)
- Abfertigungsmöglichkeit für größere Schiffseinheiten unzureichend aufgrund fehlender Wassertiefen im Vorhafen und in den Hafenbecken, und das Sperrwerk als begrenzender Faktor für Schiffsgößen
- Mehrfachbelegung einzelner Liegeplätze, unzureichende Koordination
- Fehlende schienenseitige Anbindung: trotz langer, intensiver Diskussionen bislang kein Projektfortschritt, einzelne Hafenanlieger wollen mehr Güter auf die Schiene bringen, Neuansiedlungen werden erschwert
- Wertinfrastruktur ausbaufähig: Veralterte Infrastruktur und eingeschränkte Kapazität in den Reparaturbetrieben sowie Angebotslücken u. a. im Bereich Schiffselektrik führen dazu, dass Kunden (Fischer, Behörden, Fahrgastschiffe) auf andere Standorte ausweichen müssen
- Öffnung für nicht hafenauffine Nutzung, Mischgewerbe führt zu Konflikten zwischen unterschiedlichen Nutzungen

HAFEN HUSUM: LAGE UND ANBINDUNG

ALLGEMEINE INFORMATIONEN HUSUM

Husum ist als Kreisstadt das wirtschaftliche Zentrum Nordfrieslands. Die Stadt liegt ca. 160 km nordwestlich von Hamburg, die Entfernung zum süddänischen Tondern beträgt knapp 60 km. Nach der letzten Zählung im Jahr 2021 leben 23.478 Einwohner auf einer Fläche von 25,8 km². Dies entspricht einer Einwohnerdichte von 910 Bewohnern pro km². Das Erscheinungsbild des Hafens ist durch Landhandel und den Werftbetrieb gekennzeichnet. Der Hafen ist Standort der regionalen Küstenfischerei.

SEESEITIGE ANBINDUNG

Der Hafen ist in die Bereiche Binnen- und Außenhafen unterteilt. Während der im Stadtzentrum liegende Binnenhafen ein touristischer Hotspot mit umfangreichem Gastronomie- und Einzelhandelsangebot lediglich für Sportboote genutzt wird, bildet der Außenhafen den wirtschaftlich genutzten Hafenteil. Der tideabhängige Außenhafen ist durch ein Sperrwerk mit einer Durchfahrtsbreite von 21,50 m geschützt. Der max. Tiefgang von 4,20 m wird aufgrund der bestehenden Schlickproblematik vielfach nicht erreicht, eine Wiederherstellung eines Tiefgangs von min. 4,70 m steht seit einiger Zeit im Raum.

LANDSEITIGE ANBINDUNG

Die Entfernung vom Hafen zur B5 als Haupterschließungsachse der gesamten Westküstenregion beträgt knapp 3 km. Aktuell wird die B5 zwischen Tönning und Husum in insgesamt fünf Bauabschnitten dreispurig ausgebaut. Eine Anbindung des Hafens an die Schiene besteht aktuell nicht. Allerdings sind gewidmete Gleisflächen vorhanden, so dass eine Reaktivierung grundsätzlich möglich wäre.



HAFEN HUSUM: KEY FACTS

ALLGEMEINES

| | |
|---|--------------------------|
| Gesamtfläche Hafengebiet gemäß Hafengrenzen | 471.000 m ² |
| - davon Landfläche | 119.000 m ² |
| - davon Wasserfläche | 352.000 m ² |
| Kailänge | 2.964 m |
| - davon ISPS zertifiziert | 550 m |
| Schwerlastflächen (20 kN/qm) | ● farblich hervorgehoben |

LIEGEPLÄTZE

| | | | |
|--------------------|----|--------------------|---|
| Sportboote | 65 | Frachtschiffe | 7 |
| Fischereifahrzeuge | 18 | Forschungsschiffe* | 2 |
| Fahrgastschiffe | 4 | Seenotrettung* | 1 |

* nur temporäre Nutzung

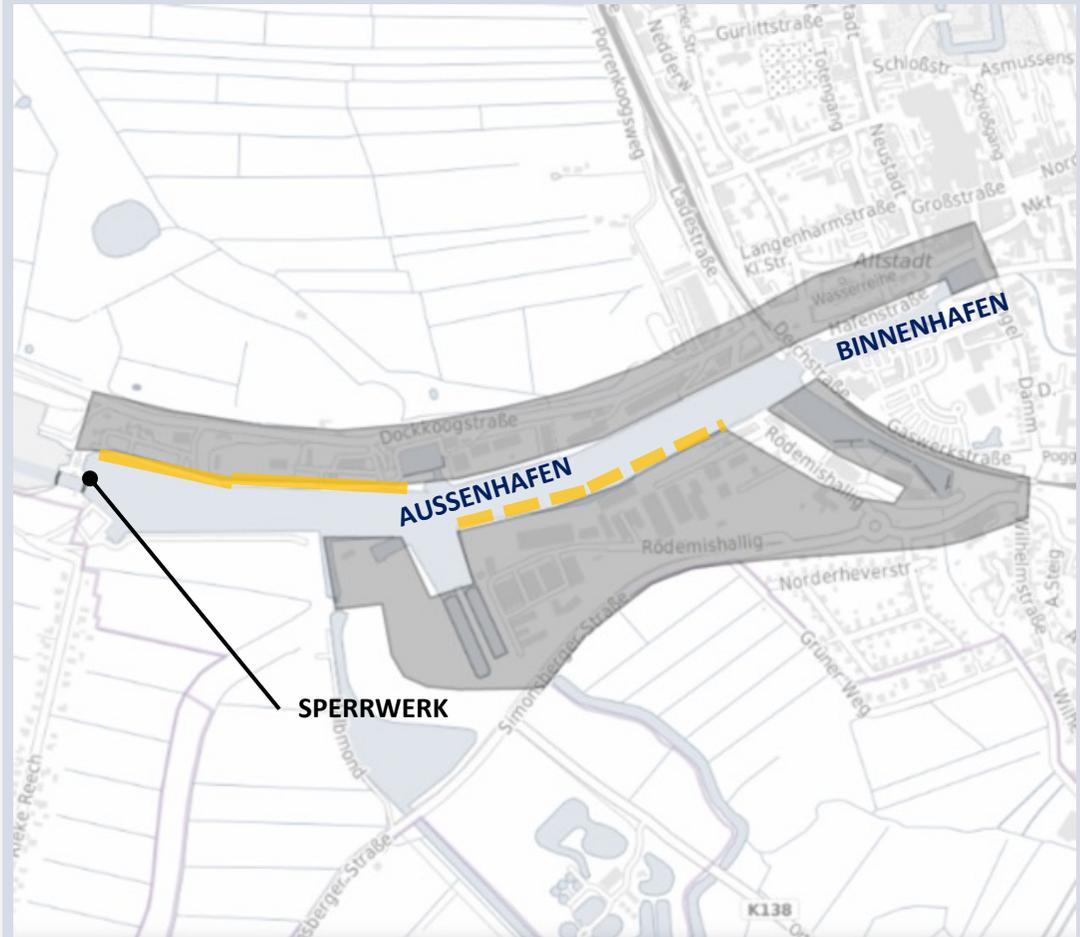
GEWERBE IM HAFENUMFELD

| | |
|--------------------|--------|
| Anzahl Unternehmen | rd. 80 |
|--------------------|--------|

Gesamtzahl inkl. Gastronomie, Einzelhandel etc.

Quelle: Eigene Kartierungen 2022 sowie Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen e. V. (2014); Husum, unter: <https://www.haefen-sh.de/hafen-husum.html>

ABSCHNITTE DES HAFENS HUSUM



HAFEN HUSUM: VORHANDENE NUTZUNGEN (1/2)



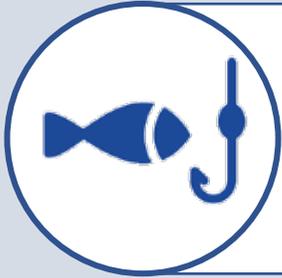
FRACHTSCHIFFFAHRT

Über Husum werden Futter- und Düngemittel durch die BAT Agrar GmbH & Co. KG umgeschlagen. BAT verfügt über eine Reederei mit Schiffslogistik, Silos, ein Futtermischwerk und Mehrzweckhallen. Gleichsam ist die Hauptgenossenschaft Nord AG im Hafen tätig. Über die Schwerlastpier werden Projektladungen umgeschlagen.



FAHRGASTSCHIFFFAHRT

In Husum selbst werden aktuell nur Hafenrundfahrten angeboten. Fahrten zu den Inseln und Halligen im Wattenmeer sind nur über die nahegelegenen Häfen auf Nordstrand und Dagebüll möglich.



FISCHEREI

Husum ist Standort für die regionale Küstenfischerei. Neben dem örtlichen Fischeinzelhandel profitieren auch Krabbenfischer vom Direktverkauf sowie der Standort als Ganzes durch den touristischen Mehrwert der (Krabben-)Fischerei.



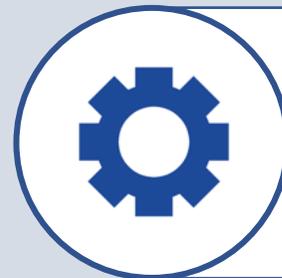
HAFENBETRIEB UND BEHÖRDEN

Der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz ist Betreiber des Husumer Außenhafens. Als Schutzhafen für die Materialschiffe im Küstenschutz ist Husum von hoher Bedeutung. Neben Liegeplätzen für landeseigene Schiffe steht ein Bauhof bereit. Auch die Wasserschutzpolizei ist hier stationiert.



WERFTEN

Die Husumer Dock und Reparatur GmbH & Co. KG ist die einzige Reparaturwerft mit Trockendock an der Westküste Schleswig-Holsteins und von großer Bedeutung für die Personenschiffahrt der Insel- und Hallig- Reedereien sowie Fracht- und Behördenschiffe.



SCHIFFFAHRTSBEZ. DIENSTLEISTUNGEN

Im Hafengebiet finden sich weiterhin eine Reihe weiterer Dienstleister und Zulieferer für die Schifffahrt. Neben der Versorgung mit Ausrüstung für die Fischerei und nautischen Bedarf werden auch Ersatzteile und Treibstoffe im Hafen zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus ist ein Schiffsmakler ansässig.



TOURISMUS

Bedingt durch den angrenzenden Nationalpark Wattenmeer, Kulturveranstaltungen, Shopping- und Freizeitangebote, die städtische Architektur, historische Schiffe sowie ein ansprechendes, gastronomisches Angebote, ist Husum eine attraktive touristische Destination.

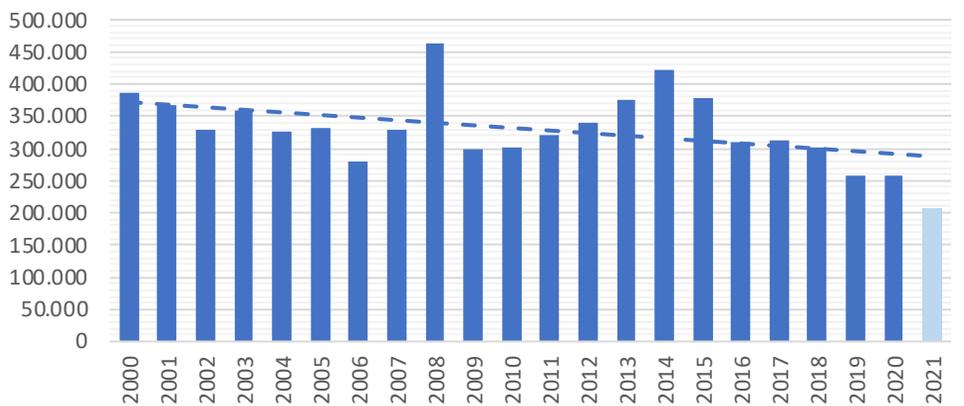


SPORTBOOTHAFEN

Der Husumer Segler-Verein von 1928 e.V. betreibt im Hafen 50 Liegeplätze, 2 Bootshallen und ein Vereinshaus, veranstaltet eine Jährlich Regatta und ist in der Segelausbildung und Jugendarbeit aktiv.

HAFEN HUSUM: ENTWICKLUNG UMSCHLAG UND SCHIFFFAHRT

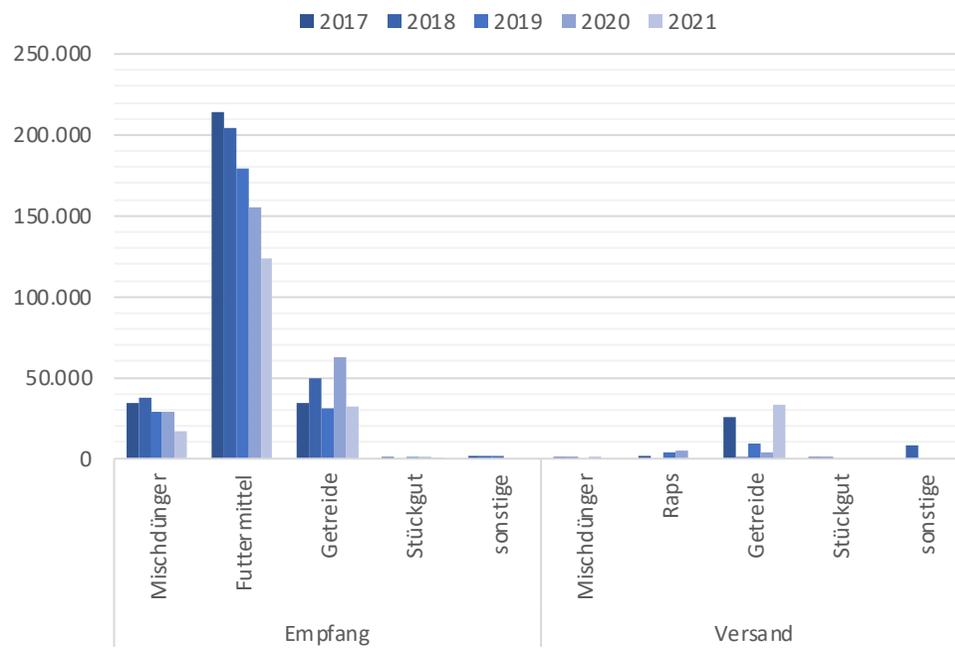
Der Gesamtumschlag unterliegt im Betrachtungszeitraum 2000 bis 2020 einem Abwärtstrend bei insgesamt volatiltem Verlauf. Wurden im Jahr 2000 noch knapp 390.000 t umgeschlagen, waren es 2020 nur noch 250.000 t. Ein Umschlagpeak bestand im Jahr 2008 mit über 450.000 t.* Der insgesamt negative Trend ist dabei auch auf die Verschlickung der Zufahrt und den unzureichenden Tiefgang zurückzuführen. Der Einbruch in 2021 ist ein Sondereffekte und hängt mit Sanierungsarbeiten am Sperrwerk zusammen, bei denen zwei Monate lang kein Schiffsverkehr möglich war.



Quelle: LKN.

Eine Detaillierung für den Zeitraum 2017 bis 2021 verdeutlicht, dass der überwiegende Teil auf den Empfang entfällt. Die zuletzt rückläufige Entwicklung beim Empfang ist insbesondere auf den geringeren Eingang von Futtermitteln sowie die negative Entwicklungen im Mischdüngerbereich zurückzuführen. Als vergleichsweise stabil zeigt sich der Empfang von Getreide. Auch im Versand erweist sich Getreide als positiv für den Hafenumschlag und ist, neben dem Umschlag von Raps, maßgeblich für einen Anstieg im Jahr 2021 verantwortlich. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Umschlagentwicklung nach Güterraten für den Betrachtungszeitraum 2017 bis 2021 getrennt nach Empfang und Versand.

Abbildung: Entwicklung nach Güterarten Hafen Husum 2017 bis 2021 in t



Quelle: LKN.

Die Umschlagentwicklung am Standort Husum wird zunehmend durch die schwierige Erreichbarkeit des Hafens und die Verschlickung bei gleichzeitig steigenden Anforderungen durch größere Schiffe beeinträchtigt.

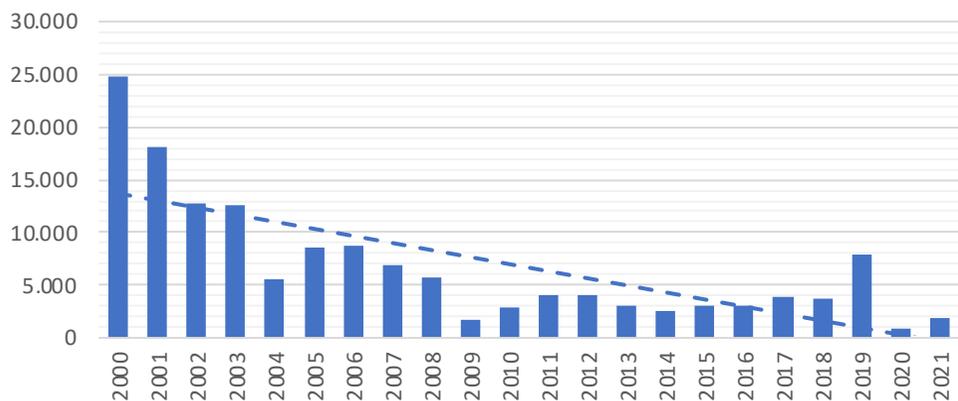
Für den Hafen Husum spielt auch das Thema Fischereianlandungen eine wichtige Rolle, wenn auch eine wesentlich geringere als z. B. für den Hafen Büsum. Im Jahr 2021 wurden insgesamt 123,3 t Krabben angelandet. Dabei zeigt sich das Aufkommen über die letzten Jahre hinweg jedoch als äußerst schwankend. Im Jahr 2000 wurden 2018 551 t angelandet, ein Peak zeigt sich im Jahr 2004 mit 659 t. Über die letzten Jahre sank das Aufkommen z. T. drastisch, Ausnahme bildete das Jahr 2018 mit 650 t.

* Grund: überproportionaler Getreideimport aufgrund schlechter Ernte

HAFEN HUSUM: ENTWICKLUNG UMSCHLAG UND SCHIFFFAHRT

Die Passagierschiffahrt spielt in Husum seit der Verlegung der Anlegestelle der Pellworm Fähre nach Nordstrand/Strucklahungshörn und dem Ausbau des Dagebüller Hafens nur noch eine untergeordnete Rolle. Neben den tw. schwierigen Tiefgangsverhältnissen sind v. a. die kürzeren Transferzeiten der Grund dafür, dass die Versorgung der nordfriesischen Insel- und Halligwelt schon seit längerer Zeit nicht mehr über den Husumer Hafen, sondern Standorte wie Nordstrand und Dagebüll erfolgt. Das Fahrgastaufkommen in Husum reduziert sich daher zuletzt auf Hafenrundfahrten. Potentiale für den Ausflugsverkehr müssen zukünftig wiederentwickelt werden. Hafenrundfahrten erfreuen sich dabei einer steigenden Beliebtheit bei Husum-Touristen. Das Fahrgastaufkommen lag im Jahr 2000 noch bei knapp 25.000 Passagieren. In den Folgejahren zeigt sich in Folge der Einstellung weiterer Angebote ein signifikanter Einbruch, seitdem bewegt sich das Aufkommen auf niedrigem Niveau. Mit Beginn der statistischen Erfassung der Hafenrundfahrten im Jahr 2019 zeigt sich ein kleiner Anstieg. Die substantiellen Rückgänge in den Jahren 2020 und 2021 lassen sich auf die Corona-Pandemie zurückführen.

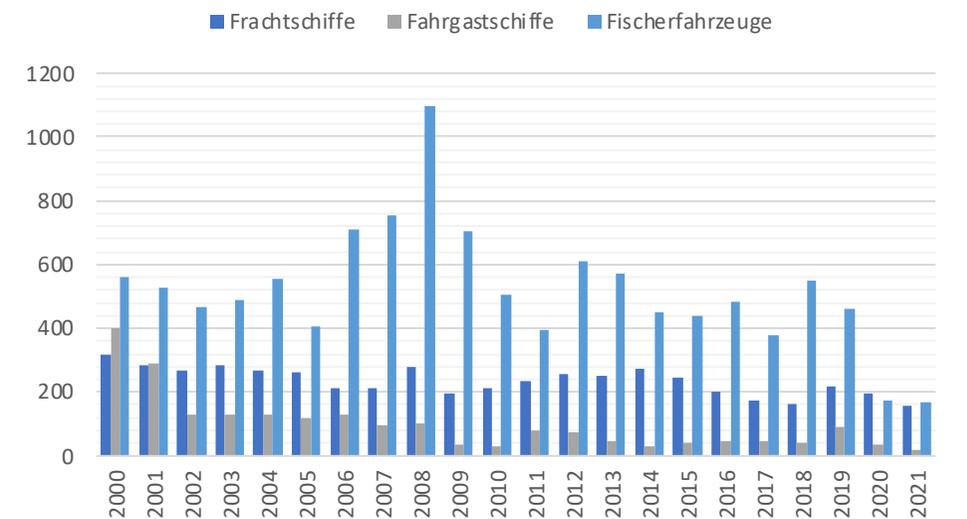
Abbildung: Entwicklung der Passagiere im Hafen Husum 2000 bis 2021



Quelle: LKN.

Schwerpunkt des Hafens in Sachen Schiffsverkehr liegt im Bereich der Fischerei, gefolgt von der Frachtschiffahrt. Fahrgastschiffe spielen zuletzt kaum eine Rolle. Insgesamt zeigt sich über alle Schiffstypen in den vergangenen Jahren ein deutlicher Einbruch. Ursächlich hierfür sind vor allem strukturelle Effekte (z. B. Fangquoten) sowie die schwierigen Tiefgangsverhältnisse im Hafen Husum. In Folge einer zunehmenden Verschlickung und Versandung der Hafenzufahrt sowie des Hafenbeckens bei gleichzeitig steigenden Schiffsgrößen in der Frachtschiffahrt, ging die Anzahl der Anläufe von 316 (2000) auf zuletzt 159 (2021) zurück. In der Fischerei zeigen sich z. T. starke Abweichungen was u. a. in der wechselhaften Frequentierung durch ortsfremde Fischer begründet liegt. Insgesamt ist aber auch die in Husum beheimatete Flotte zuletzt deutlich geschrumpft, so dass 2021 nur noch 169 Anläufe gezählt wurden, im Jahr 2000 waren es noch 559.

Abbildung: Entwicklung der gewerblichen Schiffsanläufe im Hafen Husum



Quelle: LKN.

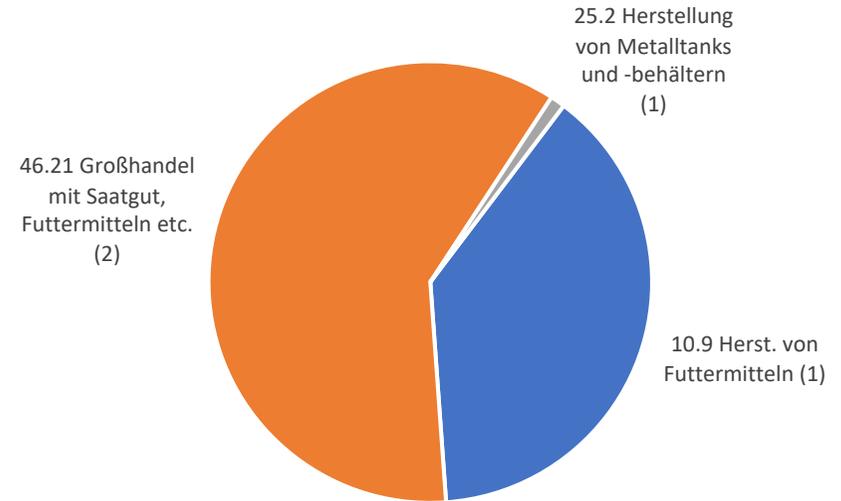
HAFEN HUSUM: GÜTERARTEN, BRANCHEN, WIRTSCHAFTSZWEIGE

Der Blick auf die vom LKN bereit gestellten Statistiken zum Frachtumschlag zeigt für Husum einen Schwerpunkt im Bereich der Güterarten Futtermittel, Düngemittel und Getreide. Hinzu kommt auch hier der gesondert ausgewiesene Umschlag bzw. die Anlandung von Fischereierzeugnissen sowie der Passagierverkehr. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zuordnung der im Jahr 2021 in Husum umgeschlagenen Güter zu den NST-2007 Güterabteilungen bzw. -hauptgruppen.

| | Empfang | Versand | Güterabteilung | Güterhauptgruppe |
|--------------|---------|---------|--|--|
| Futtermittel | 123.367 | | 04 Nahrungs- und Genussmittel | 04.6 (...), Futtermittel |
| Düngemittel | 17.289 | | 03 Erze, Steine, Erden | 03.3 Chemische und natürl. Düngemittel |
| Getreide | 32.118 | 33.495 | 01 Erzeugnisse der Landwirtschaft, (...) | 01.1 Getreide |
| Stückgut | 1.153 | | u. A. 10 Metalle und Halbzeug daraus | 10.5 Heizkessel usw |
| Fischfang | 123 | | 01 Erzeugnisse der Landwirtschaft, (...) | 01.B Fische und Fischereierzeugnisse |

Die weitere Betrachtung samt Zuordnung der aus Umschlagsicht relevanten Betriebe zu einzelnen Wirtschaftszweigen orientiert sich an den zuvor vorgenommenen, grundsätzlichen Überlegungen zur Systematisierung der Wirtschaftszweigklassifikation. Die Umschlagaktivitäten werden dabei maßgeblich von Unternehmen erbracht, die den Wirtschaftszweigen 10.9 und 46.21 zuzurechnen sind. Hinzu kommt in geringem Umfang der Umschlag von Stückgut/Projektladung (25.2). Weiterhin zu berücksichtigen sind Fischereianlandungen (03.1) sowie der Bereich Fahrgastschifffahrt. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Zuordnung der Umschlagaktivitäten zu den einzelnen Wirtschaftszweigen sowie die Anzahl der diesbzgl. relevanten Unternehmen im Jahr 2021. Dabei ist zu beachten dass die Firmen BAT Agrar und die Hauptgenossenschaft Nord AG mehreren Wirtschaftszweigen zugeordnet werden können.

Abbildung: Zuordnung der Umschlagaktivitäten nach WZ 2008



Die bisherigen Analysen liefern u. a. folgende Erkenntnisse:
Der Hafen Husum...

- ist als Standort für Schiffsreparaturen von überregionaler Bedeutung.
- ist als Startpunkt für Hafenrundfahrten von touristischer Relevanz.
- ist als Umschlagpunkt sowie als Reparatur- und Servicestandort von hoher Relevanz für die (Krabben)Fischerei.
- ist ein wichtiger Produktionsstandort für Futtermittel und übernimmt damit eine wichtige Gateway-Funktion zur Versorgung von Betrieben in der Region u. a. mit Düngemitteln, Getreide/Saatgut und Futtermitteln. Hiervon profitieren landwirtschaftliche Betriebe und angeschlossene Industrien (z. B. Milchproduktion, Fleischwirtschaft, Getreideanbau)
- ist als Startpunkt für Hafenrundfahrten von touristischer Bedeutung. Dies gilt insbesondere für Tagestouristen.
- verfügt über Flächen, die für Schwerlasten und Projektladungen genutzt werden können.

STAKEHOLDER-EINSCHÄTZUNGEN ZUM HAFEN HUSUM

Auf Basis der Erkenntnisse aus der Stakeholder-Einbindung (Expertengespräche, Fragebögen) lassen sich für den Standort Husum folgende Stärken und Schwächen herausarbeiten. Vor dem Hintergrund einer gesamthaften Standortbetrachtung ist eine individuelle Betrachtung einzelner unternehmensspezifischer Anforderungen nur bedingt möglich.

STÄRKEN

- Adäquate straßenseitige Anbindung: Nähe zu übergeordneter Verkehrsinfrastruktur (B 5)
- „Universalhafen“: Vielfältige Gewerbe- und Nutzerstruktur
- Positive Atmosphäre und gutes Miteinander
hohe Motivation den Hafen gemeinsam zu entwickeln, hohe Verbundenheit mit dem Standort, enge Vernetzung der Akteure aufgrund z. T. komplementärer Interessen
- Kurze Wege: Ortsnähe und kompakter Zuschnitt
- Hafen als Tourismusfaktor: maritimes Flair lockt viele Besucher an
- Wichtige Funktion als Schutzhafen und Werftstandort

SCHWÄCHEN

- Eingeschränkter wasserseitiger Zugang: tideabhängige Erreichbarkeit (Sperrwerk dient lediglich dem Flutschutz), Husumer Au mit Tiefgangsrestriktionen, vergleichsweise lange Revierfahrt
- Einzelne Infrastrukturbestandteile in ungenügendem Zustand
Kaimauern in Teilbereichen des Außenhafens abgängig, Folge: Sperrungen, limitierte Nutzlasten, tw. Verfüllungen zu Lasten des Tiefgangs, eingeschränkte Möglichkeiten für Schwerlast
- Abfertigungsmöglichkeit für größere Schiffseinheiten unzureichend aufgrund fehlender Wassertiefen im gesamten Außenhafen (benötigt werden mindestens 4,70 m)
- Derzeit fehlende Schienenanbindung: Gewidmete Flächen für eine trimodale Erschließung sind vorhanden. Leider wird diese Diskussion nicht ausreichend stark vorangetrieben. Eine schienenseitige Anbindung würde die Zukunftserwartungen verbessern – gerade im Bereich Projektladung / Recycling / Baustoffe bestehen mögliche Potenziale
- Öffnung für nicht hafenauffine Nutzung
Mischgewerbe führt tw. zu Konflikten, aber klare Abgrenzung zwischen Außenhafen (gewerblicher Fokus) und Binnenhafen (touristischer Fokus)

MARITIME LOGISTIKKETTEN WESTKÜSTENHÄFEN: ÜBERBLICK

Anschließend an die Einzelbetrachtung der Hafenstandorte richtet sich der Fokus im Folgenden auf die die Einbindung der Häfen Büsum und Husum in die (maritimen) Logistikketten an der Westküste. Die Darstellung erfolgt zunächst in allgemeingültiger Form und wird im Anschluss anhand ausgewählter Use-Cases konkretisiert.

- Die Fischerei (insb. Krabbenfischerei) bildet für beide Häfen einen wichtigen Standortfaktor mit regionalwirtschaftlichen Verflechtungen in die Gastronomie und die Lebensmittelwirtschaft sowie die Werftwirtschaft und den Tourismus. Der Standort Büsum verfügt als überregional wichtiges Zentrum für die Krabbenlogistik über internationale Wirtschaftsverflechtungen, die vor allem nach Dänemark und in die Niederlande reichen. Verflechtungen mit anderen Industrien in der Region bestehen mit Ausnahme der Gastronomie kaum, da die weitere Wertschöpfung zumeist in den Niederlanden erfolgt. Allerdings ist eine hohe Relevanz für den Tourismus gegeben.
- Die Herstellung von Futtermitteln spielt ebenso wie der Großhandel mit Getreide, Saatgut und Futtermitteln für beide Standorte eine wichtige Rolle für Betriebe an der Westküste. Dies betrifft u. a. die Bereiche wie die Milchwirtschaft, die landwirtschaftliche Nutztierhaltung sowie den Ackerbau (Anbau von Getreide etc.). In der Region sind größere Produzenten wie z. B. die Nordseemilch eG (Witzwort) oder der Schlachthof Danish Crown (Husum) ansässig. Darüber hinaus übernehmen die Westküstenhäfen eine wichtige Versorgungsfunktion für weite Teile Schleswig-Holsteins sowie Süddänemarks.
- Der Großhandel mit festen Brennstoffen und Mineralölerzeugnissen fokussiert vor allem auf die Bebunkerung von Schiffen. Weiterführende regionalwirtschaftliche Verflechtungen bestehen kaum.
- Aktivitäten im Bereich Großhandel mit Baustoffen in Büsum betreffen vor allem die Anlandung von Seekies und anderen Baustoffen. Diese dienen i. d. R. der Versorgung von Baustellen bzw. Baustoffhändlern an der Westküste und spielen zukünftig vsl. eine deutlich wichtigere Rolle.
- Der Reparaturbereich ist insbesondere für die Behörden- und Küstenschifffahrt sowie die Fischerei von wichtiger Bedeutung. Eine in Büsum ansässige Reparaturwerft mit Slipanlage hat sich auf die Reparatur von Fischkuttern und kleineren Schiffen bis 230 t spezialisiert, ein anderes Maschinenbauunternehmen arbeitet mit der ortsansässigen Reederei im Bereich Ausrüstung und Reparatur zusammen. Am Standort Husum befindet sich das einzige Reparaturdock an der Westküste. Der Standort ist u. a. auch für das Docken von Fahrgastschiffen und Fähren, Multicar-go- und Containerschiffen bis hin zu weltweit fahrenden Gastankern von hoher Relevanz. Auch der Großhandel mit Maschinen, Ausrüstungen und Zubehör dient vor allem der Ausrüstung der Fischerei. Verflechtungen resultieren aus der Unterbeauftragung lokaler Handwerksbetriebe.
- Der Wirtschaftszweig Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt ist von herausragender Bedeutung für das Tourismusgewerbe sowohl an den Standorten selbst als auch auf Helgoland. Weiterführende regionalwirtschaftliche Verflechtungen außerhalb des Tourismus sind hingegen gering.
- Schiffsmaklerbüros und -agenturen agieren im Wesentlichen als maritime Dienstleister und spielen eine wichtige Rolle bei der operativen Abwicklung maritimer Verkehre. Somit übernehmen sie eine wichtige Vernetzungsfunktion, regionalwirtschaftliche Verflechtungen bestehen ggf. im Hinblick auf eine Versorgung/Proviantierung der Schiffe.
- Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten am Standort Büsum betreffen ein breiteres (maritimes) Themenfeld. Ein Fokus besteht dabei im Bereich Aquakultur, wo sich Clusteraktivitäten mit überregionalen und internationalen Verflechtungen herausgebildet haben. Weitere Schwerpunkte finden sich im Bereich Meeressäuger und Ornithologie. Weitreichende regionalwirtschaftliche Verflechtungen bestehen dabei kaum.
- Die sonstigen öffentlich-rechtlichen Wirtschaftszweige weisen kaum wirtschaftliche Verflechtungen mit Unternehmen in der Region auf. Eine Ausnahme bildet ggf. der Bezug von Vorleistungen für Bautätigkeiten.

MARITIME LOGISTIKETTEN WESTKÜSTENHÄFEN: BEISPIELE

Zu den Aktivitäten der Firma J. Stöfen GmbH zählt die Herstellung von Kraftfutter, die Saatgetreideproduktion und der Handel mit Getreide, Raps, Düng- und Pflanzenschutzmitteln, Futtermitteln, Feldsaaten und weiterem Agrarbedarf. Das Unternehmen sieht sich dabei als Bindeglied zwischen den landwirtschaftlichen Betrieben und den Weltmärkten. Der Hafen Büsum dient der Firma Stöfen Produktionsstandort und Logistikkreuzung. Rohwaren (hier vorwiegend Getreide) für die Futtermittelproduktion aus Schleswig-Holstein, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und dem Baltikum werden in Büsum angelandet. Auf zwei getrennten Produktionslinien stellt das Unternehmen ein breites Programm an Tiernahrung für Schweine, Rinder, Schafe, Pferde und in geringem Maße auch für Geflügel und Kaninchen her.

Futtermittel und Mischfutter werden von Büsum aus i. d. R. per Lkw an landwirtschaftliche Betriebe in ganz Schleswig-Holstein, im südlichen Dänemark sowie in Mecklenburg-Vorpommern ausgeliefert. Im Gegenzug dient der Hafen Büsum als Konsolidierungspunkt für Getreide und Ölsaaten aus der Region. Von hier aus werden Mühlen und Ölmühlen in Deutschland und dem benachbarten Ausland mit Rohstoffen versorgt. Die Konsolidierung erfolgt i. d. R. per Lkw mit eigenen Fahrzeugen, alternativ wird durch die Landwirte direkt angeliefert. Der Weitertransport erfolgt per Seeschiff oder per Lkw.



Die Otto Timm Kies- und Grandgruben, Fuhrunternehmen GmbH & Co nutzt den Hafen Büsum für die regelmäßige Anlandung von Seekies. Treiber hierfür ist die Tatsache, dass der Kies in den erschlossenen Gruben in Schleswig-Holstein knapp wird und sich gleichzeitig Genehmigungsverfahren zur Erschließung neuer Kiesgruben aufgrund des Naturschutzes und anderer Vorgaben über Jahre hinziehen können. Der Bedarf an hochwertigem, grobkörnigem Material kann also nur noch durch Importe, unter anderem Seekies, gedeckt werden. Der Bezug von Seekies über den Seeweg stellt dabei für die Unternehmen in der Region eine wirtschaftlich attraktive Alternative dar. Es handelt sich somit um eine Verlagerung der Materialbezüge, welche in der Zukunft (aufgrund der fehlenden, heimischen Ressourcen) weiter voranschreiten und somit eine wichtige Rolle spielen wird.

Im Jahr 2021 wurden 20.500 t umgeschlagen. Aufgrund der Tiefgänge im Büsumer Hafen erfolgt eine Teilentladung an der Ostmole, der weitere Umschlag findet auf einer von der Firma Otto Timm gepachteten Fläche im Bereich des Hafenbeckens IV statt. Der Seekies wird hier zwischengelagert und bei Bedarf an Baustellen in der Region geliefert oder in das von der Firma Otto Timm betriebene Kieswerk in Nindorf zur Weiterverarbeitung transportiert.



TIMM

MARITIME LOGISTIKETTEN WESTKÜSTENHÄFEN: BEISPIELE

Die BAT Agrar GmbH ist 2021 aus der Fusion Beiselen Holding GmbH in Ulm und der ATR Beteiligungsgesellschaft mbH in Ratzeburg entstanden. Unter der Holding BAT Agrar GmbH werden die Unternehmensteile Beiselen, ATR Landhandel und ATR Futtermittel weitergeführt. Gemäß der neuen Struktur ist das Großhandelsgeschäft bei Beiselen angesiedelt. ATR Futtermittel und ATR Landhandel sind spezialisiert auf das Direktgeschäft mit der Landwirtschaft. Dies umfasst den Vertrieb von Misch-, Spezialfutter und Betriebsmitteln sowie die Erfassung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen. Am Standort im Husumer Hafen werden jährlich 250.000 Tonnen Rinderfutter produziert, rund 75 % der hierfür erforderlichen Inhaltsstoffe erreichen den Standort per Seeschiff. Ferner werden auch für die Futtermittelherstellung am Standort Sollerup Vorprodukte über den Hafen bezogen. Der Anteil hier fällt deutlich geringer aus, da die in Sollerup ansässige Herstellung von Schweinefutter maßgeblich auf regionalem Getreide basiert. Insbesondere die Herstellung von Rinderfutter hat einen hohen regionalwirtschaftlichen Impact. Die Statistik weist für Schleswig-Holstein einen Bestand von 360.000 Kühen/Rindern aus. Mehr als die Hälfte davon konzentrieren sich auf die nördlichen Landkreise Nordfriesland, Schleswig-Flensburg, Rendsburg-Eckernförde und Dithmarschen. Bei einem angenommenen Bedarf von 2,5 bis 3 Tonnen Mischfutter je Kuh p. a. ergibt sich, dass nahezu jede zweite Kuh im Norden über den Standort Husum versorgt wird.



BAT
AGRAR




Husumer Dock und Reparatur GmbH & Co. KG

Das Schiffbau-Unternehmen Husumer Dock und Reparatur GmbH & Co. KG (HDR) hat seinen Sitz im Husumer Außenhafen und ist das einzige Reparaturdock an der schleswig-holsteinische Nordseeküste. Der Fokus richtet sich auf die Reparatur, den Umbau und die Wartung von Fahrgastschiffen, Gastankern, Frachtschiffen, Fähren, Behördenschiffen und Fischkuttern mit bis zu 140 m Länge. Hierfür verfügt das Unternehmen über zwei Trocken-docks. Weiterhin stehen zwei werfteigene Schlepper zur Verfügung. Pro Jahr werden am Standort rund 60 bis 70 Schiffe gedockt. Etwa zwei Drittel der Dockungen entfallen auf regelmäßige Untersuchungen (z. B. Boden-besichtigungen der Fähren und Fahrgastschiffe von WDR, NPD und Adler). Hier ergeben sich Synergien, da der Hafen Husum von den o. g. Reedereien der Hallig- und Inselschiffahrt ohnehin in den Wintermonaten als Schutzhafen genutzt wird. Ein Drittel der Dockungen entfällt auf „klassische“ Reparaturarbeiten. Aufgrund der Spezialisierung werden Kunden aus ganz Europa bedient. Eine wichtige Rolle im Zuge der Leistungserbringung spielt die Zusammenarbeit mit regionalen Unternehmen. Rund 50 bis 60 % des Gesamtumsatzes entfallen auf Vorleistungen externer Dienstleister wie z. B. Elektrofirmen, Heizungs- und Anlagenbauer, Malerbetriebe, Tischlereien usw. Dabei bestehen mit vielen Unternehmen langjährige Partner-schaften. Dies gilt auch für die Zusammenarbeit mit lokalen Behörden wie z. B. dem Zoll oder dem hafenärztlichen Dienst. Auch für die im Hafen ansässigen Betriebe übernimmt HDR eine wichtige Servicefunktion.

MARITIME LOGISTIKETTEN WESTKÜSTENHÄFEN: BEISPIELE

Die Hauptgenossenschaft Nord AG (kurz HaGe Kiel) ist eines der größten Handelsunternehmen der Agrar- und Ernährungswirtschaft Norddeutschlands. Die Geschäftsfelder des Konzerns sind der Handel mit Raps, Getreide und Hülsenfrüchten sowie mit Betriebsmitteln für die pflanzliche Produktion und Futtermitteln und Logistik. Die HaGe ist an rund 120 Standorten in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern vertreten.

Der Standort Husum dient als regionaler Sammelstandort. Hier werden Getreidemengen von kleineren dezentralen Standorten gebündelt und weiter transportiert. Auch eine Direktanlieferung von Getreide durch die Landwirte ist möglich. Das Einzugsgebiet des Standorts Husum erstreckt sich von der dänischen Grenze im Norden bis ca. 20 Kilometer südlich von Husum. Die östliche Begrenzung bildet die Bundesautobahn A7. Vom Hafen Husum aus wird das Getreide per Seeschiff oder Lkw weitertransportiert. Ziel sind dabei vor allem die Seehäfen Hamburg und Bremen. Das Volumen belief sich im Jahr 2021 auf rund 20.000 t im Eingang, die vollumfänglich per Lkw angeliefert wurden. Im Ausgang trägt das Schiff mit 60 % die Hauptlast, 40 % werden mit dem Lkw weiter transportiert. Der Anteil der Direktverkehre auf der Straße hat dabei zuletzt zugenommen. Der Hafen Husum spielt somit eine wichtige Rolle als Transportdrehscheibe für den Absatz von regionalem Getreide. Auch eine Trocknungsanlage ist hier vorhanden. Darüber hinaus wird über den Standort Düngemittel zur Versorgung der landwirtschaftlichen Betriebe in der Region transportiert. Die rund 7.000 t p. a. erreichen Husum per Seeschiff und werden mit dem Lkw an lokale Empfänger transportiert. Dies erfolgt mit eigenem Fuhrpark.



HaGe[®]
Ihr Partner vor Ort

Der Büsumer Hafen spielt für die Logistik der Krabbenfischerei eine wichtige Rolle. 30-40 % der in Büsum umgeschlagenen Krabben erreichen Büsum auf dem Seeweg, der Rest wird von anderen Standorten (z. B. Husum, Dagebüll, Schlüttsiel, Havneby, Esbjerg, Hvide) per Lkw zugeführt. An drei Siebstellen im Hafen werden die Krabben auf ihre Größe hin sortiert. Die insgesamt rund 35 am Standort ansässigen Krabbenfischer (16 Büsum, 19 Friedrichskoog) sind überwiegend genossenschaftlich in der Erzeugergemeinschaft der deutschen Krabbenfischer (EzDK) organisiert. Die EzDK hat in Büsum einen Abnahmevertrag mit der Büsumer Krabbenhandel GmbH, einer Tochtergesellschaft der Heiploeg International b.v., die als Großhändler agiert. Diese organisiert die weitere Verwertung der Krabben. Mehr als 90 % werden per Lkw weiter in die Niederlande gebracht, bevor sie die Reise nach Marokko antreten, und dort in gekühlten Hallen von Hand gepult werden. Ein kleinerer Teil der Büsumer Krabben wird in Polen geschält. Ein sehr kleiner Teil von rund 1 % der in Büsum angelandeten Krabben geht in den Direktvertrieb, d. h. sie werden z. T. vor Ort gepult und an lokale Abnehmer (z. B. aus der Gastronomie verkauft). Insgesamt wurden im Jahr 2021 2,44 Mio. Tonnen Krabben in Büsum angelandet. Darüber hinaus spielt der Büsumer Hafen im Winter eine wichtige Rolle als Schutzhafen für die Saatmuschelgewinnungsanlagen zweier Großhändler. Von Husum aus wird fast ausschließlich Krabbenfischerei betrieben. Ausnahmen bilden einige Betriebe, die im Winter in die westliche Ostsee auf Dorschfang gehen und die im Sommer sporadisch auf Plattfischfang gehen.



Heiploeg[®]

Erzeugergemeinschaft der Deutschen
KRABBFISCHER

MARITIME LOGISTIKETTEN WESTKÜSTENHÄFEN: BEISPIELE

Die Firma Wulff & Umag Energy Solutions GmbH ist als Hersteller von Kesselsystemen spezialisiert auf die thermodynamische Auslegung, Berechnung und Fertigung von industriellen Kesselsystemen. Am Standort Husum projektiert, entwickelt und fertigt das Unternehmen individuelle Kesselsysteme und Gesamtanlagen. Die gefertigten Anlagen bzw. Komponenten verfügen dabei über Gewichte von bis zu 350 t, so dass ein Transport auf dem Seeweg vorteilhaft bzw. tw. sogar alternativlos ist. In der Vergangenheit wurden in enger Zusammenarbeit mit ATR bereits mehrere Projektladungen über den Husumer Hafen umgeschlagen. Beispielhaft sei hier der Umschlag einer 120 t Abhitzeesselanlage für ein irisches Unternehmen genannt. Aus Kosten- und Zeitgründen wurde die Anlage mit einem Schiff der ATR-Schiffahrtsabteilung transportiert. Eine größere Herausforderung stellt dabei bereits der Transport in den Hafen dar, die genannte Anlage ist 8,5 m lang, 6,9 m breit und 4,0 m hoch. Für den Schiffsumschlag ist aufgrund der hohen Flächenlasten und des tw. schlechten Zustands der Kaiinfrastruktur eine Absicherung der Pier durch entsprechende Lastverteilplatte notwendig.

Im September 2021 hat die Firma Ehrich Recycling das Gelände im Husumer Hafen gekauft und bereits teilweise vermietet. Für die nächsten Jahre plant das Unternehmen hier das Angebot zusätzlicher Dienstleistungen. Der Flächenumfang erlaubt Arbeiten mit großem Platzbedarf wie z. B. die Trafo-Demontage. Dies betrifft sowohl kleinere Ortstrafo (3 t) als auch größere Trafteinheiten von bis zu 100 t. Kleinere Einheiten werden aktuell am Standort in der Johannes-Meier-Straße außerhalb des Hafens zerlegt und bearbeitet. Aufgrund der höheren Gewichte erscheint bei größeren Einheiten eine Anlieferung auf dem Seeweg hier vorteilhaft. Die Trafos werden entweder zerlegt oder aufgearbeitet, eingelagert und weiterverkauft. Auch sonstige größere Industrieanlagen könnten am Standort bearbeitet werden. Weitere potenzielle Services betreffen die Zerlegung von Offshore/Onshore-Windflügeln und -Türmen und deren Recycling, die Einlagerung von Batterien (z. B. für Northvolt) sowie die Erzeugung von Wasserstoff. Ehrich Recycling plant hierbei einen sukzessiven Ausbau des Standorts im Husumer Hafen, kurz- bis mittelfristig sollen bis zu 30 Stellen geschaffen werden.



WULFF & UMAG
ENERGY SOLUTIONS



EHRICH
Husum

ENTWICKLUNGSPOTENZIALE DER WESTKÜSTENHÄFEN

Die Analyse der Hafenstandorte zielt nicht nur darauf ab, die Status Quo Situation darzustellen, sondern auch mögliche Entwicklungsperspektiven der Häfen bzw. der aktuellen und ggf. zukünftigen Ansiedler zu betrachten. Die sich aktuell vollziehenden wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Veränderungen eröffnen dabei vielfältige Perspektiven für die Häfen und die dort agierenden Akteure. Die deutschen Seehäfen übernehmen u. a. eine wichtige Schlüsselfunktion im Zuge der **Energiewende**. Zu den wichtigen Handlungsfeldern zählen u. a. der Import von Energie, die Unterstützung des Ausbaus von erneuerbaren Energien, die Energieproduktion und die Ansiedlung und Förderung grüner Technologien. Diese Handlungsfelder bieten vielfältige Potenziale für die Ansiedlung neuer Industrien bzw. Wirtschaftszweige. Der Krieg in der Ukraine und die hieraus resultierende Notwendigkeit, die Abhängigkeit von russischem Öl und Gas möglichst kurzfristig zu reduzieren, hat dazu beigetragen, dass die Erschließung neuer Importmärkte zuletzt verstärkt in den Fokus geraten ist. Mit Blick auf die Westküstenhäfen erscheint eine Rolle als Importhafen z. B. für LNG oder Wasserstoff allerdings eher unrealistisch. Auch die **Offshore-Windenergie** gewinnt als wichtiger Baustein der Energiewende (wieder) massiv an Bedeutung. Seehafenstandorte bilden dabei einen wichtigen Knoten in der Lieferkette für Energieerzeugungskomponenten. Während für die Produktion und Montage von Komponenten für Windkraftanlagen andere Hafenstandorte (vor allem Cuxhaven, Esbjerg) in Frage kommen, bieten **Services für Offshore-Windparks**, deren Wartung und Instandhaltung sowie das **Recycling** ausgedienter On- und Offshore Windenergieanlagen(-teile) auch für die Westküstenhäfen gute Entwicklungspotenziale. Die Häfen Büsum und Husum bieten darüber hinaus gute Bedingungen, selbst grüne Energien zu erzeugen. Als (potenzielle) Anlandungspunkte für Offshore-Strom stellen sie optimale Standorte für die **Produktion z. B. von grünem Wasserstoff** dar. Darüber hinaus eignen sich die Seehäfen im allgemeinen als Standort für die Förderung und Ansiedlung grüner Technologien. Dies gilt mit Abstrichen auch für die Häfen Büsum und Husum.

Unter dem Label „**GreenTech**“ werden Technologien zusammengefasst, die einen Beitrag zu Nachhaltigkeitszielen und Klimaschutz leisten. GreenTech gilt dabei als Querschnittstechnologie: Von der Energieerzeugung und -speicherung über die Rohstoff-, Material- und Energieeffizienz in der Herstellung von Konsum- und Investitionsgütern, bis hin zu Aspekten nachhaltiger Prozesse in Industrie und Handel, Verkehr, privaten Haushalten und öffentliche Versorgung. Die GreenTech-Branche lässt sich dabei in unterschiedliche Leitmärkte unterteilen. Aus Hafensicht von besonderer Relevanz sind dabei u. a. Aspekte der **umweltfreundlichen Erzeugung, Speicherung und Verteilung** von Energie, der **Energieeffizienz**, der **nachhaltigen Mobilität** sowie der **Kreislaufwirtschaft**. Das Thema GreenTech ist auch politisch von hoher Relevanz. Die Bundesregierung setzt dabei auf die parallelen Effekte von Nachhaltigkeit durch Technologie und ein starkes wirtschaftliches Wachstum in Verbindung mit einer GreenTech-Strategie. Die nachfolgende Abbildung zeigt eine Kategorisierung der GreenTech-Branche anhand des GreenTech-Atlas des BMU. Einzelne Themenfelder wie On-/Offshore Windenergie, Batteriefertigung, Nachhaltige Mobilität, Kreislaufwirtschaft, Aquakultur sowie neue Technologien (z. B. Drohnen) sind dabei auch für die Westküstenhäfen von hoher Relevanz.



ENTWICKLUNGSPOTENZIALE DER WESTKÜSTENHÄFEN

Einige der beschriebenen GreenTech-Themenfelder zeigen einen hohen „Match“ mit bereits bestehenden bzw. sich vollziehenden wirtschaftlichen Aktivitäten in der Region. Die Region Westküste stellt dabei einen relativ heterogenen Wirtschaftsraum dar: Auf den ersten Blick oft als Landwirtschafts- und Tourismusregion wahrgenommen, verfügt die Region über eine vielfältige Branchen- und Wirtschaftsstruktur, teils mit eher gewerblicher, teils mit stark industrieller Ausrichtung. Als verbindendes Alleinstellungsmerkmal und Kompetenzfeld findet sich der Sektor Erneuerbare Energie, dessen Wertschöpfungsketten in der Region nahezu komplett abgedeckt werden. Die Vermarktung erfolgt seit Kurzem unter der Dachmarke „Energieküste“. Ziel ist es, die vorhandene Wirtschaft zu stärken, neue Unternehmen in der Region anzusiedeln, Fachkräfte zu gewinnen und ein prägnantes Image für den Wirtschaftsstandort zu schaffen.

Ausgewählte Projekte finden sich u. a. in den Bereichen Wärme, Speicher, Sektorkopplung, Wasserstoff, Mobilität und Energieerzeugung. Für die Häfen Büsum und Husum ergeben sich u. a. folgende Perspektiven:

Energieerzeugung und -verteilung:

Die Westküste ist eines der windreichsten Gebiete Deutschlands. Die Region zählt daher zu den Spitzenreitern bei der Erzeugung bzw. Verteilung von erneuerbarem Strom gehört. Die Häfen können hier eine wichtige Servicefunktion übernehmen. Dies gilt u. a. auch für das Recycling von Windkraftanlagen (siehe Ausführungen auf der vorherigen Seite).

Wasserstoff:

Ziel der Wasserstoffstrategie ist der Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft aus erneuerbaren Energien. Windenergie, auch aus den der Energieküste vorgelagerten Offshorewindparks in der Nordsee, macht es möglich. Mit dem Förderprojekt Westküste100 soll an der Energieküste nach und nach eine regionale Wasserstoffwirtschaft im industriellen Maßstab aufgebaut werden. Unternehmen wie KMW Wind to Gas Energy oder GP JOULE produzieren schon heute grünen Wasserstoff z. B. für den Mobilitätssektor.

Speicherung:

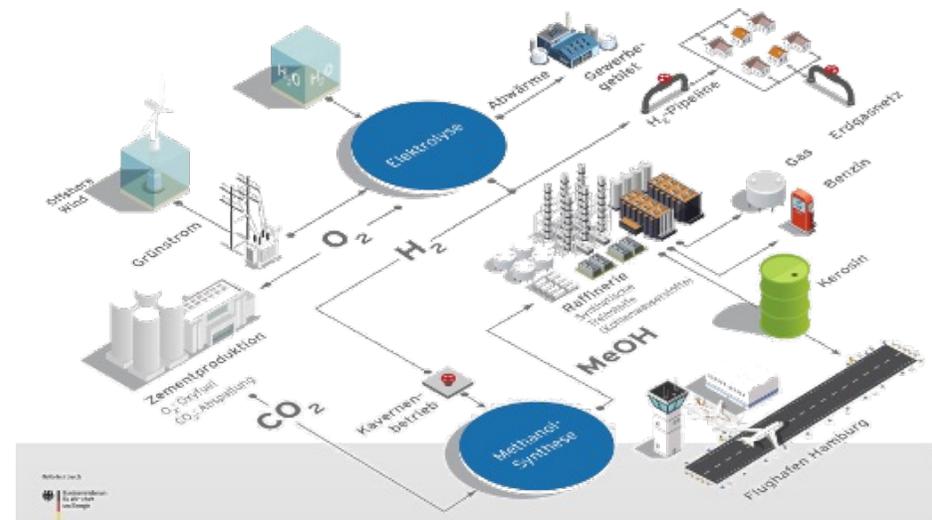
Zahlreiche Unternehmen, Start-ups und Forschungseinrichtungen der Region entwickeln innovative Speicherlösungen. Der regionale Fokus liegt hier aktuell allerdings weiter südlich im Raum Itzehoe.

Mobilität:

Die Energiewende gelingt nur mit einer Mobilitäts- und Verkehrswende. Daran arbeiten an der Westküste u. a. einzelne Kreise, Nahverkehrsunternehmen sowie das Unternehmen GP JOULE aus Reußenköge. Neben E-Mobilität spielt auch die Brennstoffzellentechnologie eine wichtige Rolle für das Verkehrs- und Transportwesen der Zukunft. Die Energieküste ist landesweit führend in der Realisierung von Wasserstofftankstellen.

Sektorkopplung:

Power-to-X-Projekte, wie das Reallabor QUARREE100, werden in der Region bereits heute erfolgreich umgesetzt. Ein wichtiger integrativer Baustein für die Sektorkopplung ist neben Wärme und synthetischen Kraftstoffen grüner Wasserstoff, der vor Ort aus Wind- und Solarstrom erzeugt wird.



ENTWICKLUNGSPOTENZIALE DER WESTKÜSTENHÄFEN

Die Cluster-Aktivitäten in der Region scheinen dabei zu ersten größeren Erfolgen zu führen. Das schwedische Unternehmen Northvolt will eine Batteriezellen-Fabrik für E-Autos im Raum Heide bauen. Auf einer 160 ha grossen Fläche sollen von Ende 2025 an pro Jahr rund eine Million Batteriezellen hergestellt werden. Northvolt will in der Region 3.000 neue Arbeitsplätze schaffen. Die Fachhochschule Westküste plant mit neuen Studiengängen auf den Bedarf an Fachkräften für die geplante Batteriefabrik zu reagieren. Außerdem baut die Raffinerie in Hemmingstedt eine Anlage, um mit grünem Strom Wasserstoff zu erzeugen. Kombiniert mit CO₂ aus dem Zementwerk Lägerdorf bei Itzehoe sollen daraus Methanol und andere synthetische Kraftstoffe hergestellt werden. Insgesamt wird die Ansiedlung vsl. rund 12.000 Arbeitsplätze in der Region schaffen. Hieraus ergeben sich im Falle einer Northvolt-Ansiedlung relativ konkrete logistische Anforderungen, die u. a. auch den Standort Büssum betreffen. Aktuell geht Northvolt im Ausbauzustand von einem Inbound-Volumen von 20.000 bis 25.000 TEU aus. Hierbei handelt es sich i. d. R. um Produktionsteile, die aus Asien eingeführt werden. Vor dem Hintergrund der aktuellen politischen Debatte bestehen Überlegungen das Sourcing stärker auf (Ost)Europa zu fokussieren. Der Umschlag würde vsl. über den Hamburger Hafen abgewickelt. Um einen Großteil der Mengen über die Schiene abzuwickeln, wäre ein Ausbau der Strecke Hamburg-Heide wünschenswert, wovon auch der Büssumer Hafen indirekt profitieren würde. Außerdem muss die Hochbrücke Hochdonn statisch ertüchtigt werden, um Güterzüge bewältigen zu können. Die Outbound-Logistik der produzierten Batteriezellen wird vsl. zu 100 % über Land erfolgen (Straße, Schiene).

Für den Hafen Büssum ergeben sich aus einer möglichen Northvolt-Ansiedlung vielfältige Chancen. Diese betreffen u. a. die Nutzung des Hafens als Umschlagpunkt für die Projektlogistik, insbesondere in der Bauphase. Noch nicht eindeutig zu beantworten ist aus heutiger Sicht die Frage, welche Ansiedlungen im „Fahrwasser“ der Northvolt-Ansiedlung entstehen und welche Umschlagbedarfe hieraus resultieren.



Weiterhin kann der Hafen Büssum eine wichtige Funktion als Lager- und Logistikstandort übernehmen. Welche konkreten Flächenbedarfe sich hieraus ergeben ist zum heutigen Zeitpunkt noch unklar. Allerdings ergeben sich weitere Anforderungen, die z. T. bereits recht konkret dargestellt werden können. Diese betreffen z. B. die schienenseitige Anbindung Büssums sowie die Verfügbarkeit adäquater Umschlagmöglichkeiten im Büssumer Hafen. Folgende Implikationen bestehen dabei:

- Die Schienenanbindung des Northvolt-Werkes würde die Kosten für die signaltechnische Anbindung des Büssumer Hafens verringern.
- Der angedachte Einsatz größerer Schiffseinheiten von Northvolt würde in etwa den von der Fa. Stöfen gewünschten Schiffsgrößen entsprechen. Somit wäre eine Differenzierung der Nutzer einer derart ausgebauten Infrastruktur vorhanden, was die oft angeführte „einzelbetriebliche Förderung“ umgehen würde.

Northvolt selbst gibt an, dass deren Anforderungen (insb. bzgl. der Dimensionierung und des Tiefgangs der Schiffseinheiten) eine Umsetzung des Entwicklungskonzepts XL gemäß Hafenentwicklungskonzept erfordern würde.

ENTWICKLUNGSPOTENZIALE DER WESTKÜSTENHÄFEN

Ein weiterer wichtiger GreenTech-Baustein in der Region ist der Bereich Aquakultur. Dieser dürfte angesichts der aktuellen Herausforderungen in der deutschen Küsten- und Hochseefischerei sowie der stark steigenden Preise für Lebensmittel in Zukunft noch an Bedeutung gewinnen. Das MariCUBE als „Inkubator“ für Startups im Wirtschafts- und Wissenschaftspark ist bereits seit einiger Zeit eine feste Größe in der Aquakultur- und Biotechnologieszene. Mit der Übernahme der Gesellschaft für Marine Aquakultur durch die Fraunhofer Gesellschaft Anfang des Jahres 2022 wurde der Forschungsstandort zuletzt weiter gestärkt. Weitere Ansiedlungen im Bereich Aquakultur befinden sich derzeit in der Diskussion. Eine wichtige Rolle kann hier zukünftig auch das Thema Sektorkopplung (in diesem Fall die Nutzung von Abwärme) spielen, da Fische und/oder Garnelen die höhere Wassertemperaturen benötigen i. d. R. höhere Erträge liefern.

Ein anderes wichtiges Vorhaben um mit technologischen Innovationen einen Beitrag zum Strukturwandel in der Region zu leisten, bildet die Erforschung, der Einsatz und die Entwicklung unbemannter Flugsysteme und Antriebstechnologien. Um ein Zentrum für die Drohnen-Forschung auf dem ehemaligen Flugplatzgelände in Leck aufzubauen, hat die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Nordfriesland (WFG NF) das Bündnis „UAM-Inno Region-SH“ zusammen mit der Fachhochschule Westküste in Heide und der Hochschule Flensburg gebildet. Dazu kommen rund 60 mitwirkende Unternehmen, Institutionen, Vereine, Verbände sowie die Gemeinden Klixbüll, Leck und Tinningstedt. Das Thema Drohnen kann dabei perspektivisch u.a. für die Insel- und Halligversorgung und für Windparks (z. B. Überwachung) interessant werden. Vor diesem Hintergrund könnten die Häfen auch von dieser Entwicklung profitieren. Insbesondere in Husum zeigen sich zuletzt wieder zunehmende Aktivitäten im Bereich Windenergie mit Schwerpunkt Instandhaltung sowie Recycling. Aufgrund der guten Erreichbarkeit für Schwerlastverkehre wird auch der Umschlag von Turm-sektionen wiederholt thematisiert. Zuletzt hat die Firma Enercon in einem Schreiben vom 7. Februar 2022 auf die Wichtigkeit des Husumer

Hafens als Umschlagort für Turm-sektionen von (Onshore-)Windkraftanlagen aufmerksam gemacht. In diesem Schreiben wird u. a. eine Instandhaltung und Vertiefung des Hafens als wichtige Voraussetzung adressiert. Eine wichtige Rolle im Kontext Windenergie aber auch allgemeiner Projektladung spielen die Flächenlasten in den Häfen und hier insbesondere in den Kaibereichen. Für die Verladung von Großkomponenten ist eine Lastaufnahme von min. 20 kN/m² notwendig. Für Lager- und Vormontageflächen sind sogar 10-15 kN/m² ausreichend, während für größere Anlagenteile in der Offshore-Windenergie 90 kN/m² oder mehr benötigt werden. Aktuell stehen in Büsum max. 20 kN/m² im Bereich der Ostmole sowie in Teilbereichen des HB III zur Verfügung. In Husum gelten die öffentlichen Kajen des LKN.SH (Bauwerk 4 Tonnenhofkaje, Bauwerk 14) mit 20 kN/m² als schwerlastfähig. Auch an den Kajen von BAT und Ehrich (ehemals Senvion) hat früher Umschlag von Windenergie-Teilen stattgefunden. Der Kranstellplatz ist für einen 300 t Kran ausgelegt, bei 15 m Auslage können Gewichte von bis zu 50 t umgeschlagen werden. Nichtsdestotrotz weisen in Husum Teile der Kaianlagen einen hohen Sanierungsstau auf und sind z. T. marode bzw. abgängig.

Eine Auswertung der Ansiedlungsanfragen für die Häfen Büsum und Husum verdeutlicht hingegen, dass die beschriebenen GreenTech-Potenziale sich bislang kaum in der Nachfrage nach Hafenumschlagflächen niederschlagen. Einzig im Bereich Aquakultur gab es in Büsum in den vergangenen Jahren mehr oder weniger belastbare Anfragen. Ansonsten lag der Fokus im Bereich Baustoffe, Projektladung oder maritime Services. Insgesamt war die Anzahl der Anfragen dabei vergleichsweise überschaubar. Hinzu kommen eine Reihe weiterer Anfragen für i. d. R. nicht-hafenaffine Nutzungen (z. B. Gastronomie, Einzelhandel, Freizeit). In Husum spielt darüber hinaus das Thema Kreislaufwirtschaft eine wichtige Rolle bei den Ansiedlungsanfragen. Dies betrifft u. a. die Themen Altpapier und Recycling (von Rotorblättern). Potenziale bestehen ferner im Hinblick auf den Umschlag von Generatoren/Transformatoren im Zuge der Energiewende.

EXKURS: SCHIFFSGRÖßENENTWICKLUNG

| | HEUTE | ZUKÜNFTIG | | |
|-----------------------|--------------|-----------|----------------|-------------|
| | SELENE PRAHM | JÜTLAND | LADY CHRISTINA | ANNELISA |
| Baujahr | 1994 | 1997 | 2001 | 2008 |
| Länge (L.O.A.) | 75,10 m | 88,00 m | 108,50 m | 139,92 m |
| Breite | 11,70 m | 12,50 m | 15,88 m | 25,00 m |
| Tiefgang (S/W) | 4,38 m | 4,65 m | 5,90 m | 8,35/8,50 m |
| Bruttotonnage | 1.584 | 3.155 | 5.438 | 11.767 |
| Nettotonnage | 878 | 1.267 | 2.100 | 6.023 |
| Ausstattung | - | | | 3 Kräne |

Mittelgroße Küstenmotorschiffe mit einer Vermessung von bis zu 499 BRT und einer Tragfähigkeit von bis zu 900 Tonnen haben ihren Ursprung in den 1960er Jahren. Über die seit den frühen 1970er Jahren gebauten, nochmals größeren 999er, also Schiffe mit bis zu 999 Bruttoregistertonnen und bis zu 3000 Tonnen Tragfähigkeit entwickelten sich die Schiffe in den 1970er Jahren zum großen Küstenmotorschiff mit 1.599 BRT und Tragfähigkeiten zwischen 3000 und 6000 Tonnen weiter. Ende der 1980er Jahre war die Tragfähigkeit der größten in typischen Diensten der Küstenschifffahrt eingesetzten Schiffe über die 10.000-Tonnen-Marke gestiegen. Dieser Trend setzt sich bis heute ungebrochen fort, was sich beispielsweise darin ablesen lässt, dass Schiffstypen wie der Baltic Max Feeder Tragfähigkeiten zwischen 17.000 und 18.000 Tonnen aufweisen. Mit dem Einsatz größerer Schiffseinheiten verfolgen Reeder und Verloader das Ziel Skaleneffekte zu realisieren, d. h. Kosten pro transportierter Einheit oder Tonne einzusparen. Dies wiederum stellt erhebliche Anforderungen an die Hafeninfr- und -suprastruktur, d. h. Anpassungen an den Kaimauern und Herstellung der notwendigen Wassertiefen, an die seewärtigen Zufahrten sowie an den Hinterlandtransport in Form einer Verstärkung von Verkehrsspitzen, um einen reibungslosen Vor- und Nachlaufes der Güter gewährleisten zu können. Die vorstehend beschriebene Schiffsgrößenentwicklung betrifft sowohl die Häfen Büsum als auch Husum. Während das Unterhaltungsziel für Husum darauf abzielt, Schiffe mit einem maximalen Tiefgang von mindestens 4,70 m im Hafen abfertigen zu können, bestehen in Büsumer deutlich „günstigere“ Rahmenbedingungen. Obwohl die meisten der umschlagenden Schiffe mit einem Tiefgang von 6,00 m bei MHW heute noch in den Büsumer Hafen einlaufen können, müssen größere Schiffe auf die Ostmole ausweichen bzw. im ersten Schritt bei der Ostmole geleichtert werden.

ABGLEITETE ANFORDERUNGEN UND POTENZIALE FÜR DEN STANDORT BÜSUM



FISCHEREI

- Entwicklung der Fischereianlandungen instabil
- Wichtiger regionaler Wirtschaftsfaktor mit hoher Relevanz für den Tourismus
- Bedarf für zusätzliche Liegeplätze
- Bedarf für weitere Lagerhallen in der Nähe der Liegeplätze mit separaten Eingängen für die Nutzer
- Winterlager für Saatmuschelgewinnungsanlage



SCHIFFS-REPARATUR

- Alte und tw. abgängige Infrastruktur
- Hohe Wartezeiten für Kunden
- Großes Interesse der lokalen Akteure sich zu erweitern bzw. an neue Standorte im Hafen umzusiedeln (HB IV)
- Bedarf an zusätzlichen Dienstleistungsangeboten (z. B. Elektrotechnik)
- Nachfrage vor allem aus den Bereichen Fischerei (Kutter), Personen- und Behördenschifffahrt
- Geringe Wassertiefe: 3 bis 4 m
- Slipanlage und Werfthallen, perspektivisch möglicher Wegfall der Slipanlage am HB II



LANDWIRTSCHAFTL. ERZEUGNISSE

- Potenziell starke Schwankungen (Ernte)
- Notwendigkeit für größere Tiefgänge (6 - 13 m) -> ggf. Nutzung der Ostmole
- Prognose bis 2025: 100.000 Tonnen Futtermittel, 40.000 Tonnen Getreide und 40.000 Tonnen Düngermittel (jeweils pro Jahr)
- Potenzial als Umschlagpunkt für Zuckerrüben
- Reaktivierung der Hafenbahninfrastruktur, um schienenseitig „neue Märkte“ zu erschließen (ggf. auch Baustoffe)



BAUSTOFFE

- Wachsender Bedarf an Granit aus Skandinavien und Seekies
- Bedarf an Umschlaggeräten, bspw. Radlader
- Interessenten für Umschlag benötigen ein festes Lager
- Notwendigkeit für größere Schiffe mit einem Tiefgang von 6 - 11 m (-> Ostmole)
- Prognose bis 2030: 200.000 – 250.000 Tonnen (pro Jahr)

ABGLEITETE ANFORDERUNGEN UND POTENZIALE FÜR DEN STANDORT BÜSUM



AQUAKULTUR

- Wachsende Branche mit Schleswig-Holstein als stärkstem Bundesland
- Cluster mit enger Einbindung der Forschungslandschaft
- Bedarf an weiteren Hallenflächen



PROJEKTLADUNG

- Verfügbarkeit adäquater Schwerlastflächen von hoher Relevanz
- Komplexe Transportbedarfe bei Einschränkungen auf der Straße erfordern leistungsfähigen Zugang zum Wasser als Transportweg



TOURISMUS

- Tourismusbranche wächst, Übernachtungen nehmen im Bundesland sowie in Büsum zu
- Hohe Investitionen in den letzten Jahren
- Konfliktpotenzial mit hafenauffinem Gewerbe besteht
- Interesse an einer Ausweitung des gastronomischen Angebots im Hafen (Konflikte)
- Ausbau des Museums am Meer zu den Büsumer Meereswelten mit einer erwarteten Vervielfachung der Besucher zahlen
- Bau des Haus am Meer nimmt Nutzungen aus dem Hafenviertel auf (u. a. Schutzstation Wattenmeer, Museums-hafenverein)



FAHRGAST-SCHIFFFAHRT

- Helgolandverkehre profitieren vom starken Tourismuswachstum
- Am Liegeplatz parken als USP
- Konfliktpotenzial (Fußgänger) mit Lkw-Verkehren
- Bedarf an Parkplätzen sowie Transportmitteln wächst
- Anforderungen bzgl. der Instandhaltung und Ausgestaltung der bestehenden Flächen
- Prognose bis 2025: 150.000 Pax
- Ggf. weitere Fährverbindungen (z. B. nach Cuxhaven)
- Gemeinde wünscht am Standort des P4 ein Parkdeck



WINDENERGIE

- Windenergie als wichtiger Baustein der Energiewende
- Wachsender Bedarf an Services für Offshore-Windparks (Wartung und Instandhaltung) sowie Recycling ausgedienter Anlagen(-teile)
- Bedarf an Umschlagmöglichkeiten für Onshore
- Potenzial Flächenreserven und Verfügbarkeit von „grünem“ Strom für GreenTech Ansiedlungen zu nutzen (z. B. Produktion von Wasserstoff)
- Ggf. weiterführender Bedarf an Schwerlastflächen, Bereich der Ostmole nur eingeschränkt hierfür nutzbar
- Potenziale durch GreenTech Ansiedlungen (z. B. Northvolt, Zulieferer)

ABGLEITETE ANFORDERUNGEN UND POTENZIALE FÜR DEN STANDORT HUSUM



FISCHEREI

- Entwicklung der Fischereianlandungen instabil
- Wichtiger regionaler Wirtschaftsfaktor mit hoher Relevanz für den Tourismus
- Kaum Konfliktpotential mit Tourismus (im Hafengebiet)
- Bedarf Wartungsarbeiten vor Ort zu ermöglichen



LANDWIRTSCHAFTL. ERZEUGNISSE

- Z. T. erhebliche Mengenschwankungen (Ernte)
- Sinkende Anzahl kleiner Schiffe erfordert Schaffung von Rahmenbedingungen für den Einsatz größerer Einheiten
- Maßnahmen gegen eine Verschlickung sowie Herstellung eines Tiefgangs von mindestens 4,70 m von hoher Bedeutung
- Prognose bis 2025: grdsl. kein Kapazitätsausbau geplant, Einsatz größerer Schiffe könnte Durchsatz dennoch erhöhen



SCHIFFS-REPARATUR

- 60 bis 70 Dockungen pro Jahr
- Hohe Relevanz für regionale Fahrgast-/Fährschiffahrt
- Auslastungspeak im Winter (regelm. Wartungen)
- Hohe strategische Relevanz da einzige Reparaturwerft an der Westküste, Tiefgang von 4,70 m von hoher Bedeutung
- Weitere Bedarfe durch lokale Fischer (Liftbox)



TOURISMUS

- Hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung des Tourismus (> 15 % des regionalen BIP)
- Hohe Relevanz des Tages-tourismus inkl. Urlauberlokverkehr (= 85 % der Gäste)
- Hafen als wichtiger "Tourismus-Magnet"
- Nur geringes Konfliktpotenzial mit hafen-affinem Gewerbe (Trennung Außen-/Binnenhafen)
- Hohes touristisches Interesse an Hafenrundfahrten

ABGLEITETE ANFORDERUNGEN UND POTENZIALE FÜR DEN STANDORT HUSUM



FAHRGAST-SCHIFFFAHRT

- Insel-/Hallig-Verkehre aufgrund der langen Revierfahrt vsl. auch in Zukunft unrealistisch
- Hohe Nachfrage nach Hafenrundfahrten
- Potenzial für Ausflugsverkehre mit „Eventcharakter“
- Hohe Relevanz als Schutzhafen im Winter und Werftstandort



WINDENERGIE

- Windenergie als wichtiger Baustein der Energiewende
- Wachsender Bedarf an Recyclingstandorten für ausgediente Anlagen(-teile) und ggf. deren Verschiffung
- Potenzial für zus. Services
- Verfügbarkeit adäquater Schwerlastflächen von hoher Relevanz
- Bedarf an Umschlagmöglichkeiten für Onshore



PROJEKTLADUNG

- Verfügbarkeit adäquater Schwerlastflächen von hoher Relevanz (u. a. auch für lokale Produzenten z. B. Wulff & Umag)
- Reaktivierung des Hafengleises als Standortfaktor
- Komplexe Transportbedarfe bei Einschränkungen auf der Straße erfordern leistungsfähigen Zugang zum Wasser als Transportweg



BAUSTOFFE

- Bauhof des LKN erhält Baustoffe vornehmlich per LKW
- Verlagerungspotenzial auf Schiene oder Wasser
- Bauausschreibungen des LKN bislang ohne Verlagerungsziel

KONKRETISIERUNG DER INVESTITIONSBEDARFE IN BEIDEN HÄFEN

Auf Basis der Stakeholder-Einschätzungen zu den Häfen sowie den identifizierten Anforderungen und Potenzialen lassen sich z. T. relativ konkrete Investitionsbedarfe ableiten. Diese wurden z. T. bereits im Entwicklungskonzept für den Hafen Büsum dargelegt. Für den Hafen Husum wird die Erstellung eines Hafenentwicklungskonzepts, das die vorliegenden z. T. qualitativen Aussagen zur Hafeninfrastruktur mit belastbaren Schätzungen zu zukünftigen Investitionsbedarfen unterlegt zwingend empfohlen.

HAFEN BÜSUM (SZENARIEN GEM. HEK)

II: BÜSUM LIGHT

11 – 13 Mio. €

- Nutzbarmachung des ehemaligen Werftslips als öffentlich zugängliche Kaianlage in Form einer Low-Cost-Variante.
- Hafenbecken IV wird bis zum nördl. Ende des Yachthafens ausgebaggert.
- An der Ostmole werden nur die notwendigen und ohnehin geplanten Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt (Max. Tiefgang: 4,60 m).
- Es erfolgt eine Reaktivierung der Hafenbahnanlage.

III: BÜSUM PLUS

23,1 Mio. €

- Nutzbarmachung des ehemaligen Werftslips als öffentlich zugängliche Kaianlage in Form einer Low-Cost-Variante.
- Hafenbecken IV wird vollständig ausgebaggert.
- Ostmole wird zusätzlich für Schiffe mit einem Tiefgang von 6,80 m ertüchtigt.
- Es erfolgt eine Reaktivierung sowie Ausbau der Hafenbahnanlage.

IV: BÜSUM XL

29,5 Mio. €

- Umfassende Nutzbarmachung des ehem. Werftslips als öffentlich zugängliche Kaianlage.
- Hafenbecken IV wird vollständig ausgebaggert.
- Ostmole wird zusätzlich für Schiffe mit einem Tiefgang von 9,60 m ertüchtigt.
- Es erfolgt eine Reaktivierung sowie Ausbau der Hafenbahnanlage.

Die beschriebenen Maßnahmen leisten einen wichtigen Beitrag zur...

- Schaffung zusätzlicher Liegeplätze und Flächen für Fischereibetriebe,
- Schaffung von Abfertigungsmöglichkeiten für größere Schiffseinheiten sowie die Bereitstellung einer zusätzlichen Umschlagfläche,
- Schaffung von Möglichkeiten für den Schwergutumschlag,
- Herstellung der Trimodalität der Hafens,
- Schaffung der Rahmenbedingungen für die Bereitstellung einer Liftbox,
- Schaffung von Rahmenbedingungen für die verstärkte Ansiedlung von Aquakultur,
- Herstellung einer adäquaten Ersatzfläche für den Tonnenhof der WSV,
- stärkeren Berücksichtigung touristischer Nutzungen von Hafenflächen.

Das Hafenentwicklungskonzept für den Büsumer Hafen steht u. a. hier zum Download zur Verfügung:

https://hafen-buesum.de/wp-content/uploads/2021/02/Hafenentwicklungskonzept-Buesum_final_Kurzfassung.pdf

HAFEN HUSUM

Bezogen auf den Standort Husum stehen vor allem investive Maßnahme zur (Wieder)Herstellung und Erhaltung einer Wassertiefe von mindestens 4,70 m im Mittelpunkt. Darüber hinaus bestehen in mehreren Bereichen Anpassungsbedarfe hinsichtlich der Verkehrslasten der Kaianlagen. Eine Wiederherstellung der schienenseitigen Anbindung des Hafens sollte angestrebt werden, um den Hafen als nachhaltige Verkehrsdrehschibe zu stärken. Weitere Anforderungen hinsichtlich der Infrastrukturbedarfe und Flächenallokationen sollte ein dediziertes Hafenentwicklungskonzept für den Hafen Husum adressieren, das aktuell nicht besteht.

STANDORTANALYSE HÄFEN: ZUSAMMENFASSUNG

Der Blick auf die Umschlagentwicklung der Westküstenhäfen Büsum und Husum verdeutlicht, dass beide Standorte zuletzt unterschiedliche Trendverläufe aufweisen. Während sich der Büsumer Hafen positiv entwickelt sind die Vorzeichen am Standort Husum zuletzt eher negativ. Beide Standorte verfügen dabei über das Potenzial in Zukunft mehr Umschlag zu generieren. Dieses Potenzial speist sich einerseits aus den Entwicklungen im Kontext der Energiewende, die dazu führen dass die Häfen in Zukunft eine deutlich wichtigere Rolle als Standort für Unternehmen aus dem Green-Tech-Umfeld spielen dürften. Dies beinhaltet u. a. Themen wie Off-/On-shore Windenergie, Aquakultur sowie die Herstellung, die Lagerung und den Umschlag neuer Energieträger. Andererseits gewinnen in Folge der Diskussion um Klimawandel und CO₂-Neutralität Fragen der nachhaltigen Ausgestaltung von Transportketten zunehmend an Bedeutung. Aktuell zeigt sich auch in der Untersuchungsregion, dass viele Transporte per Lkw durchgeführt werden, obwohl die Möglichkeit einer Verlagerung auf die Schiene oder das Wasser besteht. Die Häfen Büsum und Husum spielen als Schnittstelle zwischen dem Seeverkehr und dem Hinterlandverkehr auf Straße (und Schiene) eine zentrale Rolle bei der Ausgestaltung nachhaltiger maritimer Logistikketten.

Grundvoraussetzung um die beschriebenen Potenziale u. a. durch Energiewende und nachhaltige Logistikketten zu heben, bildet eine leistungsfähige Infrastruktur in beiden Häfen. Dies umfasst die seeseitige Zufahrt, die Infrastruktur in den Häfen (Hafenbecken, Straßen- und Schieneninfrastruktur), die Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz sowie die Kaiinfrastruktur. In allen Bereichen zeigen an beiden Standorten mehr oder weniger stark ausgeprägte Anpassungsbedarfe. Eine Übersicht über die notwendigen Maßnahmen findet sich auf der vorherigen Seite. Hierbei muss sichergestellt sein, dass entsprechende Planungskapazitäten für die Umsetzung bereit stehen.

Eine weitere Empfehlung betrifft das Hafenorganisationsmodell an beiden Standorten. Wie dargestellt orientiert sich die Aufgabenteilung zwischen Privatwirtschaft und öffentlicher Hand am Landlord-Prinzip. Die (strategische) Hafenplanung, Planung und Bereitstellung der (öffentlichen) Infrastruktur sowie das Flächenmanagement erfolgt durch das Land SH vertreten durch das Referat Häfen und Schifffahrt im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Technologie und Tourismus bzw. das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung vertreten durch den LKN. Eine aktive Ansiedlungspolitik bzw. Flächenvermarktung erfolgt durch keine der genannten Institutionen. Vor dem Hintergrund der z. T. sich ähnelnden Zuständigkeiten sowie der Notwendigkeit die Hafenentwicklung durch ein „aktives Hafenmanagement“ zu flankieren, könnte eine Bündelung sämtlicher hafenbezogener Aktivitäten in einer eigenen (öffentlichen) Gesellschaft zielführend sein. Beispielhaft sei hier auf die Situation in Niedersachsen verwiesen. Hier agiert die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (NPorts) mit Sitz in Oldenburg als Betreiberin der landeseigenen Häfen. Zu den Aufgaben der Gesellschaft gehören die Planung und Entwicklung sowie die Unterhaltung der Hafenanlagen und der dazugehörigen Flächen. Darüber hinaus werden die Gewerbe- und Industrieimmobilien in den jeweiligen Häfen vermarktet und hafenauffine Unternehmungen angesiedelt. Weitere Aufgaben sind die Verkehrslenkung und Hafensicherheit sowie die Übernahme von Hafendienstleistungen für die Schifffahrt und Hafenwirtschaft. Details zu einer möglichen Ausgestaltung in Schleswig-Holstein bedürfen ebenfalls einer weiterführenden Betrachtung.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Westküstenhäfen Büsum und Husum vor vielfältigen Herausforderungen stehen, die ein verstärktes Engagement des Landes Schleswig-Holstein als Eigentümer der Häfen erfordern. Um dieses notwendige Engagement zu rechtfertigen, eignet sich ein Blick auf die regionalwirtschaftliche Bedeutung der Häfen, die im folgenden Abschnitt weiterführend quantifiziert wird.



INHALT

GRUNDLAGEN

Ausgangssituation, Zielsetzung
und Vorgehensweise

S. 09

STANDORTANALYSE DER HÄFEN

Bedingungen, Nutzung, Entwick-
lungspotenziale und Anforderungen

S. 12

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE

Methodik, Beschäftigung und
Wertschöpfung in den Häfen

S. 51

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: METHODISCHE GRUNDLAGEN

Ausgangspunkt für die Analyse der regionalen Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte der landeseigenen Westküstenhäfen bildet die Ableitung einer belastbaren Methodik. In der Vergangenheit wurden unterschiedliche Verfahren zur Analyse der regionalökonomischen Effekte von Infrastruktureinrichtungen wie Verkehrsflughäfen, See- und Binnenhäfen entwickelt und angewendet. Teilweise kommen auch Kombinationen verschiedener Einzelverfahren zur Anwendung. Diese sind i. d. R. durch eine hohe Komplexität gekennzeichnet und liefern neben Aussagen zu den Beschäftigungswirkungen meist auch Ergebnisse zu den damit verbundenen Einkommenseffekten sowie zum Thema Wertschöpfung. Die Anwendbarkeit der einzelnen Verfahren ist neben anderen Faktoren insbesondere von der Qualität des vorliegenden Datenmaterials und der Heterogenität des zu betrachtenden Falles abhängig. Darüber hinaus ergibt sich oftmals ein Abgrenzungs- bzw. Zuordnungsproblem, was dazu führen kann, dass die regionalwirtschaftlichen Effekte überzeichnet werden und die Aussagen damit an Glaubhaftigkeit verlieren. Ferner sollten die Ergebnisse der regionalökonomischen Analyse der Westküstenhäfen Husum und Büssum in etwa im Einklang mit den Ergebnissen der im Auftrag des Bundesministeriums (BMVI, heute BMDV) durchgeführten Evaluation der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen stehen.

Aufgrund der vorstehenden Überlegungen erscheint es daher sinnvoll, keine von Grund auf neue Methodik für die Ermittlung der Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte der Westküstenhäfen zu entwickeln. Vielmehr stellt es sich als zielführend dar, bestehende methodische Vorüberlegungen aufzugreifen und im Hinblick auf den Untersuchungsgegenstand anzupassen. Aufgrund der thematischen Nähe ist die vom Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) gemeinsam mit dem Institut für Verkehrsplanung und Logistik der Technischen Universität Hamburg-Harburg (TUHH) erarbeitete Herangehensweise zur Erhebung der Beschäftigungswirkung von (Binnen-)Häfen hierfür prinzipiell geeignet. Die im Auftrag des BMVI

durchgeführte Evaluation der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen (ISL et al., 2019) basiert auf einem in weiten Teilen vergleichbaren Ansatz. Abweichungen bestehen u. a. im Hinblick auf die Abgrenzung der Beschäftigungswirkungen. Die Studie von BÖB/TUHH (2014) unterscheidet dabei drei Arten von Beschäftigungswirkungen:

- Direkte Beschäftigungswirkung: Arbeitsplätze bei Unternehmen, die Anbieter oder Nachfrager von hafenbezogenen Produkten und Dienstleistungen sind. Diese Unternehmen werden als hafenaffin bezeichnet.
- Indirekte Beschäftigungswirkung: Arbeitsplätze bei Betrieben, bei denen hafenaffine Unternehmen Güter und Dienstleistungen einkaufen.
- Induzierte Beschäftigungswirkung: Arbeitsplätze bei Unternehmen, bei denen Beschäftigte der Unternehmen mit direkter Beschäftigungswirkung ihre privaten Konsumbedürfnisse befriedigen.

ISL et al. (2019) sehen folgende Kategorisierung vor:

- Umschlagabhängige Beschäftigung: Beschäftigte, die mit dem Umschlag von Gütern bzw. der Abfertigung von Passagieren befasst sind.
- Komplementäre Dienstleistungen: Dienstleistungen, die die spezifische Funktion des wasserseitigen Umschlags eines Hafens ermöglichen.
- Hafenabhängige Transportkette: Akteure, die am Transport von Gütern oder Passagieren in Transportketten mit wasserseitigem Umschlag beteiligt sind.
- Hafenabhängige Industrie: Hafenabhängige Industrie(n) zeichnen sich durch die Abhängigkeit vom wasserseitigen Umschlag aus.
- Indirekte Beschäftigung: Beschäftigung, die durch den Bezug von Vorleistungen und Investitionen in anderen Unternehmen entstehen.
- Induzierte Beschäftigung: Beschäftigung, die durch Konsumeffekte der direkt und indirekt hafenabhängigen Beschäftigten entsteht.

Weitere Studien z. B. zu den Beschäftigungseffekten der Bremischen Häfen (ISL, 2015) oder des Hamburger Hafens (Planco, 2015) basieren auf ähnlichen Abgrenzungen.

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: METHODISCHE GRUNDLAGEN

Ein im Zuge der Evaluation der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen durchgeführter Methodenvergleich liefert mit Blick auf die Studien von BÖB/TUHH (2014) und ISL et al. (2019) die nachfolgenden Abgrenzungen.

| | |
|--|---|
| Umschlagabhängige Beschäftigung | Hafenaffinität durch Leistungserstellung (ist Bestandteil der direkt hafengebunden Beschäftigten) |
| Komplementäre Dienstleistungen | Werden unter direkter Hafengebunden erfasst |
| Hafenabhängige Transportkette | Wird nur erfasst, wenn sie auf dem Gebiet des Hafens stattfinden |
| Hafenabhängige Industrie | Hafenaffinität durch Leistungsanspruchnahme (ist Bestandteil der direkt hafengebunden Beschäftigten): Schlägt ein Unternehmen mehr als 30 % seines Frachtaufkommens über einen Hafen um, werden alle Beschäftigten als direkt hafengebunden klassifiziert. |
| Indirekte und induzierte Beschäftigung | <ul style="list-style-type: none"> In Teilen über die Hafenaffinität durch Leistungserstellung erfasst. Bei der Frage, ob indirekt hafengebunden Beschäftigte den direkten zugerechnet werden, entscheidet zum Teil die Tätigkeit und zum Teil auch der Standort des Unternehmens. Zum Teil werden die indirekten Beschäftigten über Input-Output-Analysen geschätzt und auch als indirekte Beschäftigte klassifiziert. Es werden nur die Effekte der ersten Runde (unmittelbare Zulieferer) und keine weiteren Folgewirkungen berücksichtigt Induzierte Effekte werden über Einkommensmultiplikatoren ermittelt. Diese berücksichtigen nur den initialen Effekt, der sich durch die direkte Hafenwirtschaft einstellt. Weitere Konsumwirkungen entlang der Wertschöpfungskette bleiben unberücksichtigt. |

Quelle: ISL et al. (2019).

Auf Basis der beschriebenen Vorüberlegungen werden Unternehmen als (direkt) hafengebunden betrachtet, die...

- mit dem Umschlag von Gütern bzw. der Abfertigung von Passagieren befasst sind.
- komplementäre Dienstleistungen erbringen.
- am Transport von Gütern oder Passagieren in Transportketten mit wasserseitigem Umschlag beteiligt sind.
- einen maßgeblichen Anteil (> 30 %) ihres Frachtaufkommens über einen Hafen abwickeln.

Darüber hinaus erscheint es sinnvoll in diesem Zusammenhang auch Behörden o. ä. zu berücksichtigen, die einen direkten Hafenbezug haben

Somit werden drei Arten von Beschäftigungswirkungen unterschieden. Die Beschäftigungswirkung wird in Arbeitsplätzen gemessen. Ein Arbeitsplatz entspricht der Stelle eines Mitarbeiters/einer Mitarbeiterin, wobei sowohl Vollzeit- als auch in Teilzeitbeschäftigte Berücksichtigung finden. Neben der Anzahl an Arbeitsplätzen wird das Vollzeitäquivalent erfasst, um Vergleiche zu ermöglichen.

| | |
|----------------------------------|---|
| Direkte Beschäftigungswirkung | Arbeitsplätze bei Unternehmen die als (direkt) hafengebunden eingestuft werden. |
| Indirekte Beschäftigungswirkung | Arbeitsplätze bei Unternehmen von denen hafengebunden Unternehmen Güter und Dienstleistungen beziehen. |
| Induzierte Beschäftigungswirkung | Arbeitsplätze bei Unternehmen, bei denen die Beschäftigten der Unternehmen mit direkter Beschäftigungswirkung ihre privaten Konsumbedürfnisse befriedigen |

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: METHODISCHE GRUNDLAGEN

Die Ermittlung der direkten Beschäftigungswirkungen sowie der ausgelösten indirekten und induzierten Effekte erfolgt auf Grundlage verschiedener Quellen. Wichtigstes Instrument zur Einordnung und Bewertung der wirtschaftlichen Aktivitäten der hafenabhängigen Unternehmen bildet dabei eine Primärerhebung in Form einer Befragung. Die Anzahl der direkt Beschäftigten ergibt sich aus den im Rahmen der Befragung getätigten Angaben der Unternehmen zu den Zahlen der Mitarbeitenden. Sofern nicht alle Unternehmen Angaben zum Personalstand tätigen können, erfolgt die Ermittlung der Gesamtzahl der direkt Beschäftigten auf Basis einer vereinfachten Hochrechnung. Eine der zentralen Herausforderungen bildet in diesem Zusammenhang die Frage, welche Mitarbeitenden der relevanten Unternehmen berücksichtigt werden dürfen. Als wichtiges Abgrenzungskriterium gilt dabei die Abhängigkeit des Unternehmens vom Hafen. Diese ist vor allem bei Unternehmen der verladenden Wirtschaft nicht ganz einfach zu bestimmen. Der Ansatz, das Aufgabenfeld der Mitarbeit zu erheben, um auf diesem Weg den hafenbezogenen Aufgabenanteil zu bestimmen, wird dabei von den Gutachtern als nur bedingt zielführend erachtet.

Die Herausforderung basiert grundsätzlich auf der Tatsache, dass ggf. nur ein kleiner Teil der Beschäftigten eines Unternehmens (z. B. in der Logistikabteilung) direkten Bezug zum Hafen hat, die Nähe zum Hafen an sich aber wesentlicher Grund für die Ansiedlung des Unternehmens an diesem Standort darstellt. Dies kann z. B. bei Unternehmen der Fall sein, die versendete oder empfangene Güter aufgrund ihrer Abmessungen nicht oder nur mit erheblichem Mehraufwand mit anderen Verkehrsträgern als dem Seeschiff transportieren können oder bei denen der Wert der transportierten Güter nur geringe Transportkosten zulässt (z. B. Baustoffe, landwirtschaftliche Erzeugnisse). Noch deutlich schwieriger stellt sich Situation bei Unternehmen dar, die zwar über eine gewisse Affinität zum Hafen verfügen, d. h. die Umschlagfunktion eine wichtige Vorleistung darstellt, aber das Unternehmen nicht existentiell vom Hafen abhängig ist.

Im Leitfaden zur Erhebung der Beschäftigungswirkung von (Binnen)Häfen (BÖB/TUHH, 2014) wurde als Bemessungsgrundlage der Anteil des Frachtaufkommens eines Unternehmens das über den Hafen umgeschlagen wird definiert. Ferner wurde ein Schwellenwert von 30 % festgelegt, d. h. schlägt ein Unternehmen 30 % seines Frachtaufkommens oder mehr über den Hafen um, werden alle Beschäftigten des Unternehmens der direkten Beschäftigungswirkung des Hafens zugerechnet. Erreicht der Anteil des Frachtaufkommens über den Binnenhafen weniger als 30 % findet der nachfolgend dargestellte lineare Umrechnungsschlüssel Anwendung.

| Anteil Frachtaufkommen (%) | Anteil Arbeitsplätze (%) |
|----------------------------|--------------------------|
| 3,0 | 10 |
| 6,0 | 20 |
| 9,0 | 30 |
| 12,0 | 40 |
| 15,0 | 50 |
| 18,0 | 60 |
| 21,0 | 70 |
| 24,0 | 80 |
| 27,0 | 90 |
| > 30,0 | 100 |

Für den genannten Schwellenwert von 30 % findet sich zwar keine wissenschaftlich fundierte Grundlage. Allerdings hat dieser Wert bereits in eine Reihe von Studien Anwendung gefunden und wurde im Rahmen der Entwicklung des o. g. Leitfadens in intensiven Gesprächen mit Vertreterinnen und Vertretern der Hafenwirtschaft und des BÖB validiert.

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: METHODISCHE GRUNDLAGEN

Die weitere Zuordnung der hafenabhängigen Unternehmen erfolgt nach dem vorrangigen Geschäftszweck gemäß Klassifikationen der Wirtschaftszweige (WZ), Ausgabe 2008 (WZ 2008). Im Ergebnis zeigt sich die Verteilung der Arbeitsplätze auf die Wirtschaftszweige. Dies ist erforderlich, um im weiteren Verlauf der Studie mit Hilfe ausgewählter Koeffizienten der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (VGR) Werte für die wirtschaftlichen Gesamteffekte Produktionswert (PW) und Bruttowertschöpfung (BWS) zu ermitteln. Für die Konzeption der Befragung spielt in diesem Kontext auch die Frage nach dem Wohnort der Beschäftigten eine wichtige Rolle. Die Unterscheidung, ob Beschäftigte inner- oder außerhalb der Untersuchungsregion wohnen, ist einerseits wichtig, um die direkten Effekte in regionale und gesamtwirtschaftliche zu untergliedern, andererseits können so auch die induzierten Effekte für die Region und die Gesamtwirtschaft differenziert ermittelt und ausgewiesen werden. Weitere Details zur Primärerhebung finden sich im Laufe dieses Abschnitts.

Die Ergebnisse der Primärerhebung werden ergänzt durch Sekundärdaten, wie bspw. amtliche Statistiken und branchenspezifische Kennziffern, um die Daten der Primärerhebung nochmals zu validieren oder um fehlende Daten zu ergänzen. Bei Unternehmen, für die keine Daten erhoben werden konnten, sind branchenspezifische Durchschnittswerte zu bilden, um so die fehlenden Werte hochzurechnen.

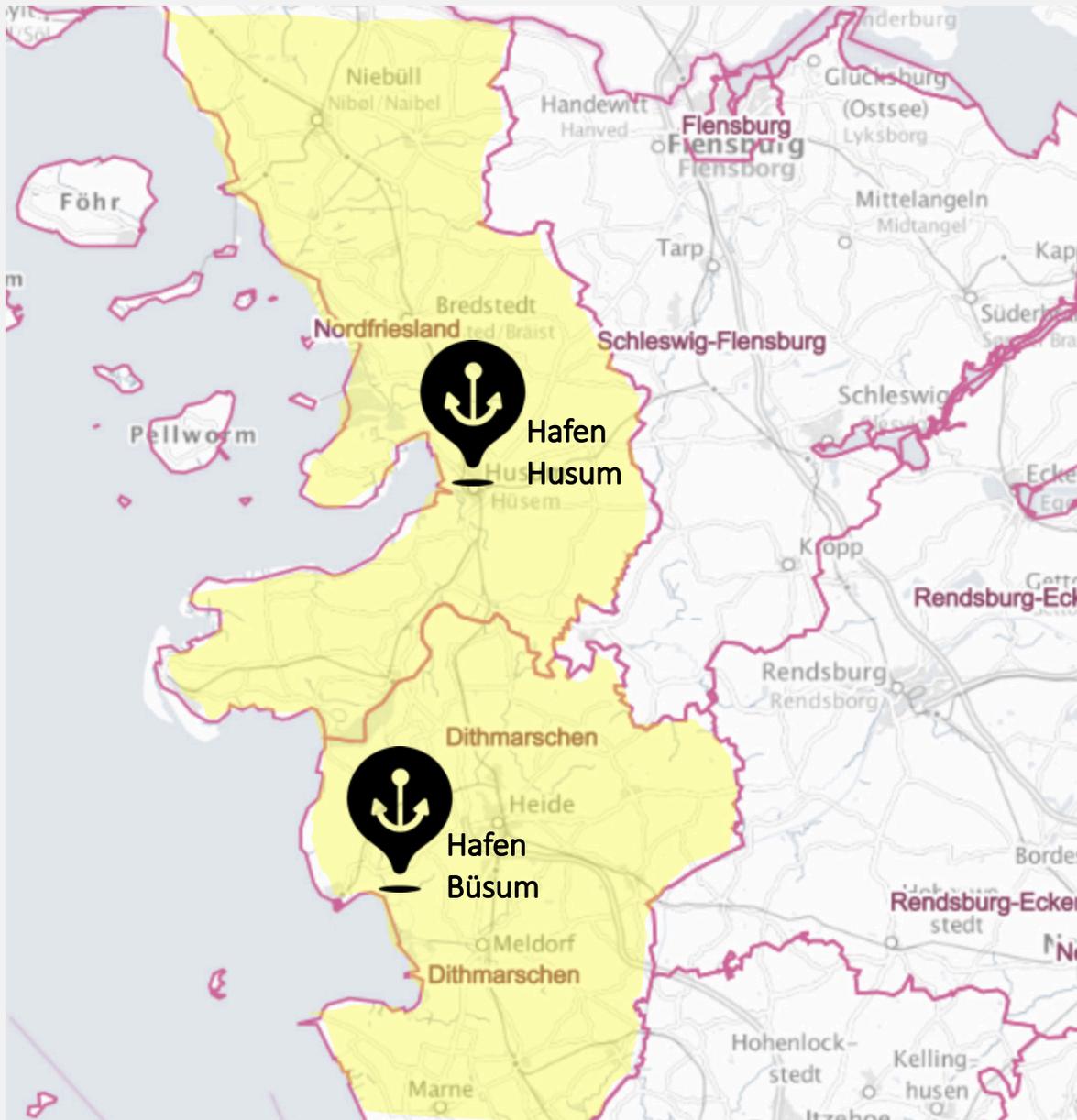
Neben der Quantifizierung der direkten Effekte erfolgt die weiterführende Ermittlung der indirekten und induzierten Effekte durch entsprechende Simulationsrechnungen. Indirekte Effekte können einerseits durch den Bezug von Vorleistungen andererseits durch getätigte Investitionen ausgelöst werden. Als zentrale Methodik zur Bestimmung der indirekten Effekte werden i. d. R. sogenannte Input-Output-Tabellen verwendet. Sie beschreiben die Wechselwirkungen zwischen einzelnen Wirtschaftssektoren und erlauben damit Aussagen zu bestehenden Interdependenzen im Produktionsprozess, also Lieferabhängigkeiten zwischen den einzelnen Unternehmen.

Input-Output-Tabellen werden in unregelmäßigen Abständen vom Statistischen Bundesamt erstellt und veröffentlicht. Die relevanten Daten liegen üblicherweise als komplette Datensätze mit Land- und z. T. auch mit Regionalbezug vor, oftmals allerdings erst mit zeitlicher Verzögerung. Die letzten im Jahr 2021 veröffentlichten Daten beziehen sich dabei auf das Untersuchungsjahr 2019.

Um die indirekten Effekte der durch die von den hafenabhängigen Unternehmen bezogenen Vorleistungen zu berechnen, wird die Darstellung der Input-Output-Tabelle mit inversen Koeffizienten genutzt. Nach einer Kurzdefinition des Statistischen Bundesamtes gibt der inverse Koeffizient eines Feldes (i,j) an, in welchem Umfang Güter aus inländischer Produktion der i -ten Gütergruppe insgesamt benötigt werden, um eine Werteeinheit der Güter aus inländischer Produktion des j -ten Produktionsbereichs für die letzte Verwendung zur Verfügung stellen zu können. Die Regionalisierung der Vorleistungsmultiplikatoren erfolgt, indem der im Rahmen der Primärerhebung ermittelte Anteil regional bezogener Vorleistungen mit den jeweiligen Koeffizienten multipliziert wird. Alternativ ist auch die Nutzung regionaler Input-Output-Tabellen möglich (sofern verfügbar). Um die indirekten Effekte der durch die von den hafenabhängigen Unternehmen getätigten Investitionen zu berechnen, wird analog zur zuvor beschriebenen Vorgehensweise die Darstellung der Input-Output-Tabelle mit inversen Koeffizienten genutzt. Auf Grundlage der inversen Koeffizienten für die relevanten Branchen ergeben sich durch die von den relevanten Unternehmen getätigten Investitionen eine Erhöhung des gesamtwirtschaftlichen Produktionswertes und der Bruttowertschöpfung und damit verbunden weitere Beschäftigungswirkungen.

Die bis hierhin vorgestellte Methodik zur Ermittlung der indirekten Beschäftigungswirkungen kann als gesichert und bewährt angesehen werden und ist analog auf die Übermittlung der induzierten Beschäftigungswirkungen übertragbar.

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: REGIONALE ABGRENZUNG



Eine wichtige Rolle im Zuge der Diskussion der methodischen Grundlagen spielt die regionale Abgrenzung. Hierzu bestehen unterschiedliche Möglichkeiten. Die Wirkungsregion wird verstanden als

- Raum innerhalb eines festgelegten Entfernungsradius um die Häfen, z. B. 30 km,
- Menge an Landkreisen und/oder kreisfreien Städten, Bundesland,
- Raumordnungsregion.

Mit dieser Festlegung wird bestimmt, welchen Anteil ihrer Tätigkeit die im Zuge der Primärerhebung eingebundenen Unternehmen als regional bezeichnen.

Auftragsgemäß richtet die Studie ihren geographischen Fokus auf die landeseigenen Westküstenhäfen Husum und Büsum. Folglich ergeben sich verschiedene Möglichkeiten der regionalen Abgrenzung:

- Raum innerhalb eines Entfernungsradius von 30 km um die Häfen.
- Kreise Nordfriesland und Dithmarschen,
- Westküstenregion inkl. der Kreise NF, HEI, IZ und PI.

Dabei zeigt sich, dass die räumliche Ausdehnung der o. g. Kreise in etwa einem Entfernungsradius von 30 km entspricht. Aus diesem Grund werden als **Wirkungsregion im engeren Sinne (i. e. S.)** die Kreise Nordfriesland und Dithmarschen definiert. Unter Berücksichtigung der regionalwirtschaftlichen Verflechtungen einzelner hafenabhängiger Unternehmen lässt sich eine **Wirkungsregion im weiteren Sinne (i. w. S.)** definieren, die abhängig von Güterart und Unternehmen von Süd-Dänemark bis nach Hamburg und in Teile von Mecklenburg-Vorpommern reicht.

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: AUSWAHL UND EINBINDUNG DER ADRESSATEN

Für die Ermittlung der regionalen Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte die von den Westküstenhäfen Büsum und Husum ausgehen bzw. durch sie induziert werden, ist ein intensiver Dialog mit ausgewählten Stakeholdern sowie eine eingehende Analyse der wirtschaftlichen und verkehrlichen Verflechtungen sowie der Liefer- und Prozessketten von hoher Wichtigkeit. Die Gutachter setzen hierbei auf eine enge Einbindung der relevanten Akteure in Form einer (Primär)Erhebung, um eine möglichst gute Datenqualität zu erzielen und eine hohe Akzeptanz der Ergebnisse sicherzustellen. In Abstimmung mit der IHK Flensburg als Auftraggeberin dieser Studie, der Entwicklungsgesellschaft Westholstein (egw), der Stadt Husum sowie dem Landkreis Nordfriesland wurde eine Übersicht über die hafenabhängigen Unternehmen erstellt, die im Rahmen der Primärerhebung einzubinden sind. Um eine breite Datenbasis zu generieren, wurde diese Übersicht mit Hilfe lokaler Partner wie z. B. Umschlagbetrieben, Reederei-en/Schiffsmaklern und regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaften validiert und um weitere Stakeholder ergänzt.

Insgesamt wurden annähernd 40 Unternehmen identifiziert, die entweder im Hafen Büsum und/oder im Hafen Husum Güter umschlagen, Passagiere abfertigen, am Transport von Gütern oder Passagieren im Hafen beteiligt sind, komplementäre Dienstleistungen erbringen oder Produkte herstellen die einen hohen Hafenbezug haben, da die Produkte selbst oder deren Vorprodukte in Büsum oder Husum umgeschlagen werden. Zusätzlich zu den hafenabhängigen Unternehmen finden auch Behörden und andere Verwaltungseinheiten sowie Forschungseinrichtungen mit maritimem Schwerpunkt Berücksichtigung. Unternehmen aus dem Bereich Fischerei werden gesondert betrachtet. Explizit ausgeklammert werden u. a. Gastronomie oder Einzelhandelsbetriebe sowie sonstige Dienstleister ohne maritimen Bezug (z. B. Friseur, Autowerkstatt) mit Sitz in den Häfen. Die Übersicht rechts liefert einen Überblick über die wichtigsten Stakeholder an beiden Standorten.

| Büsum | Husum |
|---|-------|
| Umschlag von Gütern, Abfertigung von Passagieren | |
| | |
| Komplementäre Dienstleistungen | |
| | |
| Transport von Gütern/Passagieren | |
| | |
| Produktion mit Hafenbezug | |
| | |
| Behörden, Verwaltung etc. | |
| | |
| Forschungseinrichtungen mit maritimem Schwerpunkt | |
| | |

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: AUSWAHL UND EINBINDUNG DER ADRESSATEN

Für die weitere Zuordnung der zuvor identifizierten direkt hafenabhängigen Unternehmen zu einzelnen Branchen bzw. Wirtschaftszweigen, wird auf die bereits beschriebene Klassifikation der Wirtschaftszweige WZ 2008 zurückgegriffen. Die Begriffe Branchen und Wirtschaftszweige werden dabei z. T. synonym verwendet. Als Branche oder Wirtschaftszweig werden Unternehmen bezeichnet, welche nah verwandte Produkte herstellen, mit diesen Handel betreiben oder ähnliche Dienstleistungen anbieten. Ferner werden in bestimmten Bereichen Betriebe zu einer Branche zusammengefasst, welche das gleiche Herstellungsverfahren oder die gleichen Ausgangs- und Grundstoffe verwenden.

Die Klassifikation der Wirtschaftszweige WZ 2008 basiert auf der Unterscheidung zwischen Produzierendem Gewerbe und Dienstleistungen und umfasst 21 Abschnitte (1. Ebene), die in 88 Güterabteilungen (2. Ebene), 272 Gütergruppen (3. Ebene), 615 Güterklassen (4. Ebene) sowie 839 Unterklassen (5. Ebene) unterteilt sind. Die Abschnitte A (Land- und Forstwirtschaft, Fischerei) und U (Exterritoriale Organisationen und Körperschaften) fallen weder unter produzierendes Gewerbe noch den Dienstleistungsbereich und werden gesondert geführt.

Eine Zuordnung der hafenabhängigen Unternehmen zu den Wirtschaftszweigen auf 1. Ebene liefert für den Hafen Büsum die folgende Übersicht:

- Abschnitt A: Land- und Forstwirtschaft, Fischerei
- Abschnitt C: Verarbeitendes Gewerbe
- Abschnitt G: Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kfz
- Abschnitt H: Verkehr und Lagerei
- abschnitt M: Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen
- Abschnitt O: Öffentliche Verwaltung, Verteidigung; Sozialversicherung

Ein weiteres Herunterbrechen der Wirtschaftszweige auf die Ebenen 2 bzw. 3 liefert für den Hafen Büsum folgende Struktur.

Tabelle: Wirtschaftszweige gem. WZ 2008 im Hafen Büsum

| |
|---|
| 03.1 Fischerei |
| 10.9 Herstellung von Futtermitteln |
| 33.15 Reparatur und Instandhaltung von Schiffen, Booten und Yachten |
| 46.21 Großhandel mit Getreide, Rohtabak, Saatgut und Futtermitteln |
| 46.6 Großhandel mit sonstigen Maschinen, Ausrüstungen und Zubehör |
| 46.71 Großhandel mit festen Brennstoffen und Mineralölerzeugnissen |
| 46.73 Großhandel mit Holz, Baustoffen, Anstrichmitteln und Sanitärkeramik |
| 50.1 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt |
| 52.22.1 Betrieb von Wasserstraßen |
| 52.22.2 Betrieb von Häfen |
| 52.24.0 Frachtumschlag |
| 52.29.2 Schiffsmaklerbüros und -agenturen |
| 72.1 Forschung und Entwicklung im Bereich Natur-, Ingenieur-, Agrarwissenschaften und Medizin |
| 84.1 Öffentliche Verwaltung |
| 84.24 Öffentliche Sicherheit und Ordnung |



REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: AUSWAHL UND EINBINDUNG DER ADRESSATEN

Eine Kategorisierung sämtlicher in diesem Schritt identifizierter direkt hafenabhängiger Unternehmen nach Wirtschaftszweigen zeigt einen Schwerpunkt im Bereich Reparatur und Instandhaltung von Schiffen, Booten und Yachten (33.15) sowie Forschung und Entwicklung in Natur-, Ingenieur-, Agrarwissenschaften und Medizin (72.1). Die nachfolgende Abbildung zeigt die Anzahl der Unternehmen je Wirtschaftszweig. Nicht berücksichtigt ist dabei der Wirtschaftszweig Fischerei, da dieser gesondert betrachtet wird.

Abbildung: Kategorisierung der direkt hafenabh. Unternehmen nach WZ

| | | | | |
|--|--|---|--|--------------------------------------|
| 33.15 Reparatur und Instandhaltung von Schiffen, Booten und Yachten, 3 | 46.71 Großhandel mit festen Brennstoffen und Mineralölerzeugnissen, 2 | | 10.9 Herstellung von Futtermitteln, 1 | |
| | 46.21 Großhandel mit Getreide, Rohtabak, Saatgut und Futtermitteln, 1 | 50.1 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, 1 | | 52.22.1 Betrieb von Wasserstraßen, 1 |
| 72.1 Forschung und Entwicklung im Bereich Natur-, Ingenieur-, Agrarwissenschaften und Medizin, 3 | 46.6 Großhandel mit sonstigen Maschinen, Ausrüstungen und Zubehör, 1 | 52.22.1 Betrieb von Häfen, 1 | 52.29.2 Schiffsmaklerbüros und -agenturen, 1 | |
| | 46.73 Großhandel mit Holz, Baustoffen, Anstrichmitteln und Sanitärkeramik, 1 | | 52.24.0 Frachtumschlag, 1 | 84.1 Öffentliche Verwaltung, 1 |
| | | | 84.24 Öffentliche Sicherheit und Ordnung, 1 | |

Quelle: Eigene Darstellung.

Eine Zuordnung der hafenabhängigen Unternehmen zu den Wirtschaftszweigen auf 1 Ebene liefert für den Hafen Husum die folgende Übersicht:

- Abschnitt A Land- und Forstwirtschaft, Fischerei
- Abschnitt C: Verarbeitendes Gewerbe
- Abschnitt E: Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen
- Abschnitt G: Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen
- Abschnitt H: Verkehr und Lagerei
- Abschnitt O: Öffentliche Verwaltung, Verteidigung; Sozialversicherung

Ein weiteres Herunterbrechen der Wirtschaftszweige auf die Ebenen 2 bzw. 3 liefert für den Hafen Husum folgende Struktur.

Tabelle: Wirtschaftszweige gem. WZ 2008 im Hafen Husum

03.1 Fischerei

10.9 Herstellung von Futtermitteln

25.2 Herstellung von Metalltanks und -behältern [...]

33.15 Reparatur und Instandhaltung von Schiffen, Booten, Yachten

38 Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen; Rückgewinnung

46.21 Großhandel mit Getreide, Rohtabak, Saatgut und Futtermitteln

46.71 Großhandel mit festen Brennstoffen und Mineralölerzeugnissen

50.1 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt

50.2 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt

52.22.2 Betrieb von Häfen

52.29.2 Schiffsmaklerbüros und -agenturen

84.1 Öffentliche Verwaltung

84.24 Öffentliche Sicherheit und Ordnung

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: AUSWAHL UND EINBINDUNG DER ADRESSATEN

Eine Kategorisierung sämtlicher im vorherigen Schritt identifizierter direkt hafengebundener Unternehmen nach Wirtschaftszweigen zeigt einen deutlichen Schwerpunkt im Bereich Reparatur von Metallernzeugnissen, Maschinen und Ausrüstungen (33.1), im Bereich Großhandel mit Getreide, Rohtabak, Saatgut und Futtermitteln (46.21) sowie Mineralölerzeugnissen (46.71.2). Die nachfolgende Abbildung zeigt die Anzahl der Unternehmen je Wirtschaftszweig. Dabei ist zu beachten einzelne Unternehmen mehreren Zweigen zugeordnet wurden, einzelne Unternehmen auch noch in weiteren Zweigen aktiv sind, hier jedoch nur deren Hauptaktivität wiedergegeben ist und der Wirtschaftszweig Fischerei zunächst unberücksichtigt bleibt, da hier eine gesonderte Betrachtung erfolgt.

Abbildung: Kategorisierung der direkt hafengebundenen Unternehmen nach WZ

| | | | | | |
|--|--|---|---|---|--|
| 33.1 Reparatur von Metallernzeugnissen, Maschinen und Ausrüstungen (5) | 46.21 Großhandel mit Getreide, Rohtabak, Saatgut und Futtermitteln (2) | 10.9 Herstellung von Futtermitteln (1) | 25.2 Herstellung von Metalltanks und -behältern [...] (1) | 38 Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen; Rückgewinn... | |
| | | 46.6 Großhandel mit sonstigen Maschinen, Ausrüstungen und... | 50.2 Güterbeförderung in der See- und Küstenschiffa... | 52.22.2 Betrieb von Häfen (1) | |
| | 46.71.2 Großhandel mit Mineralölerzeugnissen (2) | 50.1 Personenbeförderung in der See- und Küstenschiffahrt (1) | 52.29.2 Schiffsma- klerbüros und -agenturen (1) | 84.1 Öffentliche Verwaltung (1) | 84.24 Öffentliche Sicherheit und Ordnung (1) |

Quelle: Eigene Darstellung.

Die Einbindung der relevanten Stakeholder erfolgte auf Grundlage einer strukturierten Erhebungsmethode. Hierzu wurde von den Gutachtern ein standardisierter Fragebogen erarbeitet. Dieser wurde sowohl in persönlichen bzw. telefonischen Befragungen eingesetzt als auch in Form eines Online-Fragebogens genutzt. Eine Liste sämtlicher Adressaten sowie ein Musterfragebogen finden sich im Anhang zu dieser Studie. Die Anwendung eines einheitlichen Fragenbogens für sämtliche Stakeholder erlaubt dabei eine hohe Konsistenz der Daten. Die Ergebnisse der Befragung wurden, sofern erforderlich ergänzt um Sekundärdaten, wie bspw. amtliche Statistiken und branchenspezifische Kennziffern, um die Daten der Primärerhebung zu validieren oder um fehlende Daten zu ergänzen. Bei Unternehmen, für die keine Daten erhoben werden konnten, wurden branchenspezifische Durchschnittswerte gebildet, um so die fehlenden Werte hochzurechnen. Als Basisjahr wurde das Jahr 2021 gewählt, einige Statistiken liegen allerdings vollständig nur für das Jahr 2020 oder 2019 vor.



Abschnitt 1 von 6

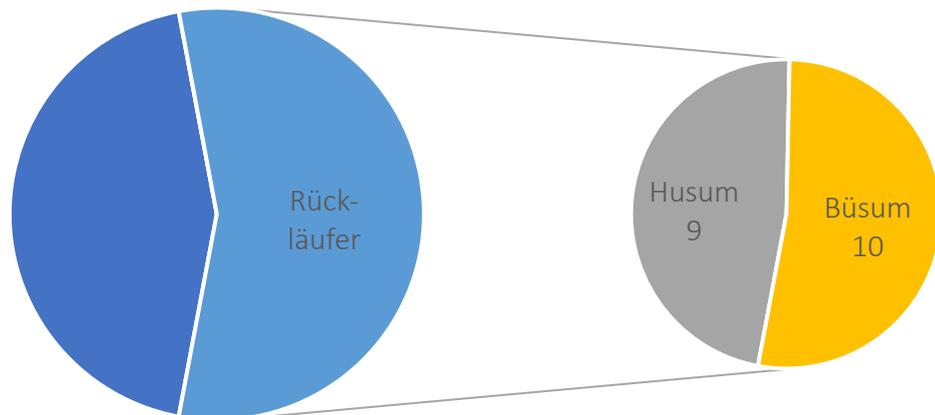
Befragung: Beschäftigung und Wertschöpfung in den Häfen Husum und Büsum

Die Häfen Husum und Büsum leisten einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung an der Westküste. Die mit der Hafenwirtschaft verbundenen Arbeitsplätze sichern Kaufkraft und Wohlstand nicht nur an den Hafenstandorten selbst, sondern in der gesamten Küstenregion und darüber hinaus. Insbesondere bei der Begründung von öffentlichen Investitionen in maritime Infrastrukturen aber auch bei der Öffentlichkeitsarbeit sind Zahlen und verlässliche Informationen über die Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte der Häfen und hafengebundenen Betrieben von hoher Bedeutung. Die aktuell von Hanseatic Transport Consultancy (HTC) im Auftrag der IHK Flensburg durchgeführte Untersuchung soll diese Informationen liefern, um den weiteren Dialog mit Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit zum Thema Hafenentwicklung zu unterstützen.

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: AUSWAHL UND EINBINDUNG DER ADRESSATEN

Im Zeitraum von Mitte September bis Anfang Dezember 2022 wurden die beschriebenen hafenabhängigen Unternehmen in Form einer Primärerhebung eingebunden. Insgesamt wurden Anfragen an 34 Unternehmen bzw. Institutionen gestellt, wobei einige sowohl in Büsum als auch in Husum aktiv sind. Mit 5 Unternehmen wurden entsprechende Fokusinterviews geführt, weitere 14 Unternehmen bzw. Institutionen haben Inputdaten zu Beschäftigung und Wertschöpfung per (Online)Fragebogen oder E-Mail bereitgestellt. Die Rücklauf-Quote lag damit bei etwas mehr als 50 % und damit deutlich über dem Durchschnitt vergleichbarer Primärerhebungen. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verteilung der Rückläufer nach Standorten. Dabei zeigt sich ein ausgeglichenes Bild.

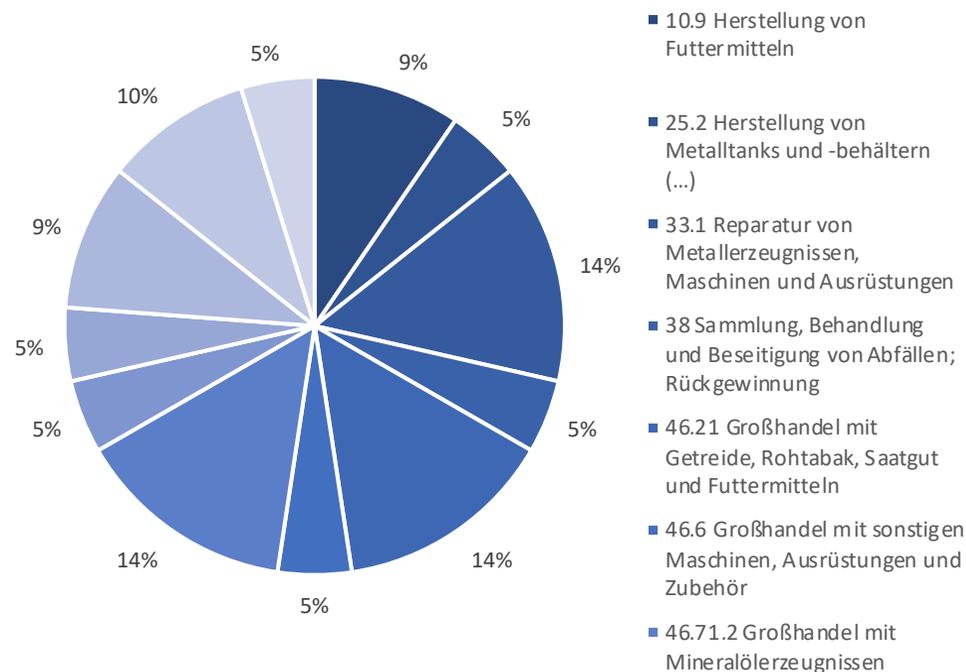
Abbildung: Rückläufer der Primärerhebung nach Standort



Quelle: Eigene Darstellung.

Die weiterführende Analyse der Rückläufer zeigt, dass sich alle Unternehmen an der Befragung beteiligt haben, die über nennenswerte Umschlagaktivitäten in den Häfen verfügen. Eine Aufschlüsselung der Rückläufer nach Branchen bzw. Wirtschaftszweigen zeigt dabei ein vergleichsweise homogenes Bild.

Abbildung: Rückläufer der Primärerhebung nach Wirtschaftszweigen



Quelle: Eigene Darstellung.

Auf Basis der Auswertung der Primärerhebung erfolgt zunächst die Evaluation der Beschäftigungswirkungen der landeseigenen Westküstenhäfen Büsum und Husum. Weitere Details zur Erhebung sowie zu den Ergebnissen finden sich auf den Folgeseiten.

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: BESCHÄFTIGUNG UND WERTSCHÖPFUNG

Die nachfolgende Ermittlung der Beschäftigungswirkungen der landeseigenen Westküstenhäfen erfolgt getrennt für die direkten, indirekten und induzierten Beschäftigungswirkungen. Ausgangspunkt für sämtliche Betrachtungen bilden die im Zuge der von HTC durchgeführten Primärerhebung generierten Daten zu direkten Beschäftigungswirkungen, Vorleistungsbezug, Investitionen etc.

Die Anzahl der direkt Beschäftigten ergibt sich aus den im Rahmen der Befragung getätigten Angaben der Stakeholder zu den Beschäftigtenzahlen. Dabei konnten wie bereits beschrieben nur für einen Teil der relevanten Unternehmen belastbare Daten zum Personalstand generiert werden. Für die übrigen Unternehmen wurden in Abstimmung mit der IHK Flensburg, der Entwicklungsgesellschaft Westholstein, der Stadt Husum sowie dem Landkreis Nordfriesland sowie unter Rückgriff auf Angaben von Vergleichsunternehmen sowie Durchschnittsbetrachtungen für die jeweilige Branche Mitarbeitendenzahlen in Form einer vereinfachten Hochrechnung ermittelt. Hieraus ergibt sich eine Gesamtsumme für die Anzahl der Mitarbeitenden, die entsprechend den methodischen Vorüberlegungen in der Form anzupassen ist, dass nur Beschäftigungsverhältnisse, die in einem Abhängigkeitsverhältnis zu einem der Häfen stehen, berücksichtigt werden dürfen. Um eine anforderungsgerechte Weiternutzung der Daten zu ermöglichen, wurde im Zuge der Erhebung eine Zuordnung der Unternehmen nach dem vorrangigen Geschäftszweck gemäß der europaweit verbindlichen statistischen Systematik der Wirtschaftszweige vorgenommen.

Insgesamt konnten im Zuge der Befragung von 19 Unternehmen konkrete Angaben zur Anzahl der Mitarbeitenden erhoben werden, wobei nicht alle Unternehmen detaillierte Angaben zu Art und Umfang der Beschäftigungsverhältnisse machen konnten. Für die übrigen Unternehmen konnten die Angaben auf Basis verfügbarer Informationen zu Betriebsgröße und Branche qualifiziert geschätzt werden. Bislang unberücksichtigt geblieben ist der für beide Häfen wichtige Bereich der Fischerei.

EXKURS: FISCHEREI

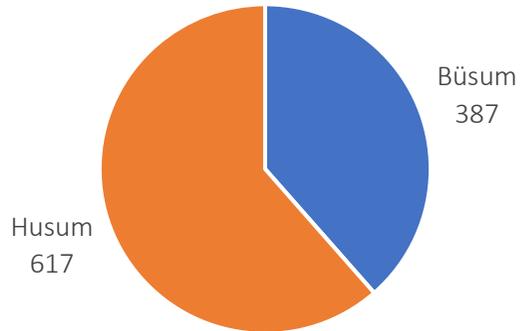
Der Fischfang und die -verarbeitung spielt für die Häfen an der Westküste eine äußerst wichtige Rolle. Dies betrifft vor allem den Fang und die Anlandung von Krabben sowie damit korrespondierende landseitige Aktivitäten wie z. B. die Sortierung der Krabben oder die Transportvorbereitung. Insgesamt sind in Büsum 35 Fischereifahrzeuge beheimatet, davon 16 von Büsumer Fischern, 19 von Fischern aus Friedrichskoog. In Husum hat der Fischerverein 12 Mitglieder, wovon i. d. R. 6 in Husum liegen. Hinzu kommen Gastlieger u. a. auch aus Dänemark und den Niederlanden, die zusätzliche Mengen anlanden, die in Büsum sortiert und für den Weitertransport vorbereitet werden.

Im Jahr 2020 wurde mit dem Fang und der Anlandung von Krabben in Büsum ein Umsatz von 9,58 Mio. Euro generiert, in Husum lag dieser Wert mit knapp 880.000 Euro um ein Vielfaches niedriger. Hinzu kommen weitere Umsätze in Tönning und Nordstrand. Die Abschätzung der direkt hafengebunden Beschäftigten ist mit einigen Herausforderungen verbunden, da in der Fischerei zumeist keine „klassischen“ Betriebsstrukturen vorherrschen. Die (Krabben)Fischer sind i. d. R. selbstständig organisiert, die Vermarktung der Krabben erfolgt über genossenschaftliche Strukturen und/oder den Großhandel. Dabei gilt Büsum wie bereits beschrieben als wichtiger Logistik- und Servicestandort für die Krabbenfischerei, so dass auch Beschäftigte in diesen Bereichen zu berücksichtigen sind. Für den reinen Fischfang (Wirtschaftszweig 03.1) kann unter Rückgriff auf Zahlen der in Büsum und Husum beheimateten Fischereifahrzeuge und einer durchschnittlichen Besatzungsstärke von 2,2 eine Zahl von etwa 90 Beschäftigten angenommen werden. Hinzu kommen geschätzt weitere 15 Beschäftigte in den Wirtschaftszweigen Fischverarbeitung (10.20.0) und Großhandel mit Fisch und Fischerzeugnissen (46.38.1), wobei eine eindeutige Abgrenzung nicht immer möglich ist.

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: DIREKTE BESCHÄFTIGUNGSWIRKUNGEN

Auf Basis der vorherigen Betrachtungen lassen sich für die direkt hafenabhängigen Unternehmen und Institutionen die nachfolgend dargestellten Beschäftigtenzahlen ermitteln.

Abbildung: Beschäftigte in direkt hafenabhängigen Unternehmen nach Standort (inkl. Fischerei)

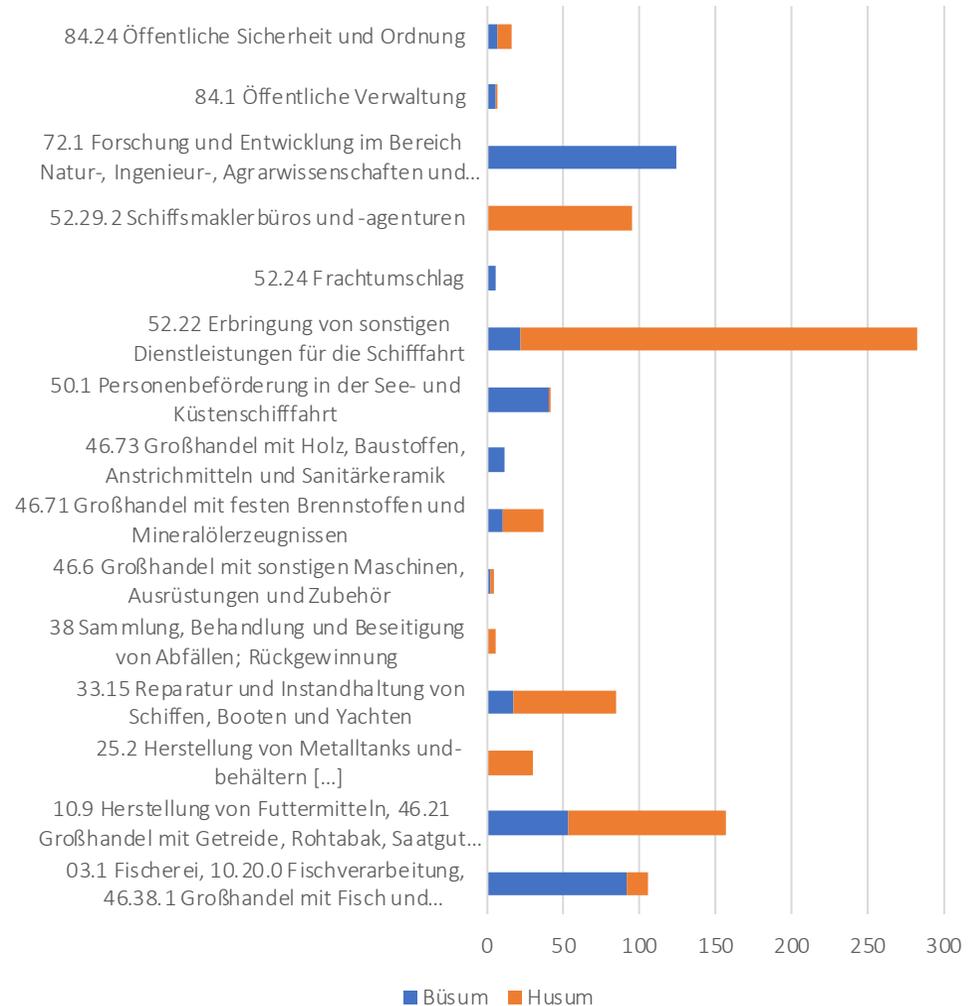


Eigene Darstellung.

Ein Herunterbrechen der Beschäftigtenzahlen auf die Wirtschaftszweige zeigt die Notwendigkeit, einzelne Wirtschaftszweige zu aggregieren, um mögliche Abgrenzungsprobleme bzw. Doppelzählungen zu vermeiden. Hieraus ergeben sich unterschiedliche Beschäftigungsschwerpunkte. Die nachfolgende Abbildung zeigt zunächst die Beschäftigtenzahlen nach Wirtschaftszweigen auf Basis einer vereinfachten Aggregation. Hier wurden u. a. Wirtschaftszweige wie die Herstellung von Futtermitteln (10.9) und der Großhandel mit Getreide, Saatgut, Rohtabak und Futtermitteln (46.21) zusammengefasst. Im Bereich des Wirtschaftszweigs 52.22 Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt wurden Aktivitäten im Hafenbetrieb und im Wasserstraßenbetrieb aggregiert.

Eine Detailbetrachtung der Beschäftigungsschwerpunkte sowie in Verbindung mit der Bildung entsprechender Cluster erfolgt auf der Folgeseite.

Abbildung: Beschäftigte in direkt hafenabhängigen Unternehmen/ Institutionen nach Wirtschaftszweigen (tw. aggregiert)



Quelle: Eigene Darstellung.

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: DIREKTE BESCHÄFTIGUNGSWIRKUNGEN

Die Betrachtung nach Wirtschaftszweigen zeigt mehrere Beschäftigungsschwerpunkte. Diese lassen sich wie folgt beschreiben:

■ **Öffentliche Verwaltung / Häfen, Wasserstraße**

Maßgeblich in diesem „Cluster“ ist der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz S.-H. der am Standort Husum allein rd. 260 Mitarbeitende beschäftigt. Ein Großteil davon entfällt auf das sogenannte „Hauptamt Husum“ (169) und daher auf allgemeine Verwaltungs- und Unterhaltungstätigkeit an der Westküste. Darüber hinaus zählt aber auch der Betrieb der landeseigenen Häfen, die Besetzung der Sperrwerke sowie weitere Aktivitäten wie die Ölwehr oder die Logistik zum Aufgabenspektrum. Ferner finden in diesem Cluster weitere Mitarbeitende z. B. aus der WSV (WZ 52.22.1 Betrieb von Wasserstraßen) sowie der öffentlichen Verwaltung (84.1) sowie Öffentliche Sicherheit und Ordnung (WZ 84.21) Berücksichtigung.

■ **Landhandel/Futtermittel**

In diesem Clustern wurden die Aktivitäten der großen Landhandelsbetriebe (Stöfen, BAT, HaGe) zusammengefasst. Die Abgrenzung zwischen der Produktion von Futtermitteln (10.9) und dem Handel mit Getreide, Futtermittel etc. (46.21) ist dabei nicht immer exakt möglich, so dass eine Aggregation sinnvoll erscheint. In den Beschäftigtenzahlen enthalten sind u. a auch Mitarbeitende mit Schwerpunkt im Umschlag, Transport und/oder Schiffsbetrieb. Die Betrachtung umfasst daher auch die Aktivitäten im WZ 52.24 und damit im Fremdumschlag.

■ **Fischerei**

In diesem „Cluster“ werden alle Wirtschaftszweige aggregiert, die operativ mit dem Thema Fischerei zu tun haben. Hierzu zählen der Fischfang (03.1), die Verarbeitung (10.20.0) und der (Groß)Handel (46.38.1). Eine exakte Abgrenzung ist aufgrund z. T. überlappender Tätigkeiten nicht immer eindeutig möglich.

■ **Werften/Reparatur**

In diesem Cluster erfolgt eine Bündelung sämtlicher Aktivitäten im Bereich Reparatur und Instandhaltung von Schiffen. Dies beinhaltet vorwiegend den Wirtschaftszweig 33.15 Reparatur und Instandhaltung von Schiffen, Booten und Yachten bzw. 33.1 Reparatur von Metallerezeugnissen, Maschinen etc. Einige der hier betrachteten Unternehmen lassen sich theoretisch auch anderen Wirtschaftszweigen wie z. B. 46.5 Großhandel mit IuK-Geräten zuordnen, so dass eine Fokussierung auf das Thema Schiffsbetrieb zielführend erscheint.

■ **Schifffahrt**

Das „Cluster“ Schifffahrt mit dem WZ 52.29.2 Schiffsmaklerbüros und Agenten umfasst bei genauerer Betrachtung auch Aktivitäten im Bereich der Schifffahrt selbst (Reedereisparte inklusive Schiffspersonal). Konsequenterweise müssten daher auch die gesondert ausgewiesenen Beschäftigten im Bereich Personenbeförderung berücksichtigt werden. Aufgrund z. T. divergierender Wertschöpfungseffekte werden die Aktivitäten im WZ 50.1 aber weiterhin gesondert betrachtet.

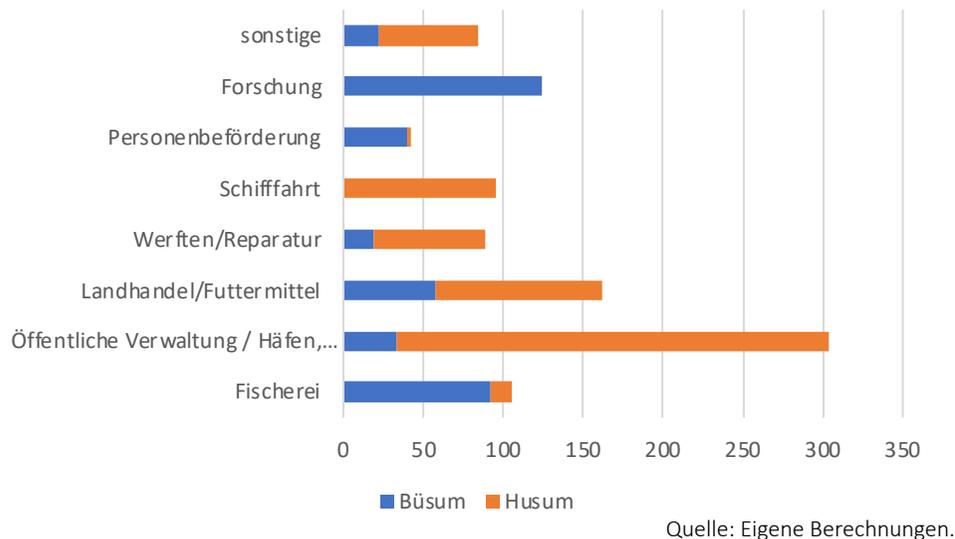
■ **Forschung**

In dem „Cluster“ Forschung sind alle Aktivitäten im Wirtschaftszweig 72.1 Forschung gebündelt. Eine weitere Aufsplittung nach Tätigkeiten z. B. Aquakultur erfolgt an dieser Stelle nicht.

- Die **verbleibenden Wirtschaftszweige** werden unter „sonstige“ subsumiert. Die Abbildung auf der nachfolgenden Seite zeigt eine Zuordnung der Beschäftigtenzahlen zu den einzelnen Clustern.

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: DIREKTE BESCHÄFTIGUNGSWIRKUNGEN

Abbildung: Beschäftigte in direkt hafenabhängigen Unternehmen/ Institutionen nach Beschäftigungsschwerpunkten („Clustern“)



Insgesamt basiert diese Studie auf einer Grundgesamtheit von 34 Unternehmen bzw. Institutionen (zzgl. Unternehmen im Bereich Fischerei). Diese 34 Unternehmen/Institutionen beschäftigen zusammen wie beschrieben rund 1.000 Mitarbeitende. Im Zuge der Primärerhebung wurden weitere Details zu den Beschäftigungsverhältnissen abgefragt, allerdings liegen diesbzgl. nur von wenigen Unternehmen belastbare Einschätzungen vor. Dies liegt u. a. darin begründet, dass weiterführende Angaben zur Struktur der Beschäftigungsverhältnisse bei einzelnen Unternehmen z. T. nur auf Konzernebene vorliegen oder schlicht keine Angaben getätigt wurden. Dennoch lassen sich auf Basis der Rückläufer einige weiterführende Aussagen treffen. Erwartungsgemäß überwiegt der Anteil der gewerblich Beschäftigten. Abhängig vom Unternehmen bewegt sich deren Anteil zwischen 80 und 95 %. Die meisten Beschäftigungsverhältnisse basieren auf einem Vollzeitmodell, gerade Unternehmen im Saison- oder Projekt-

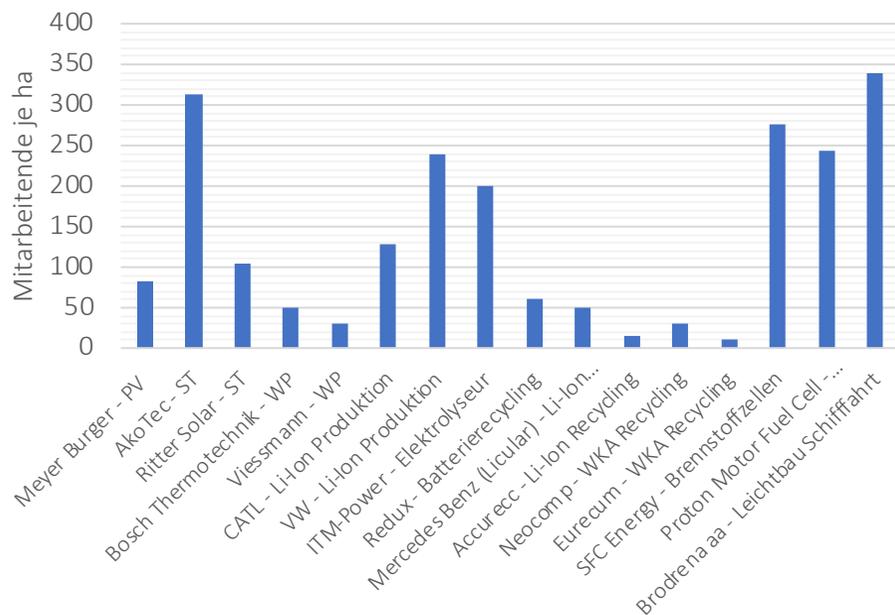
geschäft greifen aber in nicht unerheblichem Umfang auf Aushilfskräfte zurück. Ihr Anteil kann bei einzelnen Unternehmen bis zu 30 % betragen. Bei den ausgeübten Tätigkeiten dominieren fachlich ausgerichtete Tätigkeiten und Komplexe Spezialistentätigkeiten. Ihr Anteil liegt bei über 80 %. Hochkomplexe Tätigkeiten bilden ebenso wie Helfer- und Anlernertätigkeiten eher die Ausnahme. Die meisten Unternehmen greifen dabei auf Arbeitskräfte aus der Region zurück. Der Anteil der Mitarbeitenden mit Wohnort im Radius von 30 km (Wirkungsregion i. e. S.) beträgt in etwa 90 %. Für die Wirkungsregion i. w. S. liegt dieser Anteil nur unwesentlich höher (92 %). Dies liegt u. a. darin begründet, dass Beschäftigten einzelner Reedereien meist internationalen Ursprungs sind.

Der Blick auf die zukünftigen Erwartungen zeigt, dass der überwiegende Teil der Unternehmen mit einem weitgehend unverändertem Personalstamm plant. Lediglich in einzelnen Bereichen, die in Folge der Coronapandemie über Gebühr Personal abbauen mussten, wird mit einem leichten Aufwuchs über die nächsten Jahre gerechnet (z. B. Fahrgastschifffahrt). Ein Beschäftigungswachstum „von innen“ dürfte sich daher über die nächsten Jahre im Bereich von 2-3 % Zuwachs p. a. bewegen. Ein deutlich größerer Effekt dürfte sich vor allem dann einstellen, wenn es gelingt, neue Unternehmen am Standort anzusiedeln bzw. neue Geschäftsfelder zu erschließen. Beispielhaft sei hier auf die Aktivitäten der Firma Ehrlich Recycling verwiesen, die die Schaffung von bis zu 30 neuen Arbeitsplätzen am Standort Husum plant. Weitere Ansiedlungsperspektiven bestehen wie beschrieben u. a. im Kontext GreenTech sowie in Folge einer möglichen Northvolt Ansiedlung. Eine belastbare Abschätzung der Beschäftigungseffekte ist aus heutiger Sicht schwierig, allerdings ist davon auszugehen, dass insbesondere der Standort Büsum in den nächsten Jahren von den Entwicklungen im Bereich Energiewende profitieren kann. Auf der Folge-seite finden sich weiterführende Überlegungen zur Arbeitsplatzdichte im Bereich GreenTech.

FLÄCHENNUTZUNG UND ARBEITSPLATZDICHTEN IM BEREICH GREENTECH

Um einen Eindruck bzgl. der Arbeitsplatzdichte und der potenziellen Flächenbedarfe von Unternehmen im Bereich GreenTech zu erhalten, wurden ausgewählte Neuansiedlungen der jüngeren Vergangenheit hinsichtlich ihrer Arbeitplatzeffekte und Flächenbedarfe analysiert. Für den Fall, dass eine Ansiedlung bereits länger in der Vergangenheit liegt, wurden Ansiedlungen im Bestand betrachtet. Die folgende Abbildung zeigt zunächst die Arbeitsplatzdichte ausgewählter Ansiedlungen in Mitarbeitenden je Hektar.

Abbildung: Arbeitsplatzdichte ausgewählter GreenTech Ansiedlungen

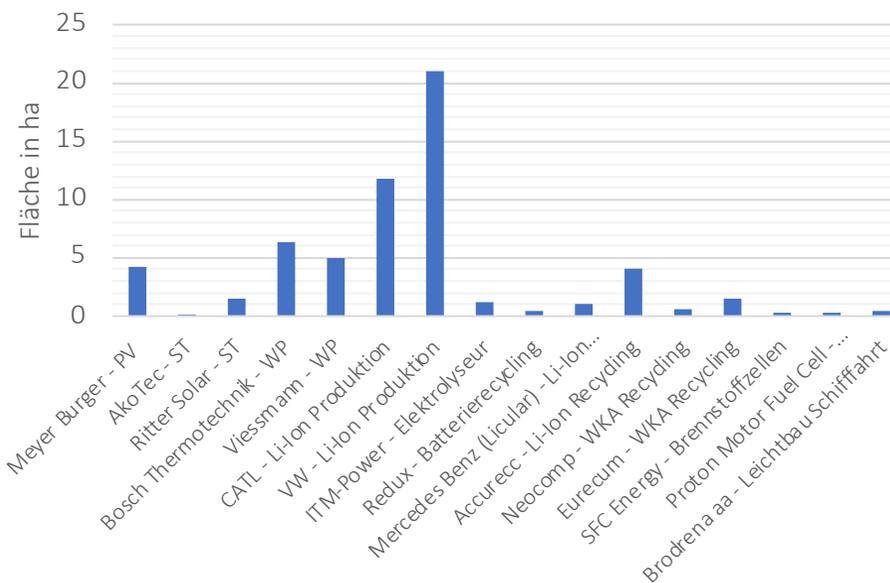


Quelle: Eigene Erhebung.

Die höchste Arbeitsplatzdichte zeigt sich dabei in den Bereichen Nachhaltige Schiffahrt, Brennstoffzellen- und Wasserstoffproduktion sowie Solarthermie.

Die Flächenbedarfe der betrachteten Ansiedlungen zeigt die nachfolgende Übersicht. Dabei werden Schwerpunkte im Bereich der Batterieherstellung deutlich. Hier bestehen aktuell offensichtlich die höchsten Flächenbedarfe.

Abbildung: Flächenbedarfe ausgewählter GreenTech Ansiedlungen



Quelle: Eigene Erhebung

Auf Basis dieser Referenzbeispiele erscheint abhängig von konkreten Ansiedlungserfolgen ein Anstieg um 150-200 Beschäftigte (Büsum) bzw. 100-120 Beschäftigte (Husum) möglich. Hierbei handelt es sich allerdings nur um grobe Schätzungen.

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: DIREKTE EINKOMMENSEFFEKTE

Hinsichtlich des durchschnittlichen Lohn- bzw. Gehaltsniveaus wurden nur von wenigen Unternehmen konkrete Angaben gemacht. Eine umfassende Quantifizierung der Einkommenseffekte kann somit nur auf Grundlage von Sekundärdaten erfolgen. Ausgangspunkt für die weitere Betrachtung bildet die Verdienststrukturerhebung des Statistischen Bundesamtes aus dem Jahr 2018. Diese Erhebung wird alle vier Jahre durchgeführt. Die verfügbaren Angaben zu den Bruttomonatsverdiensten beziehen sich auf den April 2018 und beruhen auf der Befragung einer repräsentativen Stichprobe von Betrieben unter Auskunftspflicht, Vollimputation von Daten für Betriebe ohne SV-Beschäftigte und Sekundärnutzung von Daten über Beschäftigte des öffentlichen Dienstes. Es wurden Einzeldaten über 1,0 Mio. Beschäftigungsverhältnisse gesammelt. Die Darstellung der Ergebnisse erfolgt z. B. nach Wirtschaftszweigen und der Größe des Unternehmens.

Tabellenteil 3 der Verdienststrukturerhebung gibt einen Überblick über die Bruttojahresverdienste vollzeitbeschäftigter Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Dabei liegen verwertbare Daten nur für die Wirtschaftsabschnitte (1. Ebene) vor. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Auswahl.

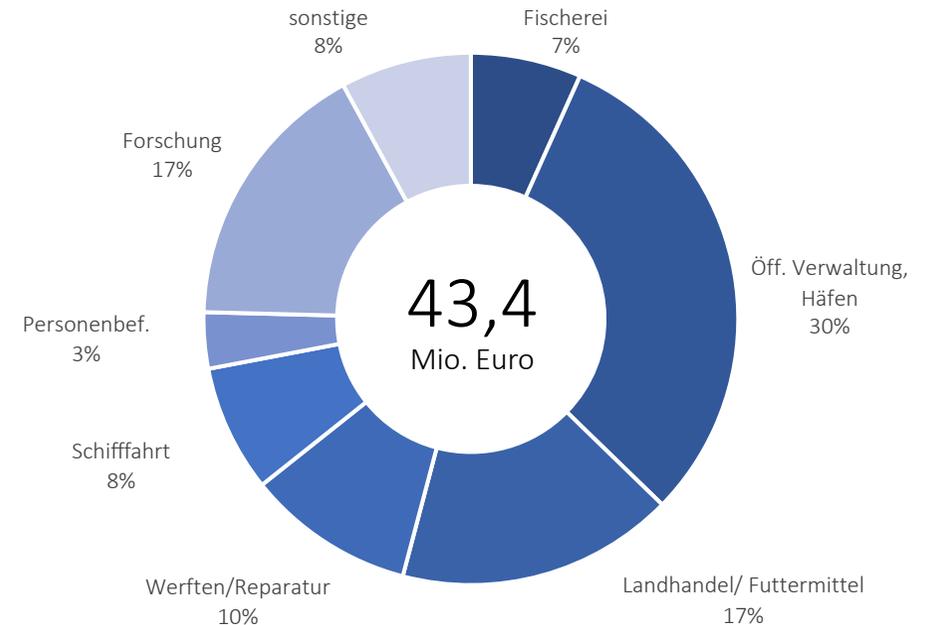
Tabelle: Bruttojahresverdienst nach WZ in Euro (arithmetisches Mittel)

| | |
|---|--------|
| A Land- und Forstwirtschaft, Fischerei | 30.744 |
| C Verarbeitendes Gewerbe | 55.120 |
| G Handel; Instandhaltung und Reparatur... | 46.010 |
| H Verkehr und Lagerei | 39.157 |
| M Erbringung von (...) wiss. Dienstleistungen | 64.804 |
| O Öffentliche Verwaltung, ... | 48.515 |

Quelle: Destatis, Verdienststrukturerhebung 2018.

Auf Basis der beschriebenen Mittelwerte ergeben sich für die Beschäftigten der hafenabhängigen Unternehmen in den Westküstenhäfen Büsum und Husum Einkommenseffekte in Höhe von 48,2 Mio. Euro. Unter der Annahme das 90 % der Beschäftigten in der Untersuchungsregion (30 km Umkreis) beheimatet sind, belaufen sich die Einkommenseffekte auf 43,4 Mio. Euro pro Jahr (Wirkungsregion i. e. S.).* Diese verteilen sich wie folgt auf die Beschäftigungsschwerpunkte.

Abbildung: Einkommenseffekte der bei den direkt hafenabhängigen Unternehmen/ Institutionen Beschäftigten (in Mio. Euro)



Quelle: Eigene Darstellung.

* Für die Wirkungsregion i. w. S. liegt der Wert bei 44,4 Mio. Euro.

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: (DIREKTE) BRUTTOWERTSCHÖPFUNG

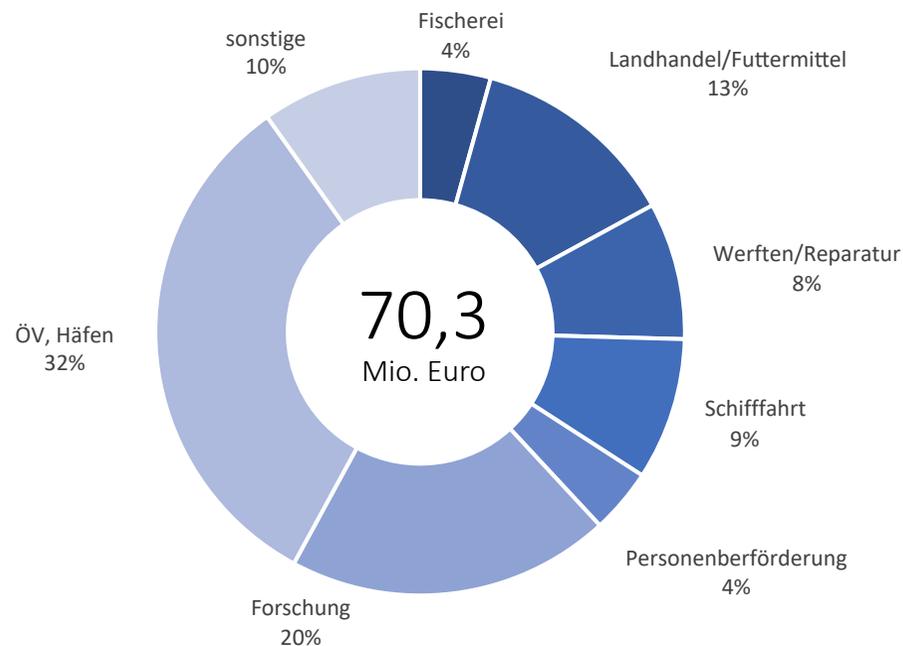
Aussagen zur Bruttowertschöpfung der direkt hafengebundenen Unternehmen fußen auf einer weiterführenden Betrachtung volkswirtschaftlicher Indikatoren. Der Produktionswert ist in der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (VGR) definiert als Wert aller Güter, die innerhalb eines bestimmten Zeitraums produziert werden. Nach Abzug der Vorleistungen vom Produktionswert ergibt sich die Bruttowertschöpfung als wichtigste Kennzahl der wirtschaftlichen Leistung von Wirtschaftseinheiten bzw. Wirtschaftsbereichen. Die für die Ermittlung des Produktionswertes bzw. der Bruttowertschöpfung der in den Häfen Büsum und Husum ansässigen Unternehmen erforderlichen Angaben bzgl. des Nettoumsatzes oder der Summe der Vorleistungen konnten im Rahmen der eigenen Primärerhebung nur unvollständig erhoben werden. Nur wenige Unternehmen waren bereit oder in der Lage hierzu detaillierte Angaben zu machen. Da entsprechende Daten auch nur in Teilen über andere öffentlich zugängliche Informationsquellen wie Pressemeldungen oder Jahresabschlüsse ermittelt werden konnten, ist es erforderlich, die benötigten Inputdaten in einem ersten Schritt mit Hilfe von Modellrechnungen zu ermitteln und später anhand der in der Primärerhebung erhobenen Daten zu validieren.

Auf Basis der Ergebnisse der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung Fachserie 18, Reihe 1.4 lassen sich für das Jahr 2020 spezifische Koeffizienten für Produktionswert (PW) und Bruttowertschöpfung (BWS) je Beschäftigtem für ausgewählte Wirtschaftszweige bestimmen. Die rechts dargestellte Tabelle zeigt die entsprechenden Koeffizienten im Überblick. Dabei wurden einzelne Werte auf Basis der Ergebnisse der Primärerhebung punktuell angepasst. Dies betrifft insbesondere den WZ 50. Die ermittelten Koeffizienten bilden die Grundlage für die weitere Quantifizierung der direkten wirtschaftlichen Effekte. Hierzu werden die Beschäftigtenzahlen für die direkt hafengebundenen Unternehmen mit den jeweiligen Koeffizienten multipliziert. In Summe ergibt sich eine Bruttowertschöpfung von 70,3 Mio. Euro. Die Abbildung zeigt die Verteilung nach Beschäftigungsschwerpunkten.

Tabelle: Spezifische Koeffizienten für Produktionswert und Bruttowertschöpfung je Beschäftigtem für ausgewählte Wirtschaftszweige

| WZ | Wirtschaftsgliederung | PW | BWS |
|-------|--|---------|---------|
| 3 | Fischerei | 85.600 | 28.800 |
| 10 | H.v. Nahrungsmitteln (...), Futtermitteln | 223.709 | 55.162 |
| 33 | Rep. u. Installation v. Maschinen (...) | 169.648 | 66.423 |
| 37-39 | Abwasser-, Abfallentsorgung, (...) | 259.780 | 110.622 |
| 46 | Großhandel (oh. Handel mit Kfz) | 149.748 | 83.028 |
| 50 | Schifffahrt | 183.565 | 64.522 |
| 52 | Lagerei, sonst. Dienstleister f.d. Verkehr | 183.863 | 66.233 |
| 72 | Forschung und Entwicklung | 188.371 | 112.139 |
| 84 | Öff. Verwaltung, (...) | 121.552 | 74.584 |

Quelle: Destatis, eigene Berechnungen.



REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: INDIREKTE EFFEKTE

Indirekte Effekte aus den wirtschaftlichen Aktivitäten der direkt hafenabhängigen Unternehmen entstehen in den Vorleistungsbetrieben entweder aufgrund von **regionalen Vorleistungsverflechtungen** oder **regionalen Käufen von Investitionsgütern**. Beide werden nachfolgend separat betrachtet.

Indirekte Effekte durch den Bezug von regionalen Vorleistungen

Für den laufenden Betrieb benötigen die betrachteten direkt hafenabhängigen Unternehmen Vorleistungen. Unter Vorleistungen ist in diesem Kontext der Wert der Waren und Dienstleistungen zu verstehen, die von den relevanten Wirtschaftseinheiten bezogen und im betrachteten Zeitraum verbraucht werden. Dieser ergibt sich aus der Differenz zwischen Produktionswert und Bruttowertschöpfung der jeweiligen Wirtschaftsbereiche. Zu den Vorleistungen zählen neben Rohstoffen, sonstigen Vorprodukten, Hilfs- und Betriebsstoffen, Brenn- und Treibstoffen und anderen Materialien auch Bau- und sonstige Leistungen für laufende Reparaturen, gewerbliche Mieten, Leiharbeitnehmer, von anderen Unternehmen durchgeführte Lohnarbeiten, Transportkosten, Postgebühren, Anwaltskosten sowie Benutzungsgebühren für öffentliche Einrichtungen.

Die Ermittlung der indirekten Beschäftigungswirkungen der Westküstenhäfen Büsum und Husum orientiert sich vom Grundsatz her an den von den relevanten Unternehmen im Zuge der Erhebung getätigten Angaben zu den von ihnen regional bezogenen Vorleistungen. Allerdings ist den Gutachtern aus vorherigen Studien bekannt, dass aus Gründen der Datenverfügbarkeit oftmals nur wenige Unternehmen in der Lage sind, belastbare Aussagen zum Umfang der von ihnen bezogenen Vorleistungen zu tätigen. Daher erfolgt die weiterführende Betrachtung zunächst auf Basis gesamtwirtschaftlicher Daten für die Bundesrepublik Deutschland gemäß Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnung (VGR). Die im Zuge der Erhebung ermittelten Daten dienen dabei als Prüfgröße.

Auf Basis verfügbarer Angaben der amtlichen Statistik zu Produktionswert und Bruttowertschöpfung (Fachserie 18, Reihe 1.4) konnten die nachfolgend beispielhaft dargestellten Vorleistungsbezüge je Beschäftigtem für einzelne Wirtschaftszweige ermittelt werden. Basisjahr bildet hier das Jahr 2020, da zum Bearbeitungszeitpunkt noch keine vollständigen Datenreihen für 2021 vorliegen.

Tabelle: Vorleistungsbezug je Beschäftigtem nach WZ in Euro (2020)

| WZ | Wirtschaftsgliederung | Vorleistungen |
|-------|--|---------------|
| 3 | Fischerei | 56.800 |
| 10 | H.v. Nahrungsmitteln (...), Futtermitteln | 168.547 |
| 33 | Rep. u. Installation v. Maschinen (...) | 103.225 |
| 37-39 | Abwasser-, Abfallentsorgung, (...) | 149.158 |
| 46 | Großhandel (oh. Handel mit Kfz) | 66.720 |
| 50 | Schifffahrt | 119.043 |
| 52 | Lagerei, sonst. Dienstleister f.d. Verkehr | 117.630 |
| 72 | Forschung und Entwicklung | 76.232 |
| 84 | Öff. Verwaltung, (...) | 46.968 |

Quelle: Destatis, eigene Berechnungen

Durch Multiplikation der ermittelten Werte für den Vorleistungsbezug je Beschäftigtem und Wirtschaftszweig mit der Anzahl der Beschäftigten je Wirtschaftszweig gemäß Primärerhebung ergibt sich für die relevanten hafenabhängigen Unternehmen/Institutionen in BÜsum und Husum ein Vorleistungsbezug von 77,8 Mio. Euro. Allerdings zeigen die Ergebnisse der Primärerhebung, dass nur ein vergleichsweise kleiner Teil der Vorleistungen aus dem direkten Umfeld der Häfen (30 km Radius) bezogen wird. Auf Basis der Auswertung der Befragung dürfte dieser Anteil bei etwa 20 % liegen (15,6 Mio. Euro), der Anteil der Vorleistungen die aus der Wirkungsregion i. w. S. bezogen werden beläuft sich auf etwa 70 % (54,5 Mio. Euro).

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: INDIREKTE EFFEKTE

Im Rahmen der geführten Expertengespräche konnte herausgearbeitet werden, dass die Abteilungen 01 (Landwirtschaft), 25 (Herstellung von Metallerzeugnissen), 26 (Herstellung von DV-Geräten, elektronischen und optischen Geräten), 28 (Maschinenbau), 41 (Hochbau), 42 (Tiefbau), 49 (Landverkehr) und 50 (Schiffsverkehr) zu den wichtigsten Erbringern von Vorleistungen für die direkt hafengebundenen Unternehmen und Institutionen zählen. In Ermangelung belastbarer Daten für alle der im Zuge dieser Betrachtung relevanten Unternehmen wird weiterführend unterstellt, dass die o. g. Schwerpunkte auch für die anderen Unternehmen Gültigkeit besitzen, d. h. es wird angenommen, dass die Unternehmen für die keine Primärdaten erhoben werden konnten, eine vergleichbare Schwerpunktsetzung bei den Vorleistungsbezügen aufweisen.

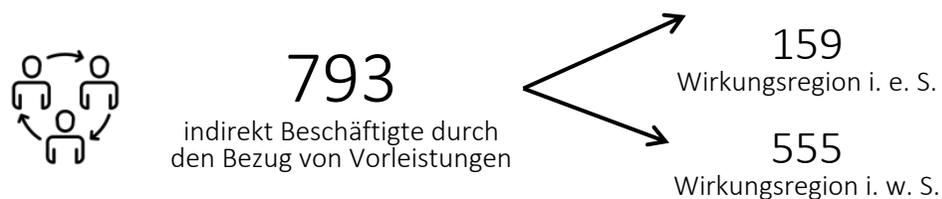
Grundlage für die weitere Berechnung der indirekten Beschäftigungswirkungen bildet die Tabelle 3.3 „Inverse Koeffizienten 2019 - Inländische Produktion“ der Fachserie 18, Reihe 2 des Statistischen Bundesamtes. Nach einer Kurzdefinition gibt der inverse Koeffizient eines Feldes (i,j) an, in welchem Umfang Güter aus inländischer Produktion der i-ten Gütergruppe insgesamt benötigt werden, um eine Werteinheit der Güter aus inländischer Produktion des j-ten Produktionsbereichs für die letzte Verwendung zur Verfügung stellen zu können. Die Bedeutung des inversen Koeffizienten kann an folgendem Beispiel verdeutlicht werden (hier für einen inversen Koeffizienten von 1,6): Ein Vorleistungsbezug im Umfang von 1 Millionen Euro führt nach nach Input-Output-Tabelle zu einer Erhöhung des gesamtwirtschaftlichen Produktionswertes um 1,6 Millionen Euro und somit zu einer zusätzlichen Wertschöpfung von 600.000 Euro. Die nachfolgende Tabelle zeigt die für die Berechnungen im Zuge dieser Studie relevanten inversen Koeffizienten im Überblick.

Tabelle: Inverse Koeffizienten für ausgewählte WZ

| WZ | Wirtschaftsgliederung | |
|-------|--|----------|
| 3 | Fischerei | 1,029990 |
| 10 | H.v. Nahrungsmitteln (...), Futtermitteln | 1,450360 |
| 33 | Rep. u. Installation v. Maschinen (...) | 1,821280 |
| 37-39 | Abwasser-, Abfallentsorgung, (...) | 2,099490 |
| 46 | Großhandel (oh. Handel mit Kfz) | 3,652582 |
| 50 | Schifffahrt | 1,044357 |
| 52 | Lagerei, sonst. Dienstleister f.d. Verkehr | 3,698475 |
| 72 | Forschung und Entwicklung | 1,010240 |

Quelle: Destatis, eigene Berechnungen.

Auf Grundlage der inversen Koeffizienten ergibt sich durch die von den direkt hafengebundenen Unternehmen bezogenen Vorleistungen eine Erhöhung der gesamtwirtschaftlichen Produktion um 61,5 Mio. Euro. Unter Berücksichtigung der Kenngrößen für den Vorleistungsbezug je Beschäftigten ergibt sich hieraus ein Multiplikator von 1,79 für die indirekten Beschäftigungswirkungen. Hieraus lässt sich ableiten, dass durch jedes Beschäftigungsverhältnis bei einem der direkten hafengebundenen Unternehmen durch den Vorleistungsbezug über alle Wertschöpfungs- bzw. Zulieferstufen zusätzliche 0,79 Arbeitsplätze generiert werden. Dies entspricht einer absoluten Zahl von etwa 793 Beschäftigten. Unter Berücksichtigung der geographischen Verteilung der Vorleistungsbezüge sind 20 % der indirekten Beschäftigten der Wirkungsregion i. e. S. zuzurechnen (159), 70 % der Wirkungsregion i. w. S. (555).



REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: INDIREKTE EFFEKTE

Indirekte Effekte durch regionale Käufe von Investitionsgütern

Ergänzend zu den Effekten aus dem Bezug von Vorleistungen ergeben sich weitere indirekte Wirkungen durch die Investitionstätigkeit der hafenabhängigen Unternehmen in Büsum und Husum. Hierdurch erhöhen sich die gesamtwirtschaftliche Nachfrage und damit die Produktion in den vorgelegten Wirtschaftsstufen mit den entsprechenden Rückwirkungen u. a. auf die Beschäftigung. Von den im Zuge der Primärerhebung befragten Unternehmen konnte lediglich ein kleiner Teil konkrete Angaben zu den geplanten Investitionen machen. Dabei ist zu konstatieren, dass die derzeitige gesamtwirtschaftliche Lage (Energiekrise, Inflation etc.) zu einer erhöhten Verunsicherung auf Seiten einiger Unternehmen geführt hat, so dass größere Investitionsvorhaben aktuell auf dem Prüfstand stehen. Insgesamt haben viele Unternehmen angegeben, in den nächsten Jahren nur kleinere Investitionen tätigen zu wollen. Das Investitionsvolumen der hafenabhängigen Unternehmen in den Häfen Büsum und Husum dürfte daher deutlich unter dem Durchschnitt von 14.318 Euro je Beschäftigtem für die Bruttoanlageinvestitionen gem. Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnung in den für die Häfen relevanten Wirtschaftszweigen liegen. Auf Basis der Angaben der Primärerhebung wird unterstellt, dass der Wert für die Bruttoanlageinvestitionen je Beschäftigtem in den Häfen Büsum und Husum rund 20 % unter dem Durchschnitt liegen. Dies liegt neben der derzeitigen wirtschaftlichen Lage auch an dem in Teilen unzureichenden Ausbauzustand der (Hafen)Infrastruktur und der Zufahrten (insb. Husum) begründet. Ferner ist davon auszugehen, dass nur ein Teil der in den Westküstenhäfen getätigten Investitionen regionalen Bezug hat. Ihr Anteil wird auf ca. 25 % für die Wirkungsregion i. e. S. und 65 % für die Wirkungsregion i. w. S. geschätzt. Den Ergebnissen der Befragung der Unternehmen und der Expertengespräche folgend, kann dabei ein Investitionsschwerpunkt in den Bereichen Baugewerbe, Maschinen- und Fahrzeugbau sowie elektrische Ausrüstungen angenommen werden.

Die Berechnung der indirekten Effekte der Investitionstätigkeit bei den Zulieferern erfolgt auf Grundlage der Zuordnung der geschätzten Pro-Kopf-Investitionen je Wirtschaftszweig. Danach ergibt sich ein Investitionsvolumen von 11,5 Mio. Euro. Davon entfallen 2,9 Mio. Euro auf die Wirkungsregion i. e. S., 7,5 Mio. Euro auf die Wirkungsregion i. w. S. Analog zur Vorgehensweise im vorangegangenen Abschnitt wird für die weitere Berechnung die Darstellung der Input-Output-Tabelle mit inversen Koeffizienten genutzt. Auf Grundlage der inversen Koeffizienten für die relevanten Wirtschaftszweige ergibt sich eine Erhöhung des gesamtwirtschaftlichen Produktionswertes um rund 20,6 Millionen Euro. Hieraus ergeben sich Beschäftigungseffekte im Umfang von 266 Beschäftigten. Davon sind 67 der Wirkungsregion i. e. S. und 173 der Wirkungsregion i. w. S. zurechenbar.



REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: INDUZIERTE EFFEKTE

Induzierte Effekte

In Ergänzung zu den indirekten Effekten werden nachfolgend die induzierten Beschäftigungswirkungen der Westküstenhäfen Büsum und Husum betrachtet. Grundlage für die Evaluation der induzierten Effekte bildet die Nachfrage nach Konsumgütern der Beschäftigten bei den direkt hafengebundenen Unternehmen. Dabei wird unterstellt, dass sich die Wirkung der Konsumausgaben überwiegend in der Untersuchungsregion einstellt. Im Zuge der Primärerhebung konnte ermittelt werden, dass beim überwiegenden Teil befragten Unternehmen mehr als 90 % der Mitarbeitenden ihren Wohnsitz im Umkreis von 30 Kilometern um das Unternehmen haben.

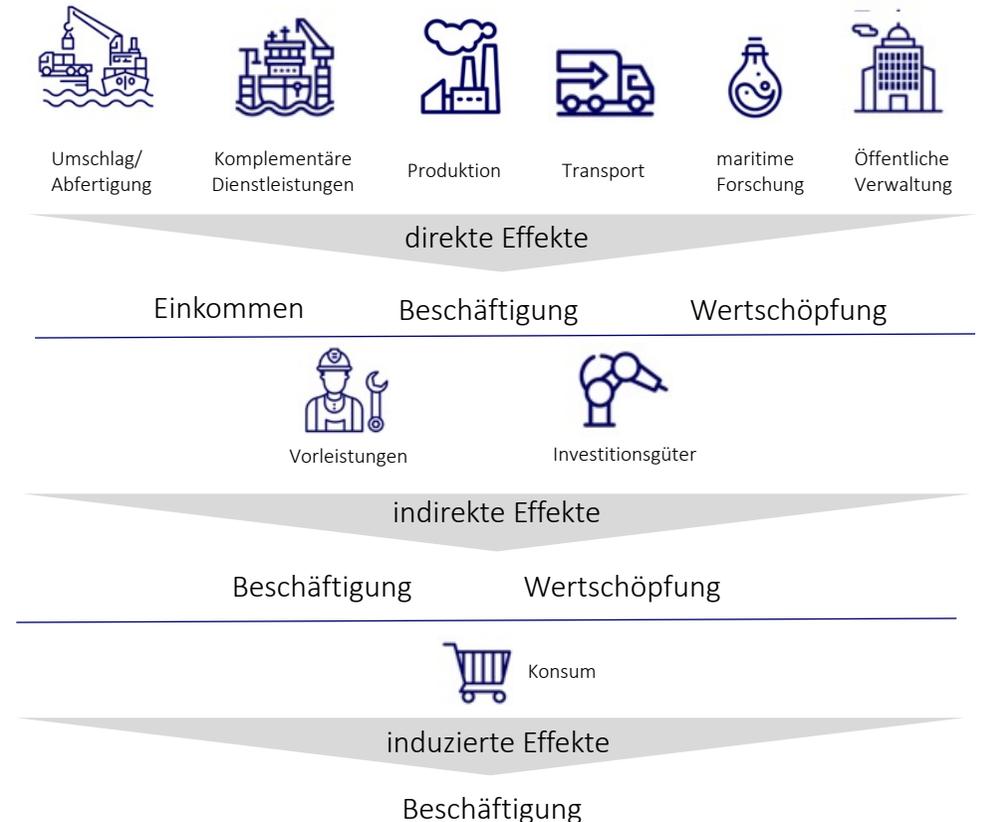
Die Quantifizierung der induzierten Beschäftigungswirkungen erfolgt mittels einer Input-Output-Betrachtung. Sämtliche Berechnungen basieren dabei auf der Annahme, dass durch den Konsum Produktionssteigerungen hervorgerufen werden, wodurch zusätzliche Wertschöpfung in anderen Wirtschaftsbereichen entsteht, wo wiederum Einkommen ausgezahlt wird. Da auch dieses Einkommen wieder für Konsumzwecke eingesetzt wird, entsteht ein fortwährender multiplikativer Prozess. Im Ergebnis konnte für die induzierten Effekte eine Zahl von 280 Beschäftigten für die Wirkungsregion i. e. S. ermittelt werden. Für die Wirkungsregion i. w. S. liegt der Wert bei knapp 300.



Zusammenfassung

Die Zusammenfassung erfolgt mit dem Ziel, die zuvor ermittelten direkten, indirekten und induzierten Effekte noch einmal abschließend gegenüberzustellen und zu systematisieren. Weiterhin erscheint es mit Blick auf die teilweise recht "theoretisch" anmutenden Werte sinnvoll, einzelne Ergebnisse zwecks besserer Einordnung mit Referenzbeispielen zu unterlegen. Die nachfolgende Abbildung zeigt die einzelnen Arten hafengebundenen Beschäftigung und Wertschöpfung im Überblick.

direkt hafengebundenen Unternehmen/Institutionen



REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: ZUSAMMENFASSUNG

Für die (regionalen) Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte der landeseigenen Westküstenhäfen Büsum und Husum konnten nachfolgende Werte ermittelt werden.

Die direkt hafengebundenen Unternehmen...

...beschäftigen **1.004** Mitarbeitende an den Standorten Büsum und Husum.
90 % der Mitarbeitenden haben ihren Wohnsitz in der Wirkungsregion i. e. S.

...schaffen Einkommen in Höhe von **48,2 Mio. Euro**.

...generieren eine Bruttowertschöpfung in Höhe von **70,3 Mio. Euro**.

...beziehen Vorleistungen im Wert von **12,3 Mio. Euro** von Unternehmen aus der Region. Insgesamt werden Vorleistungen i. H. v. 61,5 Mio. Euro bezogen.

...tätigen regionale Investitionen im Umfang von **2,9 Mio. Euro**.

Die Gesamtinvestitionen belaufen sich auf 11,5 Mio. Euro.

...schaffen durch ihre wirtschaftlichen Aktivitäten **226** Arbeitsplätze in der Wirkungsregion i. e. S. (159 durch Vorleistungsbezug, 67 durch Investitionen).
Die gesamten indirekten Beschäftigungswirkungen liegen bei 1.059.

...induzieren durch die Konsumtätigkeit ihrer Beschäftigten **298** weitere Arbeitsplätze in der Wirkungsregion i. e. S. (Vorleistungsbezug, Investitionen).

| | Region i.e.S. (30 km) | Region i.w.S. (S.-H.) | gesamt |
|---------------------|---|--------------------------|------------------|
| Direkt Beschäftigte | 1.004, davon 90 % mit Wohnsitz in der Wirkungsregion i. e. S. (92 % i. w. S.) | | |
| Direkte Einkommen | 43,4 Mio. Euro | 44,4 Mio. Euro | 48,2 Mio. Euro |
| Bruttowertschöpfung | 70,3 Mio. Euro | | |
| Vorleistungsbezug | 12,3 Mio. Euro | 43,1 Mio. Euro | 61,5 Mio. Euro |
| | 159 Beschäftigte | 555 Beschäftigte | 793 Beschäftigte |
| Investitionen | 2,9 Mio. Euro | 7,7 Mio. Euro | 11,5 Mio. Euro |
| | 67 Beschäftigte | 173 Beschäftigte | 266 Beschäftigte |
| induzierter Effekt | 298 Beschäftigte | | |

Direkte Beschäftigung

1.004

Indirekte Beschäftigung

226 (1.059)

Induzierte Beschäftigung

298

Beschäftigungswirkungen

1.528 regional
(2.361) insgesamt

REGIONALÖKONOMISCHE EFFEKTE: ZUSAMMENFASSUNG

Wie auf den vorherigen Seiten beschrieben beschäftigen die in den landeseigenen Westküstenhäfen Büsum und Husum ansässigen, hafenabhängigen Unternehmen und Institutionen rund 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Ein Blick auf die größten Arbeitgeber in Schleswig-Holstein zeigt, dass die Unternehmen/Institutionen in den Westküstenhäfen damit in etwa ähnlich viele Beschäftigte aufweisen wie die Vestas Deutschland GmbH (1.089, Platz 39) oder Dataport AÖR (1.066, Platz 40). Damit würden sich die Westküstenhäfen in etwa um Platz 40 der größten Unternehmen in Schleswig-Holstein einsortieren.

Die direkten Beschäftigungswirkungen der Westküstenhäfen werden ergänzt um Beschäftigungswirkungen, die durch den Bezug von Vorleistungen und/oder die Tötigung von Investitionen entstehen. Dabei ist zu konstatieren, dass die regionale Wirkung vergleichsweise gering ist. Nur rund 20 bis 25 % der Vorleistungsbezüge und Investitionen haben direkten Einfluss auf die Beschäftigung in der Wirkungsregion i. e. S. (30 km Radius). Dies liegt u. a. in der Wirtschaftsstruktur entlang der Westküste begründet, die den Bezug von Vorleistungen bzw. die Beschaffung von Investitionsgütern aus einem größeren Einzugsgebiet erfordert. Mit Blick auf Schleswig-Holstein, Süddänemark, Hamburg (Wirkungsregion i. w. S.) steigt dieser Anteil auf 65 bis 70 %. Insgesamt entstehen durch die Aktivitäten der hafenabhängigen Unternehmen indirekte Beschäftigungswirkungen von 1.059. Die durch die Konsumaktivitäten der direkt hafenabhängigen Unternehmen/Institutionen entstehenden induzierten Beschäftigungswirkungen belaufen sich auf knapp 300. Die direkten, indirekten und induzierten Beschäftigungswirkungen der Westküstenhäfen addieren sich in Summe auf 2.361.

Ergänzend zu den Beschäftigtenzahlen im Status Quo konnte im Zuge der vorliegenden Untersuchung aufgezeigt werden, dass die Westküstenhäfen noch über z. T. erhebliche Beschäftigungspotenziale verfügen. Dies gilt in besonderem Maße für den Bereich der erneuerbaren Energien und sowie mögliche Ansiedlungen im Greentech-Umfeld. Entsprechend den Überlegungen zur Arbeitsplatzdichte im Bereich GreenTech erscheint abhängig vom Ansiedlungserfolg ein Anstieg um 150-200 Beschäftigte (Büsum) bzw. 100-120 Beschäftigte (Husum) möglich.

Die Häfen Büsum und Husum verfügen aufgrund ihrer verkehrsgeographischen Lage über exzellente Rahmenbedingungen, um an der sich aktuell dynamisch vollziehenden Entwicklung im Energiebereich und durch die Verkehrswende zu partizipieren. Dies gilt u. a. für bereits in der Diskussion befindliche Ansiedlungsvorhaben (z. B. die geplante Northvolt-Ansiedlung in Heide mit möglichen Potenzialen für den Standort Büsum) sowie für weitere potenzielle Ansiedlungen z. B. in den Bereichen Wasserstoff, Windenergie, Aquakultur und Recycling. Grundvoraussetzung hierfür bildet u. a. die Bereitstellung anforderungsgerechter Flächen und (Hafen) Infrastrukturen. Entsprechende Empfehlungen hierzu wurden bereits am Ende des vorangegangenen Abschnitts dargestellt. Ferner erscheint es mit Blick auf zukünftige Ansiedlungsvorhaben sinnvoll, die Organisationsstrukturen so auszugestalten, dass eine eindeutige Fokussierung auf die Kunden- bzw. Hafeninteressen im Sinne eines „One-Stop-Shop“ möglich ist.

DIE AUTOREN



PROF. DR. JAN NINNEMANN
Geschäftsführer | HTC

Themenschwerpunkte:

Methodik und Durchführung
Regionalökonomische Analyse,
Handlungsempfehlungen

+49 (0)40 - 1817 5408

ninnemann@htc-consultancy.de



TORSTEN TESCH, MBA
Senior Projektmanager | HTC

Themenschwerpunkte:

Detailanalyse Westküstenhäfen,
Branchen/Industrien, Stakeholder,
Handlungsempfehlungen

+49 (0)40 - 1817 5407

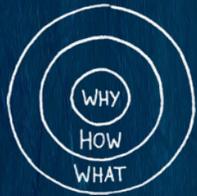
tesch@htc-consultancy.de



HANSEATIC TRANSPORT CONSULTANCY

Management- und Strategieberatung für Corporates und Start-Ups - Fachberatung für öffentliche Hand, Politik und Verbände

IHR PARTNER FÜR LOGISTIK, MOBILITÄT UND INFRASTRUKTUR



Digitale Transformation und Dekarbonisierung verändern unser Transportsystem radikal. Logistik, Mobilität und Infrastruktur werden zunehmend vernetzt - neue, autonome und multimodale Systeme entstehen.

Wir lieben es, diesen Prozess aktiv mitzugestalten und gemeinsam mit unseren Kunden und Partnern innovative Lösungen zu entwickeln, um die Bewegung von Gütern und Personen intelligent zu organisieren, Ressourcen effizient zu nutzen und die Lebensqualität zu erhöhen.



Das Leistungsspektrum von HTC reicht von der (strategischen) Analyse und Konzeption bis hin zur Implementierung. Die Kombination aus Unabhängigkeit, Qualität und Flexibilität, wissenschaftlicher Methodenkompetenz und profundem Verständnis des Verkehrs- und Logistiksektors machen uns zu einem starken Partner für nationale und internationale Kunden.

Der Mix aus bewährten Methoden und kreativen Tools wie Design Thinking und Co-Creation hilft uns dabei, auch komplexe Problemstellungen innerhalb kurzer Zeit zu lösen und in innovative Konzepte zu überführen.

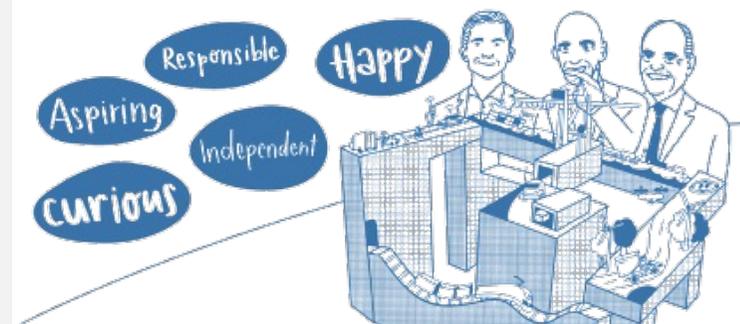
Was können wir für Sie tun?



#WeQ-LAB IN NETZWERKEN DENKEN, AGIL ARBEITEN

In Netzwerken zu denken bildet seit über 10 Jahren einen zentralen Bestandteil der DNA von HTC. Die Digitalisierung und der damit einhergehende Wandel in unseren Beratungsthemen haben uns 2018 inspiriert, Netzwerkdenken noch einmal neu zu definieren.

Mit dem Umbau unserer Büroräume zum neuen WeQ-Lab sind agiles Arbeiten, vernetztes Denken und die co-kreative Entwicklung innovativer Lösungen nicht nur wichtige Elemente unseres Beratungsansatzes, sondern gelebter Bestandteil unserer täglichen Arbeit. Offenheit für Neuerungen, Kooperation, Agilität und das Aufbrechen von Silostrukturen bilden dabei Schlüsselemente in unserer Denkweise.





IMPRESSUM

UNTERNEHMEN

HTC Hanseatic Transport Consultancy
Dr. Ninnemann & Dr. Rössler GBR
Schopensteht 15 (Miramar-Haus)
20095 Hamburg

Tel +49 (0)40 1817 5408
Web www.htc-consultancy.de

Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung von HTC.

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Prof. Dr. Jan Ninnemann, Dr. Thomas Rössler

Registriert beim Finanzamt Hamburg-Mitte
Ust-Id-Nr. DE261423842

ANHANG: HAFEN BÜSUM: GÜTERARTEN, BRANCHEN, WIRTSCHAFTSZWEIGE

| | |
|---|--|
| 03.1 Fischerei | Krabben- und Hochseefischerei sowie nachgelagerte Dienstleister |
| 10.9 Herstellung von Futtermitteln | J. Stöfen GmbH |
| 33.15 Reparatur und Instandhaltung von Schiffen, Booten und Yachten | Klein Maschinenbau- u. Taucherarbeiten |
| 33.15 Reparatur und Instandhaltung von Schiffen, Booten und Yachten | Marscheider Maschinenbau GmbH & Co. KG |
| 33.15 Reparatur und Instandhaltung von Schiffen, Booten und Yachten | Bootswerft Büsum – Reimer Landberg |
| 46.21 Großhandel mit Getreide, Rohtabak, Saatgut und Futtermitteln | J. Stöfen GmbH |
| 46.6 Großhandel mit sonstigen Maschinen, Ausrüstungen und Zubehör | Engel-Netze GmbH & Co. KG |
| 46.71 Großhandel mit festen Brennstoffen und Mineralölerzeugnissen | Schillhorn Mineralöle GmbH |
| 46.73 Großhandel mit Holz, Baustoffen, Anstrichmitteln und Sanitärkeramik | Otto Timm GmbH & Co. KG |
| 50.1 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt | Adler & Eils GmbH & CO. KG |
| 52.22.1 Betrieb von Wasserstraßen | Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes |
| 52.22.1 Betrieb von Häfen | Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz S.-H. |
| 52.29.2 Schiffsmaklerbüros und -agenturen | Wilhelm E. F. Schmid GmbH |
| 72.1 Forschung und Entwicklung im Bereich Natur-, Ingenieur-, Agrarwissenschaften und Medizin | Institut für Terrestrische und Aquatische Wildtierforschung der Tierärztlichen Hochschule Hannover |
| 72.1 Forschung und Entwicklung im Bereich Natur-, Ingenieur-, Agrarwissenschaften und Medizin | Forschungs- und Technologiezentrum Westküste |
| 72.1 Forschung und Entwicklung im Bereich Natur-, Ingenieur-, Agrarwissenschaften und Medizin | maricube Centrum für Angewandte Technologien (CAT GmbH) |
| 84.1 Öffentliche Verwaltung | Gemeinde Büsum |
| 84.24 Öffentliche Sicherheit und Ordnung | Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) |

ANHANG: HAFEN HUSUM: GÜTERARTEN, BRANCHEN, WIRTSCHAFTSZWEIGE

| | |
|---|--|
| 03.1 Fischerei | Krabben- und Hochseefischereifischerei |
| 10.9 Herstellung von Futtermitteln | BAT Agrar GmbH & Co KG Hauptgenossenschaft Nord AG |
| 25.2 Herstellung von Metalltanks und -behältern [...] | Wulff & UMAG Energy Solutions GmbH |
| 33.1 Reparatur von Metallerzeugnissen, Maschinen und Ausrüstungen | Horn Marineservice / Ingenieurbüro Horn GbR Husumer Dock und Reparatur GmbH & Co. KG Maschinenbau Lorenzen Olaf Hansen Elektromaschinenbau GmbH Trede Schiffs- und Industrieelektronik |
| 38 Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen; Rückgewinnung | F. Ehrich GmbH & Co. KG |
| 46.21 Großhandel mit Getreide, Rohtabak, Saatgut und Futtermitteln | BAT Agrar GmbH & Co KG Hauptgenossenschaft Nord AG |
| 46.6 Großhandel mit sonstigen Maschinen, Ausrüstungen und Zubehör | Skipper Markt |
| 46.71.2 Großhandel mit Mineralölerzeugnissen | Peter Eggers GmbH team energie GmbH & Co. KG |
| 50.1 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt | (Adler-Schiffe GmbH & Co. KG) Hafenrundfahrt Husum |
| 52.22.2 Betrieb von Häfen | Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz S.-H. |
| 52.29.2 Schiffsmaklerbüros und -agenturen | Wilhelm E.F. Schmid GmbH |
| 84.1 Öffentliche Verwaltung | Stadt Husum |
| 84.24 Öffentliche Sicherheit und Ordnung | Wasserschutzpolizei |

Expertenbefragung – Westküstenhäfen Husum & Büsum

Die Häfen Husum und Büsum leisten einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung an der Westküste. Die mit der Hafenwirtschaft verbundenen Arbeitsplätze sichern Kaufkraft und Wohlstand nicht nur an den Hafenstandorten selbst, sondern in der gesamten Küstenregion und darüber hinaus. Insbesondere bei der Begründung von öffentlichen Investitionen in maritime Infrastrukturen aber auch bei der Öffentlichkeitsarbeit sind Zahlen und verlässliche Informationen über die Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte der Häfen und hafenabhängigen Betrieben von hoher Bedeutung. Die aktuell von Hanseatic Transport Consultancy (HTC) im Auftrag der IHK Flensburg durchgeführte Untersuchung soll diese Informationen liefern, um den weiteren Dialog mit Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit zum Thema Hafenenwicklung zu unterstützen.

Um möglichst belastbare Aussagen zu Beschäftigung und Wertschöpfung in den Häfen Husum und Büsum treffen zu können, benötigen wir Ihre Unterstützung. In Form eines Expertengesprächs (persönlich oder telefonisch) möchten wir Sie gern zu Ihren Aktivitäten und Einschätzungen bzgl. der o. g. Häfen befragen. Der nachfolgende Fragebogen gibt hierzu einen ersten Überblick über die für unsere Untersuchung relevanten Themenfelder. Die aus den Gesprächen gewonnenen Erkenntnisse werden selbstverständlich anonymisiert weiter verwendet. Für Ihre Mitarbeit bedanken wir uns bereits im Vorfeld recht herzlich.

Datenschutzerklärung

Die Befragung erfolgt im Rahmen einer Untersuchung zur regionalwirtschaftlichen Bedeutung der landeseigenen Westküstenhäfen. Auftraggeberin ist die IHK Flensburg in enger Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein. Auftragnehmer ist Hanseatic Transport Consultancy (HTC) aus Hamburg. Die Befragung wird nach den gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzes in Deutschland durchgeführt. Die Teilnahme an der Befragung ist freiwillig. Die im Fragebogen gewonnenen Erkenntnisse werden absolut vertraulich behandelt. Die Daten werden durch die Auftragnehmer nach den gesetzlichen Datenschutzbestimmungen erfasst und nur in anonymisierter Form ausgewertet. Einzeldaten werden nur in aggregierter Form dargestellt. Niemand kann also aus den Ergebnissen erkennen, von welchem Unternehmen oder welcher Person die Angaben stammen.

Bei Rückfragen zur Befragung wenden Sie sich bitte an:

Prof. Dr. Jan Ninnemann

☎ +49 (40) 18 17 54 08

☎ +49 (171) 266 00 35

✉ ninnemann@htc-consultancy.de

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

ANHANG: FRAGEBOGEN

Unternehmen

Branche

Kontakt (Adresse, Ansprechpartner, E-Mail, Telefon)

Standort

An welchen Hafenstandorten führen Sie betriebliche Aktivitäten durch?

- Büsum
- Husum

Einschätzungen zum Hafen

Welche betrieblichen Aktivitäten führen Sie im Hafen durch?

- Schiffsumschlag
- Schiffbau/Reparatur
- Sonstige Fertigung/Produktion (ohne Schiffbau/Reparatur)
- Schiffsausrüstung
- Lagerung
- Fischerei
- Tourismus & touristische Verkehre
- Küstenschutz/Wasserbau
- Dienstleistungen
- Gastronomie & Freizeit
- Wissenschaft/Forschung
- Behördliche Aufgaben / Verwaltung
- Sonstige:

Gibt es Hemmnisse, die Ihre Geschäftsentwicklung am Standort beeinflussen?

- Nein
- Ja

wenn ja, dann:

- Kosten (Hafengelder, Mieten etc.)
- Infrastrukturelle Anbindung (landseitig)
- Hafenzufahrt
- Wassertiefe im Hafenbecken
- Marode Kaianlagen
- Fehlende/mangelnde Schwerlastfähigkeit (Schwerlastpier)
- Umschlag-/Hafenequipment
- Flächenverfügbarkeit
- Dienstleistungsangebot (Maritime Services, Maintenance etc.)
- Sonstige:

Welche Verbesserungen/Anpassungen sind aus Sicht Ihres Unternehmens im Hafen zwingend erforderlich (bitte ausführen)?

ANHANG: FRAGEBOGEN

Angaben zum Unternehmen

Anzahl der Mitarbeitenden

| | |
|--|--|
| Insgesamt | |
| davon kaufmännisch/gewerblich | |
| davon Vollzeit, Teilzeit, Aushilfe, Azubi | |
| Welches Anforderungsniveau haben die Arbeitsplätze in Ihrem Unternehmen? | Helfer- und Anlerntätigkeiten _____% Fachlich ausgerichtete Tätigkeiten _____% Komplexe Spezialistentätigkeiten _____% Hoch komplexe Tätigkeiten _____% |
| Welchen Schulabschluss haben die Mitarbeiter in Ihrem Unternehmen? | ohne Schulabschluss _____% Haupt-/Volksschulabschluss _____% Mittlere Reife _____% Abitur/Fachabitur _____% unbekannt _____% |
| Wieviele % der Mitarbeitenden wohnen im Umkreis von 30 km (Schätzung)? | |
| Entwicklung des Mitarbeiterstandes (in den letzten/nächsten 5 Jahren) | |
| Ø Gehalts-/Lohnniveau (Jahresgehalt, brutto) | |

Unternehmenszahlen

| | |
|--|--|
| Umsatzerlös 2021 lt. GuV | |
| Umsatz/Schlüsselkunden nach Regionen (30 km Umkreis/außerhalb 30 km in %) | |
| Umsatzerwartung für die nächsten Jahre | |
| Nettoumsatz bzw. Summe an bezogenen Vorleistungen | |
| Herkunft der Vorleistungen nach Region (30 km Umkreis/außerhalb 30 km Umkreis in %) (kreisweit / kreisübergreifend / außerhalb Schleswig-Holsteins / außerhalb Deutschlands) | |
| Welche Art an Vorleistungen wurden bezogen (Art, Verteilung in %)? | |
| Geplante Investitionen am Standort (kurz-/mittel-/langfristig in Art und Umfang) | |

Hafenaktivitäten in Frachtschifffahrt / Fahrgastschifffahrt / Fischerei

| | Eingang 2021 | Ausgang 2021 |
|--|--------------|--------------|
| Wie hoch ist – der Güterumschlag (Tonnen) – das Fahrgastaufkommen (Pax) – der Fischfang (Tonnen) Ihres Unternehmens? | | |
| Wie ist die Verteilung des Güterumschlags auf die einzelnen Verkehrsträger (Schiff, Lkw)? | | |
| Auf welche – Güterarten – Verkehrsarten – Fischarten verteilt sich Ihr Gesamtaufkommen (Angabe in % oder Tonnen)? | | |
| Wo liegen die Quell- bzw. Zieldestinationen Ihrer Verkehre (Ort/Region und Anteil in %)? | | |
| Wie hat sich Ihr Güterumschlag / Fahrgastaufkommen / Fangergebnis in den letzten 5 Jahren verändert (in % oder absolut)? | | |
| Wie sieht Ihre Mengenerwartung bis 2025 / 2030 für den Standort aus (in % oder absolut)? | | |
| Wer sind für Sie relevante Akteure/Partner im Hafen bzw. in Ihrer Logistikkette? | | |