



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.

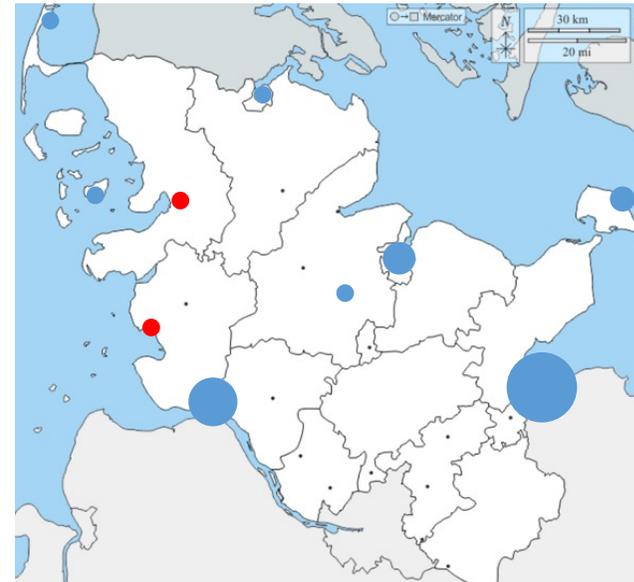
Das Regionalbudget wird mit Mitteln der Bund-Länder Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ gefördert aus dem Landesprogramm Wirtschaft.

ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN ERKENNTNISSE

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**. Die Schaffung einer belastbaren Datengrundlage ist dabei von hoher Relevanz für die **Zukunftsfähigkeit der Westküstenhäfen**, da sie wichtige Argumente für notwendige **Investitionen** in die Standorte liefert und einen wertvollen Beitrag zur verbesserten **öffentlichen Wahrnehmung** der Häfen leistet. Die Studie gliedert sich in zwei Analyseteile: die **Standortanalyse** der Häfen Büsum und Husum sowie die **Evaluation der regionalökonomischen Effekte** beider Häfen.

Ausgangspunkt der **Standortanalyse** bildet die Darstellung des **Logistikstandorts Schleswig-Holstein** und der Relevanz der Seehäfen für die Logistik im Norden. Als Hafen- und Logistikstandort ist Deutschlands nördlichstes Bundesland Teil der regionalen, nationalen, europäischen und der weltweiten Transportketten. Im Jahr 2021 wurden in den schleswig-holsteinischen Häfen Güter mit einem **Gesamtgewicht** (ohne Eigengewicht der Ladungsträger) von **38,7 Mio. Tonnen** umgeschlagen. 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** (siehe Abbildung). Zusätzlich zum Güteraufkommen wurden im Jahr 2021 rund 8,5 Mio. Passagiere in den Häfen im Norden abgefertigt. 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. 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. Trotz deutlich geringerer Umschlagvolumina spielen auch die **kleineren Seehäfen** im Land eine wichtige Rolle. Sie dienen insbesondere **regional ansässigen Betrieben** als **Gateway**.

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

Das **Zusammenspiel** zwischen **öffentlicher Hand** und **Privatwirtschaft** bei der **Entwicklung** und **Finanzierung** der Häfen ist in Schleswig-Holstein z. T. unterschiedlich ausgestaltet. Die landeseigenen Häfen Husum und Büsum folgen vom Grundsatz her dem national wie international relativ weit verbreiteten **Landlord-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, Technologie und Tourismus** und das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung vertreten durch den Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN). Die Vergabe von Nutzungsrechten für die Flächen erfolgt über **Erbpacht- oder Nutzungsverträge**.

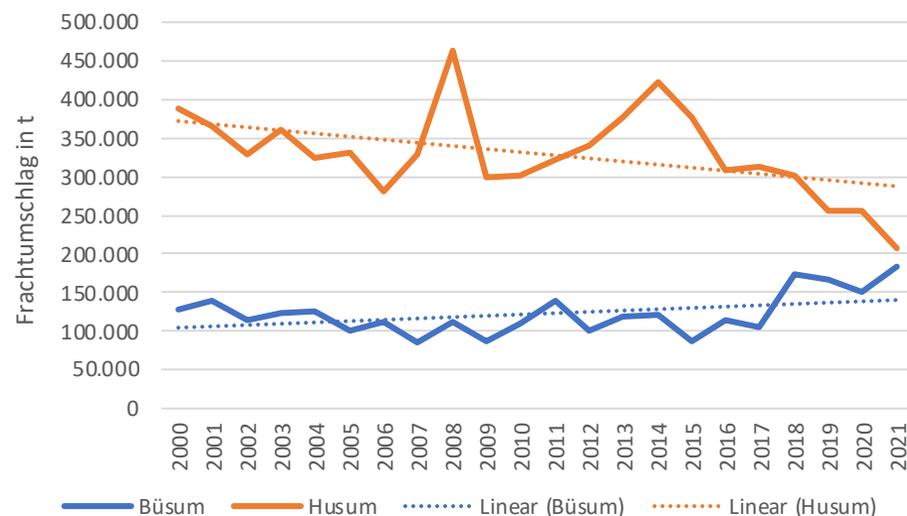
ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN ERKENNTNISSE

Der **Frachturnschlag** in den Westküstenhäfen Büsum und Husum zeigt im Zeitraum von 2000 bis 2021 einen unterschiedlichen **Trendverlauf**. Während der Hafen **Büsum** sein Aufkommen sukzessive steigern und im Jahr 2021 einen neuen **Rekordumschlag** verbuchen konnte, entwickelt sich der Umschlag am Standort **Husum** vor allem in den letzten Jahren **rückläufig**.

Der überwiegende Teil des **Umschlags** am Standort **Büsum** entfällt auf den **Empfang** (Anteil 82 %), wobei der Versandanteil in den letzten Jahren stetig zugenommen hat. 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. Auf der **Empfangsseite** dominieren **Futtermittel sowie Düngemittel, Getreide und Baustoffe**. Der Umschlag von **Futter- und Düngemitteln** zeigt sich dabei vergleichsweise stabil, während der Umschlag von Getreide und Baustoffen z. T. stark Schwankungen unterliegt. Eine wichtige Rolle für den Hafen Büsum spielt auch das Thema **Fischereianlandungen**. Im Jahr 2021 wurden insgesamt 2.252 t Fisch angelandet (gesonderte Statistik). Davon entfallen 99,5 % auf **Speisekrabben**. Der Hafen Büsum agiert dabei als wichtige Drehschreibe in der Krabbenlogistik.

Ebenso wie in Büsum dominiert auch am Standort **Husum** die **Empfangsseite**. Die zuletzt stark rückläufige Entwicklung betrifft insbesondere den **Umschlag von Futter- und Düngemitteln**. Als vergleichsweise **stabil** zeigt sich der **Empfang von Getreide**. Auf der **Versandseite** konnte der **Getreideumschlag** ebenso wie der Umschlag von **Raps** zuletzt zulegen. Als wesentlicher Grund für den **negativen Trendverlauf** am Standort **Husum** gilt dabei die **Verschlickung** der Zufahrt und der **unzureichende Tiefgang** im Hafen. Hierdurch hat die **Wettbewerbsfähigkeit** des Standorts Husum zuletzt deutlich gelitten. Auch in 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.

Frachturnschlag in den Westküstenhäfen 2000 bis 2021 in t



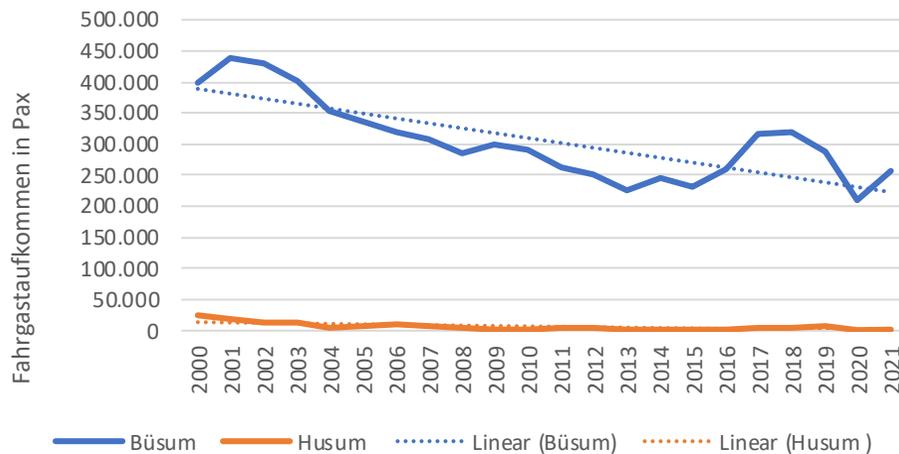
ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN ERKENNTNISSE

In der Passagierschifffahrt sind die Westküstenhäfen Büsum und Husum von unterschiedlicher Relevanz. Während Büsum als wichtiger Standort für die Fahrgastschifffahrt dient, spielt das Thema in Husum kaum eine Rolle.

Das **Fahrgastaufkommen** in Büsum zeigt sich insgesamt **leicht rückläufig**, wobei sich **seit 2016** eine deutliche **Erholung** eingestellt hat. Corona-bedingt erfuhr das Fahrgastaufkommen in **2020** dann aber wieder einen **Dämpfer**. Mit einem Anteil von **55 %** findet sich ein leichtes Übergewicht im Bereich der „klassischen“ **Fahrgastschifffahrt**. Diese **Ausflugsverkehre** umfassen u. a. Fangfahrten, Hafenrundfahrten und Küstenfahrten. **Helgolanddienste** spielen mit einem Anteil von **45 %** eine etwas geringere Rolle.

Die **Passagierschifffahrt** spielt in **Husum** seit längerer Zeit 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 nicht mehr über Husum, sondern Standorte wie Nordstrand und Dagebüll erfolgt. Das Fahrgastaufkommen in Husum reduziert sich daher zuletzt auf **Hafenrundfahrten**.

Fahrgastaufkommen in den Westküstenhäfen 2000 bis 2021 in Pax



Ausgehend von der **Zeitreihenbetrachtung** für Frachtumschlag und Fahrgastaufkommen, einer **weiterführenden Standortanalyse** sowie einer umfassenden Einbindung **lokaler Stakeholder** lassen sich für beide Häfen folgende **Stärken und Schwächen** herausarbeiten.

Hafen Büsum

Stärken (Auswahl)

- Guter wasserseitiger Zugang
- Wasser- und landseitige Infrastruktur in meist gutem Zustand
- Gute straßenseitige Anbindung
- Umfangreiches Erweiterungs-/ Ausbaupotenzial
- Vielfältige Gewerbe- und Nutzerstruktur
- Hafen als Tourismusfaktor

Schwächen (Auswahl)

- Einzelne Hafenteile nur eingeschränkt wasserseitig zugänglich
- Kaimauern im Bereich Ostmole in ungenügendem Zustand
- Abfertigung größerer Schiffe allgemein unzureichend
- Keine schienenseitige Anbindung
- Nutzungskonflikte durch Mischgewerbe

Hafen Husum

Stärken (Auswahl)

- Gute straßenseitige Anbindung
- Vielfältige Gewerbe- und Nutzerstruktur
- Ortsnähe und kompakter Zuschnitt
- Hafen als Tourismusfaktor
- Wichtige Funktion als Schutzhafen und Werftstandort

Schwächen (Auswahl)

- Tiefgangsrestriktionen in Zufahrt und Hafen, min. 4,7 m benötigt
- Kaiinfrastruktur z. T. in mangelhaftem Zustand
- Flächenlasten oft unzureichend
- Keine schienenseitige Anbindung

ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN ERKENNTNISSE

Die Westküstenhäfen sind als **Umschlagpunkt** sowie als **Produktions-, Dienstleistungs- und Logistikstandort** wichtiger Bestandteil **regionaler Wertschöpfungsketten**. Dies lässt sich anhand ausgewählter Beispiele illustrieren.

- Die **Fischerei (insb. Krabbenfischerei)** ist sowohl in Büsum als auch in Husum ein wichtiger Standortfaktor mit hoher regionaler Relevanz für **Gastronomie**, Lebensmittelwirtschaft und **Tourismus**. Darüber hinaus bestehen enge Verflechtungen mit lokalen **Werften** und Reparaturbetrieben. Der Hafen Büsum ist als Zentrum für die **Krabbenlogistik** im Norden von überregionaler Bedeutung, jede dritte in der Nordsee gefangene Krabbe wird in Büsum sortiert oder für die weitere Verarbeitung vorbereitet.
- Die **Herstellung von Futtermitteln** spielt ebenso wie der **Großhandel mit Getreide, Saatgut und Futtermitteln** eine wichtige Rolle in beiden Häfen. Die Standorte Büsum und Husum übernehmen dabei eine wichtige **Versorgungs- und Logistikfunktion** für viele Betriebe an der Westküste. Dies betrifft u. a. Bereiche wie die **Milchwirtschaft**, die landwirtschaftliche **Nutztierhaltung** sowie den **Ackerbau** (Anbau von Getreide etc.). Von besonderer Relevanz ist dabei die Futtermittelproduktion am Standort Husum, jede zweite Kuh im Norden Schleswig-Holsteins wird mit Kraftfutter aus Husum versorgt.
- Der Umschlag von **Seekies** im Hafen Büsum ist von wachsender Relevanz für die regionale **Bauwirtschaft**. Ursächlich hierfür ist die Tatsache, dass der Kies in den erschlossenen Gruben in Schleswig-Holstein knapp und daher vermehrt durch **Importe** gedeckt werden muss.
- Der Wirtschaftszweig **Personenbeförderung** in der See- und Küstenschifffahrt ist von herausragender Bedeutung für das Tourismusgewerbe sowohl an den Standorten selbst als auch auf Helgoland.
- 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.

- Der **Werft- und Reparaturbereich** ist insbesondere für die Behörden- und Küstenschifffahrt sowie die Fischerei von wichtiger Bedeutung. In Büsum besteht eine Spezialisierung auf die **Reparatur von Fischkuttern** und kleineren Schiffen. Am Standort Husum befindet sich das einzige **Reparaturdock** an der Westküste. Der Standort ist u. a. auch für das Docken von Fahrgastschiffen und Fähren, Multicargo- und Containerschiffen bis hin zu weltweit fahrenden Gastankern von hoher Relevanz. Hier bestehen intensive regionalwirtschaftliche Verflechtungen aus der **Unterbeauftragung lokaler Handwerksbetriebe**.

In Ergänzung zu den bestehenden Branchen bzw. Güterarten bestehen aktuell **umfangreiche Potenziale** für die Westküstenhäfen neue Kunden- bzw. Marktsegmente zu erschließen. Die sich aktuell vollziehenden wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen **Veränderungen** eröffnen **vielfältige Perspektiven** für die Seehäfen im Allgemeinen und die Westküstenhäfen im Besonderen. Dies gilt insbesondere für den Bereich der **Energiewende**. Zu den wichtigen Handlungsfeldern zählen hier u. a. der Import von Energie, die Unterstützung des Ausbaus von erneuerbaren Energien, die Energieproduktion und die Ansiedlung und Förderung grüner Technologien. Mit Blick auf die Westküstenhäfen bieten vor allem **Services für Offshore-Windparks**, deren **Wartung und Instandhaltung** sowie das **Recycling** ausgedienter On- und Offshore Windenergieanlagen(-teile) gute Entwicklungschancen. Die Häfen Büsum und Husum verfügen darüber hinaus über gute Rahmenbedingungen, selbst **grüne Energien** zu erzeugen. Als Anlandungspunkte für Offshore-Strom stellen sie optimale Standorte für die Produktion z. B. von grünem Wasserstoff dar. Ferner eignen sich die Westküstenhäfen als Standort für die Förderung und Ansiedlung ausgewählter **grüner Technologien**. Von besonderer Relevanz sind hier Themen wie **Aquakultur**, **nachhaltige Mobilität** sowie **Kreislaufwirtschaft**. Einzelne Ansiedlungsvorhaben werden aktuell diskutiert und durch die Netzwerk-Initiative „**Energieküste**“ befördert. Weitere Standortperspektiven ergeben sich aus dem Trend bzgl. einer **nachhaltigen Ausgestaltung der Logistik**.

ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN ERKENNTNISSE

Zusammenfassend liefert die **Standortanalyse** der Häfen folgendes Bild. Die **Umschlagentwicklung** in den Westküstenhäfen Büsum und Husum zeigt **divergierende Trendverläufe** für beide Häfen. Während sich der Büsumer Hafen **positiv** entwickelt sind die Vorzeichen am Standort Husum zuletzt eher **negativ**. Beide Standorte verfügen allerdings über das **Potenzial** von den Entwicklungen im Kontext der **Energiewende** sowie dem Trend im Hinblick auf eine **nachhaltigere** Ausgestaltung von **Logistikketten** zu profitieren. Grundvoraussetzung um diese Potenziale 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**. Für den Standort **Büsum** wurden diese z. T. bereits im **Entwicklungskonzept** für den Hafen Büsum dargelegt. Hier finden sich u. a. Maßnahmen zur

- Schaffung zusätzlicher **Liegeplätze und Flächen** für Fischereibetriebe,
- Schaffung von Abfertigungsmöglichkeiten für **größere Schiffseinheiten** sowie zur Bereitstellung einer zusätzlichen **Umschlagfläche**,
- Schaffung von Möglichkeiten für den **Schwertgutumschlag**,
- Herstellung der **Trimodalität** der Hafens.

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 Verkehrsdrehschleife zu stärken. Weitere Anforderungen hinsichtlich der Infrastrukturbedarfe und Flächenallokationen sollte ein **dediziertes Hafenentwicklungskonzept** für den Hafen Husum adressieren, das aktuell nicht besteht. Eine weitere Empfehlung betrifft das **Hafenorganisationsmodell** an beiden Standorten. Vor dem Hintergrund der z. T. unklaren bzw. sich überlappenden Zuständig-

der beteiligten Ministerien und Behörden sowie der Notwendigkeit die Hafenenwicklung durch ein „**aktives Hafenmanagement**“ zu flankieren, könnte eine **Bündelung** sämtlicher hafenbezogener Aktivitäten in einer **eigenen (öffentlichen) Gesellschaft** zielführend sein. Ferner muss sichergestellt sein, dass entsprechende **Planungskapazitäten** für die **Umsetzung** der identifizierten Maßnahmen bereit stehen.

Grundsätzlich zeigt die Standortanalyse, dass die Westküstenhäfen Büsum und Husum vor vielfältigen **Herausforderungen** stehen, die ein **verstärktes** (finanzielles) **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 Weiteren quantifiziert wird.

Ausgangspunkt für die Analyse der **regionalen Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte** der Westküstenhäfen bildet die Ableitung einer belastbaren **Methodik**. Diese orientiert sich an bestehenden Methodiken zur Evaluation der regionalökonomischen Effekte von Häfen und steht im Einklang mit dem Vorgehen im Rahmen der im Auftrag des Bundesministeriums (BMVI, heute BMDV) durchgeführten **Evaluation der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen**. Als (direkt) hafenabhängige Unternehmen werden dabei Unternehmen kategorisiert, 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 wurden auch **öffentliche Institutionen** berücksichtigt, die einen direkten Hafenbezug haben. Auf dieser Grundlage werden drei Arten von Beschäftigungswirkungen unterschieden.

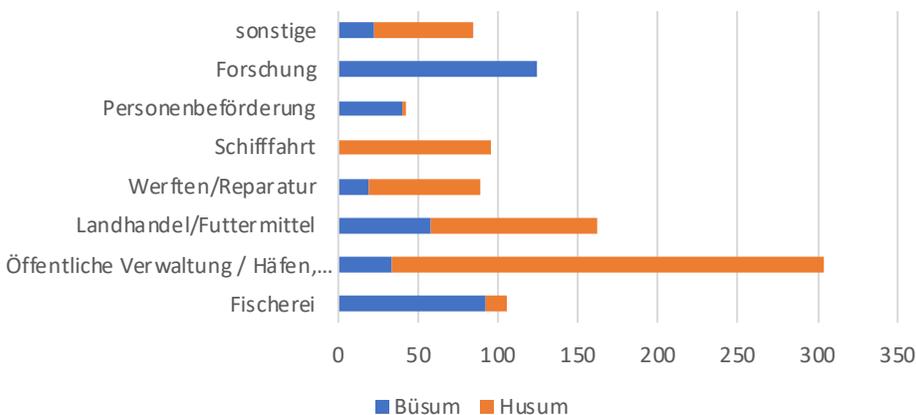
ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN ERKENNTNISSE

Direkte Beschäftigungswirkung	Arbeitsplätze bei Unternehmen die als (direkt) hafenabhängig eingestuft werden.
Indirekte Beschäftigungswirkung	Arbeitsplätze bei Unternehmen von denen hafenabhängige Unternehmen Güter und Dienstleistungen beziehen.
Induzierte Beschäftigungswirkung	Arbeitsplätze bei Unternehmen, bei denen die Beschäftigten ihre privaten Konsumbedürfnisse befriedigen

Insgesamt wurden annähernd **40 direkt hafenabhängige Unternehmen** an beiden Standorten identifiziert. Diese wurden im Zeitraum von Mitte September bis Anfang Dezember 2022 in Form einer **Primärerhebung** eingebunden und hinsichtlich ausgewählter **Kennzahlen** z. B. zu **Beschäftigungssituation, Wirtschaftlichkeit** und **Zukunftserwartungen** befragt.

Auf Basis der Primärerhebung konnte eine Zahl von **1.004 direkt hafenabhängig Beschäftigten** für die Westküstenhäfen ermittelt werden. Diese verteilen sich auf die nachfolgend dargestellten **Beschäftigungsschwerpunkte**.

Beschäftigungsschwerpunkte der direkte hafenabhängig Beschäftigten



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

Die direkt hafenabhängigen Unternehmen...

...beschäftigen **1.004** Mitarbeitende an den Standorten Büsum und Husum.

90 % der Mitarbeitenden haben ihren Wohnsitz im Umkreis von 30 km (Wirkungsregion i. e. S.). 92 % in Schleswig-Holstein und Süddänemark (Wirkungsregion i. w. 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.

ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN ERKENNTNISSE

Die in den landeseigenen Westküstenhäfen Büsum und Husum ansässigen, direkt hafengebundenen Unternehmen beschäftigen wie beschrieben 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 vereinen wie die Vestas Deutschland GmbH (1.089, Platz 39) oder Dataport AÖR (1.066, Platz 40). Der **Vergleich mit anderen Häfen** zeigt, dass die deutlich größeren Häfen Lübeck und Brunsbüttel in Studien aus den Jahren 2012 (Lübeck) und 2017 (Brunsbüttel) mit 6.669 bzw. 7.086 direkt hafengebunden Beschäftigte etwas höhere Werte ausweisen.

Die **direkten Beschäftigungswirkungen** der Westküstenhäfen werden ergänzt um Beschäftigungswirkungen, die durch den Bezug von **Vorleistungen** und/oder die Tätigkeit 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). Mit Blick auf Schleswig-Holstein, Süddänemark, Hamburg (Wirkungsregion i. w. S.) steigt dieser Anteil auf 65 bis 70 %. Insgesamt entstehen durch die Aktivitäten der hafengebundenen Unternehmen **indirekte Beschäftigungswirkungen** von 1.059. Die durch die Konsumaktivitäten der direkt hafengebundenen Unternehmen entstehenden **induzierten Beschäftigungswirkungen** belaufen sich auf knapp 300. Die direkten, indirekten und induzierten Beschäftigungswirkungen der Westküstenhäfen addieren sich in **Summe** auf **2.361** im Status Quo. **Perspektivisch** kann diese Zahl deutlich ansteigen, wenn es gelingt **Beschäftigungspotenziale** durch Ansiedlungen z. B. im GreenTech-Umfeld zu heben. Benchmarks zur Arbeitsplatzdichte im Bereich **GreenTech** lassen abhängig vom Ansiedlungserfolg einen Anstieg um 150-200 Beschäftigte (Büsum) bzw. 100-120 Beschäftigte (Husum) möglich erscheinen. **Grundvoraussetzung** hierfür bildet u. a. die Bereitstellung anforderungsgerechter **Flächen** und (Hafen)**Infrastrukturen**.

	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

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
Schopenstehl 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