

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und
Tourismus | Düsternbrooker Weg 94 | 24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/5738

Vorsitzenden des
Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Claus Christian Claussen, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Minister

16. Dezember 2025

Landeshafenstrategie - Basisgutachten

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

zur Drs. 20/3830 – Landeshafenstrategie Schleswig-Holstein übersende ich Ihnen zu Ihrer Kenntnis in der Anlage das der Landeshafenstrategie zugrundeliegende Basisgutachten.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Claus Ruhe Madsen

Anlage - 1 -



Institut für
Seeverkehrswirtschaft
und Logistik



Bright ideas. Sustainable change.

Gutachten zur Entwicklung einer Landeshafenstrategie Schleswig-Holstein

Schlussbericht

Auftraggeber:



Schleswig-Holstein
Der echte Norden

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

www.isl.org



ISL

Universitätsallee 11/13
28359 Bremen
Deutschland
Tel.: +49 421 22096-0

www.isl.org

Ramboll Deutschland

Ramboll Deutschland GmbH
Dierkower Damm 29
18146 Rostock

www.ramboll.com

Kontakte

Dr. Sönke Maatsch

E-Mail: maatsch@isl.org

Tel.: 0421 22096-32

Prof. Dr. Burkhard Lemper

E-Mail: lemp@isl.org

Tel.: 0421 22096-63

Kontakte

Jobst Schlennstedt

E-Mail: jobst.schlennstedt@ramboll.com

Tel.: 01522 2589445

Heiko Wenzel

E-Mail: heiko.wenzel@ramboll.com

Tel.: 0381 25295210

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
1 Die schleswig-holsteinischen Häfen: Strukturen und Verkehre	6
1.1 Verwaltungsstrukturen	7
1.1.1 Verwaltung und Finanzierung der schleswig-holsteinischen Häfen	7
1.1.2 Analyse der Verwaltungs- und Finanzierungsmodelle in anderen Bundesländern und Nachbarländern	8
1.2 Markt- und Wettbewerbsstrukturen	10
1.2.1 Güterverkehre	11
1.2.2 Passagierverkehre	16
2 Markttrends und neue Potenziale	17
2.1 Markttrends	17
2.1.1 Güterverkehre der schleswig-holsteinischen Häfen	17
2.1.2 Passagierverkehre der schleswig-holsteinischen Häfen	23
2.1.3 Weitere Markttrends	25
2.2 Marktchancen und -risiken der schleswig-holsteinischen Häfen	28
2.2.1 Marktchancen	28
2.2.2 Marktrisiken	30
3 Entwicklung einer Landeshafenstrategie Schleswig-Holstein 2040	32
3.1 Ziele für eine Landeshafenstrategie	32
3.1.1 Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung	32
3.1.2 Verbesserung der Resilienz von Versorgung und Absatz	33
3.1.3 Förderung der Nachhaltigkeit	33
3.2 Strategische Handlungsfelder	34
4 Umsetzungs- und Aktualisierungskonzept für die Landeshafenstrategie	46
4.1 Bewertungskonzept zur Priorisierung von Maßnahmen	46
4.2 Aktualisierungskonzept	47
4.2.1 Fortlaufende Projektbewertung	47
4.2.2 Aktualisierung der gesamten Hafenstrategie	48
Literaturverzeichnis	49
Anhang 1: Hafenprofile	50
Anhang 2: Projektblatt (Beispiele)	51
Anhang 3: Liste der befragten Organisationen	53

Einleitung

Durch die Lage zwischen Nord- und Ostsee sowie die zahlreichen Inseln und Halligen spielt die Schifffahrt in Schleswig-Holstein seit Jahrhunderten eine große Rolle. An beiden Küsten sowie am Nord-Ostsee-Kanal liegen zahlreiche Häfen, die eine bedeutende Handels-, Transport- und Dienstleistungsfunktion für Schleswig-Holstein, Deutschland und teils auch darüber hinaus wahrnehmen.

Das Angebot der schleswig-holsteinischen Häfen ist vielfältig: In den größeren Seehäfen werden beträchtliche Umschlagmengen und Passagierzahlen abgefertigt. Über ein dichtes Netz regelmäßiger Fähr- und Frachtlinien bestehen dort Verschiffungsmöglichkeiten zu den Ostseeanrainerstaaten. Im Hinterland erstrecken sich die Ziel- und Quellgebiete der über diese Häfen umgeschlagenen Ladung über die deutschen Wirtschaftszentren bis weit in die mittel-, west- und südeuropäischen Nachbarstaaten. Darüber hinaus finden sich zahlreiche Häfen, die vor allem von regionaler Bedeutung sind. So nutzen in Hafennähe angesiedelte Handels-, Gewerbe- und Industriebetriebe die Umschlagmöglichkeiten zur Sicherung ihrer Lieferketten. Darüber hinaus ermöglichen einige dieser vor allem regional bedeutsamen Häfen den reibungslosen Personenverkehr zu den Inseln und Halligen.

Häfen und Umschlagunternehmen sind wichtige Arbeitgeber. Darüber hinaus schaffen bzw. sichern die Häfen aber auch Arbeitsplätze entlang der Transportrouten und Logistikketten (sowohl bei Schifffahrtsunternehmen als auch im Hinterlandtransport) sowie in Industrieunternehmen, die ihre Waren über die Häfen umschlagen. Hinzu kommen weitere Aktivitäten, die nicht mit dem Warenumschlag oder der Passagierabfertigung verbunden sind, jedoch ebenfalls von den Häfen profitieren. Zu nennen sind hier unter anderem Schiffbau, Fischerei und Tourismus.

Zur Wahrnehmung der vielfältigen Aufgaben und zum Teil neu hinzugekommenen Herausforderungen, denen sich die Häfen im Land gegenübersehen, sind Investitionen in die Hafeninfrastruktur und zum Teil auch in deren Anbindung notwendig. Durch das im Grundgesetz verankerte Subsidiaritätsprinzip liegt die Zuständigkeit für die Häfen und deren Entwicklung seit Gründung der Bundesrepublik bei den Bundesländern bzw. den Kommunen. Im Falle Schleswig-Holsteins liegt die Zuständigkeit grundsätzlich bei den Städten und Gemeinden, im Falle von kreiseigenen Häfen bei den Landkreisen und im Falle von landeseigenen Häfen beim Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (MWVATT). Der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN.SH) nimmt Bau, Betrieb und Verwaltung (technische Hafenverwaltung) der landeseigenen Häfen als Auftragsverwaltung für das MWVATT wahr.

Die hohen Kosten, die insbesondere mit Investitionen in die Hafeninfrastruktur verbunden sind, werden vom Bund als besondere Belastung für die Küstenländer („Hafenlasten“) anerkannt. Seit dem 1.1.2005 ist eine gesetzliche Regelung in Kraft, die die Zuschüsse des Bundes an die Küstenländer für diese Hafenlasten festschreibt.¹ Im Rahmen dieses Lastenausgleichs erhält das Land Schleswig-Holstein Finanzhilfen in Höhe von lediglich 2,045 Mio. Euro pro

¹ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes nach Artikel 104a Abs. 4 des Grundgesetzes an die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein für Seehäfen, online verfügbar unter <https://www.gesetze-im-internet.de/bfinhb-ruag/BJNR396200001.html>

Jahr. Für darüber hinausgehende Investitionen müssen entsprechend zusätzliche Mittel mobilisiert werden.

Vor diesem Hintergrund soll das vorgelegte Gutachten zur Landeshafenstrategie Leitlinien für eine Priorisierung von Zielen und Maßnahmen aufzeigen, die eine möglichst effiziente Verwendung öffentlicher Mittel gewährleisten. Dabei werden Vorarbeiten wie das Hafen- und Logistikkonzept Schleswig-Holstein (Fraunhofer CML 2020), die Untersuchung zu den wirtschaftlichen Effekten der Landeshäfen (HTC 2023) sowie im Rahmen von Interviews gesammelte Erkenntnisse einbezogen (s. Anhang 3).

Aufbauend auf einer Analyse der aktuellen Situation und der Marktpotenziale wird untersucht, welche Bedeutung die absehbaren strukturellen Veränderungen für die schleswig-holsteinischen Häfen haben und wie diese sich für die Zukunft strategisch ausrichten können, um mit ihren Märkten zu wachsen, neue Potenziale zu erschließen und gleichzeitig ihre Resilienz zu verbessern.

1 Die schleswig-holsteinischen Häfen: Strukturen und Verkehre

Schleswig-Holstein verfügt über eine sehr diverse Hafenlandschaft. Die Häfen unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Funktion, Größe, Ladungsstruktur, Einzugsgebiet und Organisationsform. Im Folgenden werden als „Häfen“ alle Standorte mit Umschlaganlagen bezeichnet, die regelmäßig für den Güterumschlag oder den kommerziellen Passagierverkehr genutzt werden.² Häfen, in denen ausschließlich oder fast ausschließlich Ausflugs- und Freizeitschifffahrt angeboten werden, werden somit in der vorliegenden Untersuchung nicht betrachtet.³

Gemäß dieser Definition wurden insgesamt 24 Häfen in die Untersuchung einbezogen, darunter neun auf den Nordseeinseln und den Halligen, fünf an der Nordseeküste, einer an der Elbe⁴, vier an der Ostseeküste, zwei auf der Insel Fehmarn und drei am Nord-Ostsee-Kanal (s. Abbildung 1).

Abbildung 1: Betrachtete Häfen im Land Schleswig-Holstein



Quelle: ISL

² Einbezogen werden Häfen mit einem Güterumschlag von jeweils mindestens 500 Tonnen oder mit jeweils mindestens 500 kommerziellen Passagieren in den Jahren 2021-2023. Häfen im Sinne von §1 Absatz 2 der Landesverordnung für die Häfen in Schleswig-Holstein, in denen keine entsprechenden Verkehre stattfanden, konnten im Rahmen der Trendanalyse nicht berücksichtigt werden. Eine Förderung bestimmter inaktiver Standorte wird dadurch jedoch nicht ausgeschlossen, sollten diese für die Realisierung bestimmter Ziele der Landeshafenpolitik geeignet sein.

³ Für die betrachteten Häfen werden jedoch auch Wechselwirkungen zwischen Hafenumschlag, Passagierabfertigung, Tourismus und sonstigen Aktivitäten im Hafenumfeld betrachtet.

⁴ Der Hafen Brunsbüttel wird zu den Häfen am Nord-Ostsee-Kanal gerechnet, verfügt aber auch über Umschlaganlagen an der Elbe.

1.1 Verwaltungsstrukturen

Im Folgenden werden die Verwaltungsstrukturen der schleswig-holsteinischen Häfen, die sich in ihren Eigentumsverhältnissen in Landeshäfen, kommunalen Häfen, Bundeshäfen und privaten Häfen gliedern, sowie die unterschiedlichen Formen ihrer Finanzierung im Detail dargestellt.

1.1.1 Verwaltung und Finanzierung der schleswig-holsteinischen Häfen

Die **Verwaltungsstruktur** der Häfen in Schleswig-Holstein ist im Vergleich zu den anderen Küsten-Bundesländern besonders heterogen. Dies betrifft sowohl die Eigentumsverhältnisse der Infrastruktur als auch den Betrieb der Häfen. Während sich die Hafeninfrastruktur in den meisten schleswig-holsteinischen Häfen ganz oder teilweise in kommunaler Hand befindet, ist sie in einigen Häfen wie z.B. Brunsbüttel und Teilen Lübecks (Unternehmensgruppe Lehmann) im Privatbesitz. Der Hafen Hörnum und ein Teil des Hafens Helgoland befinden sich im Besitz des Bundes.

Tabelle 1: Eigner- und Betriebsstrukturen der schleswig-holsteinischen Häfen

Hafen	Eigentum	Betrieb
Brunsbüttel	privat	Privat
Burgstaaken	kommunal	Privat
Büsum	landeseigen	Privat
Dagebüll	kommunal	kommunal/privat
Flensburg	kommunal	kommunal
Glückstadt	landeseigen	Privat
Heiligenhafen	kommunal	kommunal
Helgoland	kommunal/bundeseigen	kommunal/Bund
Hooge	kommunal	kommunal
Hörnum	bundeseigen	Bund
Husum	landeseigen	Privat
Kiel	kommunal	kommunal
Langeneß	kommunal	kommunal/privat
List	kommunal	kommunal
Lübeck	kommunal/privat	kommunal/privat
Osterrönfeld	kommunal	kommunal
Pellworm	kommunal	kommunal/privat
Puttgarden	privat	privat
Rendsburg	kommunal	kommunal/privat
Schlüttsiel	kommunal	kommunal/privat
Strucklahnungshörn	kommunal	kommunal/privat
Wittdünn	kommunal	kommunal/privat
Wyk	kommunal	kommunal/privat

Quelle: Ramboll/ISL

Schließlich sind noch die Häfen Büsum, Husum, Glückstadt und Tönning⁵ zu nennen. Diese ganz oder teilweise landeseigenen Häfen werden im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT) durch den Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN.SH) verwaltet, der diese Aufgaben in mehreren Geschäftsbereichen bearbeitet.⁶

Während die Verantwortung für die Bewirtschaftung der landeseigenen Häfen im LKN.SH liegt, ist das MWVATT auf der politischen Ebene für hafenentwicklungsbezogene Themen verantwortlich. Hier gilt es zu prüfen, ob im Rahmen der Landeshafenstrategie zukünftig Konkretisierungen, erweiterte Kompetenzen und ggf. neue Aufgabenzuordnungen sowie zusätzliche Kommunikationsaktivitäten vorgenommen werden sollten.

Die **Finanzierung** der landeseigenen Häfen erfolgt aus Landesmitteln, die sich aus den jeweiligen aktuellen Haushaltsansätzen ergeben. Derzeit werden dem LKN.SH für die Landeshäfen ca. 4 Mio. € p. a. zur Verfügung gestellt. Diese werden hauptsächlich für die Instandhaltung und Verwaltung der Häfen verwendet. Darüber hinaus gehende Investitionen können mit diesen Mitteln nicht getätigt werden. Die Personalkosten werden im Landeshaushalt gesondert veranschlagt.

Darüber hinaus werden im „Infrastrukturbericht 2024“ Investitionen im Bereich „Landeseigene Häfen und Fähren“ zwischen 2022 und 2023 in Höhe von 11,2 Mio. €, die sich zu 3,2 Mio. € aus dem Programm IMPULS und zu 8,0 Mio. € aus Landesausgaben im Verkehrswesen des MWVATT speisen, ausgewiesen.⁷ Für 2024 und Folgejahre sind Investitionsmittel von 19,0 Mio. € angeführt.

Es bleibt grundsätzlich festzuhalten, dass in der jetzigen Struktur sowohl die gestalterischen Möglichkeiten als auch die finanziellen Ressourcen zur Unterstützung der Häfen im Land begrenzt sind.

1.1.2 Analyse der Verwaltungs- und Finanzierungsmodelle in anderen Bundesländern und Nachbarländern

Bei der Analyse der Strukturen in den umliegenden Küstenbundesländern sowie den Nachbarländern Niederlande und Belgien wird deutlich, dass hier häufig homogenere Eigentums- und Verwaltungsstrukturen in der Hafenlandschaft existieren.

In Niedersachsen ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW) federführend für die Hafenpolitik verantwortlich. Es koordiniert die Hafenentwicklung, die Planung und die Finanzierung auf Landesebene über den Bereich „Häfen und Schifffahrt“. Die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (NPorts) ist als landeseigene Gesellschaft damit beauftragt, die meisten der See- und Binnenhäfen zu verwalten, die Infrastruktur instandzuhalten und sie gemäß dem Konzept „Hafen Niedersachsen“ gezielt an den verschiedenen Standorten auszubauen.

⁵ Tönning wird im Folgenden nicht weiter betrachtet, da hier kein regelmäßiger kommerzieller Güter- oder Personenverkehr stattfindet.

⁶ s. https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/LKN/_documents/lkn

⁷ https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/Infrastrukturprogramm_impuls/infrastrukturbericht/Downloads/infrastrukturbericht_2024.pdf?__blob=publicationFile&v=3

Der Fokus von NPorts liegt auch klar auf der kommerziellen Entwicklung der Häfen. Über verschiedene Stabsbereiche, etwa „strategische Unternehmensentwicklung“, „Marketing und Vertrieb“ und „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“ können nachhaltig Entwicklungen ausgearbeitet und umgesetzt werden. Die Möglichkeiten von NPorts, Einfluss auf die Hafenwirtschaft sowie die landeseigene Infrastruktur und somit auf einen wesentlichen Faktor der wirtschaftlichen Entwicklung im Land zu nehmen, sind durch die Anzahl und die Größe der landeseigenen Häfen deutlich höher als in Schleswig-Holstein. Dadurch besteht in Niedersachsen eine weitaus größere politische Verpflichtung, die Häfen im Land auch finanziell zu unterstützen.

In Mecklenburg-Vorpommern ist ebenfalls das Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit für die Hafenpolitik und die Entwicklung der Hafeninfrastruktur verantwortlich. Es koordiniert die strategische Planung, die Bereitstellung von Fördermitteln und die Umsetzung von Entwicklungsprojekten. Hier sind die wesentlichen Themen und Aufgaben der Abteilung „Mobilität, Verkehr und Straßenbau“ zugeordnet.

Die jeweiligen Häfen werden allerdings von einzelnen Gesellschaften verwaltet, an denen die Landesregierung ebenso wie die Kommunen gesellschaftsrechtlich beteiligt sind. Beispielsweise ist das Land mit 25,1 Prozent an der ROSTOCK PORT GmbH und zu jeweils 10 Prozent an der Seehafen Wismar GmbH und an der Fährhafen Sassnitz GmbH beteiligt. Durch die Gesellschafterfunktion und die Mitgliedschaft in den Aufsichtsräten übt das Land direkten Einfluss auf die Entwicklung dieser Häfen aus. Kleinere Häfen werden häufig kommunal verwaltet, einzelne Hafenanlagen sind auch in privater Hand.

In Hamburg unterliegt der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) das Thema „Hafen und Innovation“. Die Behörde betreut den Hamburger Hafen und die Logistik-Unternehmen der Stadt und ist für die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die Wettbewerbsfähigkeit und die umweltbezogene Wirtschaftspolitik verantwortlich. Dabei übernimmt sie auch die Fach- und Rechtsaufsicht über die Hamburg Port Authority (HPA), unter der die hafenbezogenen Zuständigkeiten zusammengeführt sind. Ferner vertritt sie die Hamburger Hafeninteressen gegenüber Bund, Ländern und innerhalb der Hamburger Verwaltung.

Die HPA hat wiederum die Aufgabe, den Hafen bedarfsgerecht zu entwickeln und zu vermarkten. Dazu gehören die Schaffung einer öffentlichen Infrastruktur für alle Hafenunternehmen, die Ansiedlung von Unternehmen und die Vermietung von Hafengrundstücken sowie Investitionen in den Ausbau der Hinterlandanbindungen oder des Straßen- und Schienennetzes. Damit zentralisiert Hamburg die eigene Hafenverwaltungsstruktur, um Wettbewerbsfähigkeit und strategisches Handeln zu garantieren. Innerhalb der HPA bestehen Abteilungen für verschiedene Themengebiete, wobei beispielsweise zwischen öffentlicher Infrastruktur („Public Assets“), dem wirtschaftlichen Bereich („Commercial Assets“) sowie Services (u.a. Betrieb und Behörde) unterschieden wird.

In Bremen ist die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation mit der Abteilung Häfen und Logistik für die Landeshafenwirtschaft verantwortlich. Ähnlich wie in Hamburg bündelt sie die Aufgaben eines Landesministeriums und der kommunalen Verwaltung. Die Behörde koordiniert die langfristige Planung und die Bereitstellung von öffentlichen Mitteln für Hafenprojekte. Die meisten Hafenanlagen und -flächen in Bremen und Bremerhaven sind landeseigene Flächen, auch wenn einige spezialisierte Terminals und Anlagen im privaten Besitz sind.

Ähnlich zum Hamburger Modell plant, baut, unterhält und verwaltet die Managementgesellschaft bremenports GmbH & Co. KG die Infrastruktur der bremischen Häfen mit Ausnahme der Landseite im Fischereihafen. Auch bremenports unterteilt sich in spezialisierte Bereiche: Hafenbau, Hafenbetrieb, Kaufmännische Angelegenheiten, und Hafenentwicklung und Innovation.

Weitere Beispiele zur Organisation von Hafenverwaltung und -entwicklung finden sich im Ausland. In den Niederlanden ist auf nationaler Ebene das Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft für die maritime Politik, die strategische Planung und die Bereitstellung von Fördermitteln für die Hafenentwicklung zuständig. Die Hafenbehörden selbst sind in der Regel auf kommunaler oder regionaler Ebene angesiedelt. Die Hafeninfrastruktur und -anlagen befinden sich größtenteils im Besitz der öffentlichen Hand, insbesondere der Gemeinden und des nationalen Staates. Die verwaltenden Hafenbehörden sind oft öffentlich-rechtliche Körperschaften mit spezifischen Aufgaben und Verantwortlichkeiten für die Verwaltung und Entwicklung der Häfen. Sie handeln autonom und unternehmerisch.

Eigentumsverhältnisse wie in den Niederlanden finden sich auch in Belgien. Die Strukturen sind dabei häufig auch regionsübergreifend, um Synergien zu schaffen. Die North Sea Port Authority etwa wird gemeinsam von belgischen und niederländischen Behörden betrieben. Die autonomen Gesellschaften, die häufig verschiedene öffentliche und teils auch private Partner als Shareholder einbeziehen, haben den Vorteil, dass sie politische Interessen mit wirtschaftlichem Denken in Hafenangelegenheiten vereinen.

Bei Betrachtung der Hafenstrukturen in Ländern wie Schweden und Finnland, aber auch in Polen und im Baltikum fällt auf, dass sich die Infrastruktur fast ausschließlich in kommunaler Hand befindet, also vergleichbar ist mit den schleswig-holsteinischen Korrespondenzhäfen Lübeck und Kiel im Fähr- und RoRo-Segment. Große Investitionen in Hafenausbauten z. B. in Trelleborg, Malmö oder Helsinki in den vergangenen Jahren zeigen, dass diese Städte die Entwicklung ihrer Häfen – auch im Rahmen von EU-Fördermitteln (CEF, TEN-T) – langfristig vorantreiben. Dabei werden sie politisch auf nationaler Ebene sowie über Regionalverwaltungen unterstützt.

Der überregionale Vergleich zeigt, dass die Bedeutung der Hafenwirtschaft häufig eine prominentere Rolle in der politischen Ausrichtung spielt und funktionaler und strategischer besetzt ist, als es aktuell in Schleswig-Holstein der Fall ist.

1.2 Markt- und Wettbewerbsstrukturen

In den schleswig-holsteinischen Häfen wurden 2023 37,7 Mio. Tonnen umgeschlagen und 13,1 Mio. Passagiere abgefertigt. Etwa 95 % der Güter werden in den Häfen Lübeck, Brunsbüttel, Puttgarden und Kiel umgeschlagen. Beim Passagieraufkommen liegen neben Puttgarden und Kiel die Häfen Dagebüll und Wyk auf Föhr bei einem Aufkommen von mehr als 1 Mio. Passagieren.⁸

⁸ Detaillierte Daten zu einzelnen Häfen finden sich in den Hafenprofilen (s. Anhang 1).

Tabelle 2: Güterumschlag und Passagieraufkommen schleswig-holsteinischer Häfen 2023

Küstenbereich Hafen	Umschlag in 1.000 t	Quelle/Ziel	
		Güterverkehr (überwiegend)	Passagierauf- kommen in 1.000
Nordsee/Elbe	10,781		5,211
List/Sylt	117	international	467
Hörnum/Sylt	k.A.		164
Dagebüll/Schlüttsiel*	251	national	1,514
Wyk auf Föhr	231	national	1,241
Wittdün/Amrum	32	national	554
Langeness	k.A.		k.A.
Gröde	4	national	61
Hooge	k.A.		k.A.
Pellworm	25	national	173
Strucklahnungshörn	24	national	215
Husum	224	international	-
Helgoland	26	national	580
Büsum	172	international	242
Brunsbüttel	9,542	international	-
Glückstadt	133	national	-
Ostsee/NOK	26,947		7,877
Flensburg	242	international	-
Kiel	5,024	international	2,660
Heiligenhafen	55	international	-
Burgstaaken/Fehmarn	65	national	-
Puttgarden	5,699	international	4,721
Lübeck	15,511	international	496
Rendsburg/Osterrönfeld*	351	international	-

* Daten nicht getrennt verfügbar

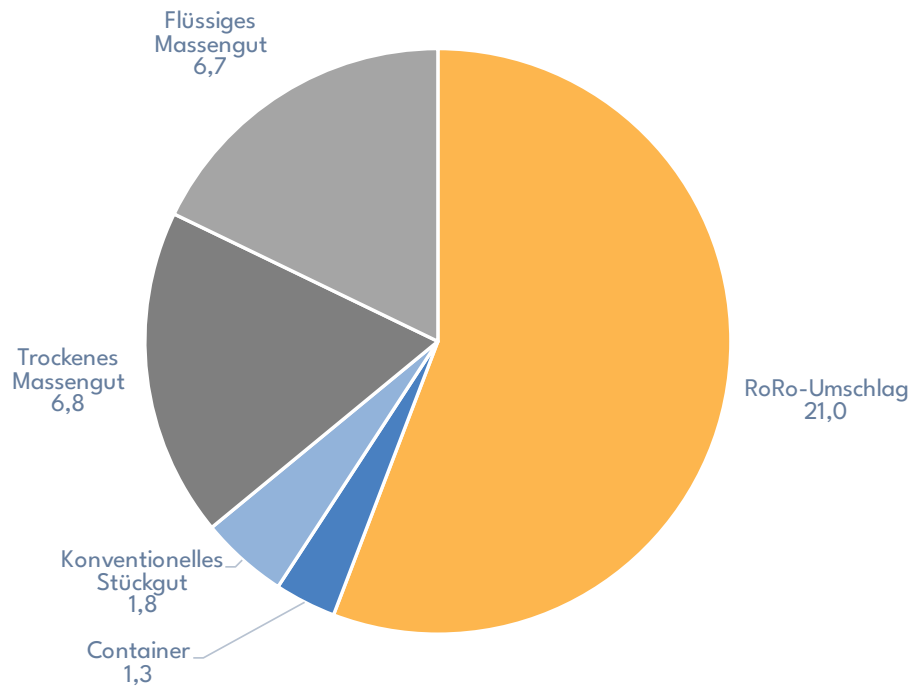
Quelle: ISL auf Basis Eurostat

Die landeseigenen Häfen Husum und Büsum, , schlugen 2023 zusammen 396 Tsd. Tonnen um und hatten somit einen Anteil von ca. 1 % am gesamten Güterumschlag der schleswig-holsteinischen Häfen. Der Umschlag in Glückstadt findet fast ausschließlich im privat betriebenen Teil des Landeshafens statt.

1.2.1 Güterverkehre

Der RoRo-Güterverkehr spielt im Vergleich zu anderen Regionen in den schleswig-holsteinischen Häfen mit einem Anteil von mehr als 50 % eine herausragende Rolle. Es folgen trockene und flüssige Massengüter mit einem Anteil von jeweils 18 % im Jahr 2023 (s. Abbildung 2). Der Containerverkehr hat unter den Ladungsarten mit 3% den geringsten Anteil und ist somit in den schleswig-holsteinischen Häfen – auch im Vergleich zu anderen deutschen und europäischen Küstenregionen – von untergeordneter Bedeutung.

Abbildung 2: Seegüterumschlagstruktur Schleswig-Holsteins 2023 (Mio. t)

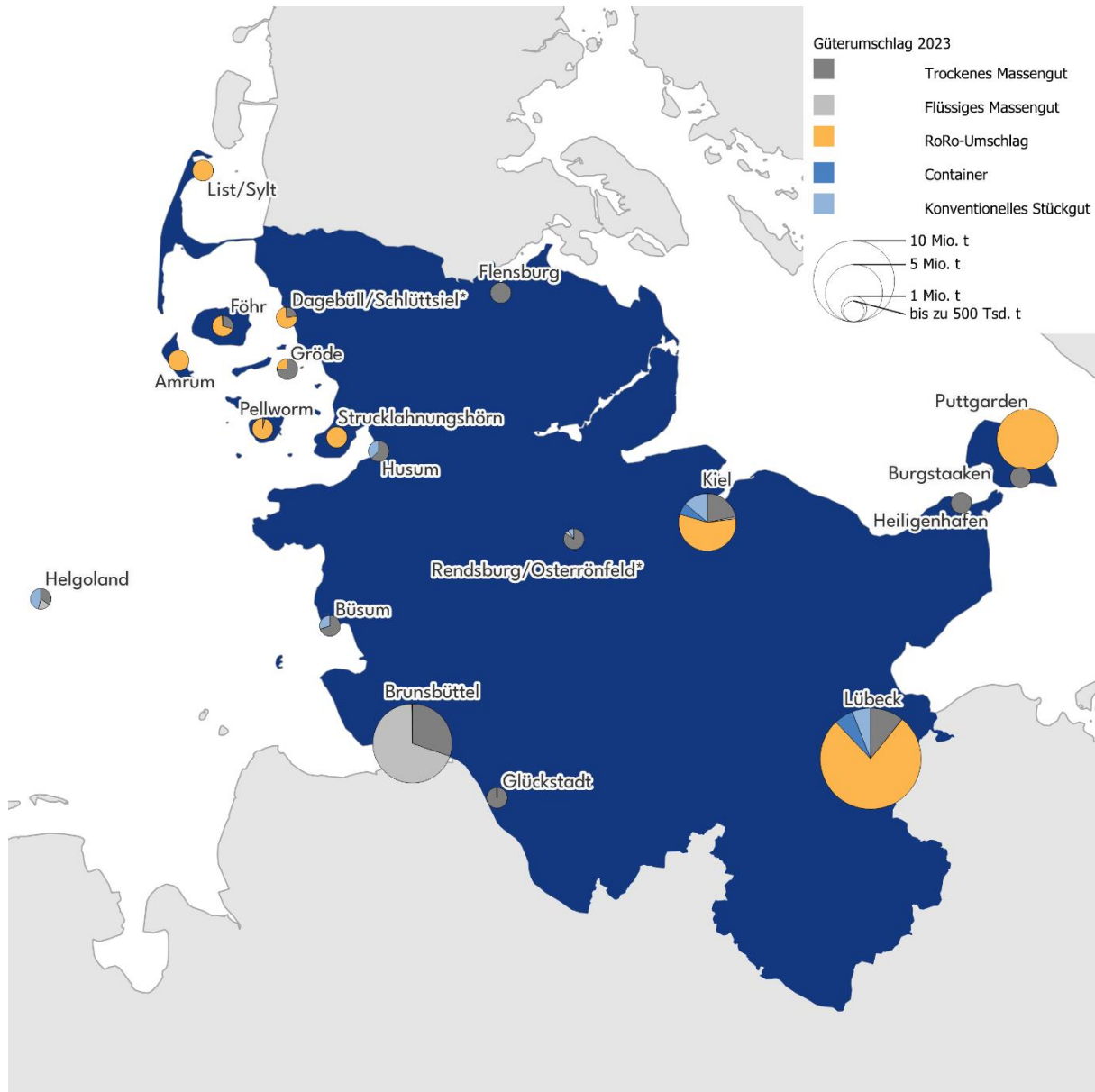


Quelle: ISL auf Basis Eurostat

Das hohe Volumen an RoRo-Verkehren geht nicht nur auf die Häfen Lübeck, Kiel und Puttgarden zurück. In 10 der 19 schleswig-holsteinischen Häfen, die 2023 mehr als 500 Tonnen umgeschlagen haben,⁹ hat der RoRo-Umschlag einen Anteil von mindestens 50%. Auch trockene Massengüter – insbesondere Baustoffe und Agrarprodukte – werden in vielen schleswig-holsteinischen Häfen umgeschlagen. Containerverkehr dagegen findet regelmäßig nur in Lübeck und Kiel statt. Dabei handelt es sich vor allem um Kurzstreckenseeverkehre mit skandinavischen Ländern.

⁹ In den Häfen Langeness, Hooge und Hörnum lag der Güterumschlag 2023 unter 500 Tonnen.

Abbildung 3: Güterumschlagstruktur der schleswig-holsteinischen Häfen 2023



Anmerkung: Für drei Häfen (Hörnum, Langeness und Hooge) wurde 2023 kein Güterumschlag ausgewiesen.

Quelle: ISL auf Basis Eurostat

Die verschiedenen Verkehrsströme unterliegen unterschiedlich starkem Wettbewerb, sodass die Wettbewerbsstrukturen je Ladungsart betrachtet werden.

1.2.1.1 RoRo-Verkehre

Regelmäßige RoRo-Verkehre finden an der Nordseeküste ausschließlich im Rahmen der Versorgung der Inseln und Halligen statt. Die Inseln verfügen jeweils nur über einen Hafen oder eine Anlegestelle mit RoRo-Anleger, der bzw. die für die Versorgung der Inseln alternativlos ist. Landseitig bestehen dagegen mit Dagebüll, Nordstrand (Strucklahnungshörn) und Schlüttsiel grundsätzlich Alternativen, die jedoch kaum im Wettbewerb stehen, da die Fährdienste nach festem Fahrplan meist zum jeweils nächstgelegenen Festlandhafen fahren. Das

vergleichsweise geringe Transportaufkommen reduziert insbesondere außerhalb der Saison die Attraktivität der Verkehre aus Sicht der Reedereien.

An der Ostseeküste lassen sich drei verschiedene Segmente unterscheiden:

- Begleitete RoRo-Güterverkehre (Lkw), vor allem auf der „Vogelfluglinie“ Puttgarden-Rødby
- Unbegleitete RoRo-Güterverkehre (Trailer), vor allem auf den Schweden-, Norwegen-, Finnland- und Baltikum-Diensten in Lübeck und Kiel
- Umschlag von Neufahrzeugen (Lübeck und Kiel)

Im RoRo-Verkehr verbinden die deutschen und polnischen Ostseehäfen den skandinavischen Markt mit Deutschland und dem zentraleuropäischen Hinterland. Die schleswig-holsteinischen Häfen Lübeck, Puttgarden und Kiel spielen dabei eine wichtige und jeweils eigene Rolle. Kiel bietet sich vor allem für Norwegen und die schwedische Westküste als Korrespondenzhafen an, Lübeck für den Ostseeraum und Puttgarden auf der Vogelfluglinie als kürzeste Seeverbindung zwischen Deutschland und Sjælland.

Der Hauptwettbewerber zur Vogelfluglinie ist die Linie Rostock-Gedser. Beide Linien werden seit Langem von Scandlines betrieben, sodass die Verlagerung von Verkehren innerhalb des Unternehmens vergleichsweise leicht möglich wäre. Es handelt sich dabei ausschließlich um begleitete RoRo-Verkehre mit kurzen Fahrtzeiten und einer hohen Frequenz. Während auf dänischer Seite die gleiche Region angebunden ist (v.a. Kopenhagen/Sjælland), überschneidet sich das Hinterland der Häfen Rostock und Lübeck nur zum Teil (s. ISL 2018), sodass auch eine Verlagerung von Verkehren nur teilweise möglich ist.

Die anderen RoRo-Linien in Lübeck und Kiel vereinen teils alle drei Arten von RoRo-Verkehren. Für Schweden-Verkehre sind die Schweden-Linien in Rostock und in Swinemünde zumindest für einen Teil des Hinterlands eine vergleichbare Alternative. Hauptwettbewerber für die Norwegen-Linie in Kiel sind die Norwegen-Linien im dänischen Hirtshals, die einen deutlich längeren Landweg, dafür aber einen kürzeren Seeweg bieten.

Für die besonders langen Strecken nach Finnland und ins Baltikum, auf denen fast ausschließlich unbegleitete Semitrailer transportiert werden, sind Rostock, aber auch Abfahrten ab Antwerpen-Brügge die Hauptwettbewerber.

Der Umschlag von Neufahrzeugen beinhaltet sowohl den Export von Fahrzeugen in den gesamten Ostseeraum als auch den Import von Fahrzeugen für den zentraleuropäischen Markt, vor allem aus Schweden.

Trotz des Wettbewerbs hat sich das Netzwerk der Fähr- und RoRo-Linien in der Vergangenheit sehr stabil gezeigt, sodass die Nutzer sich auf die für die jeweilige Route optimale Verbindung eingestellt haben.

1.2.1.2 Konventionelles Stückgut/Projektladung

Der Bereich konventionelles Stückgut und Projektladung umfasst ein breites Spektrum an Gütern, die nicht als Massengut und nicht in Ladungsbehältern umgeschlagen werden. Hierzu gehören z.B. bestimmte Holz- und Papierwaren, Komponenten für Windenergieanlagen oder Maschinen, die für Transport per Trailer oder Container zu groß oder zu schwer sind.

Der konventionelle Umschlag von Zellstoff und Papier erfolgt vor allem in Lübeck und Kiel. Der Wettbewerb um diese Verkehre und die damit verbundene Logistik findet vor allem zwischen den beiden schleswig-holsteinischen Häfen sowie mit dem Hafen Rostock statt.

Komponenten für Windenergieanlagen werden unter anderem in Brunsbüttel und Oster-rönfeld umgeschlagen. Die Häfen profitieren dabei von ihrem tiefen Fahrwasser, das auch für größere Stückgutfrachter geeignet ist. Es handelt sich bei den Anlagen meist um Importe für Onshore-Windparks in Schleswig-Holstein, sodass der Wettbewerb vor allem zwischen diesen Standorten stattfindet. Als Basishafen für Offshore-Windenergie ist Osterrönfeld aufgrund der Kanallage nicht geeignet, da Schleusungen mit den in der Regel quer zur Fahrtrichtung transportierten, teils über 90 m langen Rotorblättern nicht möglich wären. Der Brunsbütteler Elbehafen wäre grundsätzlich geeignet, hat mit Blick auf Windparks in der Nordsee gegen-über Cuxhaven und Esbjerg jedoch einen Streckennachteil. Im aktuellen Ausbauzustand ist darüber hinaus nicht ausreichend Fläche für größere Projekte verfügbar.

1.2.1.3 Containerverkehre

Die Containerverkehre in Lübeck und Kiel sind Shortsea-Verkehre, die in Kiel größtenteils mit dem lokalen Papier- und Zellstoffumschlag in Verbindung stehen. Hier besteht – wie oben erwähnt – vor allem Wettbewerb zwischen Lübeck und Kiel sowie mit Rostock.

1.2.1.4 Trockene Massengüter

Trockene Massengüter werden in Brunsbüttel, Kiel und Lübeck umgeschlagen, aber auch in vielen kleineren Häfen. Letztere schlagen vor allem Baustoffe, Getreide und Düngemittel um. Das Gros der umgeschlagenen Massengüter ist für den lokalen (z.B. Kohleimporte) oder regi-onalen (z.B. Agrarprodukte und Baustoffe) Markt bestimmt bzw. stammt aus diesem. Für Massengüter ist der Hinterlandtransport in Relation zum Seetransport besonders teuer – ins-besondere dann, wenn Verloader oder Abnehmer nicht per Bahn versorgt werden können. Bei für den Export bestimmten Agrarprodukten erfolgt die Anlieferung in den Häfen per Lkw oder Traktor. Auch die Auslieferung von Baustoffen erfolgt auf der Straße. Für diese Verkehre wird aus Kostengründen stets ein möglichst nahegelegener Hafen genutzt, sodass der Wettbewerb zwischen Hafenstandorten sowohl innerhalb Schleswig-Holsteins als auch mit den übrigen Häfen begrenzt ist.

1.2.1.5 Flüssige Massengüter

Fast 99 % der in Schleswig-Holstein umgeschlagenen flüssigen Massengüter werden in Bruns-büttel verladen. Der Hafen schlägt eine breite Palette an Produkten um, die Rohöl, Mineralöl-produkte, LNG und chemische Produkte umfasst.

Die Rohölimporte (3,3 Mio. t im Jahr 2023) sind für die etwa 30 km entfernte, per Pipeline angeschlossene Raffinerie Heide bestimmt. Die LNG-Importe (1,0 Mio. t), die vor Ort mit Hilfe einer FSRU-Einheit regasifiziert werden, werden in das öffentliche Gasnetz eingespeist. Die exportierten Flüssiggüter sind vor allem Raffinerieprodukte aus der Raffinerie Heide sowie chemische Erzeugnisse aus lokaler Produktion.

Der Umschlag flüssiger Produkte in den übrigen schleswig-holsteinischen Häfen hat ebenfalls lokalen oder regionalen Bezug. Im Falle Helgolands sind die Mineralölimporte für das Heiz-kraftwerk unerlässlich für die Wärmeversorgung der Insel.

Insgesamt ist der Wettbewerb zwischen Häfen bei den flüssigen Massengütern im Vergleich zu anderen Ladungsarten am geringsten ausgeprägt.

1.2.2 Passagierverkehre

Es lassen sich drei Arten von Passagierverkehren unterscheiden, die in schleswig-holsteinischen Häfen von Bedeutung sind:

- Insel- und Halligverkehre
- Skandinavienverkehre
- Kreuzfahrtverkehre

1.2.2.1 Insel- und Halligverkehre

Mit Ausnahme von Husum werden in allen Westküstenhäfen und in den Insel- und Hallighäfen Passagiere abgefertigt. Dabei kommen sowohl Fahrgastschiffe als auch kleinere seetüchtige Fähren der Reedereien W.D.R. und Adler-Schiffe zum Einsatz. Insgesamt wurden 2023 mehr als 5 Mio. Passagiere abgefertigt, also mehr als 2,5 Mio. Passagiere befördert.¹⁰

1.2.2.2 Skandinavienverkehre

Das mit Abstand höchste Verkehrsaufkommen verzeichnet die Route Puttgarden-Rødby mit 4,7 Mio. beförderten Passagieren im Jahr 2023. Die Route wird von der Reederei Scandlines, die auch die beiden Häfen betreibt, mit mehreren Fährschiffen bedient. Es werden keine unbegleiteten Semitrailer oder andere Ladeeinheiten verladen. Die wichtigsten Wettbewerber sind die Route Rostock-Gedser und die Landroute über Jütland sowie künftig der Fehmarn-Belt-Tunnel (s. 2.1).

Neben Puttgarden werden in Kiel und Lübeck Passagiere im Skandinavienverkehr abgefertigt. Dabei werden auf den Fähr- und RoRo-Linien alle Fahrgäste gezählt – egal ob sie mit oder ohne Kraftfahrzeug an Bord sind.

1.2.2.3 Kreuzfahrtverkehre

Insgesamt liegt Kiel bei den Passagierzahlen aufgrund des hohen Aufkommens an Kreuzfahrtpassagieren deutlich vor Lübeck. Direkter Wettbewerb besteht im Kreuzfahrtsegment vor allem zwischen Kiel und Rostock, von denen aus Ostsee-Kreuzfahrten angeboten werden, aber auch zu ausländischen Häfen wie z.B. Kopenhagen, da Anreisen aus einem weiten Einzugsgebiet und zum Teil auch aus dem außereuropäischen Ausland erfolgen.

Als Kreuzfahrthafen hat sich in den vergangenen Jahren vor allem Kiel durchgesetzt. Im Jahr 2023 erreichte der Hafen der Landeshauptstadt das erste Mal ein Aufkommen von mehr als einer Million abgefertigten Passagieren. Drei der globalen Top 10¹¹ Kreuzfahrtunternehmen haben Kiel im Programm: Carnival (mit den Marken AIDA, Costa, Cunard, Holland-America Line und P&O), MSC sowie TUI.

¹⁰ In der Hafenstatistik werden alle Ein- und Ausstiege gezählt, sodass jeder Passagier, der sich zwischen schleswig-holsteinischen Häfen bewegt, zweimal gezählt wird.

¹¹ Quelle: ISL: World Passenger and Cruise Shipping, Shipping Statistics and Market Review 6/2024, S. 7

2 Markttrends und neue Potenziale

Im Folgenden werden Markttrends in bestehenden Segmenten des Güter- und Passagierverkehrs der schleswig-holsteinischen Häfen analysiert sowie Trends, die bisher nicht oder nur außerhalb Schleswig-Holsteins wirken.

2.1 Markttrends

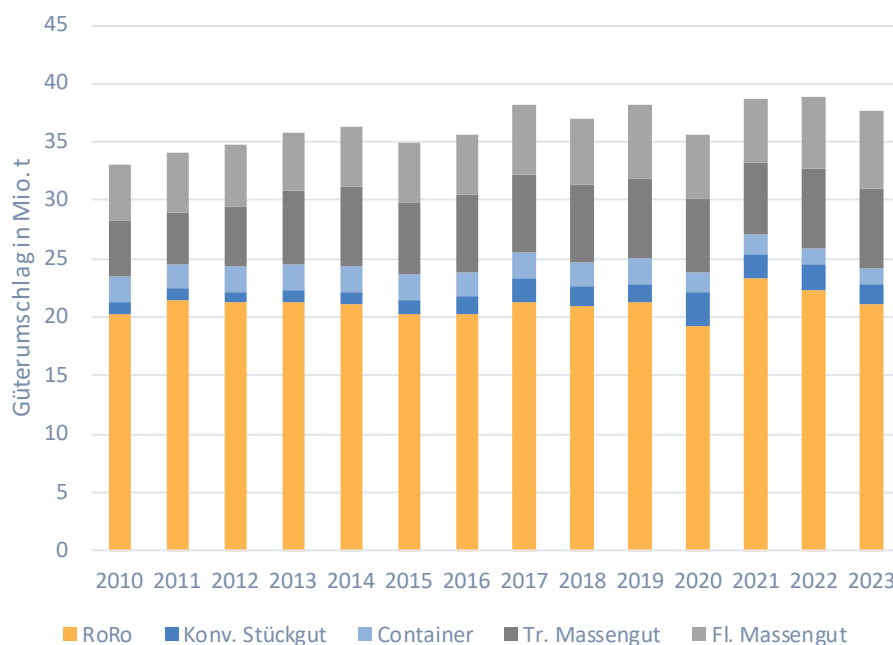
Im Folgenden (Abschnitt 2.1) werden Markttrends im Personen- und Güterverkehr der schleswig-holsteinischen Häfen betrachtet. Darüber hinaus werden Markttrends aufgezeigt, die aktuell für die schleswig-holsteinischen Häfen keine Rolle spielen, deren Potenzial für schleswig-holsteinische Häfen jedoch in die Analyse der Marktchancen und -risiken (Abschnitt 2.2) einbezogen werden sollen.

2.1.1 Güterverkehre der schleswig-holsteinischen Häfen

Der Güterumschlag der schleswig-holsteinischen Häfen wuchs von 33 Mio. t 2010 auf 38 Mio. t 2023. Dabei haben sich die verschiedenen Segmente unterschiedlich stark entwickelt (s. Abbildung 4).

Der für die schleswig-holsteinischen Häfen besonders wichtige RoRo-Umschlag entwickelte sich stabil und erreichte mit 21 Mio. t 2023 ein ähnliches Niveau wie im Durchschnitt der Jahre 2010-2019. Die konventionellen Stückgutverkehre verdoppelten sich im gleichen Zeitraum, getragen vor allem durch den Papier- und Zellstoffumschlag. Die Containerverkehre gingen unter anderem aufgrund des Stopps der Containerlinie zwischen Lübeck und St. Petersburg im Frühjahr 2022 deutlich zurück.

Abbildung 4: Güterumschlag schleswig-holsteinischer Häfen nach Ladungsarten 2010-2023



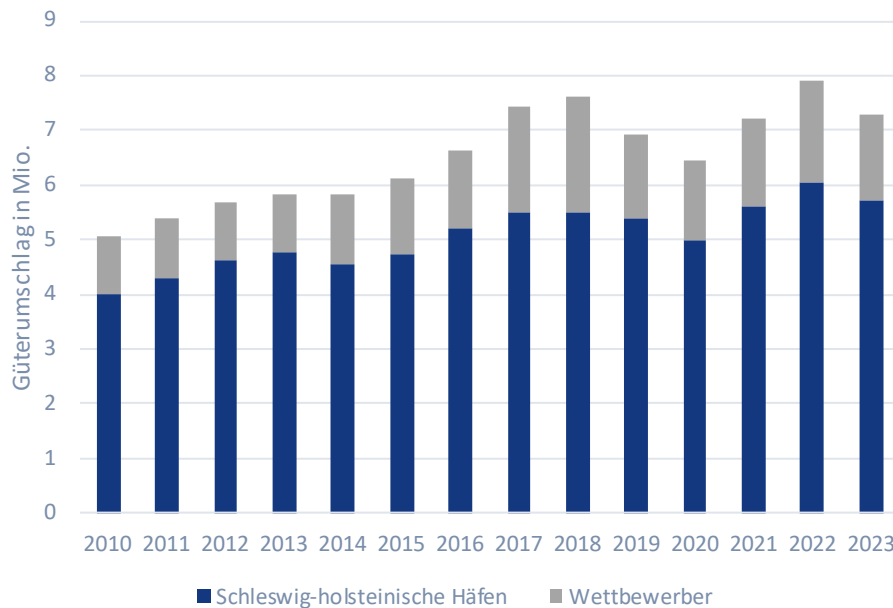
Quelle: ISL auf Basis Eurostat

Der Umschlag trockener und flüssiger Massengüter entwickelte sich merklich positiv mit deutlichen Zuwächsen von jeweils über 30% gegenüber den frühen 2010er Jahren.

2.1.1.1 RoRo-Verkehre

Die Dänemark-Verkehre entwickelten sich in den vergangenen Jahren sowohl in Puttgarden als auch in Rostock – dem Hauptwettbewerber in diesem Segment – sehr positiv.

Abbildung 5: RoRo-Umschlag schleswig-holsteiner Häfen und ihrer Wettbewerber im Dänemark-Verkehr 2010-2023

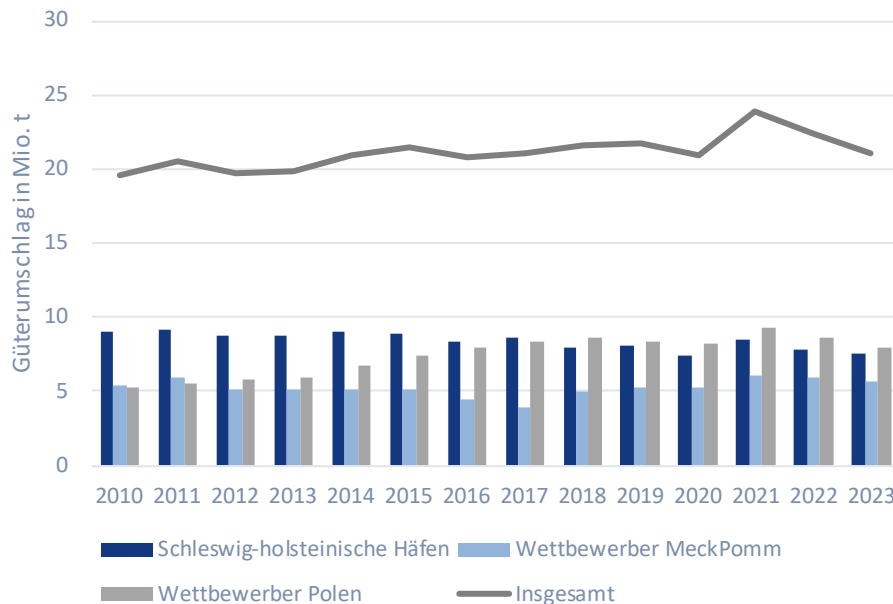


Quelle: ISL auf Basis Eurostat

Das aktuelle Niveau von 5-6 Mio. Tonnen pro Jahr erscheint auch in den kommenden Jahren realistisch. Nach der Eröffnung des Fehmarn-Belt-Tunnels (geplant 2029) ist mit einem deutlichen Rückgang des Fährverkehrsaufkommens zu rechnen (s. ISL 2018).

Auch die Schweden-Verkehre haben sich seit 2010 stabil gezeigt. Anfang der 2010er Jahre waren die schleswig-holsteinischen Häfen noch führend vor den Häfen in Mecklenburg-Vorpommern und Polen. Inzwischen haben sie jedoch Marktanteile verloren und die polnischen Häfen haben diese Rolle übernommen.

Abbildung 6: RoRo-Umschlag schleswig-holsteiner Häfen und ihrer Wettbewerber im Schweden-Verkehr 2010-2023

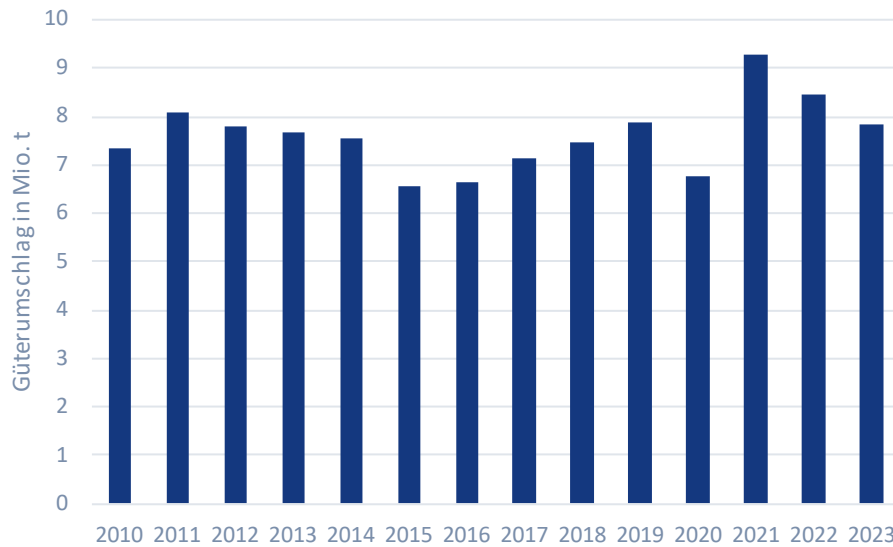


Quelle: ISL auf Basis Eurostat

Mit der Verlagerung der Schweden-Verkehre in polnische Häfen ging auch der Anteil der unbegleiteten Trilverkehre, die meist Teil intermodaler Transportketten sind, zurück und der Anteil begleiteter Verkehre nahm zu. Der Anteil letzterer stieg über alle betrachteten Häfen zwischen 2010 und 2023 von 69% auf 76%. Inwieweit die Tendenz zur Nutzung möglichst kurzer Seestrecken unter Inkaufnahme längerer Straßendistanzen vor dem Hintergrund des viel zitierten Fahrermangels und der politisch angestrebten Verlagerung von der Straße auf die Schiene nachhaltig ist, lässt sich aktuell schwer abschätzen, da dies auch von politischen Entscheidungen der kommenden Jahre – z.B. zur CO₂-Bepreisung – abhängen wird. Bisher ist dieser Trend und damit auch der Rückgang des Marktanteils der schleswig-holsteinischen Häfen jedoch ungebrochen.

Die RoRo-Verkehre mit anderen Korrespondenzgebieten (v.a. Finnland, die baltischen Staaten, Norwegen und (bis 2022) Russland) haben sich uneinheitlich entwickelt. Im Jahr 2021 erreichten sie den bisherigen Höchstwert mit 9,3 Mio. t. Auch 2023 war mit 7,9 Mio. t trotz des Wegfalls der direkten Russland-Verkehre, die 2021 ein Volumen von 0,5 Mio. t erreichten, eines der umschlagstärksten Jahre seit 2010.

Abbildung 7: RoRo-Umschlag schleswig-holsteiner Häfen mit sonstigen Korrespondenzgebieten 2010-2023



Quelle: ISL auf Basis Eurostat

Auch in diesem Fahrtgebiet ist in Zukunft mit einem stabilen Verkehrsaufkommen zu rechnen. Da es sich bei diesen Verkehren fast ausschließlich um unbegleitete Trailerverkehre handelt, bevorzugen Kunden kurze Hinterlanddistanzen und lange Seestrecken mit Blick auf die Kosten, sodass kein Abwandern der Verkehrsströme in andere Häfen zu erwarten ist wie bei den begleiteten Verkehren. Der Wettbewerb auf dem Landweg ist aufgrund der langen Strecke und der unterschiedlichen Bahnsysteme (Breitspur ab Litauen) vergleichsweise unattraktiv und wird kaum genutzt.

2.1.1.2 Konventionelles Stückgut/Projektladung

Der konventionelle Stückgutumschlag enthält einen hohen Anteil Projektladung und ist daher starken Schwankungen unterworfen. Komponenten für Windenergieanlagen, Baustoffe, Rohrleitungen und andere projektbezogene Transporte führen immer wieder zu zeitlich begrenzten hohen Umschlagvolumina in den entsprechenden Häfen.

Über alle schleswig-holsteinischen Häfen betrachtet hat sich das Segment sehr positiv entwickelt. In den Jahren 2020-2024 war das Umschlagvolumen mit durchschnittlich 2,2 Mio. mehr als doppelt so hoch wie in der ersten Hälfte der 2010er Jahre. Einen großen Anteil daran hat der konventionelle Umschlag von Papier und Forstprodukten aus Schweden und Finnland in Kiel und Lübeck,

Ein hohes Potenzial wird von Marktteilnehmern insbesondere im Bereich Projektladung gesehen. Der Aufbau und das Repowering von Windenergieanlagen im Hinterland der Häfen wird die Nachfrage nach entsprechenden Umschlagkapazitäten stützen. Auch andere Komponenten, die beispielsweise mit neuen Industrieansiedlungen oder dem Bau neuer Energie-Infrastruktur verbunden sind, werden teilweise per Schiff importiert werden.

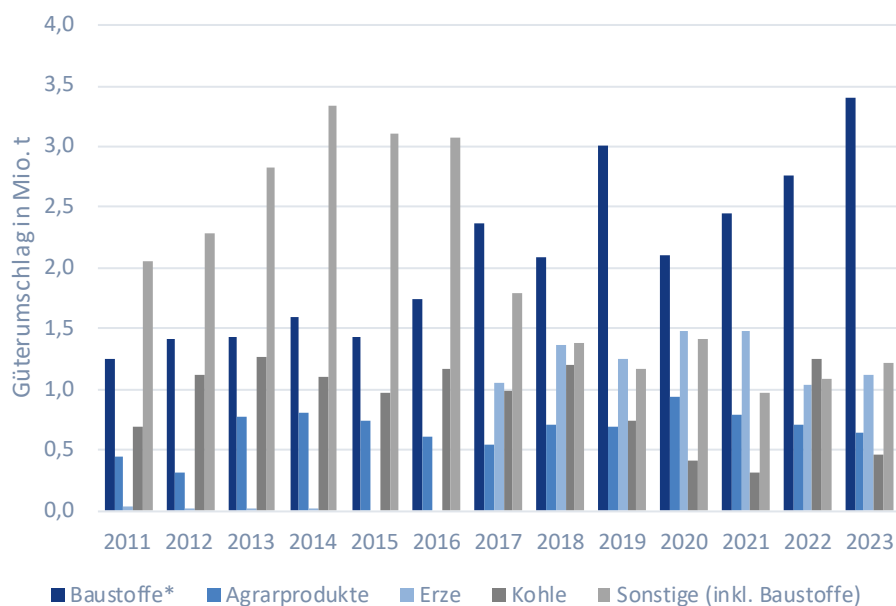
2.1.1.3 Containerverkehre

Containerverkehre haben sich in den vergangenen Jahren in den schleswig-holsteinischen Häfen deutlich rückläufig entwickelt. Die in Lübeck und Kiel umgeschlagenen Shortsea-Container hängen stark an operativen Entscheidungen einzelner Unternehmen der Papierindustrie sowie an deren Logistikkonzepten und sind daher nur schwer zu prognostizieren. Gleichzeitig ist aufgrund des andauernden russischen Kriegs gegen die Ukraine unsicher, ob bzw. wann die regelmäßigen Containerverkehre nach Russland wieder aufgenommen werden.

2.1.1.4 Trockene Massengüter

Die mit Abstand wichtigste Gütergruppe im Bereich der trockenen Massengüter in den schleswig-holsteinischen Häfen sind Baustoffe. Hier gab es in den vergangenen Jahren ein deutliches Wachstum aufgrund verschiedener Großprojekte (v.a. am Nord-Ostsee-Kanal). Auch in den kommenden Jahren werden immer wieder größere Mengen Baustoffe importiert werden, z.B. für die Northvolt-Ansiedlung in Heide, den Ausbau der Bundesstraße 5, den Küstenschutz und die festen Querungen des Fehmarnsund und Fehmarnbelt.

Abbildung 8: Trockener Massengutumschlag schleswig-holsteiner Häfen nach Güterarten 2011-2023



* geschätzt auf Basis von Daten des Statistischen Bundesamtes

Quelle: ISL auf Basis Eurostat und Statistisches Bundesamt

Der Umschlag von Baustoffen findet in vielen unterschiedlichen Häfen statt, auch in zahlreichen kleineren (z.B. Flensburg, Rendsburg, Glückstadt und Büsum). Der Umschlag erfolgt in der Regel durch ortsansässige Baustoffhändler für verschiedene regionale Bauprojekte. Größere Mengen an Baustoffen werden auch in Puttgarden für den Bau des Fehmarn-Belt-Tunnels umgeschlagen. Auch zwischen den Inseln und Halligen und dem Festland werden Baustoffe teilweise als Massengut transportiert.

Auch Getreide und andere Agrarprodukte werden in vielen Häfen umgeschlagen, Getreidesilos sind an vielen Standorten vorhanden und werden meist durch Getreidehändler betrieben. Zu nennen sind hier neben Lübeck und Kiel Husum, Büsum, Rendsburg, Heiligenhafen und

Burgstaaken. Auch werden zum Teil kleinere Mengen Düngemittel für die regionale Landwirtschaft als Massengüter umgeschlagen. Insgesamt ist der Agrarsektor stabil, wenn auch geprägt von ernte- und marktbedingten Schwankungen.

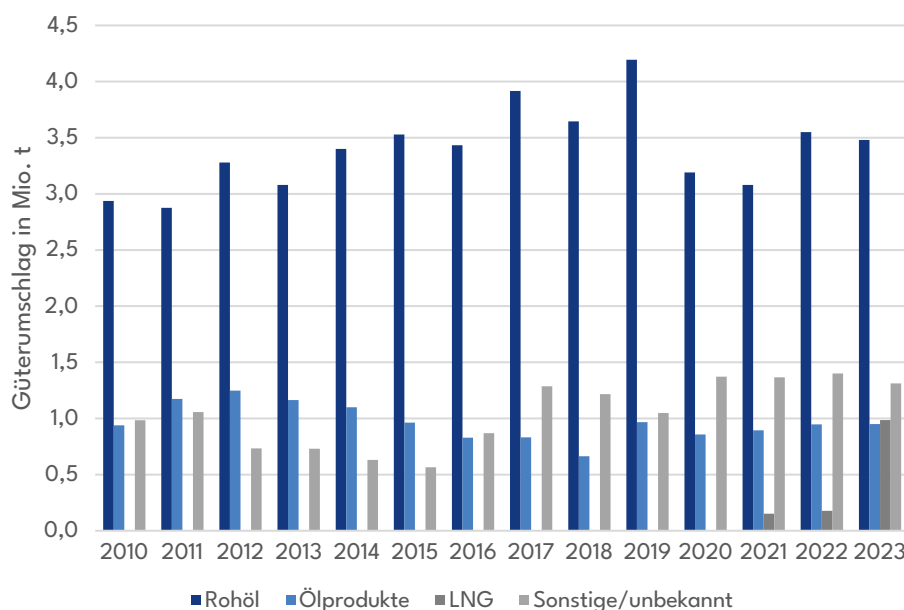
Der massenhafte Umschlag von Erzen findet fast ausschließlich in Brunsbüttel für die in Hamburg ansässige Industrie statt. Dieser Umschlag ist von den operativen Entscheidungen eines Unternehmens abhängig und wurde in den Jahren 2011 bis 2016 in Brunsbüttel ausgesetzt, ist seit 2017 aber stabil.

Der Kohleumschlag ist in den letzten Jahren von starken Schwankungen geprägt. Er fiel zwischen 2018 und 2021 von 1,2 auf 0,3 Mio. t, schnellte dann aber 2022 auf 1,3 Mio. t hoch, als Kohle als Ersatz für die ausgesetzten Gasimporte aus Russland importiert wurde. Regelmäßig wird Kohle nur noch in Flensburg importiert und auch diese Verkehre sollen nach Fertigstellung der Umbauarbeiten am Kraftwerk entfallen, sodass der Kohleumschlag in schleswig-holsteinischen Häfen voraussichtlich vollständig eingestellt wird.

2.1.1.5 Flüssige Massengüter

Der Umschlag flüssiger Massengüter findet fast ausschließlich in Brunsbüttel statt und setzte sich 2023 zu zwei Dritteln aus Rohöl und Mineralölprodukten zusammen. Der Hafen versorgt die Raffinerie Heide und wird auch für den Export eines Teils der Produkte genutzt.

Abbildung 9: Flüssiger Massengüterumschlag schleswig-holsteiner Häfen nach Güterarten 2010-2023



Quelle: ISL auf Basis Eurostat

Seit 2021 wird auch LNG mit Hilfe einer FSRU-Einheit importiert, regasifiziert und ins öffentliche Netz eingespeist. Der Bau eines festen Terminals ist geplant.

Die sonstigen Produkte umfassen verschiedene Importe und Exporte der in Brunsbüttel ansässigen chemischen Industrie. Deren Volumen liegt seit 2020 stabil bei über 1,3 Mio. t.

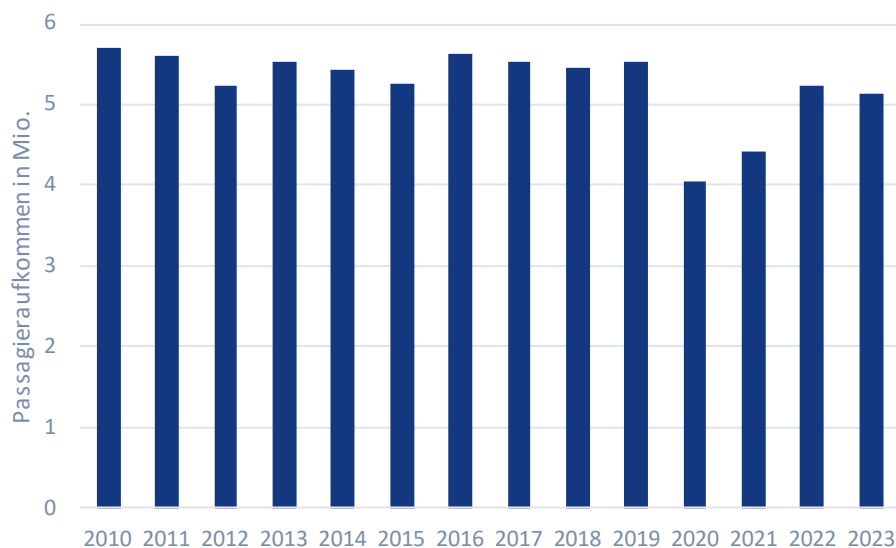
2.1.2 Passagierverkehre der schleswig-holsteinischen Häfen

Bei Passagierverkehren wird in öffentlichen Statistiken nur zwischen Kreuzfahrt- und sonstigen Passagieren, nicht jedoch nach Zweck der Reise (z.B. Ausflug oder Arbeitsweg) unterschieden. Im Folgenden werden vereinfachend die Passagierverkehre der Nordseehäfen als Insel- bzw. Halligverkehre betrachtet und die Passagierverkehre in der Ostsee nach Kreuzfahrt- und sonstigen Verkehren getrennt.

2.1.2.1 Insel- und Halligverkehre

Zwischen 2010 und 2019 wurden in den Häfen an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste (einschließlich Inseln und Halligen) stabil zwischen 5,2 und 5,5 Mio. Passagiere pro Jahr gezählt. In der Corona-Pandemie ging das Aufkommen auf etwa 4 Mio. Passagiere zurück und lag 2022 und 2023 bei jeweils etwa 5,2 Mio.

Abbildung 10: Passagieraufkommen schleswig-holsteinischer Häfen im Insel- und Halligenverkehr 2010-2023



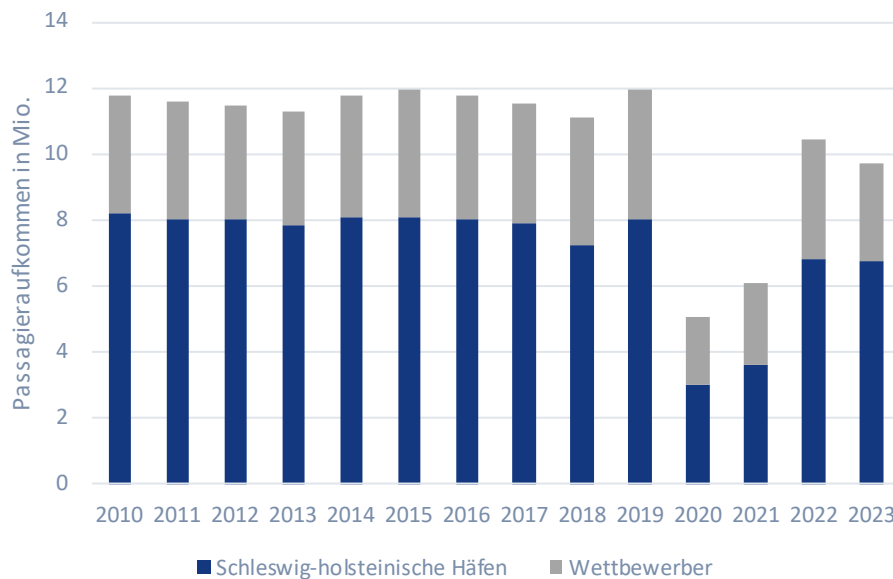
Quelle: ISL auf Basis Eurostat

Das Passagieraufkommen kann trotz der leichten Rückgänge gegenüber Jahren vor der Pandemie als weitgehend stabil betrachtet werden, sodass hier auch in Zukunft keine großen Veränderungen zu erwarten sind.

2.1.2.2 Skandinavienverkehre

Auch im Skandinavienverkehr (ohne Inselverkehre) war vor der Corona-Pandemie ein stabiles Passagieraufkommen in den schleswig-holsteinischen Häfen zu verzeichnen. Mit Ausnahme von 2018 lag es in einem engen Korridor von 7,8 bis 8,2 Mio. Ein- und Ausstiegen. In den Wettbewerbshäfen in Mecklenburg-Vorpommern und Polen lag es zwischen 3,4 und 3,9 Mio.

Abbildung 11: Passagieraufkommen schleswig-holsteinischer Häfen und ihrer Wettbewerber im Skandinavienverkehr 2010-2023



Quelle: ISL auf Basis Eurostat

Im Jahr 2023 wurden mit 6,8 Mio. etwa 15% weniger Passagiere abgefertigt als im Durchschnitt der Jahre 2010-2019, in den Wettbewerbshäfen lag der Rückgang sogar bei 20%. Für die kommenden Jahre ist mindestens mit einem stabilen Aufkommen zu rechnen. Ob das Aufkommen wieder das Niveau vor der Corona-Pandemie erreicht, ist aktuell nicht abzusehen.

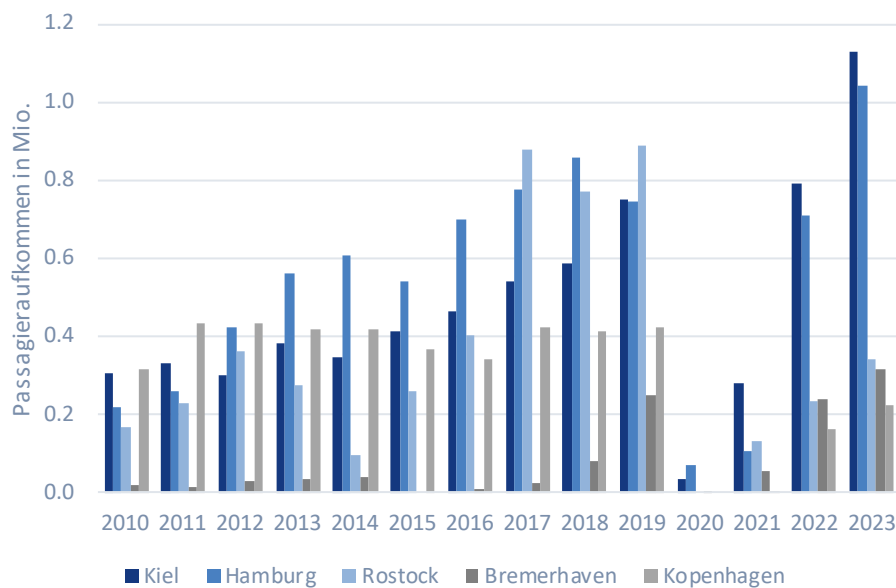
Langfristig ist nach der Fertigstellung des Fehmarn-Belt-Tunnels, die laut Betreiber Femern A/S 2029 geplant ist, mit einem deutlichen Rückgang des Aufkommens insbesondere auf der Linie Puttgarden-Rødby zu erwarten, auf die 70% des Aufkommens der schleswig-holsteinischen Häfen entfällt.

2.1.2.3 Kreuzfahrtverkehre

Das Kreuzfahrtgeschäft konzentriert sich in Schleswig-Holstein fast ausschließlich auf den Hafen Kiel. Darüber hinaus waren Helgoland und Sylt Ziele von Kreuzfahrten.

Der Markt für Kreuzfahrten zeigte in den Jahren bis 2019 ein extrem hohes, kontinuierliches Wachstum. In den hier betrachteten Häfen (deutsche Nord- und Ostseehäfen sowie dänische und polnische Häfen) wuchs er von 1,0 Mio. Passagieren 2010 auf 3,1 Mio. Passagiere 2019 an.

Abbildung 12: Passagieraufkommen der größten Kreuzfahrthäfen im Untersuchungsgebiet 2010-2023



Quelle: ISL auf Basis Eurostat

Mit dem Ausbruch der Coronapandemie kam das Kreuzfahrtgeschäft 2020 fast vollständig zum Erliegen, zog in den Folgejahren aber wieder stark an und erreichte in Kiel und Hamburg 2023 sogar ein neues Rekordniveau. Seit 2021 ist Kiel der größte Kreuzfahrthafen im Untersuchungsgebiet, dicht gefolgt von Hamburg. Im Hafen Rostock – der 2019 noch in Führung lag, liegt das Kreuzfahrtgeschäft noch deutlich unter dem Niveau vor der Covid-19-Pandemie. Auch wenn bei den Zahlen im Jahr 2023 gegebenenfalls Nachholeffekte eine Rolle spielten, so kann langfristig doch mit einem anhaltend hohen Aufkommen von ca. 1 Mio. Passagieren pro Jahr gerechnet werden.

2.1.3 Weitere Markttrends

Neue Umschlagpotenziale könnten sich aus neuen Warenströmen und/oder Industrieansiedlungen ergeben. Ansiedlungen sind dabei nicht auf bestimmte Industrien beschränkt und können sowohl traditionelle als auch neuartige Wirtschaftstätigkeiten beinhalten. Bei Ansiedlungen in Häfen oder in deren unmittelbarem Umfeld sollten Industrien Vorrang erhalten, die den Hafen als Umschlagstandort nutzen oder auf andere Weise Synergien mit den Hafenaktivitäten schaffen. Bei Flächen, die direkt am Wasser liegen und bereits mit Liegeplätzen ausgestattet sind, sollten für Umschlag oder Passagierabfertigung vorgehalten und nur in Ausnahmefällen und nach eingehender Prüfung für andere Nutzungszwecke freigegeben werden.

Schwerwiegende Auswirkungen auf regionale oder nationale Märkte können sich auch aus global wirkenden Veränderungen oder Neuausrichtungen ergeben. Dies kann eine schwer prognostizierbare Wirkung auf die Warenströme haben.

Hinsichtlich neuer Warenströme sind vor allem drei Arten von Potenzialen herauszustellen, die in Zukunft in deutschen Häfen zu zusätzlichen Warenströmen führen könnten und an verschiedenen Hafenstandorten bereits in den Blick genommen werden: Umschlag im Zuge des Ausbaus der Offshore-Windenergie (einschließlich Repowering), Produktion, Import und Logistik

alternativer, nicht-fossiler Energieträger sowie neue Warenströme im Zuge der Kreislaufwirtschaft. Im Folgenden werden die Anforderungen an Häfen, die zur Abwicklung solcher Ladungsströme notwendig sind, kurz skizziert.

2.1.3.1 Ausbau der Offshore-Windenergie

Für den Ausbau der Offshore-Windenergie werden in den kommenden Jahren möglichst schnell zusätzliche Umschlagkapazitäten benötigt (s. Stiftung Offshore-Windenergie 2023, Deutsche Windguard 2023). Vorrang sollten dabei bereits bestehende oder im Bau befindliche Projekte haben, da der Bau neuer Terminalanlagen einschließlich Planung und Genehmigung mehrere Jahre benötigt.

Für die Errichtungsphase werden sogenannte Marshalling Ports benötigt, die folgende Bedingungen erfüllen sollten (Quelle: Expertengespräch):

- **Ausreichende Wassertiefe:** Moderne Errichterschiffe (Jack-Up Vessels) haben Tiefgänge von 9m und mehr. Diese Schiffe sollten den Hafen möglichst tideunabhängig beschränkungsfrei erreichen können. Diese Bedingungen könnten in schleswig-holsteinischen Häfen nur dann erfüllt werden, wenn völlig neue Hafenstrukturen im Wattenmeer mit entsprechender Hinterlandanbindung gebaut würden. Dazu wäre ein Investitionsvolumen von mehreren hundert Millionen Euro notwendig.
- **Ausreichende Breite der Zufahrt:** Rotorblätter werden auf den Jack-Up Vessels normalerweise quer transportiert. Bei Rotorblattlängen, die teilweise über 100m erreichen, ist eine entsprechende Breite der Hafenzufahrt notwendig. Eingeschleuste Bereiche fallen daher meist aus.
- **Tidehub und Untergrund:** Beim Import von Komponenten ist ein geringer Tidenhub für die Verladearbeiten von Vorteil, aber nicht notwendig. Für die Jack-Up Vessels ist der Tidehub unerheblich, da die Verladung bei abgesenkten Hubbeinen stattfindet. Dafür muss jedoch der Untergrund am Terminal eine bestimmte Dichte und Standfestigkeit aufweisen.
- **Fläche am Terminal:** Am Terminal wird für die Verladung eine schwerlastfähige Fläche benötigt. Einschließlich Vorstauplächen wird für die Errichtung eines 1-GW-Windparks eine Fläche von ca. 10ha für etwa eine Zeit von etwa einem Jahr benötigt.
- **Nähe zum Windpark:** Unter allen Terminals, die die o.g. Bedingungen erfüllen, bietet sich das Terminal mit der geringsten Distanz zum Windpark an, um die Errichterschiffe möglichst effizient zu nutzen.

Bei längeren Distanzen oder Beschränkungen der Hafenzufahrt ist der Einsatz von Feeder Schiffen möglich, mit denen die Komponenten zwischen dem Marshalling Port und dem Windpark transportiert werden können.

Für die Servicephase sind die Ansprüche an die Häfen deutlich weniger hoch. Die Servicehäfen sollten möglichst nahe am Windpark sein, über überdachte Lagermöglichkeiten für bestimmte Komponenten verfügen.¹²

¹² Helgoland konnte sich aufgrund seines Distanzvorteils bereits als Service-Hafen etablieren.

2.1.3.2 Produktion und Umschlag alternativer Energieträger

Deutschland ist aktuell von Energieimporten abhängig und wird dies auch nach der Transformation zu klimaneutralen Energieträgern sein. An die Stelle des Imports fossiler Brennstoffe treten dabei zunehmend klimafreundlichere Energieträger wie Wasserstoffderivate. Dies hat zweierlei direkte Auswirkungen auf die Importbedarfe:

- Durch die meist niedrigere Energiedichte der alternativen Energieträger werden größere Volumina für die gleiche Energiemenge benötigt.
- Die seeseitigen Importe werden fast ausschließlich flüssige Massengüter sein, die auch die Importe von Kohle ersetzen werden.

Daraus ergibt sich ein zusätzlicher Bedarf an Umschlagkapazitäten für flüssige Massengüter und ein sinkender Bedarf für den Import von Kohle, durch den künftig Terminalflächen frei werden. Gleichzeitig sollten die Kapazitäten zur Produktion von Energieträgern in Deutschland so weit wie möglich ausgebaut werden.

Häfen für den Import von alternativen Energieträgern sollten folgende Bedingungen erfüllen:

- Zufahrt und Liegeplätze sollten die Abfertigung von größeren Tankern ermöglichen, die für den Transport von alternativen Energieträgern aus Überseegebieten zum Einsatz kommen werden (z.B. Suez-Max-Schiffe mit 285m Länge und einer Breite von bis zu 45m).
- Lagerkapazitäten: Idealerweise verfügen die Standorte schon über entsprechende Tanklagerkapazitäten, die – direkt oder nach entsprechenden Anpassungen – für alternative Energieträger genutzt werden können
- Anschluss an das überregionale Pipelinennetz mit entsprechenden Kapazitäten: Manche Energieträger werden auch künftig per Pipeline transportiert werden. Für die Verteilung von gasförmigem Wasserstoff ist bereits ein Pipelinennetz in Planung. Importhäfen, in denen die Einspeisung von Wasserstoff geplant ist, sollten mit vertretbarem Aufwand an dieses überregionale Netz angeschlossen werden.

Für die Produktion von erneuerbaren Energieträgern sind Standorte in Küstennähe von Vorteil – besonders dort, wo Überseekabel von den Offshore-Windparks an Land gehen. Die direkte Nutzung von überschüssiger Energie vor Ort reduziert den Netzausbaubedarf und trägt somit zu einem kosteneffizienteren Gesamtsystem bei.

Die Ansiedlung von Unternehmen, die auf Basis von Elektrolyse Energieträger herstellen, sollte jedoch nur dann direkt im Hafen stattfinden, wenn die Produkte zumindest teilweise per Schiff abtransportiert werden sollen. Aufgrund der hohen Nachfrage, die im deutschen und europäischen Hinterland nach entsprechenden Energieträgern zu erwarten ist, wäre auch der Küstentransport mit kleineren Seeschiffen vorstellbar, z.B. in Ballungszentren wie Hamburg. Ein Export nach Übersee wird die Ausnahme bleiben, ließe sich aber auch in den „Energiehäfen“ nach Zwischenlagerung organisieren.

2.1.3.3 Kreislaufwirtschaft

Das Prinzip der Kreislaufwirtschaft lässt sich auf sehr viele Produktgruppen übertragen. Ähnlich wie bei Produktion und Absatz von neuen Produkten spielen logistische Aspekte auch bei der Wahl von Recycling-Standorten eine wichtige Rolle. Dabei kann ein Standort dort gewählt

werden, wo besonders viele Produkte dem Recycling überführt werden, oder dort, wo das Produkt des Recycling-Prozesses gut abgesetzt werden kann. Bei Prozessen mit vielen verschiedenen Quellen und Senken ist vor allem eine zentrale Lage mit guten Verkehrsanbindungen von Vorteil.

Zu den Produktgruppen, für die sich ein Recycling-Standort in Schleswig-Holstein anbieten würde, zählt das Recycling von Windenergieanlagen, speziell der in den kommenden Jahren im Rahmen von Repowering zu ersetzenden Onshore-Windenergieanlagen.

2.2 Marktchancen und -risiken der schleswig-holsteinischen Häfen

Im Folgenden werden die Marktchancen und -risiken aufgezeigt, denen sich die schleswig-holsteinischen Häfen gegenübersehen. Dabei wird für die in Kapitel 2 identifizierten Potenziale ermittelt, welche Hafenstandorte in Schleswig-Holstein besonders für die Nutzung der Marktchancen geeignet sind. Dabei wird neben der Hafeninfrastruktur und der Hafenzufahrt auch die bereits bestehende Suprastruktur an den verschiedenen Hafenstandorten berücksichtigt.

2.2.1 Marktchancen

2.2.1.1 Ausbau der Windenergie

Die Anforderungen an Errichterhäfen für den Bau von Offshore-Windenergieparks sind hoch und in den schleswig-holsteinischen Häfen nicht gegeben sind (s. 2.1.3.1).¹³ Als Servicehäfen für Offshore-Anlagen oder als Umschlagplatz für Onshore-Windenergieanlagen können sich jedoch einige schleswig-holsteinische Häfen positionieren.

Der Umschlag von Komponenten für Onshore-Windenergieanlagen wird in den kommenden Jahren voraussichtlich deutlich zunehmen. Hierzu tragen drei Faktoren bei:

- Die Ausbauziele der Bundesregierung und das Windenergie-an-Land-Gesetz, gemäß dem die Bundesländer mehr Flächen für Windparks ausweisen müssen.
- Der Rückgang der inländischen Produktion von WEA-Komponenten und deren Verlagerung in Regionen, aus denen Komponenten per Seeschiff importiert werden
- Repowering von bestehenden Anlagen

Während aufgrund der Tiefgangsverhältnisse der Wattenmeerhäfen kein Standort an der Nordseeküste infrage kommt, kommen neben Osterröfeld und Brunsbüttel, wo dieser Umschlag schon regelmäßig stattfindet, hinsichtlich der Zufahrt grundsätzlich auch andere Häfen infrage, insbesondere Kiel, Lübeck und mit Einschränkung Flensburg (Kraftwerkskai).¹⁴ In Kiel und Flensburg sind jedoch die notwendigen Flächen nicht herstellbar. In Flensburg kämen die nicht mehr benötigten Kohlelagerflächen des Kraftwerks künftig als zusätzliche Hafenfläche für den Umschlag von Onshore-Windenergieanlagen infrage.

¹³ Entlang der schleswig-holsteinischen Nordseeküste kommt aufgrund der Tiefgangsbedingungen kein Standort infrage. Der Elbehafen in Brunsbüttel wäre geeignet, verfügt aber im aktuellen Ausbauzustand nicht über ausreichende Flächenreserven. Ähnliches gilt für den Hafen Osterröfeld, der zusätzlich wegen der notwendigen Schleusungen und der langen Seedistanz allenfalls im Rahmen eines Feeder-Konzepts für die Errichtung geeignet wäre. An der schleswig-holsteinischen Ostseeküste finden sich einige Häfen, die zwar die entsprechenden Zufahrtsbedingungen bieten, aber geographisch gegenüber anderen Häfen deutlich im Nachteil sind.

¹⁴ Inwiefern eine Nachnutzung des Tunnelhafens auf Fehmarn als Standort möglich wäre, konnte im Rahmen der Untersuchung nicht geklärt werden. Beschränkend dürfte sich hier v.a. der Tiefgang auswirken, da der bestehende Anleger nur auf einen Schiffstiefgang von ca. 5m ausgelegt ist.

Als Servicehafen für Offshore-Windparks kämen zusätzlich zu den genannten Häfen auch viele kleinere Häfen an der Nordseeküste infrage. Entscheidend für die Standortwahl ist vor allem die Nähe zu den Windparks, weshalb sich Helgoland bereits als Servicehafen etablieren konnte. Hier ist in den kommenden Jahren mit einem deutlich höheren Bedarf zu rechnen.

2.2.1.2 Produktion und Umschlag alternativer Energieträger

Trotz der geplanten Elektrifizierung vieler Wirtschafts- und Verkehrsbereiche werden auch in Zukunft stoffliche Energieträger importiert werden. Für die Produktion wasserstoffbasierter Energieträger mittels Elektrolyse eignet sich Schleswig-Holstein durch das hohe Aufkommen an erneuerbarem Strom hervorragend, allerdings ist aufgrund des hohen erwarteten Bedarfs im Inland nicht mit größeren Exportmengen zu rechnen, sodass die Produktionsstandorte nicht unbedingt an oder in Seehäfen liegen müssen. Für flüssige Energieträger ist der Transport vor allem per Pipeline, Binnenschiff oder Bahn effizient, für größere Mengen gasförmigen Wasserstoffs eignet sich vor allem die Pipeline.

In Schleswig-Holstein wird das Thema Energie vornehmlich in Brunsbüttel eine bedeutende Rolle einnehmen. Ohnehin bereits als Energie- und Universalhafen (z. B. LNG-Import) etabliert, wird zukünftig auch Ammoniak importiert, um daraus Wasserstoff herzustellen. Des Weiteren bestehen Pläne für ein CO₂-Exporthub sowie für den Ethylen-Import. Als Produktionsstandort für Wasserstoff wurde auch Helgoland aufgrund der Nähe zu Offshore-Windparks in Erwägung gezogen. Hier sind die Kosten des Seetransports mit dem Transport per Pipeline oder den Kosten für ein Seekabel und der Produktion an Land zu vergleichen.

2.2.1.3 RoRo-Verkehre

Der RoRo-Umschlag – das mit Abstand bedeutendste Umschlagsegment in den schleswig-holsteinischen Häfen – wird auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Insbesondere im Dänemark-, Südschweden- und Südnorwegenverkehr sind begleitete und unbegleitete RoRo-Verkehre dem Containerverkehr überlegen. Während der Seetransport von Containern auf Seestrecken aufgrund der effizienteren Ausnutzung des Schiffsraums günstiger ist, ist der Containerumschlag in den Häfen aufwendiger und damit auch teurer als der RoRo-Verkehr.

Auch wenn im innereuropäischen Verkehr zwischen Skandinavien und Zentraleuropa keine hohen Wachstumsraten zu erwarten sind, ist weiterhin mit einem hohen Verkehrsaufkommen zu rechnen. Durch das Angebot von Bahnverbindungen mit Zielen im Hinterland können sich Häfen als wichtige Verkehrsknoten etablieren und damit Verkehre auf sich ziehen, die bisher über andere Routen – ggf. auch über Landrouten – transportiert werden.

2.2.1.4 Baustoffe

Aufgrund der hohen Verfügbarkeit von Strom aus erneuerbaren Quellen ist Schleswig-Holstein für energieintensive Industrien zunehmend interessant. Sichtbares Zeichen für diese Entwicklung sind verschiedene geplante Unternehmensansiedlungen im Land.

Aufgrund dieser Entwicklung ist mit einem steigenden Bedarf von Baustoffen zu rechnen, der teilweise über die Seehäfen abgedeckt werden kann. Der Transport per Seeschiff ist – mit Blick auf die Kosten pro Tonnenmeile – der günstigste Transport, sodass die Nutzung des nächstgelegenen Seehafens bei Importen naheliegt. Wie der Standort Büsum zeigt, können dabei auch Häfen genutzt werden, die aufgrund ihrer Tiefgangsbedingungen für viele andere Güter- und Ladungsarten nicht infrage kommen. Insbesondere im Kurzstreckenseeverkehr kann

sich der Einsatz kleinerer Schiffseinheiten lohnen, wenn dadurch im Hinterland erhebliche Transportdistanzen eingespart werden können.

2.2.1.5 Agrarprodukte

Auch bei Agrarprodukten wird allgemein mit einer erhöhten Weltmarktnachfrage gerechnet, sodass im Getreideexport – bei erntebedingten Schwankungen von Jahr zu Jahr – weiterhin Wachstumspotenziale bestehen. In vielen schleswig-holsteinischen Häfen sind Agrarhändler mit Silos ansässig, von denen aus Seeschiffe über Sauganlagen direkt beladen werden können. Die Anlieferung erfolgt oft aus dem jeweiligen Umland direkt nach der Ernte. Ähnlich wie bei den Baustoffen bieten die kurzen Wege im Hinterland eine besonders kostengünstige Alternative und Kostennachteile durch die Größenbeschränkungen bei den Seeschiffen ausgleichen.

2.2.1.6 Weitere Gütersegmente

Allgemein liegen aufgrund der hohen Vielfalt an Umschlagsegmenten – zu nennen sei hier beispielsweise der Papierumschlag und der Umschlag von Neufahrzeugen – Potenziale für weiteres Umschlagwachstum. Dies betrifft sowohl die bestehenden Gütersegmente als auch mögliches Neugeschäft, das nicht zu den oben beschriebenen Marktchancen gehört. Die Nutzung solcher Marktchancen erfordert jedoch entsprechende Umschlagkapazitäten, sodass ein Rückbau von Hafenanlagen zur hafenfremden Nutzung nur dann vorgenommen werden sollte, wenn das entsprechende Terminal z.B. aufgrund bestimmter Beschränkungen nicht für andere Umschlagsegmente genutzt werden kann (s. Abschnitt 3.2).

Ein Segment, das durch den russischen Krieg gegen die Ukraine besondere Aufmerksamkeit erhalten hat, ist der Transport von Militärgütern. Da diese zumeist rollend verladen werden, sind grundsätzlich viele Standorte in Schleswig-Holstein geeignet. Zu prüfen ist jeweils die Belastbarkeit der Kaje und Terminalflächen sowie mögliche Schiffsgrößenbeschränkungen.

2.2.2 Markrisiken

2.2.2.1 Wettbewerbsrisiken

In einigen Marktsegmenten stehen die Schleswig-Holsteinischen Häfen in einem direkten Wettbewerb zu Häfen in anderen Bundesländern oder im benachbarten europäischen Ausland, sodass Marktanteilsverluste nicht auszuschließen sind. Besonders im Wettbewerb stehen überregionale Verkehre, insbesondere die RoRo-Verkehre. Je nach Destination sind die Hauptwettbewerber Häfen in Dänemark und in Mecklenburg-Vorpommern. Bei den LNG-Importen steht Brunsbüttel im Wettbewerb zu Wilhelmshaven sowie zu anderen europäischen Häfen, die ebenfalls Flüssiggas regasifizieren und ins Gasnetz einspeisen.

2.2.2.2 Fehmarnbelt-Tunnel

Nach Fertigstellung des Fehmarnbelt-Tunnels ist mit einer Verlagerung von Verkehren insbesondere von der Fährverbindung Puttgarden-Rödby auf feste Querung zu erwarten. Ob und für wen sich die Nutzung der Fähre dann noch lohnt, hängt auch entscheidend von den zu entrichtenden Mautgebühren im Tunnel ab. Mit Blick auf die Resilienz der Route ist jedoch die Aufrechterhaltung einer regelmäßigen Fährverbindung als Alternative wünschenswert.

2.2.2.3 Rückgang bei fossilen Energieträgern

Während in den meisten schleswig-holsteinischen Häfen keine fossilen Energieträger mehr umgeschlagen werden, haben diese insbesondere in Brunsbüttel noch einen hohen Anteil am

Gesamtumschlag. Der Kohleumschlag, mit dem das ortsansässige Kraftwerk versorgt wird, wird im Zuge des Ausstiegs aus der Kohleverstromung spätestens in den 2030er Jahren eingestellt, aber auch bei den Mineralölprodukten ist mit einem Rückgang zu rechnen. Bestehende Terminal- und Lagerkapazitäten können aber möglicherweise für den Import regenerativer Energieträger (s. 2.2.1) genutzt werden.

2.2.2.4 Geopolitische Veränderungen

Marktpolitische Neuausrichtungen wie z.B. die Erhebung von Zöllen oder die Neubewertung energiepolitischer Zielsetzungen bei Marktteilnehmern mit globalem Einfluss können erhebliche Auswirkungen auf Häfen, Schifffahrt und die gesamte Industrie sowie Logistikbranche haben.

Gleiches gilt für die Anforderungen, die sich aus verteidigungs- und sicherheitspolitischen Bedrohungslagen ergeben.

3 Entwicklung einer Landeshafenstrategie Schleswig-Holstein 2040

Die schleswig-holsteinische Hafenlandschaft ist durch eine große Vielfalt geprägt. Zu ihr gehören Häfen auf Inseln und Halligen, die die Versorgung der lokalen Bevölkerung sichern, und Hafenstandorte mit vorwiegend regionaler ebenso wie Häfen, die fester Bestandteil internationaler Transportketten und somit von bundesweiter Bedeutung sind. Im Folgenden werden zunächst übergreifende Ziele für die Landeshafenpolitik formuliert. Im Anschluss werden hieraus strategische Handlungsfelder abgeleitet, die aufzeigen, wie diese Ziele erreicht werden können, wobei die Vielfalt der Hafenstandorte eine besondere Berücksichtigung findet.

3.1 Ziele für eine Landeshafenstrategie

Die vorliegenden Empfehlungen für die Landeshafenstrategie beziehen sich auf Häfen, die regelmäßig für den Güterumschlag oder den kommerziellen Passagierverkehr genutzt werden. Die hier betrachteten Häfen haben somit vor allem zwei Funktionen: sie sind Umschlagplätze zur Sicherstellung maritimer Transportketten und/oder für die Passagierbeförderung.

Die Sicherstellung von Gütertransporten dient – je nach Quelle oder Ziel im Hinterland – der regionalen, nationalen oder sogar europäischen wirtschaftlichen Entwicklung. Die Häfen spielen daher nicht nur eine Rolle für die Wirtschaft des Landes Schleswig-Holstein, sondern weit über dessen Grenzen hinaus. Aufgabe der Landesregierung ist die Stärkung der regionalen wirtschaftlichen Entwicklung, sodass die Interessen anderer Bundesländer, die ebenfalls von den schleswig-holsteinischen Häfen profitieren, allenfalls mittelbar vertreten werden. Der Passagiertransport dient partiell ebenfalls wirtschaftlichen Zwecken (z.B. Arbeitswege, Lieferverkehre oder Tourismus). Für die Bewohnerinnen und Bewohner der Inseln und Halligen sind die Passagier- und Fährverbindungen mit dem Festland überlebenswichtig, sodass hier die Versorgungsfunktion im Vordergrund steht.

Aufgrund der langfristigen Perspektive von Hafenentwicklung und speziell von hafenbaulichen Maßnahmen sollte bei der Verfolgung der Ziele immer auch die wirtschaftliche, ökologische und soziale Nachhaltigkeit bei der Entwicklung von Maßnahmen berücksichtigt werden.

3.1.1 Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung

Eines der Ziele der schleswig-holsteinischen Hafenstrategie wird es sein, die wirtschaftliche Entwicklung des Landes bzw. der Gemeinden und Kreise zu fördern. Als Indikatoren für den Beitrag von Häfen zur wirtschaftlichen Entwicklung sind Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte weithin anerkannt (s. z.B. HTC 2023, ISL et al. 2021). Dementsprechend sollte die Bewertung von hafenpolitischen Maßnahmen stets anhand des (potenziellen) Beitrags zu diesen Zielgrößen gemessen werden.

Die direkten wirtschaftlichen Effekte lassen sich dabei in verschiedenen Stufen darstellen (s. ISL et al. 2019, ISL et al. 2021):

- Direkt hafenabhängig (Hafen- und Terminalbetrieb)
- Komplementäre hafenbezogene Dienstleistungen (z.B. Zoll, Hafenlotsen, Hafentaucher, etc.)
- Hafenbezogene Beschäftigung entlang der Transportkette (Reedereien und Hinterlandtransport sowie damit verbundene Dienstleistungen)

- Beschäftigung in der hafenbezogenen Industrie (z.B. Kraftwerk, das über See versorgt wird)

Der Hafen- und Terminalbetrieb ist dabei direkt vom Umschlagvolumen im Hafen abhängig, während andere Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte nur mittelbar mit dem Hafenumschlag verbunden sind. Besonders hohe wirtschaftliche Effekte sind mit der Ansiedlung von hafenbezogener Industrie verbunden.

3.1.2 Verbesserung der Resilienz von Versorgung und Absatz

Während die Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung auf die Erzielung möglichst großer Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte abzielt, bezieht sich die Stärkung der Resilienz auf die Sicherung dieser wirtschaftlichen Effekte sowie der Versorgung der Bevölkerung.

Ein weiteres Ziel der Landeshafenstrategie sollte es daher sein, die Versorgung der Bevölkerung sowie die wirtschaftlichen Effekte gegen mögliche Risiken abzusichern. Diese können – wie die vergangenen Jahre gezeigt haben – sehr vielfältig sein. Extremwetterereignisse, Terrorismus oder Cyberangriffe können Transportsysteme stören, aber auch von anderen, bisher nicht absehbaren Ereignissen gehen Risiken aus.

Unabhängig von den Risiken kann Resilienz grundsätzlich auf zwei Arten erhöht werden: Steigerung der Anpassungsfähigkeit (z.B. Nutzung alternativer Hafenstandorte) oder Minimierung der Zeit bis zur Wiederherstellung des Systems (z.B. Reparatur eines Anlegers oder eines IT-Systems). Die Erhöhung der Resilienz sollte sowohl hinsichtlich der bestehenden Hafen- und Hinterlandinfrastruktur sowie den seeseitigen Zufahrten betrachtet werden als auch bei neuen Projekten mit einer hohen Bedeutung für die Versorgungssicherheit oder den jeweiligen Wirtschaftsstandort.

Besondere Beachtung verdienen die Sicherstellung einer robusten, ggf. redundanten Energieversorgung sowie der Schutz der IT und die Vorhaltung geeigneter Backup-Systeme.

3.1.3 Förderung der Nachhaltigkeit

Ein weiteres Ziel der Landeshafenpolitik sollte die Förderung der Nachhaltigkeit der Hafenaktivitäten sowie der damit verbundenen wirtschaftlichen Tätigkeiten sein. Dabei sind ökologische, wirtschaftliche und soziale Aspekte der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen.

- **Ökologische Nachhaltigkeit:** Bei Hafeninfrastrukturmaßnahmen sind mögliche Auswirkungen auf Natur und Umwelt zu analysieren und bei Entscheidungen zu berücksichtigen. Dies beinhaltet nicht nur die Einhaltung baurechtlicher Vorschriften und sonstiger Umweltbestimmungen, sondern auch eine grundsätzliche Bewertung der ökologischen Wirkung von Maßnahmen (z.B. dem Bau von LNG-Terminals, die nicht für nicht fossile Energieträger wie z.B. Wasserstoff oder Wasserstoffderivate genutzt werden können). Darüber hinaus sollte die Hafeninfrastruktur so entwickelt werden, dass sie die Nachhaltigkeit der gesamten maritimen Transportketten fördert. Hierzu zählt beispielsweise die Bereitstellung von Landstrom, klimafreundlichen Treibstoffen oder der Ausbau der Schieneninfrastruktur.
- **Wirtschaftliche Nachhaltigkeit:** Direkte wirtschaftliche Effekte in Häfen und Terminalbetrieben sind besonders nachhaltig, wenn die hinter den Transportströmen stehende wirtschaftliche Tätigkeit nachhaltig, das heißt langfristig angelegt ist und wenn die

Nutzung des Hafens mit deutlichen Vorteilen gegenüber anderen Transportalternativen verbunden ist (da dadurch das Risiko einer Abwanderung verringert wird).

- Sozial nachhaltig sind Wirtschaftstätigkeiten und Projekte dann, wenn möglichst keine Konflikte zwischen verschiedenen Interessensgruppen entstehen. So kann eine Fabrik mit hohem Lärmpegel, die an ein Wohngebiet grenzt, zwar Arbeitsplätze schaffen und somit einen Vorteil für manche Bevölkerungsgruppen bringen, wird jedoch voraussichtlich von den meisten Nachbarn als störend empfunden und abgelehnt. Auch zwischen verschiedenen Nutzungsformen der Häfen – z.B. Güterumschlag, Fischerei und Tourismus – können Konflikte entstehen. Solche Konflikte sollten schon bei der Entwicklung von Projekten berücksichtigt werden.

Aufgrund politischer Vorgaben auf internationaler, europäischer und Bundesebene besteht zwischen ökologischer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit immer häufiger ein direkter, positiver Zusammenhang. So wäre beispielsweise der Bau eines Kohlekraftwerks aufgrund der steigenden CO₂-Bepreisung vermutlich langfristig weder ökologisch noch wirtschaftlich nachhaltig. Es gibt aber auch Beispiele, in denen es Zielkonflikte gibt. Zum Beispiel sind nach Einschätzung vieler Experten weitere Terminalkapazitäten für die Errichtung von Offshore-Windparks zur Erreichung der Ausbauziele und somit für die Nachhaltigkeit des Wirtschaftsstandorts notwendig. Jedoch ist der Bau von Terminals, die auf eine Lebensdauer von mindestens 50 Jahren ausgelegt sind, für eine kurze Phase des Zubaus voraussichtlich finanziell nicht nachhaltig, sodass ggf. eine öffentliche Förderung stattfinden oder eine spätere alternative Nutzung von Anfang an eingeplant werden muss. Ähnlich kann es auch z.B. zwischen sozialen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeitsaspekten Kongruenz oder Divergenz geben.

3.2 Strategische Handlungsfelder

Im Rahmen der Untersuchung wurden 10 strategische Handlungsfelder zur Erreichung der Ziele der Landeshafenstrategie identifiziert, die im Folgenden umrissen werden.

1. Bedeutung der schleswig-holsteinischen Häfen hervorheben

Basis für die Landeshafenstrategie ist die Bedeutung der schleswig-holsteinischen Häfen für das Land und darüber hinaus sein. Es wird empfohlen, dass die Landesregierung diese Bedeutung nicht nur im maritimen Umfeld hervorhebt, sondern z.B. auch gegenüber Akteurinnen und Akteuren aus Industrie und Tourismus.

Die Bedeutung der Häfen lässt sich anhand verschiedener Zahlen und Fakten belegen:

- Wirtschaftliche Effekte der Häfen (Wertschöpfung und Beschäftigung)¹⁵
- Bedeutung der Häfen für die Versorgung der Inseln und Halligen
- Bundesweite Bedeutung für die Verbindung mit Skandinavien, Finnland und dem Baltikum (Fährverbindungen)
- Bedeutung für die Energieversorgung (Import von Energieträgern)
- Touristischer Wert der Häfen

¹⁵ siehe z.B. HTC (2023)

Die Bedeutung der Häfen muss sowohl auf politischer Ebene als auch gegenüber der Bevölkerung immer wieder unterstrichen werden. So sind z.B. Studienergebnisse, die die wirtschaftlichen Bedeutung von Häfen belegen, einer breiten Öffentlichkeit z.B. durch gezielte Pressearbeit zur Verfügung zu stellen. Auch positive Beispiele aus dem Bereich der Hafenentwicklung – z.B. umgesetzte Maßnahmen und deren Vorteile – sind entsprechend zu kommunizieren. Mit dem Hinweis auf die vielfältigen positiven Effekte der Häfen für das Land ist stets auch ein Bekenntnis der Landesregierung zum Erhalt und zur Förderung der Häfen zu verbinden. Gegenüber dem Bund ist vor allem auf den überregionalen Beitrag der schleswig-holsteinischen zur wirtschaftlichen Entwicklung hingewiesen werden.

Mit Blick auf die landeseigenen Häfen Husum und Büsum fällt auf, dass diese nicht über einen Internetauftritt verfügen und die Zuständigkeit des LKN.SH für deren Entwicklung für Außenstehende nicht transparent ist. Eine bessere Außendarstellung ist hier dringend geboten. Ein GIS-Portal, in dem die wichtigsten Hafenflächen der verschiedenen Standorte und mögliche verfügbare Flächen für Ansiedlungen dargestellt werden, könnte sowohl für die Hafenverwaltung und -entwicklung als auch für potenzielle Interessenten mehr Transparenz schaffen (s. auch Handlungsfeld 3).

2. Regionale wirtschaftliche Entwicklung fördern

Die schleswig-holsteinischen Häfen generieren auf vielfältige Weise Arbeitsplätze und Wertschöpfung im Land. Dazu zählen nicht nur die Beschäftigten der Terminal- und Hafenbetriebe, sondern auch viele Dienstleister und Nutzer der Häfen, die von den Hafenaktivitäten abhängig sind (z.B. Schiffsversorger, Land- und Baustoffhandel, Logistikunternehmen, etc.).

Verschiedene Untersuchungen haben gezeigt, dass das beschäftigungssichernde Potenzial von Häfen in der hafenabhängigen bzw. hafenbezogenen Industrie deutlich höher ist als im Terminal- und Hafenbetrieb. In einer Untersuchung für den Hamburger Hafen¹⁶ etwa wurde ermittelt, dass auf einen Beschäftigten im Terminalbetrieb etwa zwei Beschäftigte auf komplementäre Hafendienstleistungen und 9 Beschäftigte auf die hafenbezogene Transportkette (inkl. Lagerei und Logistik) entfallen. In der hafenbezogenen Industrie werden sogar 110 Arbeitsplätze gesichert.

Ein wichtiges Handlungsfeld der Hafenentwicklung ist es daher, durch eine aktive Ansiedlungspolitik Unternehmen aus hafenbezogenen Industrien an die oder in die Nähe der Hafenstandorte zu locken, sodass das regionalwirtschaftliche Potenzial der Häfen möglichst umfassend genutzt wird. Dabei ist darauf zu achten, dass bestehende Kaianlagen weiterhin für den Güterumschlag, die Passagierabfertigung oder andere Hafenaktivitäten nutzbar bleiben, um auch vom Potenzial künftiger Ladungsströme profitieren zu können.

Durch die räumliche Nähe von Umschlagaktivitäten, Logistik und Industrie entstehen regionale Cluster, wie sie bereits heute in vielen schleswig-holsteinischen Häfen anzutreffen sind, beispielsweise Lagerung und Logistik von Baustoffen oder Agrarprodukten in unmittelbarer Nähe zu den Umschlaganlagen. Je nach Hafenstandort kommen unterschiedliche Industrien infrage, z.B. Unternehmen der chemischen Industrie am Standort Brunsbüttel. Für viele Industrien ist neben der Hafennähe auch die hohe Verfügbarkeit von Strom aus Wind- und So-

¹⁶ ISL et al. (2021)

larkraft ein Standortvorteil, der für alle Hafenstandorte des Landes gilt, ggf. aber einen Leitungsausbau erfordert. Diese Standortvorteile sind im Falle verfügbarer Flächen in Häfen oder Hafennähe aktiv zur Anwerbung neuer wirtschaftlicher Aktivitäten darzustellen.

Solche Cluster bieten im Vergleich zur reinen Umschlagstätigkeit ein deutlich höheres wirtschaftliches Potenzial am Standort und sorgen außerdem für eine Bindung der Ladungsströme an den jeweiligen Hafenstandort und damit für eine gewisse Auslastung der Hafeninfrastruktur.

Der Fokus ist dementsprechend auf Industrien zu richten, für die die schleswig-holsteinischen Häfen allgemein oder bestimmte Hafenstandorte im Land besonders geeignet sind (s. Handlungsfeld 6). Speziell für die landeseigenen Häfen wird empfohlen, eine stärker darauf ausgerichtete Fokussierung zu prüfen und gegebenenfalls auch durch organisatorische Änderungen zu stützen (s. Handlungsfeld 3).

3. Interessenvertretung der schleswig-holsteinischen Häfen stärken

Aufgabe des Landes Schleswig-Holstein ist die Erarbeitung und Umsetzung einer eigenständigen und effektiven Hafenpolitik. Diese ist nicht auf die landeseigenen Häfen beschränkt, sondern erstreckt sich auf alle Häfen und, im Zusammenspiel mit den anderen Ländern, auch über die Landesgrenzen hinaus. Gleichwohl ist festzustellen, dass die Hafenwirtschaft in anderen norddeutschen Ländern eine prominenter Rolle in der politischen Agenda spielt. Hierdurch besteht die Gefahr, dass die Interessen der schleswig-holsteinischen Häfen z.B. gegenüber der Bundesregierung nicht vollumfänglich vertreten bzw. eingefordert werden.

Die Gutachter sehen daher einen Bedarf und gleichzeitig eine Chance darin, die Interessen und Stimmen der Beteiligten stärker zu bündeln und sich im Sinne der Hafenwirtschaft deutlich stärker gegenüber dem Bund zu positionieren, um den Wirtschafts- und Logistikstandort Schleswig-Holstein stärker aufzustellen sowie auf Bundesebene und darüber hinaus mit einer gemeinsamen und stärkeren Stimme zu vertreten.

Eine mögliche Option ist die Einrichtung einer eigenen schleswig-holsteinischen Hafenagentur, die bestimmte Funktionen für alle Häfen im Land übernimmt. Ähnlich wie z.B. Seaports of Niedersachsen kann Schleswig-Holstein mit einer solchen Hafenagentur das Ziel verfolgen, die gemeinsam abgestimmten Interessen aller Häfen im Land gegenüber dem Bund (auch in Kooperation mit anderen Ländern) zu vertreten, die besondere Versorgungs- und Schnittstellenfunktion der schleswig-holsteinischen Häfen für Deutschland (international, lokal/regional) hervorzuheben (s. Handlungsfeld 1) und hinsichtlich einer gemeinsamen Vermarktung, z. B. auf Messen und Konferenzen, zu unterstützen.

Strategische Themen wie zum Beispiel der Ausbau von Infrastruktur (z. B. Straßen-, Schienen- und Wasserstraßen sowie Wassertiefen), Förder- und Finanzierungsinstrumente, energiepolitische Themen oder andere hafenrelevante Fragen könnten gebündelt gezielt im Sinne des Landes gegenüber der Bundespolitik zum Ausdruck gebracht werden.

Darüber hinaus bzw. ergänzend kann eine gemeinsame Dachmarke aller schleswig-holsteinischen Häfen dafür sorgen, die Akteure bei den bedeutendsten Messen der Branche an einem Stand zusammenzubringen, ohne die Individualität der einzelnen Standorte aus den Augen zu verlieren.

Denkbar sind auch Veranstaltungen unter dieser neuen Dachmarke, z. B. in der schleswig-holsteinischen Landesvertretung in Berlin. Bestenfalls lässt sich auch der schleswig-holsteinische Hafentag in diese neue Struktur integrieren.

Des Weiteren kann die Marke auch im Sinne eines „Employer Branding“ genutzt werden, um Auszubildende und Fachkräfte für die Hafenwirtschaft zu interessieren und anzuwerben. Der Verein Gesamthafenverband Schleswig-Holstein (GvSH) übernimmt bereits einige dieser Aufgabenbereiche. Die Gutachter empfehlen, aufbauend auf der bestehenden Struktur den GvSH weiterzuentwickeln und als Interessenvertretung gegenüber der Bundes- und EU-Politik und übergreifendes Vermarktungsorgan der schleswig-holsteinischen Hafenwirtschaft mit mehr Kompetenz auszustatten.

4. Struktur der Landeshäfen reformieren

Die Landeshäfen Büsum und Husum haben als Häfen eher regionalen Charakter und verfügen trotz ihrer wirtschaftlichen Bedeutung nicht über die gleichen Handlungsspielräume wie die größeren Hafenstandorte im Land. Zur weiteren Stärkung der landeseigenen Häfen und Erhöhung ihrer wirtschaftlichen Agilität sind grundsätzlich mehrere Optionen denkbar:

1. Einrichtung einer Stabstelle beim LKN.SH oder MWVATT, die explizit für den Bereich Hafenentwicklung vor allem in Büsum und Husum zuständig ist;
2. Konzeption von strategischen Leitplanken zu Hafenentwicklung und hafenwirtschaftliche Themen im MWVATT mit Definition klarer Aufgabenteilung zwischen Politik, Kommunikation, und Operationalisierung
3. Übertragung der hafenwirtschaftlichen Themen auf eine noch zu gründende wirtschaftlich agierende Landeshafengesellschaft;
4. Übertragung des Hafenbetriebs auf ein bestehendes Umschlagunternehmen;
5. Veräußerung der landeseigenen Häfen.

Mit der Einrichtung einer Stabstelle würde die hafenentwicklungs- und hafenwirtschaftliche Kompetenz im LKN.SH organisatorisch verankert und es gäbe eine klare Verantwortlichkeit für die Entwicklung mittel- und langfristigen Strategien für die landeseigenen Häfen über einzelne Projekte hinaus. Die Einrichtung als Stabstelle bietet sich an, da dadurch die notwendige Koordinierung zwischen den betreffenden Geschäftsbereichen im LKN.SH auch organisatorisch verankert wäre. Dieser Ansatz ist mit vergleichsweise geringem Aufwand umsetzbar. Eine solche Stabstelle wäre der Ansprechpartner für alle Hafenwirtschafts- und Logistikakteure in Büsum und Husum sowie für externe Interessenten. Hier ist die Schaffung und Etablierung einer digitalen Plattform mit entsprechenden Informationen beim LKN.SH oder beim MWVATT dringend angeraten.

Die stärkere Wahrnehmung der Themen Hafenwirtschaft und Hafenentwicklung durch das Ministerium entspräche dem in Mecklenburg-Vorpommern verfolgten Modell. Dafür müssten allerdings Ressourcen und Kompetenzen aufgebaut und der Bereich inhaltlich und strukturell klar definiert werden. Diese Option bietet die Chance auf größere Einflussnahme auf die Hafenentwicklung seitens der obersten Landesbehörde und würde die Bedeutung der Häfen für Schleswig-Holstein stärker herausstellen.

Im Zuge der Gründung einer separaten Hafengesellschaft müsste eine neue landeseigene Struktur aufgebaut werden. Während der LKN.SH im sogenannten Landlord-Modell weiterhin

Funktionen wie Planung und Bau von Hafeninfrastrukturen ausübt, könnte eine eigene Hafengesellschaft den Hafenbetrieb übernehmen, für Kunden ergänzende hafenwirtschaftliche Dienstleistungen anbieten sowie die Häfen langfristig wirtschaftlich entwickeln und vermarkten. Letzteres gilt auch für Gewerbe und Industriebetriebe, die in den Häfen ansässig sind bzw. angesiedelt werden könnten.

Bei Umsetzung einer dieser ersten drei Optionen sollten weitere Aufgabenbereiche wie etwa die Verbesserung der digitalen Strukturen durch Nutzung von Geoinformationssystemen sowie das Modelling und die Visualisierung von (Hafen-)Flächen zukünftig übernommen werden.

Die Stelle bzw. die Hafengesellschaft müsste über ein breites Netzwerk in der Hafenwirtschaft und idealerweise auch in der Industrie und in der Logistikbranche verfügen. Außerdem sollte sie eng mit dem MWVATT zusammenarbeiten und gegenüber der Landes- und ggf. auch der Bundesregierung eine starke Position für die Häfen des Landes einnehmen.

Im Landeshafen Glückstadt erfolgt der Umschlag bereits durch ein privatwirtschaftliches Unternehmen. Vorstellbar wäre, dieses Modell auf die Landeshäfen in Büsum und Husum zu übertragen. Inwiefern auch die Aufgabe der Weiterentwicklung der Standorte (z.B. bezüglich Immobilien und Flächen) von privaten Unternehmen ausgeführt werden sollte, müsste im Einzelnen geklärt werden.

Bei der vollständigen Veräußerung der Landeshäfen müsste sich das Land von den Häfen Büsum, Glückstadt, Tönning und Husum trennen. Hierdurch würde es jegliche Einflussmöglichkeit dauerhaft aufgeben. Als potenzielle Eigentümer wären sowohl die jeweiligen Kommunen als auch private Unternehmen denkbar. Es scheint zweifelhaft, dass ein potenzieller neuer Eigentümer die mit einer Privatisierung der Landeshäfen einhergehenden hohen Kosten für die Instandhaltung auf sich zu nehmen bereit wäre.

Neben diesen fünf Optionen, die im Rahmen des anzuschließenden Umsetzungskonzept detaillierter zu prüfen und zu bewerten sind, empfehlen die Gutachter zudem, dass entweder der LKN.SH als Hafenbehörde oder eine landeseigene Hafengesellschaft auch kleinere, kommunale Häfen Schleswig-Holsteins in gewissen Fragestellungen unterstützt. Vor allem bei administrativen Fragen, Anträgen, Planfeststellungsverfahren und ähnlichen Themen sind viele kleine Häfen in Nordfriesland oder auch in Ostholstein personell nicht ausreichend ausgestattet. Dazu müsste der LKN.SH allerdings mit den notwendigen personellen Ressourcen ausgestattet werden. Bei einer solchen Ausgestaltung empfiehlt sich ein eng abgestimmtes Vorgehen mit den jeweiligen Hafenbehörden der Gemeinden, um die Aufgabenbereiche und Befugnisse klar abzustecken.

Gegebenenfalls ist zu überprüfen, ob die von den Kommunen oder kleineren Hafengesellschaften verwalteten und betriebenen Häfen zur Erhöhung ihrer Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit in eine gemeinsame Struktur überführt werden können.

5. Adäquate see- und landseitige Verkehrsanbindung sicherstellen

Aus Sicht aller schleswig-holsteinischen Häfen ist die Sicherstellung der see- und landseitigen Verkehrsanbindung eine der wichtigsten Anforderungen an die politischen Entscheidungsträger. Dabei müssen gleichermaßen, wie auch in der Nationalen Hafenstrategie¹⁷ gefordert, die

¹⁷ s. Handlungsfeld 5 in Bundesregierung: „Die Nationale Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen“, Bonn, Februar 2024

Substanzerhaltung, die Optimierung sowie der bedarfsgerechte Aus- und Neubau der was-serstraßen-, straßen- und schienenseitigen Hinterlandanbindungen sowie der seewärtigen Zufahrten zu den Seehäfen zur Gewährleistung einer zuverlässigen und resilienten Anbin-dung der Häfen fortlaufend umgesetzt werden. Transporte zu und von den Häfen werden zunehmend durch eine abgängige Infrastruktur erschwert. Deshalb ist ein zwischen den Küs-tenländern abgestimmtes Baustellenmanagement ebenfalls ein wesentlicher Baustein zur Be-seitigung drohender Engpässe.

Die im Folgenden genannten Projekte erheben nicht den Anspruch einer vollständigen Liste aller für die Hafenwirtschaft notwendigen Investitionen in Verkehrsinfrastruktur.

Bezogen auf die **Straßeninfrastruktur** in Schleswig-Holstein sind zum einen die Autobahnen des Landes (BAB 1, BAB 7, BAB 20, BAB 21, BAB 23, BAB 210, BAB 215 und BAB 226) sowie die für die Häfen wichtigsten Bundesstraßen (z. B. B 5, B 75, B 76, B 404) zu nennen. Diese müssen langfristig die reibungslose Erreichbarkeit der Häfen an der Ost- und Westküste des Landes garantieren. Ausbauvorhaben wie der Weiterbau der BAB 20, BAB 21 und BAB 23 müssen zielführend vorangetrieben werden. Auch eine Ostumgehung Hamburgs mit einem Ausbau der B 404 zur BAB 21 wäre für die Abwicklung überregionaler Verkehre von großer Bedeutung – insbesondere mit Blick auf die Belastung des Verkehrsknotens Hamburg.

Darüber hinaus ist durch den Bund über die Autobahn GmbH auch der Mangel an Lkw-Rast-plätzen, der vor allem an den Haupttangentialen im Vor- bzw. Nachlauf der Fähren in Lübeck und Puttgarden auftritt,¹⁸ zu beheben.

Im **Schienennetz** werden Ausbauplanungen aktuell vor allem von der im Bau befindlichen Festen Fehmarnbeltquerung und den entsprechenden Hinterlandverbindungen bestimmt. Auf 88 Kilometern entstehen zwischen Fehmarn und Lübeck Aus- und Neubaustrecken. Es beste-hen darüber hinaus Planungen für die Verbesserung der Schienenanbindung verschiedener Häfen sowie des Bahnnetzes im Hinterland, die das Land direkt fördern könnte bzw. für die sich das Land gegenüber dem Bund einsetzen könnte. Dabei sind die Projekte zu identifizieren, die – in Relation zu den zu tätigenen Investitionen – den größten potenziellen Beitrag zur Landeshafenstrategie leisten können. Dabei könnten z.B. folgende Maßnahmen in die Bewer-tung einbezogen werden:

- Elektrifizierung und Ausbau der Bahnstrecke Wilster-Brunsbüttel (von Wilster bis zu einem neu zu errichtenden Übergabebahnhof zwischen DB Netz AG und ChemCoast Park Brunsbüttel)
- Ergänzende Elektrifizierung der Marschbahn im Abschnitt Itzehoe-Wilster
- Errichtung eines zweiten Güterbahnhofs am Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde (sogenannter Nordbahnhof entlang der B 75; die Genehmigung hierfür liegt bereits vor, geplant sind fünf Gleise mit einer Länge von 720 Metern)

¹⁸ Die von der IHK zu Lübeck im Rahmen des Regionalmanagements im Hansebelt in Auftrag gegebene Studie „Lkw-Parken“ (2024) kam zu dem Ergebnis, dass – um sämtlichen Fahrern eine ausgewiesene Lkw-Parkfläche bieten und die Spitzen an Sonntagen und in den Abendstunden abde-cken zu können – zwischen Lübeck und Hamburg südgehend zusätzliche 85 Lkw-Stellplätze und nordgehend sogar 210 neue Lkw-Stellplätze ge-schaffen werden müssen. Ein Teil davon sollte möglichst in Lübeck in Nähe zu den RoRo-Terminals entstehen.

- Ausbau der S4 Ost zwischen Hamburg-Altona – Bad Oldesloe sowie für Ahrensburg, auch um die Hinterlandanbindung im Zuge der Festen Fehmarnbeltquerung zu verbessern. Dazu Herstellung der kreuzungsfreien Führung der Güterzüge nach Maschen und Hamburg-Wandsbek
- Reaktivierung der Hafenbahn in Büsum für den Transport von Baustoffen (entweder eine reine Reaktivierung, bei der Rangieren im Bahnhof Büsum stattfinden müsste, oder der Bau einer neuen Querspange von einigen hundert Metern)
- Ausbau der Leistungsfähigkeit durch Zweigleisinseln oder Zweigleisigkeit und Erhöhung der Geschwindigkeit Heide-Neumünster-Bad Oldesloe
- Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Lübeck-Bad Kleinen inklusive Verbindungskurve in Bad Kleinen Richtung Süden
- Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Lübeck – Lüneburg inklusive kreuzungsfreier Querung mittels Überwerfungen der Strecken Hamburg – Berlin in Büchen sowie Hamburg – Hannover in Lüneburg

Schleswig-Holstein verfügt mit dem Nord-Ostsee-Kanal und dem Elbe-Lübeck-Kanal über zwei wichtige **Binnenwasserstraßen**. Der Nord-Ostsee-Kanal wird aktuell und in den kommenden Jahren für größere Schiffsabmessungen ausgebaut. Die Landesregierung muss weiterhin flankierend unterstützen, indem sie die avisierten Zeitpläne zur Umsetzung dieser Maßnahmen im Auge behält und bei Verzögerungen Beschleunigungen und adäquate Bereitstellung von Finanzmitteln und Personal einfordert.

Auch die Sanierung des Elbe-Lübeck-Kanals und der Ausbau der Schleusen durch den Bund sind wichtig, um die Verkehrsanbindung für den Lübecker Hafen zu verbessern und Transporte (z. B. von Baustoffen, Getreide, Futtermitteln oder Holz) umweltfreundlich vom Lkw auf das Binnenschiff zu verlagern. Hierüber sind sich die Akteure der Lübecker Hafenwirtschaft einig. Ursprünglich wurden die Erneuerung und Vergrößerung der Schleusen und die Erneuerung von Brücken im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 verankert. Mittlerweile hat die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, die zentrale Bundesbehörde der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, im Februar 2022 die Ausbaumaßnahmen am Elbe-Lübeck-Kanal offiziell bis zur Vorlage der Bedarfsplanüberprüfung zurückgestellt. Die Gutachter empfehlen, den Elbe-Lübeck-Kanal weiterhin als wichtigen Verkehrsträger der Transportkette zu betrachten und sich gegenüber dem Bund für die notwendige Sanierung der Infrastruktur einzusetzen.

Neben den Häfen der Marine und anderer Bundesbehörden betreibt der Bund in Schleswig-Holstein weitere eigene Häfen (Hörnum, Teile des Helgoländer Hafens, Anlegestellen in Nord-Ostsee-Kanal). Deren Infrastruktur ist, insbesondere in Hörnum, teilweise in einem sehr schlechten Zustand. Das Land Schleswig-Holstein sollte den Bund noch stärker als bisher auffordern, die bundeseigenen Häfen instandzusetzen, bevor sie gegebenenfalls in eine neue Trägerschaft übergeben werden.

Wichtig ist darüber hinaus auch die dauerhafte Bereitstellung von adäquaten **seeseitigen Zufahrtsbedingungen** in den Häfen, für die der Bund zuständig ist. Verschlickung und Seditimente erfordern regelmäßige Ausbaggerungen zur Sicherung der Erreichbarkeit der Häfen

sowohl an der West- als auch an der Ostküste. Hier wäre die Entwicklung einer bundesländerübergreifenden nachhaltigen Strategie zur Verbringung und Reduzierung von Sedimenten sinnvoll (s. auch Handlungsfeld 3).

An verschiedenen Hafenstandorten wirkt sich die Zufahrt bereits heute beschränkend auf die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen gegenüber anderen Standorten (z.B. in Lübeck, wo durch die Vertiefung der Trave bis zum Herrentunnel der Wettbewerbsnachteil gegenüber Rostock verringert werden könnte). An einigen Standorten (z.B. in den Landeshäfen Husum und Büsum) droht aufgrund der Schiffsgrößenbeschränkung eine Verlagerung von Seeverkehren auf die Straße, z.B. im Zubringerverkehr nach Hamburg. Hier ist die Landesregierung gefordert, sich gegenüber dem Bund, der die Verantwortung für die Zufahrt trägt, für die Schaffung bzw. den Erhalt von wettbewerbsfähigen Zufahrtsbedingungen einzusetzen.

Abschließend muss erwähnt werden, dass die Häfen im Land auch bei der Bereitstellung von **digitaler Infrastruktur** sowie bei der Planung von Stromtrassen und der Netzversorgung in Anbetracht der regionalen und überregionalen Bedeutung eine zentrale Rolle spielen müssen.

6. Auf bestehende Stärken aufbauen

Die schleswig-holsteinischen Hafenstandorte verfügen über sehr unterschiedliche Voraussetzungen hinsichtlich seeseitiger Zufahrt, Hafeninfrastruktur, Hinterlandanbindung und Flächenverfügbarkeit, aber auch mit Blick auf bestehende Umschlag- und Clusterstrukturen.

Im Sinne einer effizienten Verwendung von Investitionsmitteln sind diese Voraussetzungen bei der künftigen Hafenentwicklung zu berücksichtigen. So sind beispielsweise die Landeshäfen aufgrund der Tiefgangsbedingungen nicht für den Umschlag von größeren Komponenten für Windenergieanlagen geeignet, wohl aber für den Umschlag von Baustoffen und Agrarprodukten in kleineren Chargen für den lokalen oder regionalen Markt.

Um die Ziele der Landeshafenpolitik möglichst effizient zu erreichen, sollte zunächst die bestehende Infrastruktur so intensiv wie möglich genutzt werden. Dabei sollten alle Hafenstandorte – unabhängig von der Betreiberstruktur – in die Entwicklung einbezogen werden. Neue Infrastruktur sollte dort geschaffen werden, wo die Chancen auf zusätzliche wirtschaftliche Effekte besonders hoch sind (s. Handlungsfeld 2).

7. Versorgung der Inseln und Halligen sichern

Die Bevölkerung auf den Inseln und Halligen kann – mit Ausnahme von Sylt – ausschließlich auf dem Seeweg versorgt werden. Aus diesem Grunde ist dem Erhalt der Anleger und deren Nutzbarkeit auch bei schwierigen nautischen Bedingungen höchste Priorität einzuräumen. Aktuell stehen dabei insbesondere die Anleger auf Pellworm und Hooge im Fokus.

Neben dem Erhalt der Infrastruktur ist auch sicherzustellen, dass regelmäßige Schiffsverbindungen zwischen den Inseln und Halligen einerseits und dem Festland andererseits ganzjährig sichergestellt werden.

8. Ökologische Nachhaltigkeit der Transportketten und der Häfen stärken

Die Häfen Schleswig-Holsteins bieten insbesondere im Skandinavienverkehr, aber auch auf anderen Routen eine konkurrenzfähige Alternative zum Landtransport oder zu Routen mit

höheren Straßen- und kürzeren Seestreckenanteilen (wie z.B. Straßenverkehre über den Großen Belt oder Norwegen via Hirtshals-Langesund). Sie leisten damit einen Beitrag zur Energieeffizienz von Gütertransporten. Gleichzeitig bieten Bahnanbindungen im Hinterland die Möglichkeit zur Bündelung von Verkehren und zur Verlagerung von Langstreckenverkehren von der Straße auf die Schiene.

Darüber hinaus sind die Häfen für die Energiewende Deutschlands von herausragender Bedeutung. Sie sind ein bedeutender Faktor bei der Umstellung von klima- und umweltschädlichen fossilen Energieträgern hin zu erneuerbaren Energien. Der Hafen Brunsbüttel nimmt dabei als schleswig-holsteinisches Drehkreuz für Energieimporte (aktuell LNG, zukünftig auch Wasserstoff/Ammoniak) eine besonders wichtige Versorgungsfunktion für Deutschland und seine nachhaltige Energietransformation ein.

Viele Häfen haben sich bereits auf den Weg gemacht, CO₂-neutral zu werden. Verschiedene Maßnahmen und Investitionen wurden bereits getätigt, um die Terminals nachhaltig emissionsarm zu entwickeln.

So werden beispielsweise immer mehr Fähr-, RoRo- und Kreuzfahrtschiffe z. B. an den Terminals in Kiel und Lübeck mit Landstrom versorgt, was zu einer signifikanten Reduzierung der Luftschadstoffe und somit zu geringerer lokaler Umweltbelastung führt. Es wäre aus Sicht der Häfen wünschenswert, wenn die bisherige Förderung durch Bund und Land bei der Errichtung von Landstromanlagen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten fortgesetzt wird, zumal aufgrund von EU-Richtlinien alle TEN-T-Häfen mit regelmäßigen Passagierverkehren entsprechende Anlagen installieren müssen.

An dieser Stelle sollen aktuelle, innovative Entwicklungsansätze Erwähnung finden, die das Land aus Gutachtersicht mit Förderprogrammen oder Förderrichtlinien konkret unterstützen könnte:

- Flurfahrzeuge und Krane auf den Terminals in Lübeck, Kiel und Brunsbüttel werden schrittweise auf Elektro- oder Wasserstoffantrieb umgestellt. Die Entwicklung alternativer Antriebe bei Zugmaschinen und Staplern wird ebenfalls über Pilotprojekte verfolgt. Beim Strom selbst wird auf erneuerbare Energien gesetzt, einige Häfen produzieren inzwischen auch eigenen Ökostrom über Photovoltaikanlagen.
- Darüber hinaus schreitet die Entwicklung bei Schiffsantrieben und der Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe in der Schifffahrt voran. Kraftstoffe wie Methanol, Ammoniak und die zunehmende Elektrifizierung sind Beispiele dafür, wie die Transportkette grüner werden kann. Gleichwohl sind hierfür noch große Investitionen in Schiffe sowie in die Versorgungsinfrastruktur in den Häfen notwendig. Die Erneuerung von Flotten, die Nachrüstung von Motoren und die Steigerung der Effizienz sind wichtige Instrumente, um strukturelle Verbesserungen in der Logistikkette sicherzustellen und den CO₂-Fußabdruck zu senken. Für diese Erneuerung wären entsprechende Förderprogramme seitens des Bundes zu bevorzugen.
- Einen Mehrwert für eine nachhaltigere Organisation im Hafenhinterlandverkehr leistet auch eine Verbesserung der Routen- und Fahrplanoptimierung der land- und seeseitigen Verkehre. Die Nutzung von Daten in Echtzeit und eine entsprechende Einsatzplanung führt zu Treibstoffersparnis, geringeren Wartezeiten, weniger Flächenbedarf und angepasstem Equipmenteinsatz.

Bei allen Maßnahmen sollten neben den Klimaeffekten auch die Auswirkungen auf die lokale Umwelt in die Bewertung einbezogen werden.

9. Soziale Nachhaltigkeit bei der Hafenentwicklung fördern

Viele der schleswig-holsteinischen Häfen sind im Kern der jeweiligen Städte oder Dörfer angesiedelt bzw. haben sich letztere oft historisch um das Hafengebiet herum gebildet. Aus dieser historischen Entwicklung hat sich an vielen Orten auch eine Identifikation mit dem Hafen entwickelt, die zur allgemeinen Akzeptanz der Hafenaktivitäten beiträgt. Trotz dieser allgemeinen Akzeptanz ergeben sich an den Hafenstandorten immer wieder Konflikte zwischen der Hafenwirtschaft und den Anwohnern (z.B. wegen Schiffslärms) oder zwischen verschiedenen Nutzungsformen im Hafengebiet (Güterumschlag, Passagierabfertigung, Fischerei, Tourismus, Wohnbebauung, etc.).

Maßnahmen, die zur Reduzierung von Konflikten beitragen können, sollten gefördert werden, um die soziale Nachhaltigkeit der Hafenaktivitäten zu steigern. Beispiele hierfür sind

- Entflechtung von Industrie- und touristischen Verkehrsströmen in den Häfen
- Einrichtung verpflichtender flächendeckender Landstromanschlüsse zur Reduzierung von Schiffslärm und Luftschadstoffen
- Umleitung von Schwerlastverkehren, ggf. Bau von Umgehungsstraßen

Umgekehrt können Synergien zwischen verschiedenen Aktivitäten – z.B. Passagierabfertigung, Tourismus und Fischerei – aktiv gefördert werden. Hierzu zählt zum Beispiel die Bündelung von Passagierverkehren und touristischen Aktivitäten in einem bestimmten Bereich des Hafens, sodass Passagiere beim Ein- oder Ausstieg im Hafen touristische Attraktionen nutzen können. Auch Fischereiaktivitäten können – sofern ausreichend Platz verfügbar ist – in solchen touristischen Zentren angesiedelt werden.

Auch bei der weiteren Hafenentwicklung sind potenzielle Synergien zu fördern und Konflikte zwischen verschiedenen Nutzungsformen zu vermeiden. So sollte etwa die Einrichtung von Wohnbebauung im Hafengebiet oder im direkten Umfeld vermieden werden, um Konflikte über Schiffslärm zu vermeiden. Bei künftigen Planungen größerer Projekte sollte die soziale Komponente stets Teil der Bewertungskriterien sein.

10. Resilienz der Häfen prüfen und stärken

Aus der hohen wirtschaftlichen Bedeutung der schleswig-holsteinischen Häfen (s. Handlungsfeld 2) ergibt sich auch die Notwendigkeit, die Funktionsfähigkeit der Häfen und der mit ihnen verbundenen Transportströme zu schützen.

Bedrohungen der Funktionsfähigkeit maritimer Transportketten gab es in den vergangenen Jahren wiederholt. Die Corona-Pandemie und die damit verbundenen Quarantäne-Regelungen, beispielsweise, haben auch die internationale Schifffahrt und insbesondere die Passagierschifffahrt getroffen. Die mit der Passagierschifffahrt verbundenen Einnahmen in den Häfen, aber auch die damit verbundenen wirtschaftlichen Effekte gingen entsprechend zurück.

Seit dem russischen Überfall auf die Ukraine im Februar 2022 und der anschließenden internationalen Isolierung Russlands hat sich das Bewusstsein für den notwendigen Schutz kritischer Infrastruktur deutlich erhöht. Ereignisse wie die Sprengung der Nordstream-Pipelines, die Zerstörung von Unterwasserkabeln und die Drohnen-Überflüge über Brunsbüttel haben

die Vielfältigkeit der Bedrohungen aufgezeigt. Gleichzeitig entstand eine erhebliche Nachfrage nach Kapazitäten für den Umschlag und Transport von militärischer Ausrüstung.

Angesichts der geänderten Bedrohungslage müssen jegliche Maßnahmen hinsichtlich ihrer Eignung, die Resilienz der Häfen und der Transportketten zu verbessern, ggf. neu bewertet und priorisiert werden. Die Weiterentwicklung der Häfen muss außerdem möglichst schnell und flexibel realisierbar sein. Für solche Fälle sollten daher beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren entwickelt werden, die gegenüber der aktuellen Praxis eine deutliche schnellere Umsetzung von dringenden Projekten ermöglichen.

Auch dem Klimawandel, der zu einem Anstieg des Meeresspiegels und zu einer Häufung von Extremwetterereignissen führt, muss die Hafeninfrastruktur standhalten. Sturmflutereignisse wie im Oktober 2023 werden wahrscheinlicher und mit dem steigenden Meeresspiegel auch noch gefährlicher. Es ist zu prüfen, inwieweit die Hafeninfrastrukturen im Land auf diese Herausforderungen vorbereitet sind.

Aufgrund der sehr unterschiedlichen Bedrohungen und der vielfältigen Hafenstrukturen ist eine Fokussierung von Maßnahmen zur Erhöhung der Resilienz notwendig. Hierzu sind zunächst die besonders schützenswerten Transport- und Passagierströme sowie wirtschaftlichen Aktivitäten zu identifizieren und im zweiten Schritt die für deren Abwicklung notwendigen Infra- und Suprastrukturen. Dies schließt auch die digitale Infrastruktur und den Schutz vor Cybereingriffen ein.

Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Identifikation der besonders schützenswerten Güter- und Passagierverkehre
- Erfassung der zur Abwicklung dieser Transportströme notwendigen Infra- und Suprastruktur in den Häfen und im Hinterland inklusive möglicher Ausweichstrecken
- Ableitung von Maßnahmen zum Schutz dieser Infra- und Suprastruktur (einschließlich digitaler Infrastruktur)
- Klärung von Zuständigkeiten für den Schutz der verschiedenen Strukturen vor verschiedenen Bedrohungen (Bund vs. Land; Polizei, Wasserschutzpolizei, Bundeswehr, etc.)
- Zusätzlich Identifikation von alternativen Transportwegen bei Ausfall bestimmter Strukturen, Stresstests, Erstellung von Notfallplänen für diese Fälle
- Identifikation von potenziellen Umschlagplätzen für Militärgüter sowie von möglicherweise notwendigen Anpassungsmaßnahmen für den Transport von Militärgütern
- Entwicklung beschleunigter Planungs- und Genehmigungsverfahren

11. Finanzierung konsequent auf die Ziele der Hafenpolitik ausrichten

Die Finanzierung der Hafeninfrastruktur ist eine gemeinschaftliche Aufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden, da auch die positiven wirtschaftlichen Effekte über die Häfen und die Küstenländer hinaus ausstrahlen. Im Vergleich zu ihrer Bedeutung für die Versorgungssicherheit, den internationalen Handel und die Energiewende scheinen die für die schleswig-holsteinischen Häfen vorgesehenen Haushaltsmittel gering.

Regelmäßig plant der Bundeshaushalt insgesamt lediglich ca. 38 Mio. Euro jährlich für die Hafenentwicklung ein, davon ca. 2 Mio. Euro für die schleswig-holsteinischen Häfen. Im schleswig-holsteinischen Landeshaushalt sind mit Ausnahme der geringen Beträge für die

landeseigenen Häfen regelmäßig gar keine Mittel vorgesehen. Dies schränkt die Möglichkeiten zum Erhalt und zur Entwicklung der Häfen und somit die Möglichkeit, die Ziele der Landeshafenstrategie zu erreichen, erheblich ein. Dies gilt besonders für die unterfinanzierten landeseigenen Häfen, für die auch keine kommunalen Fördermittel verwendet werden können.

Die kommunalen Häfen wiederum stehen vor der Herausforderung, dass größere Investitionen ihre finanziellen Möglichkeiten oft übersteigen. Über Förderprogramme wie das Landesprogramm Wirtschaft (GRW-Mittel) können zwar zusätzliche Mittel für bestimmte Projekte akquiriert werden, jedoch wird allgemeine Hafeninfrastruktur dabei im Vergleich z. B. zur touristischen Infrastruktur geringer kofinanziert, wenn sie nicht in bedeutsamem Maße zur nationalen oder sogar europäischen Hafenstrategie passt oder der Hafen Teil des TENT-Kernnetzes ist. Für die landeseigenen Häfen wie Büsum, Glückstadt oder Husum bieten sich keine Chancen, entsprechend abhängig werden dortige Infrastrukturinvestitionen auch in Zukunft von direkter Landesfinanzierung, indirekter Bundesfinanzierung oder spezifischen Fördertöpfen sein.

Eine denkbare Option zur Verbesserung dieser Situation wäre die Schaffung eines „Hafeninvestitionsfonds“. Dieser würde direkte Gelder für die Hafeninfrastruktur bereitstellen, ohne dass die Mittel zwischen Förderprojekten verschiedener Ressorts aufgeteilt werden müssten.

Die unzureichende Finanzierung von Hafeninfrastruktur führt bereits jetzt dazu, dass sich – ähnlich wie bei der Straßen- und Schieneninfrastruktur – Schäden an und Ausfälle von Infrastruktur häufen. Diese Entwicklung wird sich ohne eine deutliche Steigerung der Finanzmittel in Zukunft noch verschärfen. Es wird daher dringend empfohlen, sowohl Landesmittel für Hafeninfrastruktur in einem expliziten, neu zu schaffenden Sondervermögen für Hafeninfrastruktur, welches auch das Ansparen von Geldern sowie mehrjährige Finanzierungen ermöglicht, zu erhöhen als auch den Druck auf den Bund aufrecht zu erhalten, dass die Bundesmittel für Hafeninfrastruktur angemessen erhöht werden. Dabei sollten auch Mittel aus dem jüngst beschlossenen Sondervermögen Infrastruktur in den Erhalt und die Ertüchtigung von Hafeninfrastruktur investiert werden.

Aufgrund der knappen Mittel sollte stets Projekten Vorrang gegeben werden, die zur Erreichung der Ziele der Landeshafenstrategie mit möglichst geringen zusätzlichen Investitionen beitragen (s. Handlungsfeld 5 sowie Kapitel 4) – unabhängig von deren Organisationsstruktur. Hierzu könnten landeseigene Förderprogramme beitragen, aber auch Garantien für die Bereitstellung von Landesanteilen, wenn Häfen Bundes- oder EU-Mittel für entsprechende Projekte einwerben.

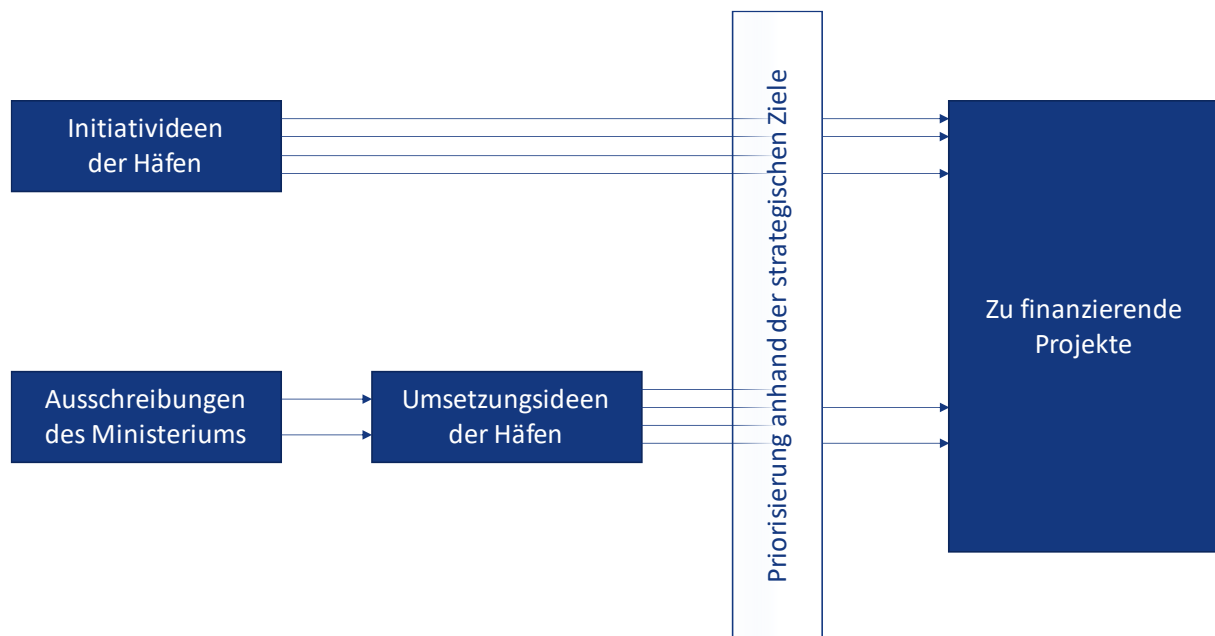
4 Umsetzungs- und Aktualisierungskonzept für die Landeshafenstrategie

Zur Erreichung der Ziele der Landeshafenstrategie ist es notwendig, Maßnahmen zu identifizieren oder zu entwickeln, die in Relation zu den einzusetzenden Mitteln einen möglichst hohen Beitrag zu den Zielen leisten. Im Laufe der Zeit kann es sowohl hinsichtlich der Ziele der Landeshafenstrategie, als auch hinsichtlich der externen Faktoren zu Änderungen kommen, die eine Anpassung der strategischen Handlungsfelder erfordern. Im Folgenden wird daher ein allgemeines Umsetzungskonzept vorgestellt, mit dem die Landeshafenstrategie bei solchen Änderungen angepasst werden kann.

4.1 Bewertungskonzept zur Priorisierung von Maßnahmen

Hinsichtlich der Entwicklung der Maßnahmen lässt sich zwischen einem Bottom-Up-Ansatz, bei dem die Akteure in den Häfen Maßnahmen vorschlagen, und einem Top-Down-Ansatz, bei dem mit Blick auf die Ziele der Landeshafenstrategie Maßnahmen definiert werden und – ähnlich wie in Abschnitt 2.2.1 – geeignete Standorte dafür beispielsweise im Rahmen einer Ausschreibung gesucht werden. Dabei können auch Standorte in Betracht kommen, die aktuell nicht für regelmäßigen Güterumschlag oder kommerzielle Passagierverkehre genutzt werden. Sollte einer der Landeshäfen besonders geeignet sein, könnte auch eine direkte Umsetzung in Zusammenarbeit mit dem LKN.SH und ohne Ausschreibung infrage kommen.

Abbildung 13: Entwicklung und Priorisierung von Projektideen



Bei allen genannten Prozessen wäre sichergestellt, dass die detaillierte Kenntnis und die Netzwerke der Partner vor Ort bei der Entwicklung von Projekten vollumfänglich einbezogen werden. Dies ist unter anderem mit Blick auf die Identifikation und möglichst die Vermeidung von Interessenskonflikten und somit für die soziale Nachhaltigkeit in den Häfen von Bedeutung. Ausschreibungen und Ideenwettbewerbe eignen sich besonders dann, wenn für eine bestimmte Hafenaktivität, die beispielsweise zur Stärkung der schleswig-holsteinischen Wirt-

schaft im Land gewünscht ist, ein besonders gut geeigneter Standort gesucht wird. Dies bedingt jedoch eine entsprechende Finanzierung durch Landesmittel oder nicht zweckgebundene Bundesmittel, damit das Land über die Schwerpunktsetzung entscheiden kann.

Initiativideen von Häfen werden ebenso wie Umsetzungsideen zu Ausschreibungen oder Ideenwettbewerben des Ministeriums anhand Ihres Beitrags zu den wirtschaftlichen Kenngrößen Wertschöpfung und Beschäftigung oder zur Versorgungssicherheit bewertet. Es werden Projekte finanziert bzw. gefördert, die ein besonders hohes Potenzial in Relation zu den eingesetzten Mitteln bieten. Durch den Fokus auf diese Relation erhalten Projekte in kleineren Häfen grundsätzlich die gleichen Chancen einer Förderung wie Projekte in größeren Häfen.

Bei Ansiedlungsprojekten ist darauf zu achten, dass eine möglichst enge Verzahnung mit den Hafenaktivitäten stattfindet. Auf diese Weise entstehen auch im Hafen direkte wirtschaftliche Effekte und es wird sichergestellt, dass die durch die Ansiedlung generierten wirtschaftlichen Effekte nachhaltig am Standort verbleiben.

4.2 Aktualisierungskonzept

Die Priorisierung der strategischen Ziele erfolgt durch das Ministerium anhand von politischen Vorgaben. Sie kann sich Zeitverlauf ändern oder es können verschiedene Ziele parallel verfolgt werden. Aus diesem Grunde ist es ratsam, stets die Vorteile von Projekten mit Blick auf sämtliche übergeordnete Ziele der Landeshafenpolitik (s. Abschnitt 3.1) darzustellen. Für die Bewertung sind aber auch Risiken und Kosten darzustellen.

4.2.1 Fortlaufende Projektbewertung

Zwei Beispiele für Projektbewertungen entlang der Ziele der Landeshafenstrategie sind in Anhang 2 aufgeführt: die Wiederherstellung der Bahnanbindung in Büsum und die Errichtung eines neuen Fähranlegers auf der Hallig Hooge.

Änderungen an Projektbewertungen können sich aus verschiedenen Entwicklungen ergeben:

- Würde sich z.B. ein großer Industriekunde für eine Fläche im Hafen Husum interessieren, aber eine Bahnanbindung zur Voraussetzung machen, wäre das Risiko der Realisierung von positiven Effekten deutlich geringer. Im Idealfall könnte es sogar vertraglich abgesichert werden.
- Ähnlich könnte z.B. ein aktueller Nutzer im Hafen darlegen, welche aktuell per Lkw transportierten Güter künftig per Bahn transportiert werden würden, wenn die direkte Gleisanbindung besteht. Dies würde die Realisierung positiver ökologischer Effekte wahrscheinlicher machen.

Wie das Projekt gegenüber anderen Projekten abschneidet, hängt auch von der Gewichtung der verschiedenen Ziele und der Verfügbarkeit von Investitionsmitteln ab. Sollte der Fokus z.B. verstärkt auf Projekten zur Förderung der Resilienz liegen, wäre das Projekt auf der Hallig Hooge vorzuziehen. Bei sehr knappen Haushaltsmitteln würden beide Projekte vermutlich aufgeschoben und stattdessen auf Projekte gesetzt, die vielleicht geringere Effekte erzielen, diese aber mit einem geringeren Mittelaufwand seitens des Landes realisiert werden können.

Eine Sammlung mit Projektbewertungen kann ministeriumsintern bei der Priorisierung von Projekten im Zeitverlauf unterstützen. Projekte, die zwar positiv bewertet wurden, jedoch bisher beispielsweise aufgrund mangelnder Finanzierung nicht umgesetzt werden konnten, werden somit in den folgenden Jahren stets wieder in die Priorisierung einbezogen.

4.2.2 Aktualisierung der gesamten Hafenstrategie

Die Gültigkeit der übergeordneten Ziele und der strategischen Handlungsfelder sollte etwa alle vier bis fünf Jahren geprüft werden – oder bei konkreten Anlässen, die eine grundlegende Überarbeitung der Landeshafenstrategie erfordern. Anlass für eine solche Überarbeitung könnten zum Beispiel disruptive Ereignisse oder veränderte Anforderungen durch das Landesparlament sein.

Literaturverzeichnis

Bundesregierung (2024): Die Nationale Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen, Bonn. Online verfügbar unter <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/hafenstrategie-24.pdf>.

Fraunhofer CML (2020): Hafen- und Logistikkonzept Schleswig-Holstein. Online verfügbar unter https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/L/logistik/Downloads/hafen_logistikkonzept.pdf?__blob=publicationFile&v=1.

HTC (2023): Regionale Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte: Wirtschaftliche Bedeutung der landeseigenen Westküstenhäfen Husum und Büsum. Online verfügbar unter <https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/5720254/5eb76fc7ec43325929126f09d8295d51/langfassung-studie-westku-stenhaefen-data.pdf>.

ISL (2018): Trans-baltic transport structures up to 2035: How the Fehmarnbelt Fixed Link will shape traffic flows. Online verfügbar unter http://tentacle.eu/a/uploads/dokument/isl_Trans-baltic_2035_final.pdf.

ISL et al. (2019): Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung.

ISL et al. (2021): Untersuchung der regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens. Management Summary online verfügbar unter https://www.hamburg-port-authority.de/fileadmin/user_upload/BeschaefigungsstudieHafenHamburg2019_ManagementSummary_final.pdf.

Anhang 1: Hafenprofile

Hafen: Husum

Range: Nordsee

Organisation: Landeshafen

Lage: Festland

Umschlag (1.000 t)

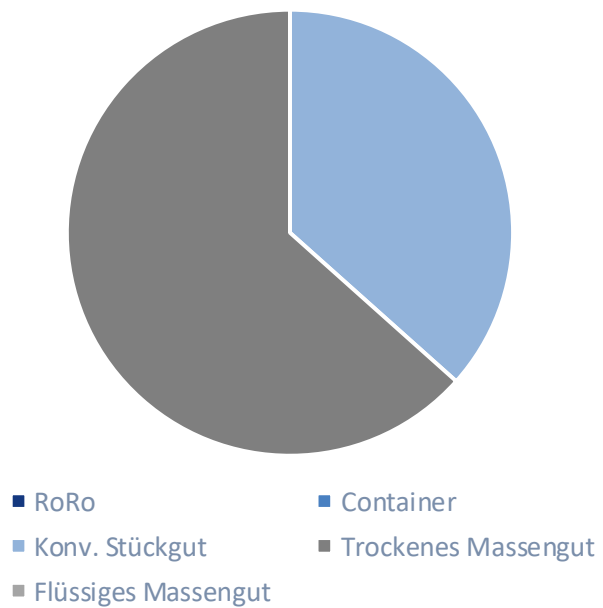
Stückgut	82
RoRo	-
Container	-
Konv. Stückgut	82

Trockenes Massengut 142

Flüssiges Massengut -

Gesamt 224

Ostsee	71%
Nordsee	29%
übr. Shortsea	-
Übersee	-
unbekannt	-



Passagiere (in 1.000): -

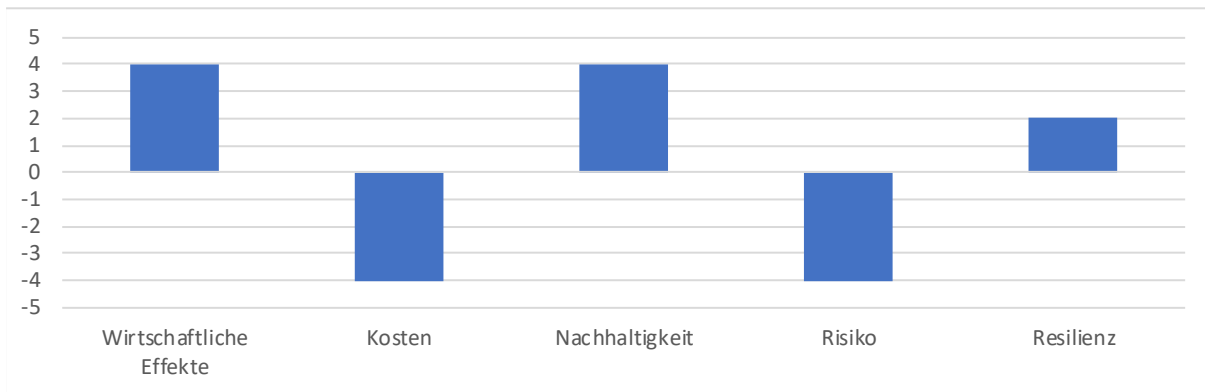
Hauptgüterarten: Agrarprodukte, Stückgut, Baustoffe

Maximaler Tiefgang: 4,2 m

Anhang 2: Projektblatt (Beispiele)

Projekttitel: Reaktivierung der Bahnanbindung des Hafens Büsum

Beschreibung Das bestehende Hafenanschlussgleis in Büsum soll reaktiviert werden, um die am Helgolandkai umgeschlagenen Massengüter auch per Bahn an- bzw. abtransportieren zu können. Bevorzugen wäre dabei ein direkter Anschluss an die Hauptstrecke und nicht - wie bisher - über den Bahnhof Husum.



Punkte

Wirtschaftliche Effekte Die Bahnanbindung soll den am Standort tätigen Unternehmen 4 ermöglichen, mehr überregionales Geschäft abzuwickeln und gleichzeitig die Ansiedlung neuer Kunden im Hafen vereinfachen.

Nachhaltigkeit Der Hinterlandtransport per Bahn ist pro Tonnenkilometer deutlich 4 weniger CO₂-intensiv als der Transport per Lkw, sodass insbesondere bei langen Transportdistanzen ein Vorteil entsteht.
Wirtschaftlich sind die Effekte nachhaltig, da der Gleisanschluss - sobald er wiederhergestellt ist - mit vergleichsweise geringem Aufwand erhalten werden kann.
Konflikte in der Gemeinde könnten vor allem bei der Variante mit direktem Anschluss bestehen, da ein Streckenneubar notwendig ist. Bei Nutzung des Bahnhofs fürs Rangieren könnten Sicherheitsaspekte relevant werden.

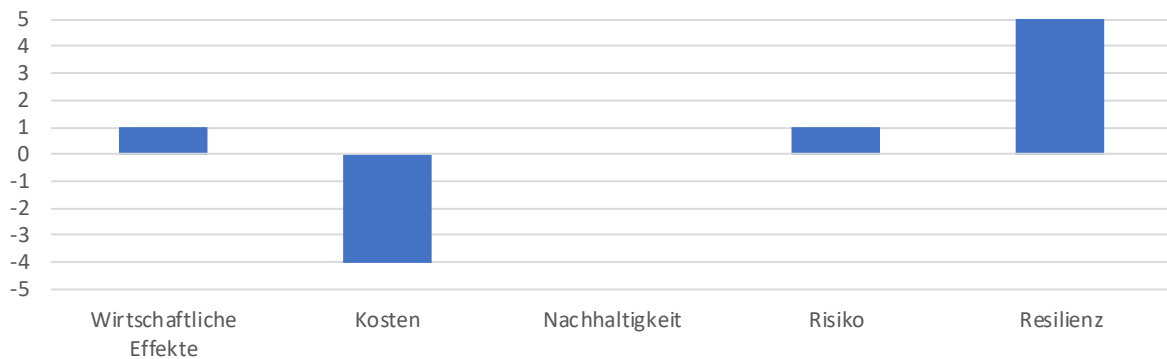
Resilienz Die Verfügbarkeit eines zweiten Verkehrsträgers erhöht grundsätzlich 2 die Resilienz gegenüber Störfällen, jedoch laufen Zufahrt per Bahn und Straße weitgehend parallel.

Risiko Die Realisierung der Effekte hängt davon ab, ob tatsächlich durch die 4 Bahnanbindung überregionales Geschäft oder Neukunden akquiriert werden können.

Kosten In der Variante mit direktem Gleisanschluss ist mit erheblichen Kosten 4 durch den Ankauf von Grundstücken und die notwendigen Gleisbauarbeiten zu rechnen.

Projekttitel: Neuer Fähranleger Hooge

Beschreibung Der aktuelle Fähranleger der Hallig Hooge liegt quer zur Strömung, was die Nutzung bei bestimmten Wetterlagen stark einschränkt. Ein Neubau, bei dem die Schiffe im Strom liegen, würde die Erreichbarkeit der Hallig auch bei schlechtem Wetter verbessern.



Punkte

Wirtschaftliche Effekte	Wirtschaftliche Effekte entstehen vor allem während der Bauphase.	1
Nachhaltigkeit	Es sind keine direkten Nachhaltigkeitseffekte zu erwarten.	0
Resilienz	Die Versorgung der Bevölkerung sowie die Aufrechterhaltung der Ausflugsverkehre bei widrigen Bedingungen stehen im Fokus des Projekts. Mit einem neuen Anleger wird die Erreichbarkeit der Hallig auch bei schlechten Wetterbedingungen verbessert.	5
Risiko	Es bestehen bereits Pläne, wie ein neuer Anleger ausgestaltet werden müsste, damit die Verbesserungen erreicht werden können. Das Risiko, dass die verbesserte nautische Erreichbarkeit nicht erreicht wird, wird als sehr gering eingeschätzt.	1
Kosten	Die Kosten des Projekte werden auf ca. 10-15 Mio. Euro geschätzt.	4

Anhang 3: Liste der befragten Organisationen

- Häfen:
 - Brunsbüttel Ports
 - Hafengesellschaft Dagebüll
 - Hafenprojektgesellschaft Helgoland
 - Heiligenhafener Verkehrsbetriebe
 - Lübeck Port Authority
 - Lübecker Hafen-Gesellschaft
 - Rendsburg Port
 - Scandlines (Puttgarden)
 - Seehafen Kiel
 - Stadt Fehmarn, Hafenangelegenheiten
 - Unternehmensgruppe Lehmann
 - WFG Eckernförde
- Behörden
 - Landesbetrieb für Küstenschutz
 - Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
- Verbände
 - Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen
 - IHK Schleswig-Holstein (Flensburg)
 - IHK Schleswig-Holstein (Kiel)
- (Potenzielle) Hafennutzer
 - Adler & Eils Reederei
 - DEME Offshore
 - Ehrich Recycling (Husum)
 - J. Stöfen GmbH
 - MiBau
 - Otto Timm Kieswerke
 - Schiffsmakler Chr.Jürgensen Brink & Wölffel (Flensburg)
 - Schiffsmakler Wilhelm E. F. Schmid GmbH (Husum)
 - W.D.R. Reederei



Institut für
Seeverkehrswirtschaft
und Logistik



www.isl.org