

Strategieentwicklung

Marktpotenziale und Entwicklungsmöglichkeiten für den Standort Brunsbüttel im Windenergieanlagencluster



Endbericht

Strategieentwicklung

Marktpotenziale und Entwicklungsmöglichkeiten für den Standort Brunsbüttel im Windener- gieanlagencluster

Endbericht

Diese Studie wurde erstellt von:

UNICONCONSULT Universal Transport Consulting GmbH
Container Terminal Burchardkai 1
21129 Hamburg
Tel.: (0 40) 33 62 16
Fax: (0 40) 32 27 64
E-Mail: uniconsult@uniconsult-hamburg.de
Web: <http://www.uniconsult-hamburg.de>
Copyright © by UNICONCONSULT
25. Juni 2010
PI/MAL

Inhaltsverzeichnis

	Seite
0. MANAGEMENT SUMMARY	1
1. EINLEITUNG	7
1.1 Zielsetzung	7
1.2 Methodisches Vorgehen	8
2. DER STANDORT BRUNSBÜTTEL	11
2.1 Infrastrukturelle Erschließung Brunsbüttels	12
2.1.1 Straße	12
2.1.2 Schiene	13
2.1.3 Schiffsverkehr	15
2.1.4 Ausblick auf die infrastrukturelle Entwicklung der Region	15
2.2 Regionalökonomisches Profil Brunsbüttels und Dithmarschens	15
2.2.1 Regionales BIP	16
2.2.2 Beschäftigungssituation	16
2.2.3 Wirtschaftsstruktur	18
2.3 Der Hafenstandort Brunsbüttel	18
2.3.1 Organisation	19
2.3.2 Umschlagentwicklung	19
2.3.3 Geographie des Hafengebietes	19
2.3.4 Infra- und Suprastruktur des Hafens	19
3. WINDENERGIEMARKT	21
3.1 Marktentwicklung	21
3.1.1 Onshore Windmarkt	21
3.1.2 Offshore Windmarkt	26
3.2 Deutsche Windindustrie	32
3.2.1 Wirtschaftliche Bedeutung	32
3.2.2 Marktstruktur	34
3.2.3 „Zug zur Küste“	38
3.2.4 Energiepolitische und administrative Rahmenbedingungen	39
3.3 Offshore-Windparks	40
3.3.1 Maritime Logistik	40
3.3.1.1 Konstruktion	43
3.3.1.2 Service, Wartung und Instandhaltung	47
3.3.2 Offshore-Windparks in Deutschland	49
4. ANFORDERUNGEN DER OFFSHORE-INDUSTRIE AN HAFENSTANDORTE	52
4.1 Hafenfunktionen und Anforderungen	52
4.1.1 Herstellung und Installation	53
4.1.2 Betrieb, Wartung und Instandhaltung	56
4.1.3 Begleitende Forschung und Entwicklung	59
4.1.4 Import und Export von Onshore- und Offshore-Anlagen	61

4.2	Wettbewerbssituation der untersuchten Häfen	62
4.2.1	Esbjerg	64
4.2.2	Havneby/Rømø	65
4.2.3	Husum	65
4.2.4	Büsum	66
4.2.5	Rendsburg	67
4.2.6	Neuer Hafen Kiel-Canal	67
4.2.7	Hamburg	68
4.2.8	Stade	70
4.2.9	Cuxhaven	71
4.2.10	Bremerhaven	72
4.2.11	Nordenham	74
4.2.12	Norddeich	75
4.2.13	Brake	75
4.2.14	Wilhelmshaven	76
4.2.15	Rysumer Nacken	77
4.2.16	Emden	77
4.2.17	Eemshaven	79
4.2.18	Helgoland	80
4.3	Standorteigenschaften Brunsbüttels	80
4.4	Stärken-Schwächen-Betrachtung Brunsbüttels im Hafenwettbewerb	87
4.5	Interpretation der Stärken-Schwächen-Betrachtung	97
4.5.1	Brunsbüttel im Wettbewerb als Basishafen	97
4.5.2	Brunsbüttel im Wettbewerb als Serviceport	98
5.	MARKTPOTENZIALE FÜR DEN STANDORT BRUNSBÜTTEL IM WINDCLUSTER	99
5.1	Nachfragepotenziale und Angebotskapazitäten	99
5.1.1	Methodisches Vorgehen	99
5.1.2	Herstellung und Installation	101
5.1.3	Betrieb, Wartung und Instandhaltung	110
5.1.4	Begleitende Forschung und Entwicklung	113
5.1.5	Import und Export von Onshore- und Offshore-Anlagen	114
5.1.6	Zusammenfassung des Marktpotenzials für den Hafen Brunsbüttel	115
5.1.7	Exkurs: Entscheidungsstrukturen	116
5.2	Regionalökonomische Effekte für den Standort Brunsbüttel	118
5.2.1	Methodisches Vorgehen	118
5.2.2	Effekte durch Produktion	121
5.2.2.1	Beschäftigungseffekte	122
5.2.2.2	Fiskalische Effekte	123
5.2.3	Effekte durch Lagerung, Assembling und Umschlag	126
5.2.3.1	Beschäftigungseffekte	126
5.2.3.2	Fiskalische Effekte	128
5.2.4	Effekte durch Betrieb, Wartung und Instandhaltung	130
5.2.4.1	Beschäftigungseffekte	131
5.2.4.2	Fiskalische Effekte	132
5.2.5	Effekte durch Forschung und Entwicklung	134
5.2.5.1	Beschäftigungseffekte	134
5.2.5.2	Fiskalische Effekte	135

5.3	Interpretation der regionalökonomischen Effekte	136
5.3.1	Produktion	136
5.3.2	Lagerung, Assembling und Umschlag	137
5.3.3	Betrieb, Wartung und Instandhaltung	138
5.3.4	Forschung und Entwicklung	138
6.	HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	142
6.1	Infrastruktur	142
6.1.1	Hafen	142
6.1.2	Verkehr	143
6.2	Suprastruktur	143
6.3	Strategie und Kooperationen	144
6.3.1	Serviceport für shore-based Konzepte	144
6.3.2	Serviceport sea-based Konzepte	146
6.3.3	Import und Export von On- und Offshore-Komponenten	146
6.4	Ordnungspolitischer Rahmen	147
6.4.1	EEG und Infrastrukturbeschleunigungsgesetz	147
6.4.2	Genehmigung durch das Wasser- und Schifffahrtsamt	148
6.5	Standortvermarktung	149
6.6	Organisation und Fördermittel	150

0. MANAGEMENT SUMMARY

Die Offshore-Windenergieanlagen-Logistik beinhaltet große Chancen für die Häfen an der Nordseeküste. Viele Standorte haben die Wachstumsoptionen bereits erkannt und stellen sich organisatorisch sowie infra- und suprastrukturell neu auf. Mit einer Strategieentwicklung will sich auch der Standort Brunsbüttel positionieren. Die vorliegende Studie benennt konkrete Marktchancen Brunsbüttels im sich entwickelnden Offshore-Sektor hinsichtlich einer Funktion als Produktions- und Logistikstandort. Weiterhin wird eine Positionsbestimmung des Standortes Brunsbüttel im relevanten Wettbewerbsumfeld vorgenommen. Ferner beschreibt die Studie mögliche Effekte auf Arbeitsplätze durch einen nachhaltigen Markteinstieg Brunsbüttels in den Offshore-Sektor.

Windenergiemarkt

Im Bereich der erneuerbaren Energien ist die Windenergie eine der Boombranchen, in die große Hoffnungen gesetzt werden und die weltweit Ausbaupotenziale bietet. Der zukünftige Hauptwachstumstreiber der Windenergie ist die Offshore-Technologie. Dieser Markt steht noch am Beginn seiner Entwicklung: Ende 2009 betrug die gesamte Offshore-Windleistung in den europäischen Offshore-Windparks (OWP) erst knapp 2 Gigawatt (GW). Im vergangenen Jahr wurden zusätzlich 0,6 GW installiert. Insgesamt sind bis 2030 Offshore Vorhaben mit einer Windleistung über 150 GW in Europa in Bau, genehmigt und von Projektentwicklern geplant. Bis zum Jahr 2020 sollen zwischen 40 GW und 55 GW Offshore-Leistung in europäischen Gewässern errichtet sein. Werden die gesetzten Ziele erreicht, werden mit der Offshore-Windkraft ab 2030 jährlich 563 Terawattstunden Strom produziert, womit 12,8% bis 16,7% des gesamten Strombedarfs der EU gedeckt werden kann. Um das Energiepotenzial auf See zu aktivieren, ist in Europa von 2011 bis 2020 eine Intensivierung der jährlichen Investitionen in OWP von ca. 3 Mrd. EUR auf bis zu 9 Mrd. EUR geplant. Von 2020 bis 2030 wird die Offshore- Windindustrie durchschnittlich jährlich 13,6 Mrd. EUR in die OWP investieren. Die Zahl der in der europäischen Windenergiebranche Beschäftigten wird von rund 160.000 Menschen im Jahr 2008 auf fast 400.000 bis zum Jahr 2030 ansteigen.

Der Neubau konzentriert sich auf die Gewässer vor Großbritannien und Deutschland. In Deutschland wird bis 2030 die Errichtung von 30 - 45 GW Windkraftleistung erwartet. In der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) in der Nordsee ist bis 2030 die Errichtung von 9.684 Anlagen geplant. Die Produktion, die Installation, die Wartung und Instandhaltung und der Rückbau bzw. das Repowering dieser Anlagen bilden das Marktpotenzial für die deutschen Nordseehäfen in der OWP-Logistik. Erweitert wird dieses Potenzial um die geplanten Anlagen in logistisch darstellbarer Nähe (beispielsweise dänische AWZ, irische See, britische AWZ). Der Fokus dieser Studie liegt auf den geplanten Anlagen in der deutschen AWZ.

Anforderungen der Offshore-Branche an Hafenstandorte

Im Marktbereich „OWP-Logistik“ können Häfen fünf mögliche Funktionen einnehmen:

a) Produktionsstandort

Die Herstellung von Offshore-Windkraftanlagen (OWEA) erfolgt in aller Regel dezentral. Das heißt, die verschiedenen Komponenten werden an unterschiedlichen Standorten – teilweise auch im Binnenland – hergestellt, in unmittelbarer Nähe zum Seehafen zwischengelagert, teilweise vorinstalliert und zum Installationsfeld verschifft. Beim Installationsprozess spielt der Transport der Komponenten nach allgemeiner Markteinschätzung eine eher untergeordnete Rolle. Für die Ansiedlung von produzierenden Unternehmen an Hafenstandorte sind vor allem ausreichend Flächenverfügbarkeiten sowie eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur (schwerlastfähig, trimodal) von hoher Bedeutung.

b) Basishafen (Installationshafen)

Für den Umschlag ist die Möglichkeit, an einem schwerlastfähigen Kai Vormontage- und Umschlagvorbereitungsarbeiten durchführen zu können, von entscheidender Bedeutung. In einem Basishafen müssen mindestens 8-10 ha schwerlastfähige Vormontageflächen an der Kaikante zur Verfügung stehen. Für die Installation werden spezielle Schiffe und Geräte eingesetzt. Der Druck, der beim Aufjacken dieser Schiffe ausgeübt wird, kann bis zu 600 t je Quadratmeter betragen. Die Schiffe benötigen einen Tiefgang von mindestens 9,50 m und eine Liegeplatzbreite von mindestens 70 m, besser 85 m.

c) Serviceport (Hafen für Betrieb, Wartung und Instandhaltung)

Bisher gibt es in Deutschland noch keine Erfahrungen und keine etablierten Logistikkonzepte im Service für kommerziell genutzte OWP, dennoch bestehen marktseitig Standortanforderungen, die sich an der Art des Services orientieren. Für OWP, die weit von der Küste entfernt sind, gibt es noch gar keine Konzepte. Wahrscheinlich werden später sea-based-Lösungen entwickelt werden, bei denen die Leistungen von einer Plattform oder einem Tenderschiff aus erbracht werden. Die Anforderungen an einen Serviceport für in Betrieb befindliche OWEA oder OWP sind in erster Linie eine schnelle logistische Anbindung an die Infrastruktur der OWEA, eine gute Erreichbarkeit für das Servicepersonal sowie eine möglichst geringe seeseitige Entfernung zu den OWEA bzw. OWP.

d) Forschungshafen

Ein wichtiger Aspekt beim Aufbau der Offshore-Windindustrie ist der Forschungs- und Entwicklungsbereich. Da der Markt noch am Anfang seiner Entwicklung steht, sind viele Eigenschaften und Prozesse – insbesondere über längere Zeitabschnitte – noch unbekannt. Die Anforderungen der Forschungsschifffahrt weichen infra- und suprastrukturell nicht von den Anforderungen an einen Servicehafen ab. Für die Ansiedlung von Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen ist ein Standortprofil im Offshore-Markt von großem Vorteil.

e) Import- und Exporthafen für Onshore- und Offshore-Anlagen

Bisher steht vor allem der Export von Onshore-Anlagen im Mittelpunkt der Hafenaktivitäten. Aufgrund des wachsenden Marktes in China und anderen Staaten ist es durchaus realistisch, dass mittelfristig Onshore- und Offshore-Komponenten auch aus Übersee in Europa genutzt werden. Aufgrund des hohen Anteils der Produktion im Binnenland ist eine leistungsfähige Hinterlandanbindung für den Export von zentraler Bedeutung.

Wettbewerb und Marktposition Brunsbüttels

Brunsbüttel steht bei der Positionierung im Offshore-Markt im direkten Wettbewerb mit diversen kleineren und größeren Häfen zwischen Eemshaven (NL) und Esbjerg (DK).

Brunsbüttel hat aufgrund seiner Eigenschaften gute Chancen, sich im Markt zu etablieren. Besondere Stärken Brunsbüttels im Wettbewerb als Produktionsstandort und Basishafen sind die gute Hinterlandanbindung und die verfügbaren Flächen für Lagerung und Assembling der OWEA-Komponenten. Auch die nautischen Bedingungen mit einem vorteilhaften Tiefgang und einer breiten Liegeplatzfläche stellen Standortvorteile dar. Darüber hinaus ist die grundsätzlich mögliche Schaffung einer Jack-up-tauglichen Schwerlastkai ein großer Wettbewerbsvorteil.

Als Standortschwächen Brunsbüttels im Wettbewerb als Produktionsstandort und Basishafen zeigen sich potenzielle Nutzungskonkurrenzen, die aus dem Universalhafenansatz resultieren (Umschlag und Lagerung Staub emittierenden Massenguts). Infrastrukturell ist die zu geringe Pierfläche eine erhebliche Schwäche. Beide Standortschwächen könnten durch die Schaffung eines neuen Hafenabschnitts ausgeglichen werden. An der noch relativ schwachen Marktpräsenz arbeiten die Brunsbüttel Ports GmbH und die egeb mbH zurzeit intensiv – auch diese Studie soll zu einer erhöhten marktseitigen Aufmerksamkeit beitragen.

Die Standortbeurteilung Brunsbüttels als Serviceport fällt differenziert aus. Wirkliche Stärken sind die Möglichkeit, Servicepersonal an Testanlagen zu trainieren und das auf Funk basierende Condition Monitoring durchführen zu können. Weitere Stärken bestehen hinsichtlich der Hinterlandanbindung und der Krankapazität.

Ein Nachteil des Standortes ist die relativ große Distanz Brunsbüttels zu den genehmigten und geplanten OWP. Auffällig ist, dass sich die Stärken Brunsbüttels und die Schwächen Helgolands reziprok verhalten. Daraus darf geschlossen werden, dass eine Kooperation von Helgoland und Brunsbüttel sinnvoll sein könnte. Entsprechende Initiativen sind empfehlenswert. Auch der Standort Husum birgt ein gewisses Potenzial als Serviceport in sich. Die Erfahrung vieler Akteure rund um Husum im Bereich der Forschung und Entwicklung (F&E) könnte eine strategische Achse Helgoland-Brunsbüttel ergänzen.

Nachfragepotenziale und Angebotskapazitäten

Auf Grundlage der oben genannten fünf möglichen Funktionen werden zur Marktpotenzialermittlung Nachfrage und Angebot im zeitlichen Kontext bis 2030 abgeschätzt.

a) Produktionsstandort

Für die geplanten 9.684 OWEA in der deutschen AWZ müssen Gondeln / Turbinen, Rotorblätter, Türme und Fundamente produziert werden. In dieser Untersuchung ist aus Markt- bzw. Nachfragersicht ein Bedarf für zusätzliche Kapazitäten identifiziert und ein Potenzial abgeleitet worden. Die Gegenüberstellung des Bedarfs und der Produktion von OWEA-Komponenten zeigt, dass mittel- bis langfristig (der Zeitraum ab 2015) die Produktionskapazitäten in der Herstellung von Turbinen, Rotorblättern, Türmen und Fundamenten in den bestehenden Produktionswerken an der deutschen Nordseeküste nicht mehr marktdeckend sind. Es ist daher realistisch, dass sich mit einsetzender Markunterdeckung ab 2015 ein Fundament- und/oder Turmhersteller am Standort Brunsbüttel ansiedeln wird. Voraussetzung ist, dass Brunsbüttel alsbald den Hafen entsprechend der Anforderungen der Windindustrie ausbauen wird.

b) Basishafen (Installationshafen)

Die erwartete Entwicklung der Errichtung von OWP impliziert ein großes Potenzial für den Standort Brunsbüttel, als Basishafen und Assembly-Standort für den Bau der OWP in der deutschen Nordsee zu fungieren. Es ist realistisch, dass Brunsbüttel in einer „zweiten Realisierungsphase“ nach 2015 für OWP-Projekte als Basishafen fungieren wird. Eine mögliche befristete projektabhängige Funktion als Basishafen kann durch die Ansiedlung eines Herstellers in eine dauerhafte Positionierung übergehen. Voraussetzung ist auch in diesem Fall, dass in Brunsbüttel der Hafen entsprechend der Anforderungen der Windindustrie ausgebaut wird.

c) Serviceport (Hafen für Betrieb, Wartung und Instandhaltung)

Viele Gespräche mit Herstellern haben bestätigt, dass Betrieb und Service sich nicht auf einige wenige Standorte verteilen werden, sondern dezentrale Konzepte präferiert werden. Trotz der bestehenden Nachteile im Wettbewerbsumfeld mit näher zu den OWP gelegenen Häfen ergeben sich für den Hafen Brunsbüttel gute Chancen, insbesondere als Ausgangspunkt für „sea-based“ Servicekonzepte als Festland-Stützpunkt für das Betriebspersonal zu fungieren. Die Aufgaben für die Wartung und Instandhaltung der OWEA und der damit verbundene Material- und Personalaufwand eröffnen Brunsbüttel Chancen, als Hub für „sea-based“ Konzepte zu dienen. Brunsbüttel ist ein ausgezeichnete Standort, von dem aus Serviceplattformen in OWP oder, im Rahmen einer strategischen Kooperation, Helgoland versorgt werden können.

d) Forschungshafen

Dem Standort Brunsbüttel alleine werden in einer groben Einschätzung aufgrund der harten und weichen Standortvoraussetzungen begrenzte Chancen in der Ansiedlung von F&E Einrichtungen attestiert. Die Attraktivität des Standortes Brunsbüttel würde allerdings in Kombination mit der Funktion Basishafen und / oder einer Ansiedlung der Offshore-Windindustrie signifikant ansteigen.

e) Import- und Exporthafen für Onshore- und Offshore-Anlagen

Die Bedeutung der deutschen Windindustrie im internationalen Wettbewerb kommt auch Brunsbüttel zu Gute. Bereits jetzt werden WEA-Komponenten für den Export in Brunsbüttel umgeschlagen. Die Mengen sind in den letzten Jahren deutlich gesteigert

worden, und angesichts des weltweiten Booms in der Windkraft ergeben sich für Brunsbüttel weitere Wachstumschancen.

Arbeitsplatz- und fiskalische Effekte für den Standort Brunsbüttel

Orientiert an vier der oben genannten fünf möglichen Funktionen werden Arbeitsplatz- und fiskalische Effekte für den Standort Brunsbüttel im zeitlichen Kontext bis 2030 abgeschätzt. Eine gesonderte Abschätzung der Effekte für den Bereich „Import- und Exporthafen für Onshore- und Offshore-Anlagen“ erfolgt nicht, da davon ausgegangen wird, dass mögliche Effekte innerhalb der anderen Funktionen aufgehen werden.

a) Produktionsstandort

Bei einer erfolgreichen Ansiedlung eines Fundament- und / oder Turmsegmentherstellers sind für den Standort Brunsbüttel bis 2030 zwischen 880 und 1.570 direkte, indirekte und induzierte Arbeitsplätze zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass bei einer erfolgreichen Ansiedlung ab 2015 die Arbeitsplatzzahl sukzessive steigen wird. Aus LSt, ESt, SolZ, USt, MinöSt und GewSt resultiert ein zusätzliches jährliches Steueraufkommen von 11,62 Mio. EUR bis 20,74 Mio. EUR. Weitere fiskalische Effekte sind durch Einnahmen aus KSt und sonstigen Abgaben zu kalkulieren.

b) Basishafen (Installationshafen)

Die erfolgreiche Positionierung Brunsbüttels als Basishafen kann bis 2030 zwischen 158 und 444 direkte, indirekte und induzierte neue Arbeitsplätze schaffen. Ab 2012 und dann mit steigender jährlich installierter Kapazität auf See wird der Bedarf nach Kapazitäten in Basishäfen zunehmen. Aus LSt, ESt, SolZ, USt, MinöSt und GewSt resultiert ein zusätzliches jährliches Steueraufkommen von 1,95 Mio. EUR bis 5,51 Mio. EUR. Weitere fiskalische Effekte sind durch Einnahmen aus KSt und sonstigen Abgaben zu kalkulieren.

c) Serviceport (Hafen für Betrieb, Wartung und Instandhaltung)

Die erfolgreiche Positionierung Brunsbüttels als Serviceport kann bis 2020 zwischen 104 und 230 direkte, indirekte und induzierte neue Arbeitsplätze schaffen. Ab 2020 können diese Effekte durch die Umsetzung von sea-based Konzepten ergänzt werden, so dass für 2030 zwischen 275 und 569 direkte, indirekte und induzierte Arbeitsplätze geschätzt werden. Aus LSt, ESt, SolZ, USt, MinöSt und GewSt resultiert ein zusätzliches jährliches Steueraufkommen von 3,96 Mio. EUR bis 8,20 Mio. EUR. Weitere fiskalische Effekte sind durch Einnahmen aus KSt und sonstigen Abgaben zu kalkulieren.

d) Forschung und Entwicklung

Unter der Voraussetzung, dass es gelingt, Brunsbüttel als Basishafen und / oder Serviceport zu etablieren, bestehen Chancen, auch Begleitforschung und Forschungsschifffahrt an den Standort zu binden. In diesem Fall sind für den Standort Brunsbüttel zwischen 40 und 138 direkte, indirekte und induzierte Arbeitsplätze zu erwarten. Aus LSt, ESt, SolZ, USt, MinöSt und GewSt resultiert ein zusätzliches jährliches Steueraufkommen von 0,59 Mio. EUR bis 2,01 Mio. EUR. Weitere fiskalische Effekte sind durch Einnahmen aus KSt und sonstigen Abgaben zu kalkulieren.

Handlungsempfehlungen

Die Studie zeigt, dass für Brunsbüttel gute Chancen bestehen, sich als Hafen für die Offshore-Industrie zu positionieren. Es können neue Arbeitsplätze und zusätzliches Steueraufkommen geschaffen werden. Die Aktivierung der Marktpotenziale erfordert initiatives Handeln von der Landesregierung – mit Unterstützung des Landkreises Dithmarschen, der Stadt Brunsbüttel, der egeb mbH und der Brunsbüttel Ports GmbH. Werden die Empfehlungen (siehe folgende Tabelle) weitgehend umgesetzt, können bereits ab dem Jahr 2013 oder 2014 in Brunsbüttel die ersten neuen Arbeitsplätze im Offshore-Sektor geschaffen werden.

Bereich	Akteure	Empfehlung
Infrastruktur	Land, Stadt, egeb, Brunsbüttel Ports	Ausbau des Elbehafens
	Bund, Land	Ausbau der B 5
	Bund, Land	Ausbau der A 20 / Elbquerung
	Land, Kreis, Stadt	Anpassung der lokalen Straßeninfrastruktur
	Bund, Land	Ausbau der Nebenstrecke Brunsbüttel – Wilster
Suprastruktur	Brunsbüttel Ports	Anschaffung eines Hafenmobilkran (LHM 600 o.ä.)
	Brunsbüttel Ports	Nachfragegerechte Anschaffung von Umschlaggerät
Strategie und Kooperationen	Brunsbüttel Ports	Know-how-Transfer Husum / Büsum
	Land, Brunsbüttel Ports	Kooperation mit Helgoland
	Brunsbüttel Ports	Proaktiver Dialog mit Serviceunternehmen
	Brunsbüttel Ports	Produzenten und Häfen im Elbstromgebiet (Magdeburg, Aken) für Kooperationen gewinnen
	Brunsbüttel Ports, egeb	Internationale Positionierung als Importhafen
	Brunsbüttel Ports	Zusammenarbeit mit REpower / Hafen Kiel-Canal
Ordnungspolitischer Rahmen	Bund, Land	Verbesserte Vergütungsregel des EEG und Fristverlängerung der verpflichtenden Netzanbindung
	Bund, Land, WSA, Brunsbüttel Ports	Werben für wohlwollende und möglichst unbürokratische Antragsprüfungen
Standortmarketing	Brunsbüttel Ports	Intensivierung des Marketing
Organisation und Fördermittel	Brunsbüttel Ports, egeb, Stadt Brunsbüttel	Analyse verschiedener Organisationsmodelle und Entscheidung mit dem Ziel, bisherige Wettbewerbsnachteile bei Infrastrukturentwicklung auszugleichen

Quelle: UNICONSLT 2010
