

**Untersuchung zu Arbeitsplätzen und Wert-
schöpfung sowie Einkommens- und Steuer-
effekten durch den Hamburger Hafen
für das Jahr 2011**

Schlussbericht

für die

HAMBURG PORT AUTHORITY, AÖR

vorgelegt von



PLANCO Consulting GmbH, Essen

Am Waldthausenpark 11, D-45127 Essen

Tel. +49-(0)201-43771-0; Fax +49-(0)201-411468

e-mail: planco@planco.de

02. September 2013

Inhaltsverzeichnis

1	<i>Management Summary</i>	1
2	<i>AUFGABE</i>	1
3	<i>Methodik zur Bestimmung der regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens</i>	2
3.1	Methodik zur Bestimmung wirtschaftlicher Effekte des Hafens	2
3.1.1	Definition des Begriffs "Hafenabhängigkeit"	3
3.1.1.1	Vergleich verschiedener Studien	3
3.1.1.2	Schlussfolgerungen	7
3.1.2	Behandlung der komplementären Wirtschaft – Hafenwirtschaft im weiteren Sinne	7
3.1.3	Methodiken zur Berechnung der indirekten Effekte	9
3.1.3.1	Vor- und Nachteile des Input-Output-Ansatzes.....	11
3.1.3.2	Vor- und Nachteile der Multiplikator-Rechnung	11
3.1.3.3	Schlussfolgerungen	12
4	<i>Schriftliche Erhebung</i>	14
5	<i>Direkte Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens</i>	19
5.1	Direkt hafenabhängige Arbeitsplätze in der Hafenwirtschaft in Hamburg	20
5.2	Direkt hafenabhängige Arbeitsplätze in der Hafenindustrie in Hamburg	21
5.3	Direkt hafenabhängige Arbeitsplätze in der Hafenwirtschaft in der übrigen Metropolregion	23
5.4	Direkt hafenabhängige Arbeitsplätze in der Hafenindustrie in der übrigen Metropolregion.....	24
5.5	Zwischenfazit	24
6	<i>Ergebnisse</i>	26
6.1	Darstellungsweise	26
6.2	Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens	27
6.2.1	Beschäftigungseffekte in Hamburg.....	27
6.2.2	Beschäftigungseffekte in den Nachbarbundesländern	29
6.2.3	Bundesweite Beschäftigungseffekte.....	31
6.2.4	Beschäftigungseffekte nach Ladungskategorien	32
6.2.5	Zuordnung sämtlicher Beschäftigungseffekte zu den direkt hafenabhängigen Branchen	35

6.3	Bruttowertschöpfung	37
6.3.1	Wertschöpfungseffekte in Hamburg	37
6.3.2	Bundesweite Wertschöpfungseffekte	39
6.3.3	Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien	41
6.3.4	Zuordnung sämtlicher Wertschöpfungseffekte zu den direkt hafenabhängigen Branchen	42
6.4	Einkommenseffekte	44
6.4.1	Einkommenseffekte in Hamburg.....	44
6.4.2	Bundesweite Einkommenseffekte.....	47
6.4.3	Hafenabhängiges Einkommen nach Ladungskategorien	49
6.4.4	Zuordnung sämtlicher Einkommenseffekte zu den direkt hafenabhängigen Branchen	50
6.5	Hafenabhängiges Steueraufkommen	52
6.6	Fazit	54
7	<i>Kommentierter Tabellenanhang</i>	55
7.1	Beschäftigungseffekte	55
7.1.1	Beschäftigungseffekte in regionaler Gliederung	55
7.1.2	Beschäftigung nach Ladungskategorien.....	59
7.1.3	Zuordnung der Beschäftigungseffekte auf die direkt hafenabhängigen Sektoren	64
7.2	Bruttowertschöpfung	68
7.2.1	Bruttowertschöpfung in regionaler Gliederung	68
7.2.2	Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien	72
7.2.3	Zuordnung der Bruttowertschöpfung auf die direkt hafenabhängigen Sektoren	75
7.3	Einkommen	77
7.3.1	Einkommen in regionaler Gliederung	78
7.3.2	Einkommen nach Ladungskategorien	81
7.3.3	Zuordnung der Bruttoeinkommen auf die direkt hafenabhängigen Sektoren	84
7.4	Steuern	87
7.5	Vergleich der Ergebnisse 2011 mit denen für 2010	89
8	<i>Anhang Fragebögen</i>	91
8.1	Fragebogen Hafenwirtschaft	91
8.2	Fragebogen Industrie	95
8.3	Fragebogen Handel	98

8.4 Fragebogen Banken und Versicherungen	100
8.5 Fragebogen Verwaltung	102



Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1:	Definition der "Hafenabhängigkeit" in verschiedenen Studien.....	3
Tabelle 3-2:	Berechnung indirekter Effekte verschiedener Studien	10
Tabelle 4-1:	Rahmendaten der Erhebung	15
Tabelle 4-2:	Befragte Branchen in der Freien und Hansestadt Hamburg.....	17
Tabelle 4-3:	Befragte Branchen in der übrigen Metropolregion	18
Tabelle 5-1:	Branchen ohne signifikanten Hafenbezug in Hamburg	19
Tabelle 5-2:	Branchen ohne signifikanten Hafenbezug in der übrigen Metropolregion	19
Tabelle 5-3:	Direkt hafenabhängig Beschäftigte in der Hafenwirtschaft in Hamburg	20
Tabelle 5-4:	Vergleich der hafenabhängigen Beschäftigung in der Hafenwirtschaft in Hamburg 2011, 2010 und 2001	21
Tabelle 5-5:	Vergleich der hafenabhängigen Beschäftigung in der Hafenindustrie in Hamburg 2011, 2010 und 2001.....	22
Tabelle 5-6:	Vergleich der hafenabhängigen Beschäftigung in der Hafenwirtschaft in der übrigen Metropolregion 2011, 2010 und 2001	23
Tabelle 5-7:	Vergleich der direkten hafenabhängigen Beschäftigung insgesamt 2011 und 2010	25
Tabelle 7-1:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2011 nach dem Arbeitsort.....	56
Tabelle 7-2:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2011 (Standort FHH) nach dem Wohnort der Beschäftigten	57
Tabelle 7-3:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2011 (alle Standorte) nach dem Wohnort der Beschäftigten	58
Tabelle 7-4:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2011 nach Ladungskategorien insgesamt (Übersicht).....	59
Tabelle 7-5:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2011 nach Ladungskategorien insgesamt.....	60
Tabelle 7-6:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2011 nach Ladungskategorien auf dem Gebiet der Metropolregion (inklusive FHH) in alter Abgrenzung	61
Tabelle 7-7:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2011 nach Ladungskategorien auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg	62
Tabelle 7-8:	Umschlag im Hamburger Hafen 2011.....	62
Tabelle 7-9:	Beschäftigte je umgeschlagener Gütermenge nach Ladungskategorie bzw. je Passagier 2011	63
Tabelle 7-10:	Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2011 in der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte	64

Tabelle 7-11:	Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2011 in Schleswig-Holstein mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte	65
Tabelle 7-12:	Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2011 in Niedersachsen mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte	66
Tabelle 7-13:	Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2011 insgesamt mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte	67
Tabelle 7-14:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung in Mio. Euro 2011 nach dem Arbeitsort	69
Tabelle 7-15:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der FHH in Mio. Euro 2011 nach dem Wohnort der Beschäftigten	70
Tabelle 7-16:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung insgesamt in Mio. Euro 2011 nach dem Wohnort der Beschäftigten	71
Tabelle 7-17:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg nach Ladungskategorien 2011 in Mio. Euro	72
Tabelle 7-18:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der gesamten Metropolregion in alter Abgrenzung (inklusive FHH) nach Ladungskategorien 2011 in Mio. Euro	73
Tabelle 7-19:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung insgesamt nach Ladungskategorien 2011 in Mio. Euro	74
Tabelle 7-20:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2011 in der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	75
Tabelle 7-21:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2011 in Schleswig-Holstein mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	76
Tabelle 7-22:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2011 in Niedersachsen mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	76
Tabelle 7-23:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2011 insgesamt mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	77
Tabelle 7-24:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt in Mio. Euro 2011 nach dem Arbeitsort	78
Tabelle 7-25:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen auf dem Gebiet der FHH in Mio. Euro 2011 nach dem Wohnort der Beschäftigten	79
Tabelle 7-26:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt in Mio. Euro 2011 nach dem Wohnort der Beschäftigten	80
Tabelle 7-27:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg nach Ladungskategorien 2011 in Mio. Euro	81

Tabelle 7-28:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen auf dem Gebiet der Metropolregion (alte Abgrenzung) nach Ladungskategorien 2011 in Mio. Euro	82
Tabelle 7-29:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt nach Ladungskategorien 2011 in Mio. Euro.....	83
Tabelle 7-30:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2011 in der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	84
Tabelle 7-31:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2011 in Schleswig-Holstein mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	85
Tabelle 7-32:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2011 in Niedersachsen mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	85
Tabelle 7-33:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2011 insgesamt mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro.....	86
Tabelle 7-34:	Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2011 in Mio. Euro Hamburgs	87
Tabelle 7-35:	Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2011 in Mio. Euro Schleswig-Holsteins	87
Tabelle 7-36:	Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2011 in Mio. Euro Niedersachsens	88
Tabelle 7-37:	Umschlag im Hamburger Hafen 2010 und 2011	89
Tabelle 7-38:	Hafenabhängige Beschäftigung nach Ladungskategorien 2010 und 2011	89

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 4-1:	Karte der Metropolregion Hamburg in alter Abgrenzung	14
Abbildung 6-1:	Hafenabhängige Arbeitsplätze in Hamburg in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsplatz nach Art der Abhängigkeit	27
Abbildung 6-2:	Aufteilung der Arbeitsplätze in der Hafenwirtschaft auf Wirtschaftszweige	28
Abbildung 6-3:	Hamburger hafenabhängige Beschäftigte nach dem Wohnort.....	28
Abbildung 6-4:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze in Schleswig-Holstein nach Art der Abhängigkeit.....	29
Abbildung 6-5:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze in Niedersachsen nach Art der Abhängigkeit	30
Abbildung 6-6:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze insgesamt in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort	31
Abbildung 6-7:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze insgesamt in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort und der Art der Abhängigkeit	31

Abbildung 6-8:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze insgesamt in regionaler Gliederung nach dem Wohnort	32
Abbildung 6-9:	Zuordnung der hafenabhängigen Beschäftigung in Hamburg zu den Ladungskategorien	33
Abbildung 6-10:	Aufteilung der hafenabhängigen Beschäftigung in Hamburg auf die Ladungskategorien	34
Abbildung 6-11:	Indirekt hafenabhängige Arbeitsplätze bundesweit je direkt hafenabhängigem Arbeitsplatz in der Freien und Hansestadt Hamburg	35
Abbildung 6-12:	Zuordnung der Beschäftigungseffekte zu den direkt hafenabhängigen Bereichen in Hamburg	36
Abbildung 6-13:	Vom Hamburger Hafen ausgehende Bruttowertschöpfung in Hamburg nach Art der Abhängigkeit	37
Abbildung 6-14:	Von der Hamburger Hafenvirtschaft ausgehende Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftsbereichen	38
Abbildung 6-15:	Vom Hamburger Hafen ausgehende Bruttowertschöpfung insgesamt nach Art der Abhängigkeit	39
Abbildung 6-16:	Regionale Aufteilung der gesamten vom Hamburger Hafen ausgehende Bruttowertschöpfung	40
Abbildung 6-17:	Von hafenabhängigen Hamburger Unternehmen ausgehende Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der FHH nach Ladungskategorien und Wirtschaftsbereichen	41
Abbildung 6-18:	Von hafenabhängigen Hamburger Unternehmen ausgehende Bruttowertschöpfung anteilig nach Ladungskategorien	42
Abbildung 6-19:	Von den direkt hafenabhängigen Wirtschaftsbereichen in der Freien und Hansestadt Hamburg ausgehende Bruttowertschöpfung nach ihrer Entstehung in Mio. €	43
Abbildung 6-20:	Indirekt hafenabhängige Bruttowertschöpfung je Euro Bruttowertschöpfung der direkt hafenabhängigem Wirtschaftsbereiche in der Freien und Hansestadt Hamburg	43
Abbildung 6-21:	Aufteilung des auf Hamburger Stadtgebiet erzielten hafenabhängigen Einkommens auf die Wohnregionen	44
Abbildung 6-22:	Aufteilung des hafenabhängigen Einkommens auf Hamburger Stadtgebiet auf die Wirtschaftsbereiche der Entstehung	45
Abbildung 6-23:	Aufteilung des hafenabhängigen Einkommens auf Hamburger Stadtgebiet auf die Bereiche der Hafenvirtschaft	46
Abbildung 6-24:	Regionale Aufteilung des insgesamt vom Hamburger Hafen abhängigen Einkommens	47
Abbildung 6-25:	Aufteilung des insgesamt vom Hamburger Hafen abhängigen Einkommens auf die Wirtschaftsbereiche der Entstehung	48
Abbildung 6-26:	Hafenabhängiges Einkommen in Hamburg nach Ladungskategorien in Mio. €	49
Abbildung 6-27:	Aufteilung des hafenabhängigen Einkommens in Hamburg auf die Ladungskategorien	49

Abbildung 6-28: Von den direkt hafenabhängigen Wirtschaftsbereichen in der Freien und Hansestadt Hamburg generierten Einkommen nach ihren Entstehungsbereichen in Mio. €.....	50
Abbildung 6-29: Zusätzliches Einkommen je direkt hafenabhängig erwirtschaftetem Euro Einkommen in Hamburg.....	51
Abbildung 6-30: Hafengebundenes Steueraufkommen in der Freien und Hansestadt Hamburg 2011.....	52
Abbildung 6-31: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen in Schleswig-Holstein 2011	53
Abbildung 6-32: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen in Niedersachsen 2011	53

1 Management Summary

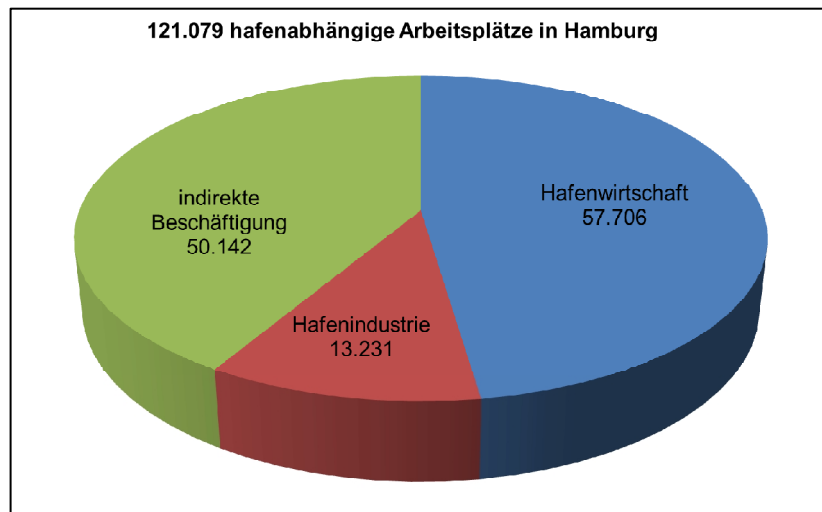
Der Hamburger Hafen ist einer der bedeutendsten Häfen Europas und der Welt. 2011 lag er beim Containerumschlag im weltweiten Vergleich auf Platz 14 und war damit gleichzeitig nach Rotterdam zweitwichtigster Containerhafen in Europa. Mit einem Gesamtgüterumschlag von 132,2 Mio. Tonnen war der Hamburger Hafen der mit Abstand größte und wichtigste deutsche Hafen 2011. Dementsprechend ist die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens für die Freie und Hansestadt Hamburg, die Nachbarländer Schleswig-Holstein und Niedersachsen sowie für die Bunderepublik als sehr hoch einzustufen. Die Kenntnis der wirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens aus regional- und gesamtwirtschaftlicher Sicht ist eine wichtige Grundlage für wirtschafts- und verkehrspolitische Entscheidungen des Hamburger Senats sowie der Bundesregierung.

Die wirtschaftliche Bedeutung eines Hafens wird u.a. durch die von ihm ausgehenden Beschäftigungseffekte dokumentiert¹. Welche wirtschaftliche Leistung von ihm ausgeht, wird durch Bruttowertschöpfung der hafenabhängigen Unternehmen abgebildet. Letztlich kommt neben der Beschäftigungs- und Wertschöpfungskomponente des Hafens auch noch das hafenabhängige Steueraufkommen als fiskalische Komponente hinzu. Die genannten Indikatoren der wirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens wurden im Jahr 2012 durch eine Erhebung mit anschließender Hochrechnung für das Jahr 2011 ermittelt. Basis für die Hochrechnung waren neben der Erhebung Daten aus der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung des Statistischen Landesamtes sowie des Statistischen Bundesamtes.

Beschäftigungseffekte

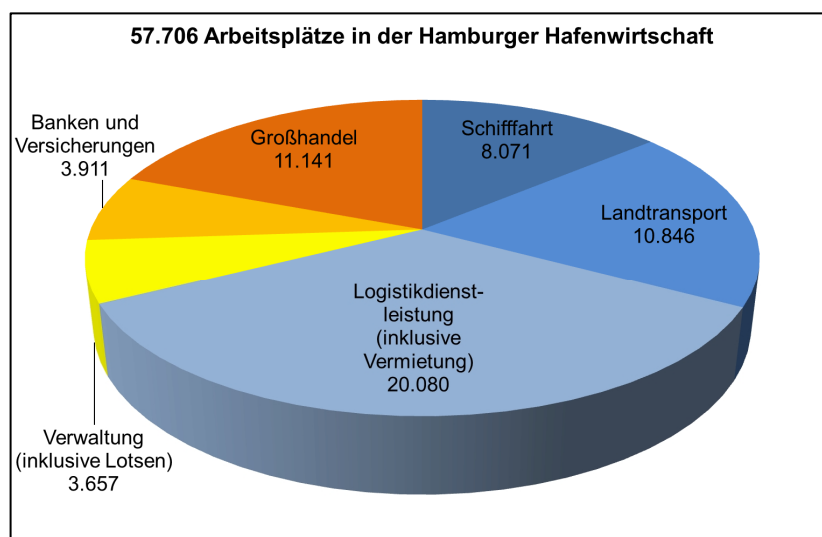
Der Hamburger Hafen schafft nicht nur in der unmittelbaren Hafenwirtschaft Arbeitsplätze, sondern auch in der Hafenindustrie. Die Hafenwirtschaft und Hafenindustrie werden auch als direkt hafenabhängige Wirtschaftsbereiche bezeichnet. Diese direkt hafenabhängigen Wirtschaftsbereiche benötigen für ihre Tätigkeiten Vorleistungen und Investitionsgüter. Die Unternehmen, welche diese Nachfrage befriedigen, benötigen hierfür Arbeitskräfte. Diese Arbeitskräfte hängen indirekt vom Hafen ab. Sie sind ein Teil der sogenannten indirekt hafenabhängigen Beschäftigung. Der zweite Teil der indirekt hafenabhängigen Beschäftigung entsteht durch die Konsumnachfrage der direkt hafenabhängig Beschäftigten und der aufgrund der Vorleistungs- und Investitionsgüternachfrage indirekt hafenabhängig Beschäftigten. Würde der Hafen nicht existieren, so würde die hafenabhängige Nachfrage nach Vorleistungen und Investitionsgütern, sowie der Konsum der hafenabhängig Beschäftigten entfallen. So gesehen sind auch die Beschäftigten aufgrund der genannten Effekte hafenabhängig.

¹ Unter Beschäftigungseffekt wird die Schaffung von Arbeitsplätzen verstanden. Dabei handelt es sich um Arbeitsplätze für Erwerbstätige, d.h. nicht nur um Arbeitsplätze für sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer sondern u.a. auch um Arbeitsplätze von Unternehmern und Beamten.



Von den insgesamt 1.143.353 Arbeitsplätzen in der Freien und Hansestadt Hamburg im Jahr 2011 waren fast 11 % vom Hafen abhängig. 59% der hafenabhängigen Arbeitsplätze sind direkt vom Hafen abhängig, 41% indirekt.

Hinter der Hafenwirtschaft verbergen sich verschiedene Wirtschaftszweige. Grob kann sie weiter in Hafenwirtschaft im engeren und in Hafenwirtschaft im weiteren Sinne unterteilt werden. Die Hafenwirtschaft im engeren Sinne (blau) umfasst die Wirtschaftszweige, welche man der Hafenwirtschaft auch intuitiv zuordnen würde nämlich die Schifffahrt (Liniendienste, Reedereien; Schlepperbetriebe etc.)², die Transporteure auf der Straße und der Schiene sowie die sonstigen Logistikdienstleister (Umschlagbetriebe, Festmacher, Lagereien, Makler, Speditionen etc.).

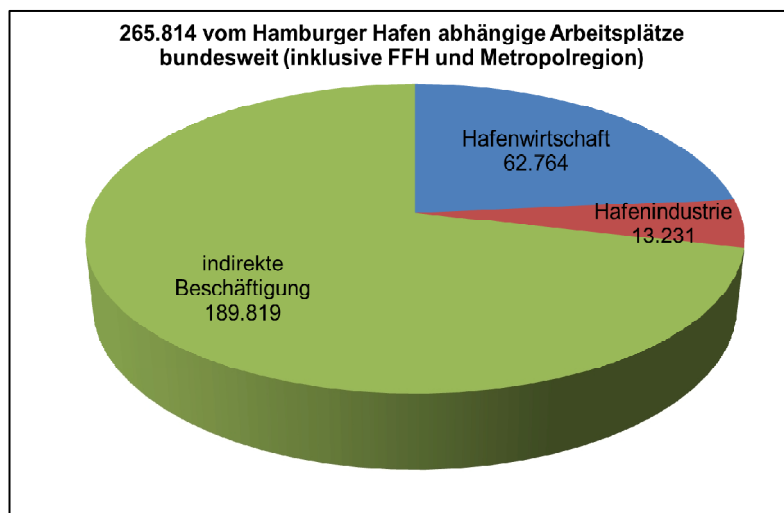


² Dabei ist zu beachten, dass die Beschäftigungseffekte der Kreuzschifffahrt nicht alleine dem Bereich der Schifffahrt zugeordnet werden können sondern zum Teil auch bei Logistikdienstleistern anzusiedeln sind. Von den insgesamt 38.997 Beschäftigten in der Hafenwirtschaft i.e.S. 2011 entfielen 878 auf die Kreuzschifffahrt.

Als Hafengewirtschaft im weiteren Sinne (gelb/orange) werden die hierzu komplementär tätigen Wirtschaftsbereiche gezählt. Dazu zählen Banken und Versicherungen (u.a. auch Schiffsfianzierer), Teile der öffentlichen Verwaltung sowie Bereiche des Großhandels. Über zwei Drittel (68%) der Arbeitsplätze in der Hafengewirtschaft entfallen auf die Hafengewirtschaft im engeren Sinne, 32% auf die komplementären Wirtschaftsbereiche.

Die bisher dargestellten Beschäftigungseffekte beziehen sich ausschließlich auf die Freie und Hansestadt Hamburg. Der Hamburger Hafen generiert außerdem auch Beschäftigungseffekte in weiteren Regionen. Im nahen Umland des Hafens (Metropolregion Hamburg in der alten Abgrenzung) sind Unternehmen aus den Bereichen Landtransport, Logistikdienstleistung und Großhandel aktiv deren Existenz auf den Hamburger Hafen zurückzuführen ist. Darüber hinaus sind die indirekten Effekte natürlich nicht auf die Freie und Hansestadt Hamburg und auch nicht auf die Metropolregion beschränkt, sondern werden überregional, d.h. bundesweit wirksam.

Erweitert man die Betrachtung auf diese überregionale Sichtweise, so sind bundesweit 265.814 Arbeitsplätze vom Hamburger Hafen abhängig. Durch die hafenabhängigen Arbeitsplätze in der übrigen Metropolregion (30.274 vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze) und dem restlichen Bundesgebiet (114.461 vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze) kommen also noch einmal 144.735 Arbeitsplätze hinzu, die vom Hamburger Hafen abhängig sind. Dabei entfallen dann allerdings plausibler Weise mehr als zwei Drittel (71%) auf indirekte Arbeitsplatzeffekte.

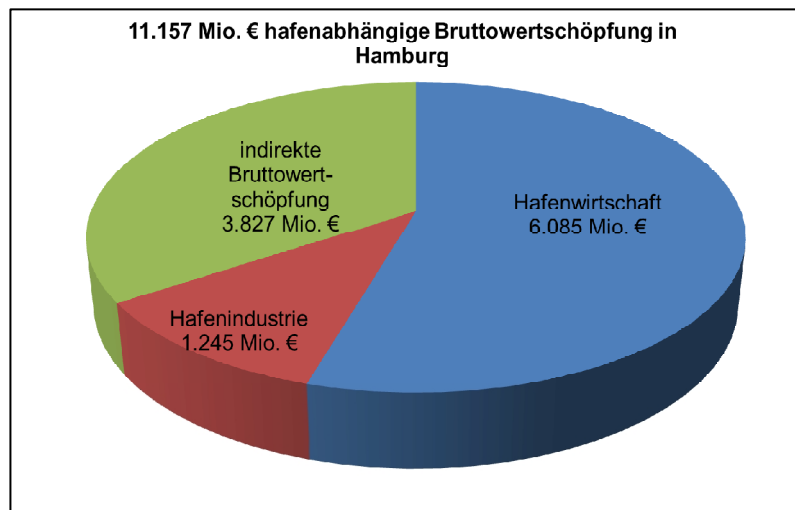


Auf jeden Arbeitsplatz in der Hamburger Hafengewirtschaft (ohne Berücksichtigung der Hafengewirtschaft im Umland) entfallen bundesweit über 2,5 indirekt hafenabhängige Arbeitsplätze. Auf jeden Arbeitsplatz in der Hafenindustrie entfallen bundesweit rund 2,5 indirekte Arbeitsplätze, d.h. im Durchschnitt entfallen auf jeden direkt hafenabhängigen Arbeitsplatz in Hamburg 2,5 indirekte Arbeitsplätze bundesweit. Greift man das Beispiel Logistikdienstleistung heraus, so kann man vereinfacht sagen, dass auf jeden Beschäftigten in diesem Wirt-

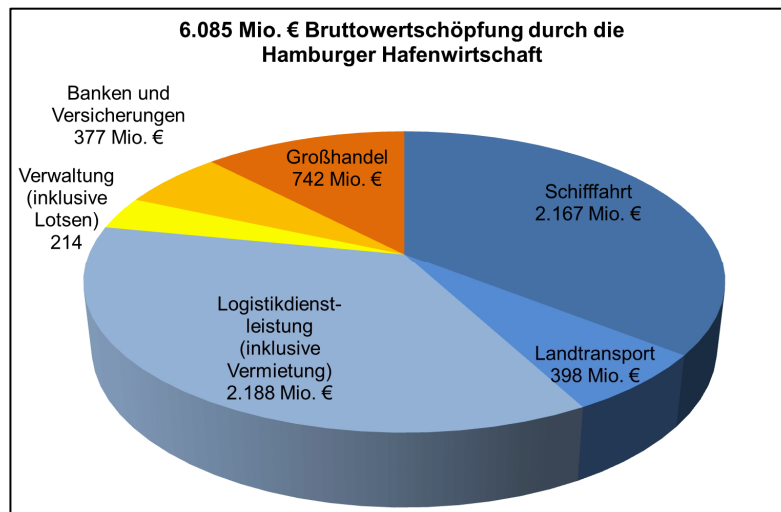
schaftsbereich, z.B. ein Beschäftigter bei einem Umschlagunternehmen, bundesweit 3,9 zusätzliche Arbeitsplätze entfallen.

Wertschöpfungseffekte

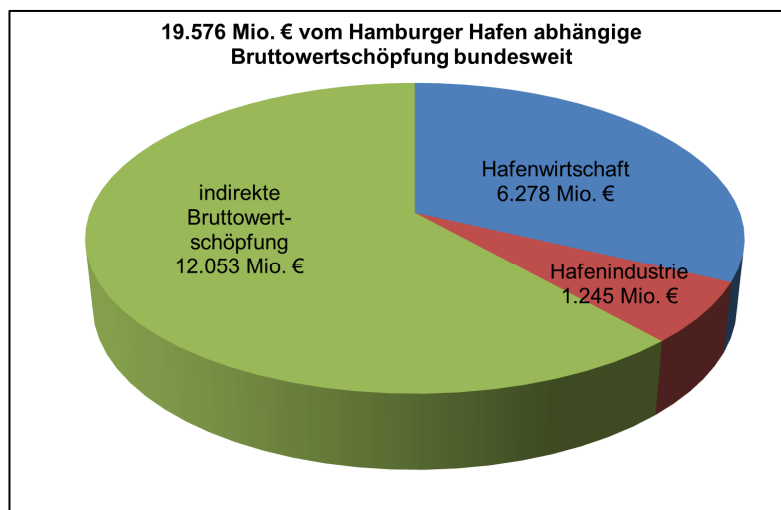
Neben den Beschäftigungswirkungen des Hamburger Hafens sind die Wertschöpfungseffekte der wichtigste Indikator für die wirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens. Die Wertschöpfungseffekte gemessen in Form der Bruttowertschöpfung stellen unmittelbar die wirtschaftliche Leistung, welche auf den Hafen zurückzuführen ist, monetär dar. 2011 wurde in der Freien und Hansestadt Hamburg eine Bruttowertschöpfung von 83.5 Mrd. € erwirtschaftet. Gut 13% davon erwirtschafteten hafenabhängige Unternehmen. Damit wird deutlich, dass die Hafenwirtschaft besonders produktiv war, denn ihr Anteil an der Hamburger Bruttowertschöpfung ist höher als ihr Anteil an der Hamburger Gesamtbeschäftigung (10,6%), d.h. die Hafenwirtschaft war überdurchschnittlich produktiv.



55% der hafenabhängigen Bruttowertschöpfung in Hamburg wurde von der Hafenwirtschaft erwirtschaftet, 11% von der Hafenindustrie und 34% entfielen auf indirekte Wertschöpfungseffekte. Ein Blick auf die Hafenwirtschaft macht deutlich, dass rund 78% der Bruttowertschöpfung der Hafenwirtschaft durch die Hafenwirtschaft im engeren Sinne (blau) erwirtschaftet wurde. Dabei dominieren die Schifffahrt und die Logistikdienstleistungen mit jeweils 36% der Bruttowertschöpfung der Hafenwirtschaft.



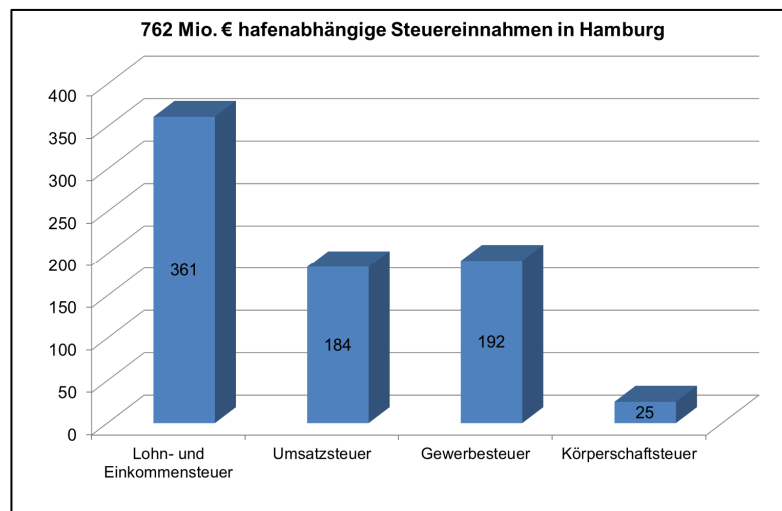
Bezieht man auch bei der Bruttowertschöpfung die überregionalen hafenabhängigen Unternehmen mit ein, so generiert der Hamburger Hafen bundesweit eine Bruttowertschöpfung von insgesamt rund 19,6 Mrd. €. Der Anteil der Bruttowertschöpfung der indirekt hafenabhängigen Unternehmen liegt in der überregionalen Abgrenzung bei 62%.



Allein die Hamburger Hafenvirtschaft hat einen Anteil von 32% an der gesamten hafenabhängigen Bruttowertschöpfung.

Fiskalische Effekte

Der Hamburger Hafen hat neben den bereits beschriebenen Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekten auch einen fiskalischen Effekt für die Freie und Hansestadt Hamburg. Durch die hafenabhängigen Unternehmen werden Umsatz-, Gewerbe- und Körperschaftsteuereinnahmen seitens der Stadt erzielt. Außerdem entrichten die hafenabhängigen Beschäftigten mit Wohnsitz in Hamburg ihre Lohn- und Einkommenssteuer in Hamburg. Im Durchschnitt sind knapp 11% der genannten Steuereinnahmen in Hamburg hafenabhängig.



Hauptstudie

2 AUFGABE

Der Hamburger Hafen ist einer der bedeutendsten Häfen Europas und der Welt. 2011 lag er beim Containerumschlag im weltweiten Vergleich auf Platz 14 direkt vor Antwerpen und war damit gleichzeitig im europäischen Vergleich zweiter hinter Rotterdam. Mit einem Gesamtgüterumschlag von 132,2 Mio. Tonnen war der Hamburger Hafen der größte deutsche Hafen 2011. Dementsprechend ist die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens für die Freie und Hansestadt Hamburg, die Nachbarländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen sowie für die Bundesrepublik als sehr hoch einzustufen. Die Kenntnis der wirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens aus regional- und gesamtwirtschaftlicher Sicht ist eine wichtige Grundlage für wirtschafts- und verkehrspolitische Entscheidungen des Hamburger Senats sowie der Bundesregierung.

Ziel der Untersuchung ist die Bestimmung eben dieser wirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens für die Freie und Hansestadt Hamburg, sowie für die Metropolregion und die Bundesrepublik Deutschland. Hierzu werden Indikatoren ermittelt. Die Indikatoren der wirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens sind Beschäftigung, Wertschöpfung, Einkommen und Steuereinnahmen, welche vom Hafen induziert werden. Dabei wurde im Gegensatz zu älteren Studien zu dieser Thematik die Metropolregion (das Umland) weiter unterteilt, sodass die wirtschaftlichen Effekte des Hamburger Hafens auf die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen quantifiziert werden konnten.

Seit 2001 werden die regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens auf Grundlage einer PLANCO-Studie für die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg bzw. für die Hamburg Port Authority ermittelt. Im Unterschied zur Studie für das Jahr 2001 und die darauffolgenden Fortschreibungen wurde diesmal die Kreuzschifffahrt als neuer hafenaffiner Wirtschaftszweig sowohl bei der Erhebung als auch bei der anschließenden Hochrechnung berücksichtigt.

Als neues Berichtsjahr für die Erhebung und Hochrechnung bietet sich 2011 aus mehreren Gründen an. Erstens sind 10 Jahre seit der letzten Erhebung vergangen und damit ist die maximal vertretbare Zeit für Fortschreibungsverfahren erreicht. Zweitens ist durch die Umstellung der Wirtschaftszweigesystematik (jetzt WZ 2008) die Struktur der Fortschreibungsmethodik nicht mehr kompatibel zu den statistischen Rahmendaten. Drittens ist mit dem Jahr 2011 ein Jahr gewählt worden, bei dem man davon ausgehen kann, dass die Verzerrungen durch die Wirtschaftskrise für die Bestimmung der genannten Indikatoren vernachlässigbar sind. Durch die Umstellung der Wirtschaftszweigesystematik ist es allerdings nur sehr eingeschränkt möglich, die neu ermittelten Ergebnisse mit den Fortschreibungsergebnissen der letzten Jahre zu vergleichen. Die Hochrechnung für das Jahr 2011 wurde so aufbereitet, dass für die folgenden Jahre wieder eine Fortschreibung auf Basis der nun neuen Wirtschaftszweigesystematik möglich ist.

3 Methodik zur Bestimmung der regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens

Generell orientiert sich die Methodik zur Untersuchung zu Arbeitsplätzen und Wertschöpfung sowie Einkommen und Steuern durch den Hamburger Hafen an der Vorgehensweise der Studie „Bestimmung der regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens“ aus dem Jahr 2003.³ Hierbei handelte es sich um eine methodisch leicht modifizierte Variante der Studie aus 1997.⁴ Es wurde allerdings die regionale Aufteilung verfeinert, so dass nun eine Unterscheidung zwischen den Wirkungen in Schleswig-Holstein und denen in Niedersachsen möglich wurde, und die strukturellen Veränderungen der neuen Wirtschaftszweigesystematik eingearbeitet.

3.1 Methodik zur Bestimmung wirtschaftlicher Effekte des Hafens

Die betrachteten wirtschaftlichen Variablen sind weiterhin die Bruttowertschöpfung, die Beschäftigung und fiskalische Effekte. Außerdem wird das Einkommen als Summe aus unselbständiger Arbeit bzw. aus Unternehmertätigkeit und Vermögen bestimmt. Die fiskalischen Effekte werden auf das hafenabhängige Steueraufkommen beschränkt. Dabei finden die Lohn- und Einkommenssteuer, die Umsatzsteuer, die Gewerbesteuer und die Körperschaftsteuer Berücksichtigung. Die Steuerwirkungen werden für die Freie und Hansestadt Hamburg sowie für Schleswig-Holstein und Niedersachsen ermittelt. Die übrigen Indikatoren werden zusätzlich noch für die übrigen Gebiete geschätzt.

Vergleicht man die Methodiken verschiedener Studien zur Bestimmung wirtschaftlicher Effekte, so stehen zwei Aspekte im Mittelpunkt der Diskussion. Der erste Aspekt ist der Begriff der „Hafenabhängigkeit“ und der zweite Aspekt ist die Bestimmung der indirekten Effekte, bzw. die entsprechende Methodik. Außerdem werden unterschiedliche Verfahren zur Bestimmung der Effekte in der Hafenwirtschaft i.w.S. (der komplementären Wirtschaft) angewendet.

³ Planco Consulting GmbH, Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens im Jahr 2001, Essen 2003.

⁴ Planco Consulting GmbH, Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens (Entwicklung eines fortschreibungsfähigen Schätzverfahrens), Essen 1997.



3.1.1 Definition des Begriffs "Hafenabhängigkeit"

3.1.1.1 Vergleich verschiedener Studien

Im Allgemeinen wird von einem 'With-and-Without-Vergleich' ausgegangen. Es wird gefragt, in welchem Umfang z.B. Arbeitsplätze oder Wertschöpfung an die Existenz eines Hafens gebunden sind, ohne den Hafen also nicht oder zumindest nicht an diesem Standort existieren würden. Aktuell wird die Frage der Definition der Hafenabhängigkeit kaum noch diskutiert. Es herrscht weitest gehende Einigkeit, dass sich der With-and-Without-Ansatz bewährt hat und somit kaum noch diskutiert wird.⁵ Tabelle 3-1 gibt einen Überblick über die Diskussion.

Tabelle 3-1: Definition der "Hafenabhängigkeit" in verschiedenen Studien

Studie		Kurzbeschreibung des Ansatzes / Definition des Mit- bzw. des Ohne-Falles
1	Beschäftigungseffekte der Bremischen Häfen, ISL (2011)	Im Rahmen dieser Untersuchung werden die Beschäftigungseffekte der Bremischen Häfen ermittelt. Die Aufgabenstellung der Untersuchung ähnelt der vorliegenden Studie. Die Studie des ISL ist eine Ausnahme unter den aktuellen Studien, weil sie die Definition des Begriffs „Hafenabhängigkeit“ diskutiert. Dabei werden die Begriffe „Hafenabhängigkeit“ und „Hafenbezug“ ausführlich diskutiert und gegenübergestellt. Dabei wird deutlich herausgearbeitet, dass es sich bei dieser Begriffsdefinition um eine akademische Fragestellung handelt, denn letztlich ist eine solche Unterscheidung im Rahmen einer quantitativen Analyse nicht durchhaltbar. Grundsätzlich wendet aber auch das ISL einen With-and-Without-Ansatz an.
2	Regionalwirtschaftliche Bedeutung des Rostocker Hafens, Untersuchung des Instituts für Verkehr u. Logistik der Universität Rostock (1995).	Die Untersuchung schätzt die direkt oder indirekt von der "Seehafenwirtschaft" (vgl. unten) abhängigen Beschäftigtenzahlen in Rostock bzw. in Mecklenburg-Vorpommern. Es wird unterstellt, dass diese Arbeitsplätze ohne die Existenz des Rostocker Hafens (an diesen Standorten) nicht existieren würden. Grundsätzlich könnte ein Teil der Arbeitsplätze auch dann an diesen Standorten existieren, wenn der gleiche Umschlag in einem anderen Hafen von Mecklenburg-Vorpommern oder in einem anderen deutschen Hafen erfolgen würde.
3	Ökonomische Effekte des Rotterdamer Hafens und Wirkungen hafenbezogener Maßnahmen und Projekte, NEI (1993 und 1995).	Die Studie stellt der aktuellen Situation "mit Rotterdamer Hafen" eine hypothetische Situation "plötzlicher Fortfall des Rotterdamer Hafens" gegenüber. Sie geht davon aus, dass kurz- bis mittelfristig nur 28 % der derzeit in Rotterdam umgeschlagenen Gütermengen (ca. 300 Mio. Jahrestonnen) auf andere Häfen verteilt werden könnten, da die Reservekapazitäten dort für eine weitergehende Umverteilung nicht ausreichen. Zudem wird berücksichtigt, dass verschiedene Häfen starke Spezialisierungen aufweisen und somit eine rein auf die Mengen bezogene Betrachtung von potenziellen Güterverlagerungen nicht ausreicht. So besteht in Rotterdam z.B. eine Spezialisierung auf Mineralölprodukte ('Ölhafen'); Umschlageinrichtungen und Lagerkapazitäten stünden in den übrigen europäischen Häfen nicht in einem ausreichenden Umfang zur Verfügung. Auch alle Arbeitsplätze in den Niederlanden, deren Existenz durch den

⁵ Einzige Ausnahme ist die aktuelle ISL-Studie zu den Beschäftigungseffekten der Bremischen Häfen, aber selbst in dieser Studie wird nicht der „With-and-Without-Ansatz“ diskutiert, sondern die Begriffe „Hafenabhängigkeit“ und „Hafenbezug“ voneinander abgegrenzt. Der grundlegende Ansatz steht nicht in Frage, sondern lediglich in welcher Abgrenzung er zum Tragen kommt, s. ISL, Beschäftigungseffekte der Bremischen Häfen, Bremen 2011, S. 40ff.

Tabelle 3-1: Definition der "Hafenabhängigkeit" in verschiedenen Studien

Studie		Kurzbeschreibung des Ansatzes / Definition des Mit- bzw. des Ohne-Falles
		plötzlichen Wegfall des Rotterdamer Hafens gefährdet wären, werden als hafensabhängig angesehen.
4	Spill-Over-Effekte der bremsischen Häfen, PLANCO Consulting GmbH, ISL (1993).	Es werden zwei Szenarien miteinander verglichen: Die Situation mit bremsischen Häfen und ohne diese. Im zweiten Fall wird unterstellt, dass kein anderer deutscher Hafen alternativ genutzt werden könnte, wohl aber Häfen in benachbarten Ländern. Es wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass die betroffenen Arbeitsplätze im Hinterland nicht gefährdet wären. Die Gefährdung von Arbeitsplätzen in Bremen/ Bremerhaven selbst ist nicht Gegenstand der Untersuchung. Damit beschränken sich die Wirkungen eines gedachten Fortfalls der bremsischen Häfen auf eine Transportkostenveränderung durch die erzwungene Wahl anderer Häfen.
5	Entwicklungsmöglichkeiten der niedersächsischen Seehäfen, PLANCO Consulting GmbH, Institut für Weltwirtschaft (1992).	Beschäftigung wird als hafensabhängig bezeichnet, wenn ein Arbeitsplatz mit dem Fortfall des Hafens ebenfalls entfällt. Betrachtet werden Arbeitsplätze in den jeweiligen Seehäfen und ihrem unmittelbaren Umland. Das 'übrige' Niedersachsen wird nur in begrenztem Ausmaß berücksichtigt.
6	Regionalwirtschaftliche und regionalfiskalische Untersuchung über den Hamburger Hafen, PLANCO Consulting GmbH (1991). ⁶	Die Untersuchung fragt danach, welche Arbeitsplätze nur deshalb in der Region Hamburg bestehen, weil ein Güterumschlag im Hamburger Hafen erfolgt und die vermutlich ohne den Hamburger Hafen an einem anderen Standort vorzufinden wären. Damit wird eine Grundlage geschaffen für die Abschätzung, in welchem Umfang Arbeitsplätze in Hamburg verloren gehen würden, wenn bestimmte vom Markt her mögliche Umschlagsmengen in Hamburg (z.B. aufgrund unzureichender Kapazität oder aufgrund von Wettbewerbsnachteilen gegenüber konkurrierenden Häfen) nicht realisierbar wären. Für Arbeitsplätze im Hinterland wird unterstellt, dass sie ohne den Hamburger Hafen am jeweiligen Standort aufrechtzuerhalten wären (Nutzung eines anderen Hafens), so dass sie insoweit nicht als hafensabhängig angesehen werden.
7	Wirtschaftsanalyse des Hamburger Hafens, Hamburgische Landesbank (1985).	Gegenstand der Untersuchung ist die Frage, welche Wirtschaftszweige sich ohne Existenz des Hamburger Hafens nicht in Hamburg angesiedelt hätten bzw. welche Betriebe ohne die Vorteile, die ihnen der Hafen bietet, Hamburg verlassen würden. Die entsprechende Beschäftigung wird als hafensabhängig definiert. Außerhalb Hamburgs ansässige Unternehmen werden nicht als hafensabhängig einbezogen.

⁶ Derselbe Ansatz wie in dieser Studie wurde auch in der darauf aufbauenden Studie "PLANCO Consulting GmbH, Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens, Entwicklung eines fortschreibungsfähigen Schätzverfahrens, Essen 1997" verfolgt. Aus diesem Grund wird diese Studie an dieser Stelle nicht gesondert aufgeführt.

Tabelle 3-1: Definition der "Hafenabhängigkeit" in verschiedenen Studien

Studie		Kurzbeschreibung des Ansatzes / Definition des Mit- bzw. des Ohne-Falles
8	Gutachten über die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens Lübeck von Aberle/ Knorz (1980).	Es wird gefragt, welche regionalen ökonomischen Effekte entfallen würden, wenn die öffentlichen Häfen Lübecks nicht in der Region Lübeck vorhanden wären bzw. ihr Betrieb eingestellt würde. Alle dem 'With-Fall' zurechenbaren Wirkungen sind damit als kausal der Hafenexistenz zugeordnet definiert.
9	Ökonomische und fiskalische Bedeutung der Häfen für Bremen (1985).	Geschätzt wird die Zahl der Arbeitsplätze, die nur deswegen in Bremen/ Bremerhaven bestehen, weil es die bremischen Häfen gibt. Ausgangspunkt ist die Hypothese "wenn es den Hafen gar nicht gäbe", weniger diejenige des "plötzlichen Wegfalls des Hafens". Unberücksichtigt bleibt die Möglichkeit, dass ohne den Hafen möglicherweise andere Arbeitsplätze entstanden wären bzw. neu entstehen könnten.

Beim With-and-Without-Ansatz gibt es zwei unterschiedliche Hypothesen: (a) der Hafen hat - gedanklich - nie bestanden; (b) der Hafen fällt - gedanklich - weg. In der Mehrzahl der Studien wird der Fall (b) unterstellt. In diesem Fall ist denkbar, dass ein Teil der Arbeitsplätze, der wegen des Hafens entstanden ist, auch nach dessen Fortfall bestehen bleiben würde, da die Nachteile einer Verlagerung an einen anderen Hafenstandort zu hoch wären. Diese Frage wird in keiner der vorliegenden Studien behandelt. Sie stellt sich nicht in dieser Form, wenn von der Hypothese (a) ausgegangen wird - so z.B. die Studie der Hamburgischen Landesbank (1985)⁷. Grundsätzlich wurde bei der vorliegenden Studie von Hypothese (b) ausgegangen.

Unterschiede bestehen in den anzunehmenden Ausweichmöglichkeiten für Verlagerer bei dem - gedanklichen - Fortfall eines Hafens. Grundsätzlich wird angenommen, dass in diesem Fall die als hafenabhängig charakterisierten Arbeitsplätze entweder einen anderen Standort suchen oder vollständig entfallen würden. Welcher der beiden Fälle wahrscheinlicher ist, wird i.d.R. nicht untersucht. Der Hafenregion würden sie jedenfalls verloren gehen.

Es ist (zumindest bei Vollbeschäftigung) nicht ausgeschlossen, dass bei einem Fortfall der hafenabhängigen Arbeitsplätze in der Hafenregion Beschäftigung in anderen Sektoren entstünde. Diese Frage ist jedoch nicht Gegenstand der verschiedenen Studien und wird auch im Folgenden nicht weiter vertieft.

In der Studie Spill-Over-Effekte der Bremischen Häfen⁸ ist die Fragestellung grundlegend verändert: Es wird angenommen, dass die hafenabhängigen Aktivitäten (Arbeitsplätze) beim Fortfall des Hafens für die gesamte Volkswirtschaft erhalten blieben (aber eventuell an ande-

⁷ Hamburgische Landesbank: Der Hamburger Hafen. Bedeutung, Entwicklung, Perspektiven. Hamburg 1985.

⁸ PLANCO Consulting GmbH, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik: Spill-Over-Effekte der Bremischen Häfen. Essen, Bremen 1993.



ren Standorten). Jedoch würden sich in einem solchen Fall zusätzliche Transportkosten und damit niedrigere Wertschöpfungen ergeben.⁹

Auch für die hier betrachtete Aufgabe kann der 'With-and-Without'-Vergleich verwendet werden. Bei Nichtexistenz des Hamburger Hafens werden die hafenabhängigen Arbeitsplätze in Hamburg und seinem Umland verloren gehen (bzw. wären gar nicht entstanden). Dabei kann unterschieden werden zwischen

- Beschäftigung, die *am Standort Metropolregion Hamburg* in alter Abgrenzung verloren ginge, sich aber in einem anderen Hafen ansiedeln würde (Verluste aufgrund verzögerter Anpassung im Sinne eingeschränkter Mobilität werden nicht betrachtet) und
- Beschäftigung, die bei der Nichtexistenz des Hamburger Hafens der Volkswirtschaft *vollständig* verloren ginge, also auch anderswo (in Deutschland) nicht entstünde.

Bei einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung und bei Unterstellung der Vollbeschäftigung (mit dem knappen Produktionsfaktor „Arbeit“) käme es für die gesamte Volkswirtschaft - bei Vernachlässigung von zeitlich begrenzten Anpassungsschwierigkeiten - mit einem Ausfall des Hamburger Hafens nur zu einem geringfügigen Beschäftigungseffekt: Ohne den Hamburger Hafen würde Beschäftigung in vergleichbarer Höhe in Hamburg selbst (in anderen Sektoren) oder an anderen Standorten wieder entstehen¹⁰. Lediglich Verlagerungen in das benachbarte Ausland, unterschiedliche Produktivitäten in den verschiedenen Häfen und Sektoren sowie unterschiedliche Hinterlandtransportkosten könnten dann Einfluss auf die Beschäftigung und Wertschöpfung in Deutschland nehmen¹¹. Sollte in Deutschland zum Transport über Hamburg keine Alternative bestehen und daher Transportverlagerungen auf andere europäische Häfen erfolgen, so ergäben sich *nationale* Beschäftigungseffekte. Bei einer Betrachtung auf der Ebene Europas würden auch diese an Bedeutung verlieren.

Es gilt allerdings zu betonen, dass die angeführte Argumentation nur für den Vollbeschäftigungsfall mit einem knappen Produktionsfaktor „Arbeit“ gilt (Vollbeschäftigung bzw. Arbeitskräftemangel). Auch wenn in den längerfristigen Prognosen zur wirtschaftlichen Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland „Arbeit“ zukünftig als ein knappes Gut prognostiziert wird, ist nicht davon auszugehen, dass ein Wegfall der Arbeitsplätze durch neue Beschäftigung in Hamburg kompensiert würde. Diese Kompensation ist dann lediglich bundesweit zu vermuten. Außerdem gilt es zu berücksichtigen, welche Probleme solche strukturellen Wandel mit sich bringen. Dies zeigt der immer noch nicht abgeschlossene Strukturwandel im Ruhrgebiet.

⁹ Unterstellt wird, dass die mit zusätzlichen Transportkosten verbundene erhöhte Wertschöpfung im Verkehrssektor kein volkswirtschaftlicher Gewinn wäre, da deren zusätzlicher Arbeitskraft- und Kapitaleinsatz anderen produktiven Zwecken entzogen würde.

¹⁰ Von mittelfristigen Anpassungsproblemen wird abgesehen.

¹¹ Eine Verschlechterung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und daraufhin der Terms of Trade könnte zusätzliche Wohlfahrtseinbußen bewirken.

Dem Argument der „zeitlich begrenzten Anpassungsprozesse“ kommt dann eine besondere Bedeutung zu.

Bei einer *regionalwirtschaftlichen* Betrachtung sind die beiden beschriebenen Beschäftigungseffekte hingegen in gleicher Weise relevant.

3.1.1.2 Schlussfolgerungen

Die Frage, ob ohne den Hamburger Hafen bestimmte Wirtschaftsaktivitäten am Standort Deutschland (aber außerhalb der Metropolregion Hamburg) ganz aufgegeben würden, ist global nicht zu beantworten. Die für den Rotterdamer Hafen entwickelte Methodik nimmt eine solche Abhängigkeit für niederländische Produktionsbetriebe nur bei Exportunternehmen an und stützt sich auf Aussagen entsprechender Unternehmen in einer Befragung. Eine solche Vorgehensweise für den Hamburger Hafen erscheint nicht zweckmäßig, da

- eine entsprechende Befragung einen erheblichen Umfang haben müsste,
- die Befragungsergebnisse wenig zuverlässig erscheinen und
- sich die Existenzabhängigkeit nicht in Hamburg ansässiger Unternehmen vom Hamburger Hafen i.d.R. nicht auf dem gleichen Niveau befinden dürfte wie es bei den niederländischen Unternehmen und Rotterdam der Fall ist. Während eine kurzfristige Verlagerung der in Rotterdam umgeschlagenen Güter auf andere Häfen der Nordsee ohne Wirkung auf die niederländische Wirtschaft kaum möglich wäre, ist dies zumindest für Hamburg und die deutsche Wirtschaft vorstellbar. In der langen Frist existiert dieser Unterschied allerdings nicht.

Im Vordergrund der folgenden Betrachtung steht daher die *regionalwirtschaftliche* Betrachtung. Sie fragt danach, welche Beschäftigung bzw. Wertschöpfung bei Nichtexistenz des Hamburger Hafens in der Metropolregion Hamburg in alter Abgrenzung entfallen würde (unabhängig davon, ob sie sich lediglich auf andere Standorte - in Deutschland - verlagern oder - für Deutschland - ganz entfallen würden).

3.1.2 Behandlung der komplementären Wirtschaft – Hafenwirtschaft im weiteren Sinne

Die Hafenwirtschaft im weiteren Sinne umfasst die öffentliche Verwaltung (inklusive Losten), Banken und Versicherungen sowie den Großhandel. Diese Wirtschaftsbereiche werden auch als komplementäre Wirtschaftsbereiche der Hafenwirtschaft im engeren Sinne bezeichnet. Der Grund hierfür ist offensichtlich. Damit die Hafenwirtschaft i.e.S. ihre Aufgaben erfüllen kann bedarf sie der Dienste der öffentlichen Verwaltung und der Finanzwirtschaft. Diese Bereiche erfüllen komplementäre Aufgaben, die im Zusammenwirken mit der Hafenwirtschaft i.e.S. erst als Gesamtpaket die Hafendienstleistungen (inklusive Schifffahrt und Hinterland-



transporte) möglich machen. Auch der Großhandel als Importeur bzw. Exporteur erbringt nur in Zusammenarbeit mit der Hafenwirtschaft i.e.S. die gesamte Dienstleistung und arbeitet somit in diesem Zusammenhang komplementär.

Die Verbindung zwischen der Hafenwirtschaft i.e.S. und der Hafenwirtschaft i.w.S. ist letztlich nicht Gegenstand von Diskussionen sondern lediglich die Form der Quantifizierung der Hafenwirtschaft i.w.S. bzw. die Zuordnung.¹² Als direkt hafenabhängiger Wirtschaftsbereich sollte die Hafenwirtschaft i.w.S. auch als solche erfasst werden, d.h. im Rahmen einer Befragung erhoben werden. Selbstverständlich besteht zwischen den Sektoren Hafenwirtschaft i.e.S. und komplementäre Wirtschaft eine wirtschaftliche Verbindung, die auch in der Input-Output-Verflechtung eine Rolle spielt. So könnte man die Dienstleistungen des Finanzsektors für die Hafenwirtschaft i.e.S. auch über die Input-Output-Verflechtung als Vorleistungsnachfrage abbilden. Da dies beim vorliegenden Ansatz nicht der Fall ist, wird der Finanzsektor bei der Vorleistungsnachfrage nicht weiter berücksichtigt, d.h. bei der Ermittlung der indirekten Effekte ausgeblendet. Damit sind bereits die beiden Möglichkeiten der Erfassung der komplementären Wirtschaft genannt. Zum einen kann deren Umfang mit Hilfe der Vorleistungsnachfrage der Hafenwirtschaft i.e.S. als indirekter Effekt ermittelt werden. Zum anderen kann die komplementäre Wirtschaft im Rahmen einer Erhebung als Hafenwirtschaft i.w.S. geschätzt werden.

Im Idealfall ist das Ergebnis bei beiden Verfahren dasselbe. Im Idealfall läge dann allerdings eine regionalisierte Input-Output-Tabelle vor. Dies ist nicht der Fall. Somit stellt sich die Frage, ob man die Schätzungenauigkeit im Rahmen der Erhebung der komplementären Wirtschaft für schwerwiegender als die nicht Berücksichtigung regionaler Besonderheiten eines Seehafens (spezifische Verknüpfung der Hafenwirtschaft i.e.S. mit der Hafenwirtschaft i.w.S.) erachtet.

Es ist davon auszugehen, dass die Besonderheiten der Hafenwirtschaft i.e.S. insbesondere bei der komplementären Wirtschaft zum Tragen kommen. Somit sind die Verzerrungen auf Basis einer Schätzung dieser Bereiche mit Hilfe einer nicht-regionalisierten Input-Output-Tabelle als besonders groß einzuschätzen. Da im vorliegenden Fall eine Totalerhebung bei den Unternehmen dieser Sektoren stattgefunden hat, ist im Gegensatz zur Anwendung einer nicht-regionalisierten Input-Output-Tabelle die Schätzungenauigkeit als eher gering einzustufen. Für die übrigen Wirtschaftsbereiche, die nicht der Hafenwirtschaft i.w.S. zuzuordnen sind, ist hingegen davon auszugehen, dass die Verzerrungen durch eine nicht-regionalisierte

¹² Das ISL ordnet beispielsweise den Groß- und Außenhandel sowie die Handelsvermittlung der „hafenbezogenen Wirtschaft“ zu. Diese könnte man dann auch als komplementäre Wirtschaft bezeichnen. Letztlich unterscheidet das ISL aber genauso direkte und indirekte Effekte und subsumiert unter die direkten Effekte auch die hafenbezogene Wirtschaft (Hafenwirtschaft i.w.S.), was dann wieder im Einklang mit vorliegendem Ansatz steht. Gleiches gilt für die öffentliche Verwaltung und den relevanten Finanzsektor s. ISL, Beschäftigungseffekte der Bremischen Häfen, Bremen 2011, S. 45ff.

Input-Output-Tabelle geringer ausfallen. Deshalb können die Effekte des Hafens auf diese Sektoren auch mit Hilfe der Input-Output-Verflechtung quantifiziert werden.

3.1.3 Methodiken zur Berechnung der indirekten Effekte

Der Begriff „Hafenabhängigkeit“ steht im Mittelpunkt bei der Diskussion um die Ermittlung der direkt hafengebundenen Beschäftigung. Letztlich werden die direkten Effekte aber in der Regel im Rahmen einer Befragung ermittelt. Bei den indirekten Effekten ist dies anders. Hier gibt es methodisch gesehen mehrere Varianten. Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) hat im Rahmen der Studie zu den Beschäftigungseffekten der Bremischen Häfen einen umfassenden Methodik-Vergleich verschiedener Studien mit ähnlicher Zielsetzung vorgenommen¹³. Neben der bereits oben beschriebenen Problematik der Definition von Hafenabhängigkeit steht bei diesem Vergleich die Ermittlung der indirekten Effekte im Vordergrund. Grundsätzlich lassen sich dabei drei Varianten unterscheiden:

1. Die erste Variante ist die Bestimmung der indirekten Effekte mit Hilfe der Input-Output-Analyse und statistischem Rahmenmaterial aus der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung.
2. Die zweite Variante ist die Berechnung der indirekten Effekte mit Hilfe von Multiplikatoren, welche aus Befragungen oder sekundärstatistischem Material abgeleitet wurden.
3. Die dritte Variante ist die Schätzung der indirekten Effekte auf Basis von Erhebungsergebnissen. Die dritte Variante ist ein Spezialfall der zweiten, d.h. zumindest implizit handelt es sich ebenfalls um eine Multiplikator Variante.

¹³ ISL, Beschäftigungseffekte der Bremischen Häfen, Bremen 2011.

Tabelle 3-2: Berechnung indirekter Effekte verschiedener Studien

Studie	Zielsetzung	Verfahren
Planco GmbH (1998) Bremische Häfen	Beschäftigungseffekte nach Branchen der Wirtschaftszweigesystematik	Input-Output-Analyse und Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung (Variante 1)
VBD (2000) Bedeutung der öffentlichen Binnenhäfen	Beschäftigungseffekte nach Branchen der Wirtschaftszweigesystematik	Input-Output-Analyse und Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung (Variante 1)
Planco GmbH (1991-2011) Hamburger Hafen	Beschäftigungseffekte nach Branchen der Wirtschaftszweigesystematik	Input-Output-Analyse und Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung (Variante 1)
BALance (2005) Maritime Potenziale Bremen	Clusteruntersuchung „Maritimes Cluster“	Wirkungskettenanalyse (Variante 3)
BIG/BAW (2007) Logistik Sektor im Land Bremen	Regionalwirtschaftliche Bedeutung des Logistiksektors	Input-Output-Analyse und Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung (Variante 1)
Kieserling-Studie (2008) Wirtschaftliche Bedeutung der Bremischen Häfen	Beschäftigungseffekte nach Branchen der Wirtschaftszweigesystematik	Multiplikator-Ansatz auf Basis der Planco Studie (Variante 2)
Nord LB (2009) Maritimes Cluster Bremen	Clusteruntersuchung „Maritimes Cluster“	Wirkungskettenanalyse (Variante 3)
Jade Hochschule (2010) Niedersächsische Häfen	Beschäftigungseffekte nach Branchen der Wirtschaftszweigesystematik	Wirkungskettenanalyse (Variante 3)
ISL (2011) Beschäftigungseffekte der Bremischen Häfen	Beschäftigungseffekte nach Branchen der Wirtschaftszweigesystematik	Multiplikator-Ansatz (Variante 2)
Uniconsult GmbH (2012) Wirtschaftliche Bedeutung des Lübecker Hafens	Beschäftigungseffekte nach Branchen der Wirtschaftszweigesystematik	Multiplikator-Ansatz (Variante 2)

Die beiden Cluster-Untersuchungen (BALance und NordLB) sind ein Sonderfall, der von der Zielsetzung und den Abgrenzungen nicht mit den übrigen Studien vergleichbar ist. Bei diesen beiden Studien ist eine Wirkungskettenanalyse das angemessene Instrumentarium, bei den übrigen Untersuchungen bieten sich eher die beiden Alternativen an.

Die Alternativen sind der Input-Output- (Variante 1) oder Multiplikator-Ansatz (Variante 2). Letztlich ist der grundsätzliche Unterschied zwischen den beiden Ansätzen der, welche Eingangsgrößen als verlässlicher bzw. angemessener angesehen werden. In der Regel liegen die Input-Output-Tabellen nicht in regionalisierter Form vor, d.h. es gibt sie lediglich für die

gesamte Bundesrepublik Deutschland. Damit wird die größte „Schwäche“ der Variante „Input-Output-Tabelle“ deutlich. Regionale Spezifika werden vernachlässigt. Bei regional ermittelten Multiplikatoren gibt es diese Schwäche nicht. Allerdings sind die regionalen Multiplikatoren, sofern sie auf Befragungen beruhen, von ihrer Verlässlichkeit her schwer einzuschätzen.

3.1.3.1 Vor- und Nachteile des Input-Output-Ansatzes

Der größte Nachteil des Input-Output-Ansatzes ist wie oben erwähnt die fehlende Regionalität. Weiter wird als Nachteil die relativ grobe Wirtschaftszweigeklassifikation der Input-Output-Rechnung angeführt.¹⁴ Die Vorteile des Input-Output-Ansatzes liegen allerdings ebenfalls auf der Hand. Es handelt sich um ein Rechenwerk des Statistischen Bundesamtes und ist entsprechend verlässlich. Außerdem handelt es sich um öffentlich zugängliche Daten, die das Nachvollziehen der Schätzungen ermöglichen. Auch ist die regelmäßige Aktualisierung der Input-Output-Tabellen für die Schätzung der indirekten Effekte von Vorteil. Ein weiterer Vorteil des Input-Output-Ansatzes ist der, dass die indirekten Wirkungen auf die einzelnen Branchen aufgeteilt werden.

3.1.3.2 Vor- und Nachteile der Multiplikator-Rechnung

Der größte Nachteil der Multiplikator-Rechnung ist die Basis, auf der die Multiplikatoren ermittelt werden. In der Regel sind es Befragungsergebnisse die genutzt werden um entsprechende Multiplikatoren zu berechnen. Ob damit eine ähnliche Verlässlichkeit wie die der Input-Output-Tabellen gegeben ist, hängt u.a. vom Stichprobenumfang der Befragung ab. In der Regel ist davon auszugehen, dass dies nicht der Fall ist. Da die entsprechenden Multiplikatoren nicht regelmäßig ermittelt werden, ist davon auszugehen, dass sie nicht immer in der gebotenen Aktualität vorliegen. Ebenso ist davon auszugehen, dass die indirekten Wirkungen bei der Multiplikator-Rechnung ausschließlich in ihrer Gesamtheit erfasst werden, d.h. eine Aufteilung der Vorleistungs- und Investitionsgüternachfrage auf einzelne Branchen ist nicht möglich. Der Vorteil der Multiplikator-Rechnung liegt in der besseren regionalen Abgrenzung, wenn er entsprechend ermittelt wurde. Dasselbe gilt für die passendere Branchenabgrenzung, allerdings ebenfalls nur unter der Voraussetzung, dass der Multiplikator entsprechend disaggregiert erhoben wurde.

¹⁴ Vgl. ISL, Beschäftigungseffekte der Bremischen Häfen, Bremen 2001, S. 39.

3.1.3.3 Schlussfolgerungen

Auf den ersten Blick haben beide Verfahren ähnlich viele Vor- wie Nachteile. Dies gilt es aber zu relativieren. Der Vorteil der regional besseren Abgrenzung ist natürlich nur dann gegeben, wenn die Multiplikatoren entsprechend regional abgegrenzt ermittelt werden. Auch die möglicherweise bessere Branchen Anpassung auf der Nachfrageseite (direkt hafengebundene Branchen) bei der Multiplikator-Rechnung wird dadurch erkauft, dass die Branchenaufteilung auf der Angebotsseite (Vorleistungs- und Investitionsaufteilung auf die Branchen) nicht angegeben werden kann.

Der wichtigste Punkt bei der Beurteilung der Multiplikator-Rechnung ist, dass sie nur dann verlässliche Ergebnisse liefert, wenn die Multiplikatoren explizit für die Studie ermittelt wurden, in deren Rahmen die indirekten Effekte bestimmt werden sollen. Im Rahmen der Fortschreibungen der wirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens wurden regelmäßig auch „Multiplikatoren“ ermittelt.¹⁵ Diese „Multiplikatoren“ wurden durch die Rückrechnung der Ergebnisse, welche auf Basis der Input-Output-Verflechtung ermittelt wurden, berechnet. Sie beziehen sich zwar auf die Hafenvirtschaft i.e.S. und nicht auf die Gesamtheit der direkten Beschäftigung, aber es zeigt sich ein Effekt, welcher auch bei der Multiplikator-Rechnung auftritt. Die Multiplikatoren schwanken im Zeitverlauf sehr stark. So schwankt der Multiplikator, welcher angibt, wie viele Beschäftigte aufgrund der Vorleistungsnachfrage je Beschäftigten in der Hafenvirtschaft i.e.S. generiert werden um 46% im Zeitraum zwischen 2001 und 2010. Hieraus lässt sich schlussfolgern, dass bei Fortschreibungen der Ergebnisse jedes Mal die Multiplikatoren neu erhoben werden müssten. Eine Verwendung von Multiplikatoren aus älteren Studien verbietet sich folglich ebenso wie die Verwendung von Multiplikatoren aus Studien für andere Regionen generell. Diese Probleme bestehen beim Input-Output-Ansatz nicht, da er regelmäßig von Destatis aktualisiert wird.

Weiter stellt sich die Frage, ob die regionalen Unterschiede in der Struktur der Vorleistungs- und Investitionsnachfrage so groß sind, dass die Verwendung der bundesweiten Input-Output-Tabellen eine Verzerrung verursachen, die im Rahmen der gegebenen Genauigkeit der Beschäftigtenschätzung nicht mehr tolerabel ist. Es ist beispielsweise davon auszugehen, dass die Struktur der Vorleistungsnachfrage eines Maschinenbauunternehmens in der Freien und Hansestadt Hamburg sich nicht extrem von der des bundesdeutschen Durchschnitts der Maschinenbauunternehmen unterscheidet. Unter dieser Annahme ist die Verzerrung durch die Benutzung einer nicht regionalisierten Input-Output-Tabelle vernachlässigbar.

Ein Argument für die Multiplikator-Rechnung ist die mögliche feinere Branchenabgrenzung. Es wird davon ausgegangen, dass bei einer feineren Brancheneinteilung die Sektorenbildung der Input-Output-Tabelle zu grob ist, um die Zusammenhänge adäquat abzubilden. Sollen aber wie im vorliegenden Fall nicht die wirtschaftlichen Effekte einer speziellen sehr

¹⁵ S. Planco Consulting GmbH, Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens im Jahr 2001, Essen 2003, sowie die entsprechenden Fortschreibungen für die Jahre 2004 bis 2010.

fein abgegrenzten Branche ermittelt werden, so ist die Branchenaufteilung der Input-Output-Tabelle hinreichend fein unterteilt. Dies gilt insbesondere, wenn die Gesamtheit aller durch den Hafen generierten Effekte bestimmt werden soll. Eine deutlich feinere Aufteilung als die der Input-Output-Verflechtung lässt sich bei den weiteren Berechnungen sowieso nicht aufrechterhalten, da das für diese Berechnungen notwendige sekundärstatistische Material ebenfalls keine feinere Aufteilung bietet. So liegen z.B. Erwerbstätigenzahlen und die Bruttowertschöpfung nach Branchen in einer ähnlich „groben“ Aufteilung wie die Input-Output-Tabelle vor. Eine feinere Aufteilung ist also spätestens bei den Berechnungen mit dem sekundärstatistischen Material nicht mehr möglich.

Für die Zwecke der vorliegenden Untersuchung ist der Input-Output-Ansatz der geeignetste. Im Mittelpunkt der Untersuchung steht der Hamburger Hafen und nicht einzelne Branchen oder spezifische Leistungen. Somit ist die Branchenunterteilung der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung und der Input-Output-Tabellen hinreichend detailliert. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass beispielsweise Aussagen zu den Anteilen der hafenabhängigen Beschäftigung an der Gesamtbeschäftigung Hamburgs getroffen werden, ist es von Vorteil auf Basis der offiziellen Statistiken zu arbeiten. Auch vor dem Hintergrund geplanter Fortschreibungen der Ergebnisse ist der Input-Output-Ansatz zu wählen, da er regelmäßig aktualisiert wird. Eine einfache Weiterverwendung von Multiplikatoren im Rahmen einer Fortschreibung verbietet sich wegen deren hohen Schwankungen im Zeitverlauf. Geht man weiter davon aus, dass die regionalen Unterschiede in der wirtschaftlichen Verflechtung nicht extreme Formen annehmen, so ist die Verzerrung durch die Verwendung der bundesdeutschen Input-Output-Tabellen zu vernachlässigen. Aus diesen Gründen wurde für die vorliegende Untersuchung der Input-Output-Ansatz gewählt.

4 Schriftliche Erhebung

Basis für sämtliche weiteren Berechnungen ist die schriftliche Befragung der Unternehmen und Institutionen in der Freien und Hansestadt Hamburg und der Metropolregion in alter Abgrenzung (s. Abbildung 4-1).¹⁶

Abbildung 4-1: Karte der Metropolregion Hamburg in alter Abgrenzung



¹⁶ Die Abgrenzung „Metropolregion“ wurde im Rahmen des Gutachtens aus dem Jahr 2003 gewählt (alte Abgrenzung). Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass nur im unmittelbaren Umland direkte Hafenabhängigkeit bestehen kann. Je weiter ein Unternehmen von einem bestimmten Hafen entfernt ist, umso leichter ist es einen Alternativhafen zu finden. Die Abgrenzung der Metropolregion war 2003 zum Umland definiert worden, weil dies mit dem Gedanken vom unmittelbaren Umland vereinbar war und der damaligen regionalen Zusammenarbeit Rechnung trug. Eine regionale Ausweitung des Umlands auf die gegenwärtige Metropolregion würde aber dem Gedanken des unmittelbaren Umfeldes widersprechen. Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurde die Umlandabgrenzung in Form der Metropolregion in alter Abgrenzung beibehalten.

Insgesamt wurden 5.727 Fragebögen versendet. Als Datenbasis diente die Adressdatenbank der Handelskammer Hamburg sowie ausgewählte Kontaktdaten der Hamburg Port Authority.
¹⁷ Eine sehr kleine Anzahl der Adressen der Handelskammer waren nicht mehr aktuell, so dass insgesamt 12 Fragebögen als nicht zustellbar eingestuft werden mussten. 4.400 der zustellbaren Fragebögen gingen nach Hamburg und 1.327 in die Metropolregion. Tabelle 4-1 gibt die Rahmendaten der Erhebung wieder.

Tabelle 4-1: Rahmendaten der Erhebung

Wirtschaftszweig	Anzahl versendeter Fragebögen	Rücklauf	Rücklaufquote
Hamburg			
Verwaltung	15	13	86,7%
Verkehr	2.968	565	19,0%
Industrie	562	87	15,5%
Großhandel	506	78	15,4%
Banken	349	38	10,9%
Hamburg gesamt	4.400	781	17,8%
Metropolregion ohne Hamburg			
Verkehr	588	120	20,4%
Industrie	405	59	14,6%
Großhandel	334	199	59,6%
MR gesamt	1.327	378	28,5%
Metropolregion mit Hamburg			
Insgesamt	5.727	1.159	20,2%

¹⁷ Die ausgewählten Kontakte der Hamburg Port Authority wurden in die Adressdatenbank integriert, d.h. es wurde sichergestellt, dass diese Unternehmen nicht zweimal angeschrieben bzw. erfasst wurden. Weiter wurde das Adressmaterial der Handelskammer „qualitätsgeprüft“. Die zur Verfügung gestellte Datenbank wurde u.a. auf mehrfach erfasste Unternehmen geprüft. Dies geschah sowohl nach Unternehmensnamen wie auch Adressen. Selbiges gilt für das Adressmaterial der Metropolregion. Weiter wurde um in erster Linie eine hohe Rücklaufquote zu erzielen, eine telefonisch Nachfassaktion durchgeführt. Diese hatte den Nebeneffekt, dass die Adressdaten (Unternehmensnamen, Branche usw.) der angerufenen Unternehmen ebenfalls korrigiert werden konnten.

Die Rücklaufquoten sind für alle Bereiche sehr gut. Da alle Unternehmen der als potenziell relevant eingegrenzten Branchen angeschrieben wurden, handelt es sich um eine Total- und nicht um eine Teilerhebung. Somit gibt die Rücklaufquote direkt auch den erfassten Anteil an der jeweiligen Grundgesamtheit an. Selbst bei Teilerhebungen wären diese Rücklaufquoten sehr gut obwohl der Anteil an der relevanten Grundgesamtheit dann noch einmal deutlich niedriger ausfällt. Somit ist die Signifikanz der Hochrechnungsergebnisse im vorliegenden Fall sicher gewährleistet.¹⁸

Die Auswahl der Branchen, welche in den jeweiligen regionalen Abgrenzungen befragt werden sollten, fand im Vorfeld in Abstimmung mit der Hamburg Port Authority statt. Die Auswahl basiert auf den Erkenntnissen der Erhebung aus dem Jahr 2002¹⁹, welche auf die neue Wirtschaftszweignklassifikation übertragen wurden. Weiter wurde berücksichtigt, bei welchen Branchen bereits damals eine Affinität zum Hafen vermutet wurde und bei welchen diese nun neu zu vermuten wäre. Die Affinität zum Hafen ist dadurch gekennzeichnet, dass die Branchen einen direkten Bezug zum Gütertransport haben oder sich durch einen hohen Anteil an Im- /Exporten von Rohstoffen bzw. Produkten auszeichnen. Aus Gründen einer vorsichtigen Schätzung wurde auf Branchen wie den Einzelhandel und Gaststätten verzichtet, da dort das Risiko der Überschätzung zu groß wäre. Tabelle 4-2 zeigt, welche Wirtschaftszweige in der Freien und Hansestadt Hamburg befragt wurden.

¹⁸ In der Studie aus dem Jahr 2003 wurden Stichproben aus dem Adressmaterial gezogen und auf Basis des Rücklaufs bezogen auf diese Stichproben auf die Grundgesamtheit geschlossen.

¹⁹ Planco Consulting GmbH, Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens im Jahr 2001, Essen 2003.



Tabelle 4-2: Befragte Branchen in der Freien und Hansestadt Hamburg

Fischerei	Maschinenbau
Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagen- teilen
Tabakverarbeitung	Sonstiger Fahrzeugbau
Herstellung von Textilien	Herstellung von sonstigen Waren
Herstellung von Bekleidung	Energieversorgung
Herstellung von Leder, Lederwaren und Schuhen	Abfallbehandlung und -beseitigung
Herstellung von Holz-, Flecht-, Korb- und Korkwaren (ohne Möbel)	Rückgewinnung
Herstellung von Papier, Pappe und Waren daraus	Großhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeu- gen)
Herstellung von Druckerzeugnissen; Vervielfältigung von bespielten Ton-, Bild- und Datenträgern	Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr
Mineralölverarbeitung	Güterbeförderung im Straßenverkehr
Herstellung von chemischen Erzeugnissen	Transport in Rohrfernleitungen
Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren	Schifffahrt
Herstellung von Glas und Glaswaren, Keramik, Verarbeitung von Steinen und Erden	Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr
Metallerzeugung und -bearbeitung	Erbringung von Finanzdienstleistungen
Herstellung von Metallerzeugnissen	Versicherungen, Rückversicherungen und Pensionskassen (ohne Sozialversicherung)
Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen	Vermietung von Wasserfahrzeugen
Herstellung von elektrischen Ausrüstungen	

In den angegebenen Branchen wurden alle bei der Handelskammer Hamburg gemeldeten Unternehmen kontaktiert. Weiter wurden in Hamburg ausgewählte Behörden befragt, bei denen ein vermuteter Bezug zum Hafen bestand. In der Metropolregion wurde eine kleinere Branchenauswahl befragt. Dies geschah in erster Linie ebenfalls aus Gründen einer vorsichtigen Schätzung. Tabelle 4-3 stellt die ausgewählten Branchen in der übrigen Metropolregion in gleicher Weise dar wie Tabelle 4-2 für Hamburg. Auch in der übrigen Metropolregion handelt es sich bei der Befragung der ausgewählten Branchen um eine Totalerhebung, d.h. sämtliche von der Handelskammer Hamburg genannte Adressaten wurden kontaktiert.

Tabelle 4-3: Befragte Branchen in der übrigen Metropolregion

Obst- und Gemüseverarbeitung	Herstellung von Metallerzeugnissen
Herstellung von sonstigen Nahrungsmitteln	Maschinenbau
Herstellung von Papier, Pappe und Waren daraus	Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagen- teilen
Herstellung von Druckerzeugnissen; Vervielfältigung von bespielten Ton-, Bild- und Datenträgern	Sonstiger Fahrzeugbau
Herstellung von Druckerzeugnissen	Großhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen)
Mineralölverarbeitung	Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr
Herstellung von chemischen Erzeugnissen	Güterbeförderung im Straßenverkehr
Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren	Schifffahrt
Metallerzeugung und -bearbeitung	Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr

5 Direkte Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens

Die Schätzung der direkt hafenabhängig Beschäftigten wurde bis auf Ausnahmen als Anteilsschätzung durchgeführt, d.h. der hafenabhängige Anteil aus der Stichprobe wurde auf die jeweilige Grundgesamtheit hochgerechnet. Es handelt sich um die Hochrechnung einer Stichprobe, da für keine Branche alle angeschriebenen Unternehmen geantwortet haben und somit der Rückschluss von den Antworten auf die Grundgesamtheit gezogen werden musste. Bei den folgenden Branchen konnte keine signifikante Hafenabhängigkeit festgestellt werden (s. Tabelle 5-1). Alle Branchen ohne signifikanten Hafenbezug sind dem Bereich der Industrie zuzuordnen.

Tabelle 5-1: Branchen ohne signifikanten Hafenbezug in Hamburg

Herstellung und Handel von sonst. Holz-, Flecht- u. Korbwaren (ohne Möbel)
Herstellung von Druckerzeugnissen
Herstellung von Glas und Glaswaren, Keramik, Verarbeitung von Steinen und Erden
Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen
E-Anlagen
Herstellung von sonstigen Waren
Energieversorgung
Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen; Rückgewinnung

In der übrigen Metropolregion war der Anteil der Industriebranchen ohne Hafenbezug an den dort insgesamt befragten Industriebranchen (8 von 10) höher. Für die Freie und Hansestadt Hamburg liegt die Quote bei 8 von 16. Dies resultiert aus der größeren Entfernung zum Hafen. Je weiter die Industrieunternehmen von einem Hafen entfernt sind, umso weniger sind sie von einem bestimmten Hafen abhängig.

Tabelle 5-2: Branchen ohne signifikanten Hafenbezug in der übrigen Metropolregion

Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln
Herstellung von Papier, Pappe und Waren daraus
Mineralölverarbeitung
Herstellung von chemischen Erzeugnissen
Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren
Metallerzeugung und -bearbeitung
Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen
Sonstiger Fahrzeugbau

5.1 Direkt hafenabhängige Arbeitsplätze in der Hafenvirtschaft in Hamburg

Auch bei der neuen Wirtschaftszweigesystematik kann die Einteilung der Wirtschaft in Hafenvirtschaft im engeren Sinne, in Hafenvirtschaft im weiteren Sinne und in Hafenindustrie aufrechterhalten werden. Weiterhin werden als Hafenvirtschaft im weiteren Sinne die zur Hafenvirtschaft im engeren Sinne komplementären Wirtschaftszweige wie Banken, Versicherungen, die öffentliche Verwaltung (inklusive Lotsen) und der Großhandel angesehen.

Die Hafenvirtschaft i.e.S. besteht aus den Wirtschaftszweigen „Schifffahrt“, „Landtransporte“, „Dienstleistung“ und „Vermietung“. Unter dem Oberbegriff „Schifffahrt“ finden sich sämtliche Formen von Schifffahrtsunternehmen wieder, von Seeredereien über Binnenschifffahrtsunternehmen bis hin zu Schlepperbetrieben insbesondere auch die Kreuzschifffahrt. Die Barkassenvermietung befindet sich allerdings nicht unter diesem Wirtschaftszweig. Diese ist der Vermietung zuzuordnen. Bei den „Landtransporten“ handelt es sich um Eisenbahnbetriebe bis hin zu Fuhrunternehmen, welche den Schwerpunkt dieses Wirtschaftszweiges bilden. Die größte Branchenvielfalt besteht aber bei dem Wirtschaftszweig „(Logistik-)Dienstleistung“. Hierunter werden von Speditionen über Umschlagunternehmen und Lagereien alle Dienstleistungen mit Bezug zum Hafen bzw. zu den relevanten Verkehrsträgern subsumiert.

Die Hafenvirtschaft i.w.S. beinhaltet die öffentliche Verwaltung von der Wasserschutzpolizei über die Lotsen bis hin zu Teilen der Behörde für Inneres oder dem Hauptzollamt im Hafen. Unter dem Wirtschaftszweig Banken und Versicherungen werden nicht nur Geschäftsbanken und Transportversicherungen verstanden sondern u.a. auch Schiffsfinanzierer.

Tabelle 5-3: Direkt hafenabhängig Beschäftigte in der Hafenvirtschaft in Hamburg

Wirtschaftszweig	hafenabhängig Beschäftigte
Schifffahrt	8.071
Landtransport	10.846
Dienstleistung	19.855
Vermietung	225
Hafenvirtschaft i.e.S.	38.997
Öffentliche Verwaltung (inklusive Lotsen)	3.909
Banken und Versicherungen	3.911
Großhandel	11.141
Hafenvirtschaft i.w.S.	18.961
Hafenvirtschaft gesamt	57.958

Abgesehen von der öffentlichen Verwaltung wurden alle direkt hafenabhängig Beschäftigten als Anteilsschätzung auf Basis der Stichprobe ermittelt. Da bei der Verwaltung vorab eine



Auswahl getroffen wurde, die generell zumindest teilweise Hafenabhängigkeit vermuten ließ, wäre eine Hochrechnung auf die Grundgesamtheit unzulässig. Es handelt sich bei der Verwaltung um eine verzerrte Stichprobe, die bei einer Hochrechnung auf die Grundgesamtheit die hafenabhängige Beschäftigung im Verwaltungsbereich überschätzen würde.

Vergleicht man die Ergebnisse mit der Erhebung für das Jahr 2001 und der Fortschreibung für das Jahr 2010, so ergibt sich folgendes Bild.

Tabelle 5-4: Vergleich der hafenabhängigen Beschäftigung in der Hafengewirtschaft in Hamburg 2011, 2010 und 2001

Wirtschaftszweig	2011	2010	2001
Hafengewirtschaft i.e.S.	38.997	35.593	38.744
Hafengewirtschaft i.w.S.	18.709	21.547	25.219
davon Öffentliche Verwaltung	3.657	3.909	4.591
davon Banken und Versicherungen	3.911	4.167	4.849
davon Großhandel	11.141	13.471	15.779
Hafengewirtschaft insgesamt	57.706	57.140	63.963

Während bei der Hafengewirtschaft i.e.S. für 2011 ein höherer Wert geschätzt wurde als für 2010 fortgeschrieben wurde, ist es bei der Hafengewirtschaft i.w.S. umgekehrt. Bei der Hafengewirtschaft i.w.S. wurden für alle drei Bereiche niedrigere Zahlen der hafenabhängigen Beschäftigung geschätzt. Insgesamt ergibt sich für die Hafengewirtschaft aber ein leichter Beschäftigungsanstieg gegenüber 2010. Dies kann ursächlich mit dem höheren Umschlagvolumen oder aber mit der Fortschreibungsmethodik zusammenhängen. Die Werte für 2001 scheinen generell nicht mehr vergleichbar. Sie lagen in allen Bereichen deutlich höher als in den anderen beiden Jahren. Dies ist auf Produktivitätssteigerungen zurückzuführen, welche in einem Zeitraum von 10 Jahren natürlich einen sichtbaren Effekt haben.

5.2 Direkt hafenabhängige Arbeitsplätze in der Hafenindustrie in Hamburg

Auch bei der Hafenindustrie wurde bis auf Ausnahmen die hafenabhängige Beschäftigung als Anteilswertschätzung durchgeführt. Die Ausnahmen waren die Fischerei und die Mineralölverarbeitung. In beiden Fällen konnte von dem Fragebogenrücklauf nicht ohne Verzerrungen auf die Grundgesamtheit geschlossen werden. Bei der Fischerei gab es keine verwertbaren Informationen in der Stichprobe. Auf Basis eines Telefonats mit dem Amt für Fischerei in Hamburg konnte dann eine Schätzung durchgeführt werden. Bei der Mineralölverarbeitung bestand die Stichprobe ausschließlich aus rein hafenabhängigen Unternehmen. Dabei war

der Stichprobenumfang zu klein für eine unverzerrte Hochrechnung. Außerdem waren die bedeutsamen Mineralölunternehmen sämtlich in der Stichprobe vertreten. Aus diesem Grund wurde für diese beiden Industrien auf eine Schätzung im eigentlichen Sinne verzichtet, sondern lediglich die von den betroffenen Unternehmen angegebenen Beschäftigten berücksichtigt.

Tabelle 5-5: Vergleich der hafenabhängigen Beschäftigung in der Hafenindustrie in Hamburg 2011, 2010 und 2001

Branche	2011	2010	2001
Fischerei	20	33	31
H.v. Nahrungs- und Futtermitteln	1.241	1.742	2.113
Mineralölverarbeitung	2.210	2.131	2.252
Herstellung v. chemischen Erzeugnissen	851	585	703
Metallerzeugung und -bearbeitung / H.v. Metallerzeugnissen	3.701	3.460	4.055
Maschinenbau	3.085	3.063	3.837
Sonstiger Fahrzeugbau (inklusive Schiffbau)	1.616	3.306	3.972
Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren	507	0	0
Hafenindustrie gesamt	13.231	14.320	16.963

Bei der Hafenindustrie ergibt sich kein einheitliches Bild bei der Entwicklung der hafenabhängigen Beschäftigung (s. Tabelle 5-5). Bei manchen Branchen kommt es zu deutlichen Rückgängen (z.B. bei der Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln), bei anderen zu deutlichen Zuwächsen (z.B. bei Metallerzeugung und -bearbeitung). Die Interpretation der Ergebnisse ist insofern schwierig, als die Branchenabgrenzungen 2011 nicht mehr denen von 2010 und 2001 entsprechen. Die Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln entspricht beispielsweise allenfalls in Näherung dem ehemaligen Ernährungsgewerbe unter Berücksichtigung der Nahrungsmittelindustrie. Auch wurde bei der aktuellen Schätzung die Metallerzeugung und -bearbeitung mit der Herstellung von Metallerzeugnissen zusammengefasst betrachtet. Der starke Rückgang der hafenabhängigen Beschäftigung beim sonstigen Fahrzeugbau ist allerdings darauf zurückzuführen, dass für 2011 der sonstige Fahrzeugbau nur noch aus dem Schiffbau besteht. 2001 und 2010 gab es den sonstigen Fahrzeugbau noch getrennt vom Schiffbau, aber auch beim Schiffbau kam es zu einem deutlichen Rückgang gegenüber den alten Werten. Dies kann allerdings ebenfalls daran liegen, dass einige der „Zulieferindustrien“ nicht mehr unter dem Wirtschaftszweig „sonstiger Fahrzeugbau“ bzw. „Schiffbau“, sondern beispielsweise dem Wirtschaftszweig „Herstellung von Metallerzeugnissen“ zugeordnet werden. Letztlich sind lediglich die Gesamtwerte für die Hafenindustrie über die Jahre wirklich vergleichbar.

5.3 Direkt hafenabhängige Arbeitsplätze in der Hafenwirtschaft in der übrigen Metropolregion

Bei der Auswahl der Branchen mit einer vermuteten Abhängigkeit vom Hamburger Hafen in der übrigen Metropolregion wurde auf eine Betrachtung der Wasserfahrzeugvermietung verzichtet. Anderenfalls bestünde die Gefahr, dem Hamburger Hafen Beschäftigungseffekte zuzuschlagen, die nicht durch ihn generiert werden. So ergab sich bei der Schifffahrt das Bild, dass diese außerhalb von Hamburg nicht vom Hamburger Hafen abhängig ist.²⁰ Beim Landtransport und bei den logistischen Dienstleistungen konnte allerdings ein signifikanter Anteil dem Hamburger Hafen zugeordnet werden. Tabelle 5-6 gibt den Vergleich der vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigung der Hafenwirtschaft in der übrigen Metropolregion für die Jahre 2011, 2010 und 2001 wieder.

Tabelle 5-6: Vergleich der hafenabhängigen Beschäftigung in der Hafenwirtschaft in der übrigen Metropolregion 2011, 2010 und 2001

Wirtschaftszweig	2011	2010	2001
Hafenwirtschaft i.e.S.	832	989	1143
Hafenwirtschaft i.w.S.	4226	4700	5505
davon Banken und Versicherungen	0	36	42
davon Großhandel	4.226	4664	5463
Hafenwirtschaft insgesamt	5.058	5.689	6.648

In Abstimmung mit der Hamburg Port Authority wurde der Sektor Banken und Versicherungen nicht weiter bei der Erhebung und Hochrechnung für das Umland berücksichtigt, weil lediglich eine geringe Komplementarität zur Hamburger Hafenwirtschaft i.e.S. zu erwarten ist und in der Vergangenheit auch beobachtet wurde. Die Wirkungen der hafenabhängigen Unternehmen der übrigen Metropolregion auf die Banken und Versicherungen im Umland wird auf Basis der Vorleistungsnachfrage der Unternehmen im Umland geschätzt. Bei den übrigen Bereichen ist durchgängig ein Rückgang bei der vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigung zu verzeichnen. Dieser kann u.a. durch eine Überschätzung im Rahmen der Fortschreibung begründet sein, d.h. dass die Fortschreibung gegebenenfalls die Produktivitätssteigerungen unterschätzt hat.

²⁰ Letztlich wird an dieser Stelle auf eine Quantifizierung der Strahlkraft des maritimen Clusters Hamburgs in das Umland verzichtet. Dies geschieht aus Gründen einer vorsichtigen Schätzung. Würde man die Schifffahrt im Umland einbeziehen wäre die Gefahr der Überschätzung der Effekte zu groß. Dadurch dass man auf die Berücksichtigung verzichtet unterschätzt man diese Effekte aber sicher.

5.4 Direkt hafengebundene Arbeitsplätze in der Hafenindustrie in der übrigen Metropolregion

Wie bereits oben erwähnt, wurden für die Hafenindustrie in der übrigen Metropolregion lediglich zwei Branchen mit Bezug zum Hamburger Hafen identifiziert. Hierbei ergab sich ein kaum noch mit den Vorjahren vergleichbares Bild. Die Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln (am ehesten vergleichbar mit dem ehemaligen Ernährungsgewerbe) ist nicht mehr signifikant als hafengebunden zu bezeichnen, dafür ist der Maschinenbau als solches identifiziert worden. Selbst bei den Druckerzeugnissen gibt es eine allenfalls eingeschränkte Vergleichbarkeit zu den Vorjahresergebnissen. Insgesamt bleibt aber festzuhalten, dass trotz dieser Ergebnisse eine Abhängigkeit der Industrie in der übrigen Metropolregion vom Hamburger Hafen bezweifelt werden kann. Aus Gründen einer vorsichtigen Schätzung der Effekte wird deshalb auf eine Einbeziehung der Industrie im Umland in die Betrachtungen verzichtet. Während bei der Hafenwirtschaft im engeren Sinne (in der Abgrenzung für die übrige Metropolregion) und der Hafenwirtschaft im weiteren Sinne eine Abhängigkeit vom Hamburger Hafen plausibel erscheint ist dies bei der Industrie nicht der Fall. Mit der bereits erwähnten Begründung, dass die Hafengebundenheit der Industrie von einem bestimmten Hafen mit der Entfernung zu diesem abnimmt, wird davon ausgegangen, dass lediglich die Industrie auf dem Hamburger Stadtgebiet nah genug am Hafen liegt, um als abhängig von ihm bezeichnet zu werden.

5.5 Zwischenfazit

Eine Vergleichbarkeit der direkten Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens 2011 mit den Ergebnissen für das Jahr 2001 und dem Fortschreibungsjahr 2010 ist auf der Detailebene nicht aussagekräftig. Dafür sind die Verschiebungen durch die Umstellung der Wirtschaftszweige zu erheblich. Vergleicht man die Ergebnisse auf einem höheren Aggregationsniveau, d.h. auf der Ebene „Hafenwirtschaft“ und „Hafenindustrie“, so zeigt sich ebenfalls ein uneinheitliches Bild.

Die Beschäftigungseffekte in der Hamburger Hafenwirtschaft sind gegenüber der letzten Fortschreibung höher ausgefallen, aber niedriger als für die Ursprungserhebung. Bei der Hafenwirtschaft im Umland sind die Ergebnisse niedriger als in den beiden Vergleichsjahren. Dies ist u.a. auf die für 2011 engere Abgrenzung bei der Branchenauswahl (nicht bei der Auswahl der aggregierten Wirtschaftsbereiche) zurückzuführen. Für die Hafenindustrie in Hamburg wurden geringere Beschäftigungseffekte des Hafens geschätzt als für die Vergleichsjahre. Die Hafenindustrie im Umland wurde bei der Schätzung für 2011 nicht mehr berücksichtigt. Somit erübrigt sich der Vergleich über die Jahre.

Betrachtet man das Gesamtergebnis, so liegt die aktuelle Schätzung erstaunlich nah bei den Werten des Fortschreibungsjahres 2010, allerdings in einer deutlich anderen Struktur der Effekte und auf Basis eines gut 9% höheren Gesamtumschlagvolumens als 2010.

Tabelle 5-7: Vergleich der direkten hafenabhängigen Beschäftigung insgesamt 2011 und 2010

Region	Jahr	Hafenwirtschaft	Hafenindustrie	Gesamt
Hamburg	2011	57.706	13.231	70.937
Hamburg	2010	57.140	14.320	71.460
übrige Metropolregion	2011	5.058	0	5.058
übrige Metropolregion	2010	5.689	1.751	7.440
Gesamteffekt	2011	62.764	13.231	75.995
Gesamteffekt	2010	62.829	16.071	78.900

6 Ergebnisse

6.1 Darstellungsweise

Die Ergebnisse werden im Folgenden für die Beschäftigung in vier unterschiedlichen Varianten vorgestellt:

- nach dem Arbeitsort,
- nach dem Wohnort der Beschäftigten,
- nach Ladungskategorien,
- als Zuordnung sämtlicher indirekter Effekte zu den direkt hafengebundenen Branchen bzw. Multiplikator Wirkungen.²¹

Die Ergebnisse nach dem Wohnort der Beschäftigten und nach Ladungskategorien werden in mehreren regionalen Abgrenzungen dargestellt. Als regionale Abgrenzungen dienen die Freie und Hansestadt Hamburg, die Metropolregion Hamburg in alter Abgrenzung inklusive der Freien und Hansestadt Hamburg und die Gesamteffekte, welche das übrige Bundesgebiet mit einschließen.

Im Gegensatz zur Beschäftigung wird die Bruttowertschöpfung zwar auch nach dem Arbeitsort, aber nicht nach dem Wohnort angegeben. Wo derjenige wohnt, der die Bruttowertschöpfung erwirtschaftete ist von untergeordneter Relevanz. Beim Einkommen hingegen ist es von geringerer Bedeutung, wo das Einkommen erzielt wurde. Aus diesem Grund entfällt beim Einkommen die Darstellung nach dem Arbeitsort.²² Für die fiskalischen Effekte stellt sich die Frage nach der regionalen Zuordnung nicht.

²¹ Es werden ausschließlich die von hafengebundenen Unternehmen in Hamburg ausgehenden indirekten Effekte diesen Unternehmen zugeordnet. Darüber hinaus ist eine solche Zuordnung auch für die direkt hafengebundenen Unternehmen in Schleswig-Holstein und Niedersachsen möglich. Auf die Darstellung dieser Effekte wurde im Hauptteil verzichtet. Entsprechende Tabellen befinden sich aber im Anhang.

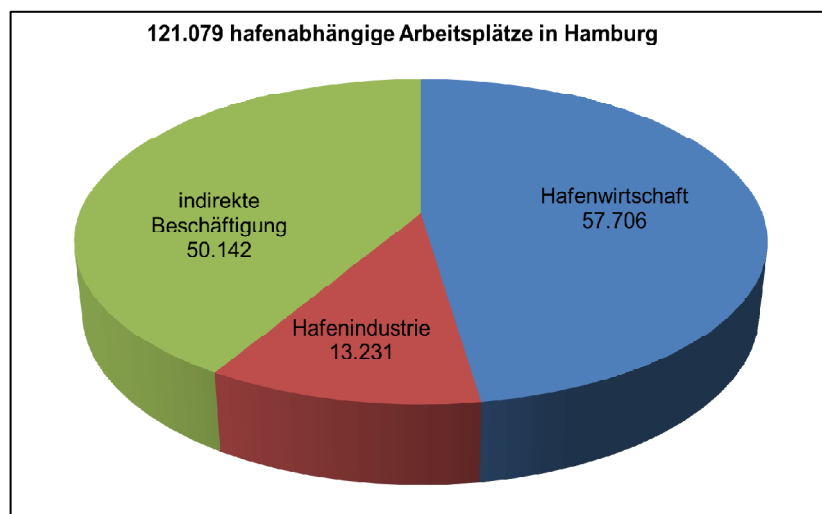
²² Detaillierte Angaben zu den einzelnen Ergebnissen in Tabellenform befinden sich im Anhang.

6.2 Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens

6.2.1 Beschäftigungseffekte in Hamburg

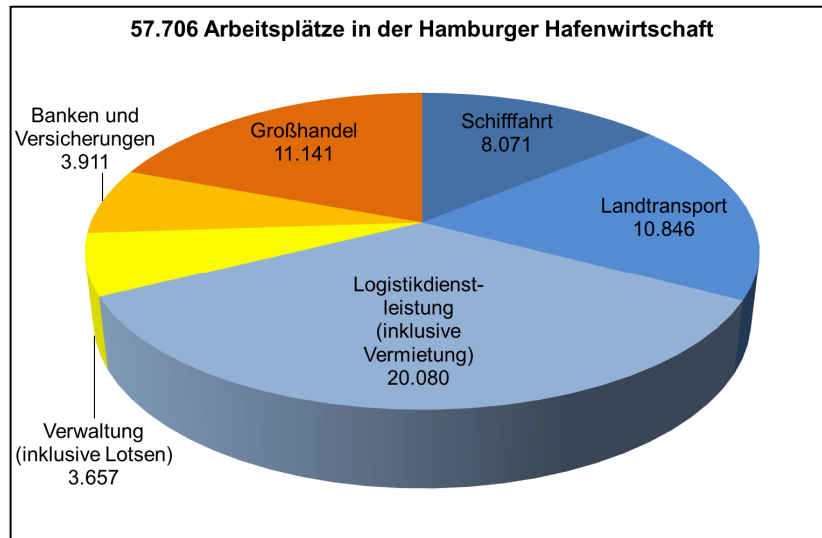
121.079 Arbeitsplätze in Hamburg waren 2011 vom Hafen abhängig. Dies entspricht 10,6% der gesamten Arbeitsplätze in Hamburg (1.143.353) in diesem Jahr. Der Anteil der Hafengewirtschaft an den hafenabhängigen Arbeitsplätzen lag bei 48%, der der Hafengewirtschaft bei 11% und der der indirekten Beschäftigung bei 41%. Abbildung 6-1 zeigt die Aufteilung in absoluten Zahlen.

Abbildung 6-1: Hafengewichtige Arbeitsplätze in Hamburg in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsplatz nach Art der Abhängigkeit



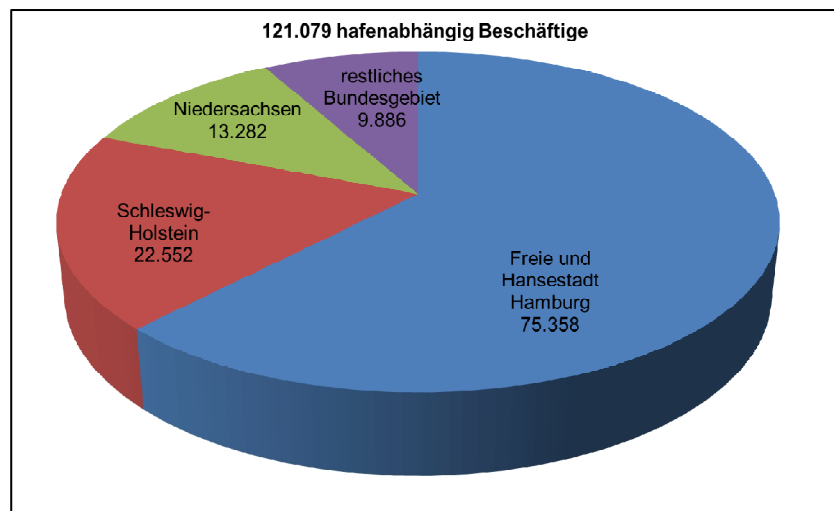
Von besonderem Interesse ist ein Blick auf die Beschäftigung in der Hafengewirtschaft als Teil der direkt hafenabhängigen Beschäftigung. Abbildung 6-2 zeigt, wie sich die Arbeitsplätze der Hafengewirtschaft auf die einzelnen Wirtschaftsbereiche verteilen. In der Hafengewirtschaft i.e.S. (blau) hatten 2011 mit 68% über zwei Drittel der Beschäftigten der gesamten Hafengewirtschaft ihren Arbeitsplatz. Den größten Beschäftigungsanteil hatte mit rund 35% der Bereich der Logistikdienstleistungen, zu dem u.a. die Umschlagunternehmen, die Speditionen und die Dienstleister für die verschiedenen Verkehrsträger zählen. Der Anteil der Ex- und Importwirtschaft in Gestalt von Großhandelsunternehmen liegt bei 19% und dominierte damit die Hafengewirtschaft i.w.S. (gelb/orange).

Abbildung 6-2: Aufteilung der Arbeitsplätze in der Hafenwirtschaft auf Wirtschaftszweige



Unter Berücksichtigung der Pendlerverflechtungen ergibt sich folgendes Bild bei der Zuordnung der Hamburger hafenabhängigen Beschäftigung auf die Wohnorte 2011.

Abbildung 6-3: Hamburger hafenabhängige Beschäftigte nach dem Wohnort

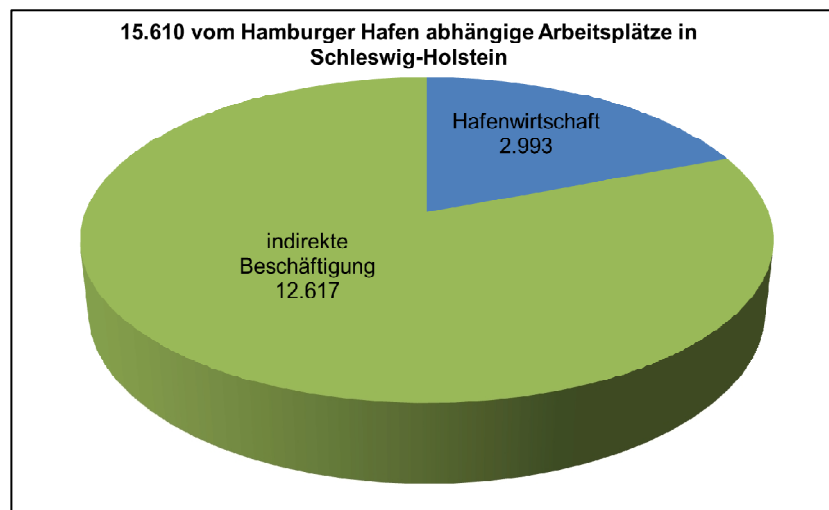


62% der hafenabhängigen Beschäftigten, die ihren Arbeitsplatz in Hamburg haben, wohnen auch in Hamburg. Die restlichen pendeln aus dem Umland (30%) ein, bzw. haben ihren Wohnsitz außerhalb Hamburgs und der Nachbarbundesländer (8%).

6.2.2 Beschäftigungseffekte in den Nachbarbundesländern

Im Rahmen der Ermittlung der Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens finden auch die direkt vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigten in Schleswig-Holstein und Niedersachsen Berücksichtigung, wobei sich die Betrachtung der direkt hafenabhängig Beschäftigten nicht auf die gesamten Nachbarbundesländer sondern auf deren zur Metropolregion Hamburg in alter Abgrenzung gehörenden Regionen bezieht. Aus Gründen einer vorsichtigen Schätzung wird plausibler Weise davon ausgegangen, dass außerhalb der Metropolregion keine direkt vom Hamburger Hafen abhängigen Arbeitsplätze existieren. Die indirekten Effekte sind hingegen nicht regional begrenzt und beziehen sich auf die gesamten Bundesländer. Für Schleswig-Holstein ergibt sich folgendes Bild:²³

Abbildung 6-4: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze in Schleswig-Holstein nach Art der Abhängigkeit

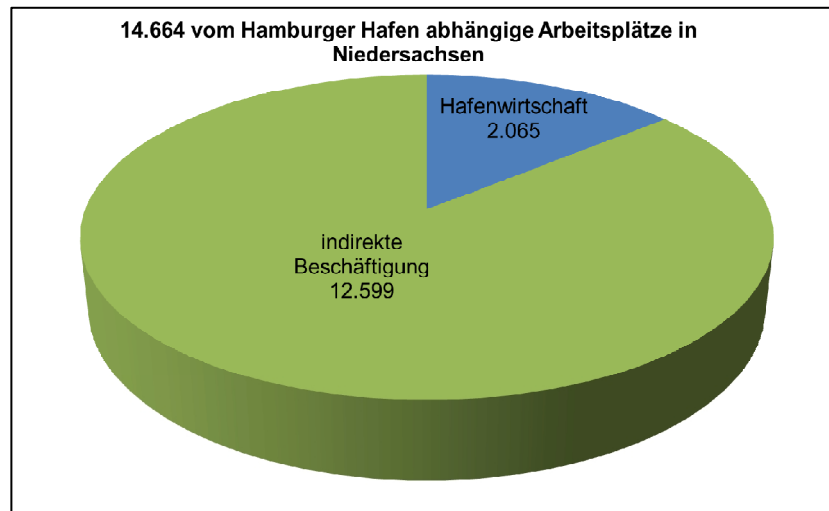


Da aus Gründen einer vorsichtigen Schätzung auf die Einbeziehung der Hafenindustrie im Umland verzichtet wurde, besteht die Aufteilung der Beschäftigungseffekte in den Nachbarbundesländern ausschließlich aus den direkten Effekten im Bereich der Hafenwirtschaft und den indirekten Effekten. Plausibler Weise ist der Anteil der indirekt hafenabhängigen Beschäftigung im Umland größer. In Schleswig-Holstein beträgt er 81%.

²³ Über die hafenabhängigen Arbeitsplätze in Schleswig-Holstein hinaus profitiert Schleswig-Holstein unter Beschäftigungsgesichtspunkten auch noch von den hafenabhängigen Arbeitsplätzen in Hamburg, die Pendlern mit Wohnsitz in Schleswig-Holstein eine Anstellung sichern.

Für Niedersachsen ergibt sich folgendes Bild:

Abbildung 6-5: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze in Niedersachsen nach Art der Abhängigkeit



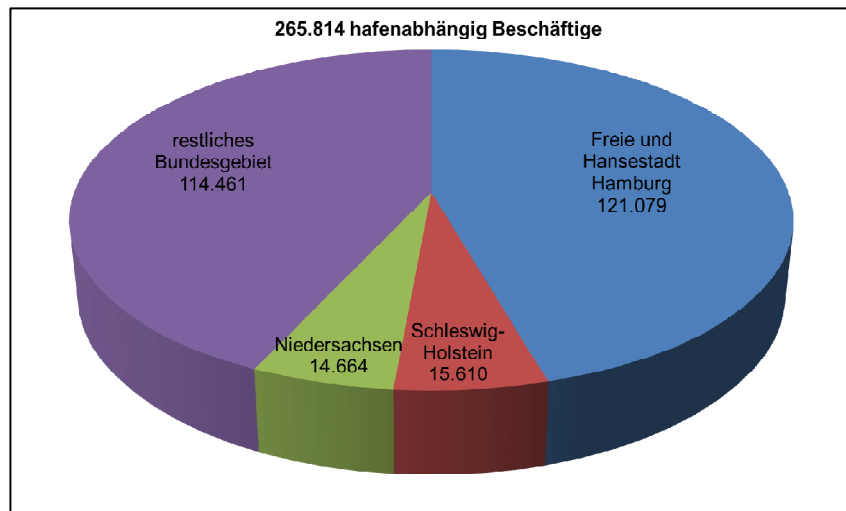
Der Anteil der indirekt hafenabhängigen Beschäftigung in Niedersachsen an der gesamten vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigung Niedersachsens beträgt 86%.²⁴

²⁴ An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass die regionale Verteilung der Vorleistungs- und Investitionsgüternachfrage auf Basis der Erhebungsergebnisse vorgenommen wurde. Die Input-Output-Verflechtung bestimmt im Gegensatz dazu nur die Höhe der Wirkungen, aber nicht, wo sie auftreten. Ein großer Teil dieser Nachfrage wird in den Nachbarbundesländern wirksam, sodass dort auch der Anteil der indirekt hafenabhängigen Arbeitsplätze relativ hoch ist.

6.2.3 Bundesweite Beschäftigungseffekte

Bundesweit waren 2011 265.814 Arbeitsplätze vom Hamburger Hafen abhängig.

Abbildung 6-6: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze insgesamt in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort



46% der vom Hamburger Hafen abhängig Beschäftigten hatten ihren Arbeitsplatz in der Freien und Hansestadt Hamburg, 11% in den Nachbarbundesländern (Schleswig-Holstein 6% und Niedersachsen 5%). Auf das übrige Bundesgebiet entfielen 43%. In den Nachbarbundesländern waren insgesamt 30.274 Arbeitsplätze vom Hamburger Hafen abhängig. Zu jedem hafenabhängigen Arbeitsplatz in der Freien und Hansestadt Hamburg kam noch mehr als ein weiterer vom Hamburger Hafen abhängiger Arbeitsplatz außerhalb Hamburgs hinzu.

Abbildung 6-7: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze insgesamt in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort und der Art der Abhängigkeit

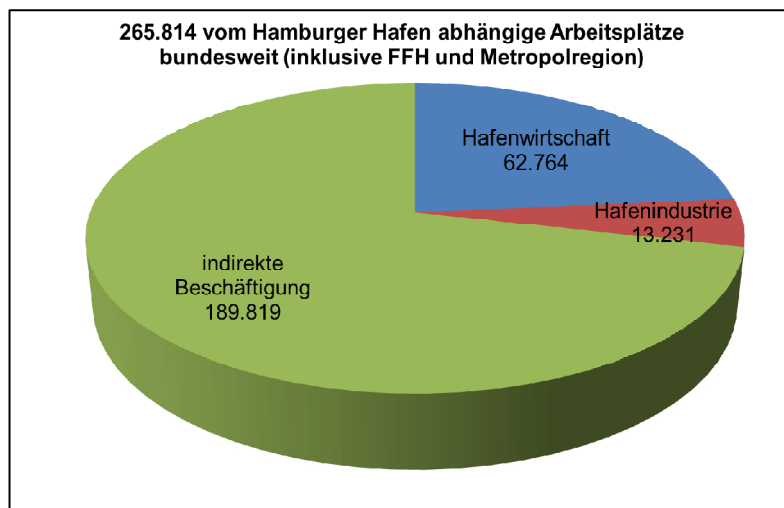
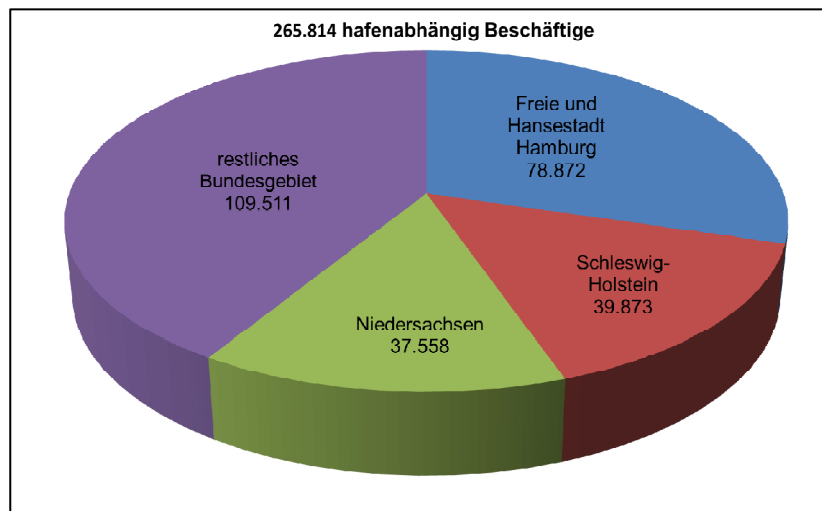


Abbildung 6-7 macht deutlich, dass von der bundesweit vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigung 29% direkt hafenabhängig waren. 71% waren durch Vorleistungs- und Investitionsgüternachfrage der direkt hafenabhängigen Unternehmen und durch den Konsum der hafenabhängig Beschäftigten vom Hamburger Hafen abhängig.

Berücksichtigt man, dass der Arbeitsort und der Wohnort der Erwerbstätigen häufig nicht identisch sind, so ergibt sich eine andere Darstellung der Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens in regionaler Gliederung, wenn nach dem Wohnort zugeordnet wird. Die Darstellung der hafenabhängigen Beschäftigung nach dem Wohnort wird dadurch ermittelt, dass man die Pendlerverflechtungen gemäß der Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit berücksichtigt. Abbildung 6-8 zeigt, dass 2011 die bundesweiten Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens in regionaler Gliederung nach dem Wohnort zu 30% auf die Freie und Hansestadt Hamburg selbst entfielen. Auf die Nachbarbundesländer entfielen insgesamt 29%, davon 15% auf Schleswig-Holstein und 14% auf Niedersachsen. Insgesamt wohnten in den Nachbarbundesländern 77.431 vom Hamburger Hafen abhängig Beschäftigte. Auf das restliche Bundesgebiet entfielen 41% der vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigung.

Abbildung 6-8: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze insgesamt in regionaler Gliederung nach dem Wohnort

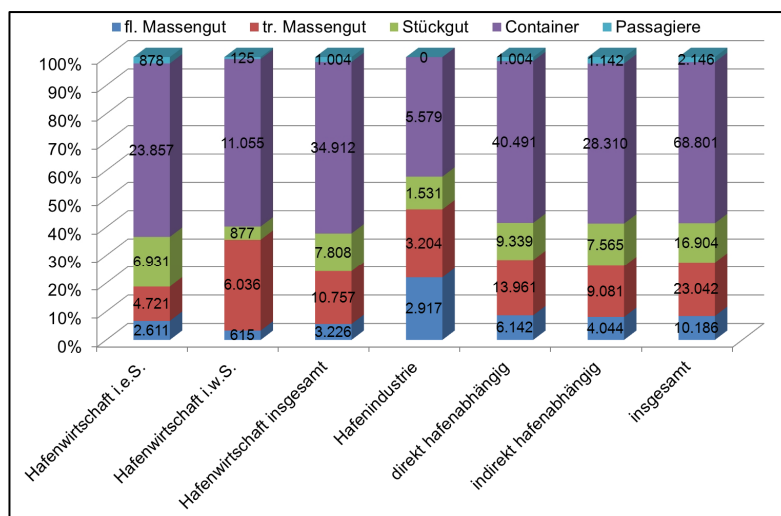


6.2.4 Beschäftigungseffekte nach Ladungskategorien

Die Zuordnung der Beschäftigungswirkungen des Hamburger Hafens auf die Ladungskategorien wurde bei der Hafenwirtschaft i.e.S. abgefragt. Bei der Hafenindustrie und beim Großhandel wurde sie an den importierten und exportierten Gütern festgemacht. Die entsprechenden Informationen stammen aus der Erhebung. Für die übrigen Wirtschaftsbereiche wurden die Beschäftigungswirkungen entsprechend ihrer Anteile bei den Wirtschaftsberei-

chen der Hafenwirtschaft und Hafenindustrie umgerechnet. Entfielen beispielsweise 9% der Beschäftigten im Bereich Schifffahrt auf flüssiges Massengut, so war auch 9% der Vorleistungsnachfrage der Schifffahrt dem flüssigen Massengut zuzurechnen. Somit wurden auch 9% der vorleistungsbedingten Beschäftigung aufgrund der Vorleistungsnachfrage der Schifffahrt dem flüssigen Massengut zugerechnet. Dieses Verfahren wurde analog für alle Sektoren der Bereiche Hafenwirtschaft und Hafenindustrie je Ladungskategorie durchgeführt. Die Ergebnisse je Ladungskategorie wurden summiert. Abbildung 6-9 gibt die Zuordnung der hafenabhängigen Beschäftigung in Hamburg zu den Ladungskategorien wieder.

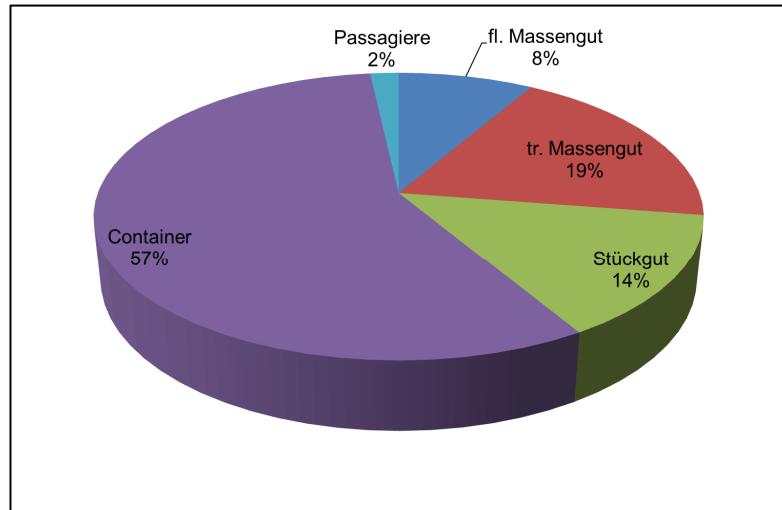
Abbildung 6-9: Zuordnung der hafenabhängigen Beschäftigung in Hamburg zu den Ladungskategorien



Naheliegenderweise wurde von der Hafenindustrie keinerlei Beschäftigung der Ladungskategorie „Passagiere“ zugeordnet.

Die größten Beschäftigungseffekte wurden durch den Containerumschlag erzielt. Insgesamt liegt der Containeranteil an den Beschäftigungseffekten bei 57%. Bezogen auf die Hafengewirtschaft liegt er bei 60%.²⁵

Abbildung 6-10: Aufteilung der hafenabhängigen Beschäftigung in Hamburg auf die Ladungskategorien



Die Aufteilung auf die Ladungskategorien in den regionalen Abgrenzungen Metropolregion (alte Abgrenzung) und bundesweit war nahezu identisch. Lediglich die absoluten Werte lagen natürlich jeweils höher.²⁶

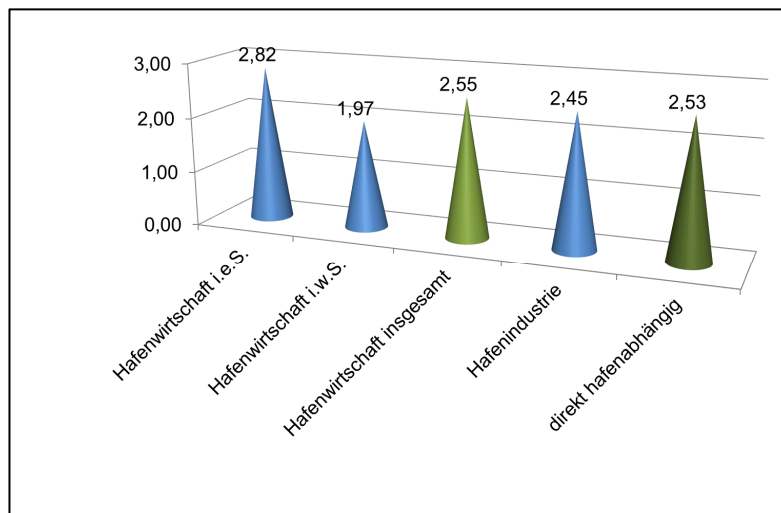
²⁵ Vergleicht man die durch den Containerumschlag generierten Beschäftigungseffekte für das Jahr 2011 mit denen aus der Fortschreibung bei der direkt hafenabhängigen Beschäftigung, so fällt auf, dass die Beschäftigtenzahl je umgeschlagenem Container gesunken ist (s. Tabelle 7-9 sowie Tabelle 7-38). Hierfür gibt es mehrere Gründe. Erstens gab es eine Neuerhebung, welche Veränderungen bei der Beschäftigungszuordnung zu den Ladungskategorien mit sich brachte. Die Zuordnung zu den Ladungskategorien für das Jahr 2010 ergab sich aus der erhobenen Zuordnung für das Jahr 2001 und die jährlichen Produktivitätsentwicklungen. Änderungen in der relativen Bedeutung der Ladungskategorien innerhalb einer Branche können im Rahmen einer Fortschreibung nicht erfasst werden. Zweitens gab es Strukturbrüche in der Zeit der Fortschreibungen zwischen 2001 und 2010. In die Erhebung für 2001 waren die Entwicklungen im Containerumschlag wie in Altenwerder noch nicht berücksichtigt. Altenwerder bedeutete aber einen Strukturbruch in der Produktivitätsentwicklung des einzelnen Beschäftigten beim Containerumschlag. Durch die weitgehende Automatisierung stieg die Zahl der abgefertigten Container je Beschäftigten deutlich. Solche Strukturbrüche können im Rahmen einer Fortschreibung nicht abgebildet werden. Somit wird deutlich, dass insbesondere im Containersegment die Ergebnisse der Fortschreibung mit denen der Neuerhebung und anschließenden Hochrechnung nicht verglichen werden können.

²⁶ Genauere Informationen zu der Zuordnung auf die Ladungskategorien in den weiteren regionalen Abgrenzungen sind den Tabellen des Anhangs zu entnehmen.

6.2.5 Zuordnung sämtlicher Beschäftigungseffekte zu den direkt hafengebundenen Branchen

Um deutlich zu machen, wie stark die Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens waren, ist es hilfreich zu zeigen, wie viele indirekt hafengebundene Arbeitsplätze je direkt hafengebundenen Beschäftigten entstanden. Im Durchschnitt kamen 2011 auf jeden direkt hafengebundenen Arbeitsplatz rund 2,5 indirekt hafengebundene Arbeitsplätze hinzu.²⁷ Bei der Hafenwirtschaft i.e.S. sind es sogar rund 2,8 indirekt hafengebundene Arbeitsplätze je hafengebundenen Arbeitsplatz in der Hamburger Hafenwirtschaft i.e.S.

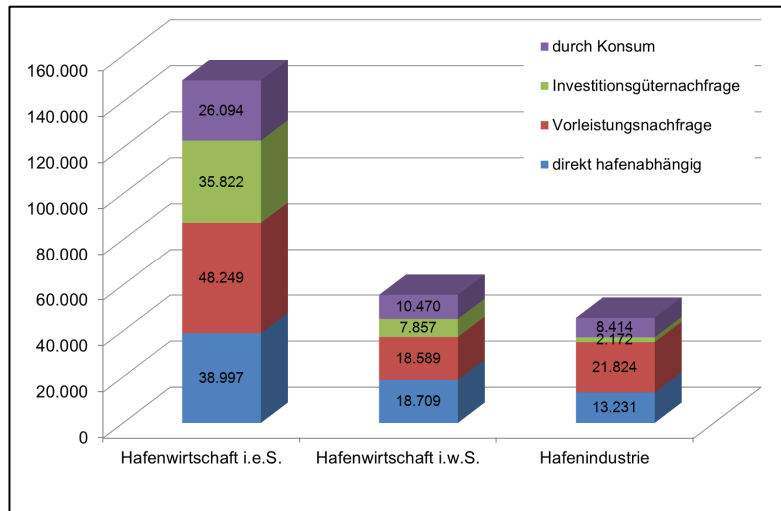
Abbildung 6-11: Indirekt hafengebundene Arbeitsplätze bundesweit je direkt hafengebundenem Arbeitsplatz in der Freien und Hansestadt Hamburg



In absoluten Zahlen ergab sich folgendes Bild:

²⁷ Es sei darauf hingewiesen, dass hier die direkt hafengebundenen Beschäftigten für die Freie und Hansestadt Hamburg im Blickpunkt stehen. Die indirekten Effekte werden allerdings überregional betrachtet, d.h. es werden sämtlichen indirekten Effekte, die auf Hamburger hafengebundene Unternehmen und deren Beschäftigung zurückzuführen sind, berücksichtigt, unabhängig davon, wo diese Arbeitsplätze liegen.

Abbildung 6-12: Zuordnung der Beschäftigungseffekte zu den direkt hafengebundenen Bereichen in Hamburg



In Abbildung 6-12 umfasst die Säule „Hafenwirtschaft i.e.S.“ einerseits die direkt hafengebundene Beschäftigung dieses Wirtschaftsbereichs in der Freien und Hansestadt Hamburg und andererseits sämtliche zuzuordnenden indirekten Effekte bundesweit. 38.997 Arbeitsplätze in der Hamburger Hafenwirtschaft i.e.S. sind direkt hafengebunden. 48.249 Arbeitsplätze sind aufgrund der Vorleistungsnachfrage der entsprechenden Hamburger hafengebundenen Unternehmen bundesweit indirekt vom Hamburger Hafen abhängig. 35.822 Arbeitsplätze in der Bundesrepublik Deutschland sind aufgrund der Investitionsgüternachfrage der Hafenwirtschaft i.e.S. in Hamburg indirekt hafengebunden. Durch die Konsumausgaben der bisher genannten direkt und indirekt hafengebunden Beschäftigten sind noch einmal 26.094 Arbeitsplätze in der Bundesrepublik Deutschland indirekt vom Hamburger Hafen abhängig.²⁸

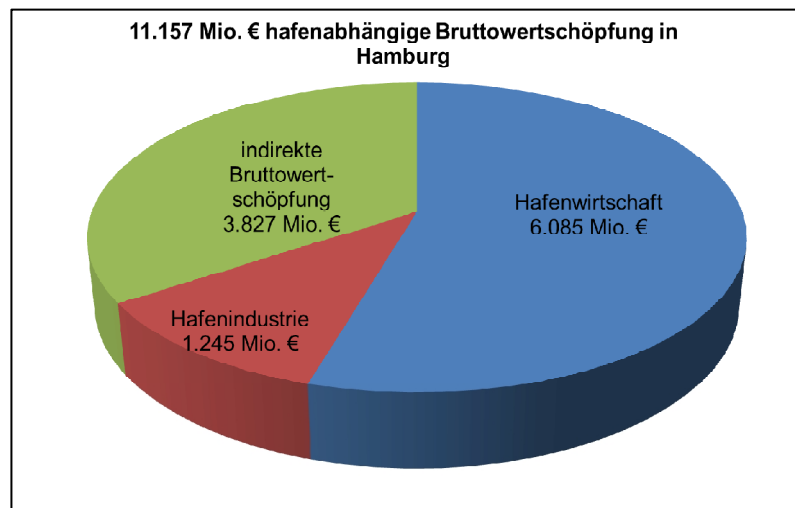
²⁸ Bei den 250.428 direkt und indirekt vom Hamburger Hafen abhängig Beschäftigten handelt es sich um Beschäftigungseffekte des Hafens, die ihren Ursprung auf dem Hamburger Stadtgebiet haben. Bei den insgesamt 265.814 vom Hamburger Hafen abhängigen Arbeitsplätzen kommen noch die direkt hafengebundenen Arbeitsplätze in der übrigen Metropolregion in alter Abgrenzung mit den entsprechenden indirekten Beschäftigungseffekten hinzu.

6.3 Bruttowertschöpfung

6.3.1 Wertschöpfungseffekte in Hamburg

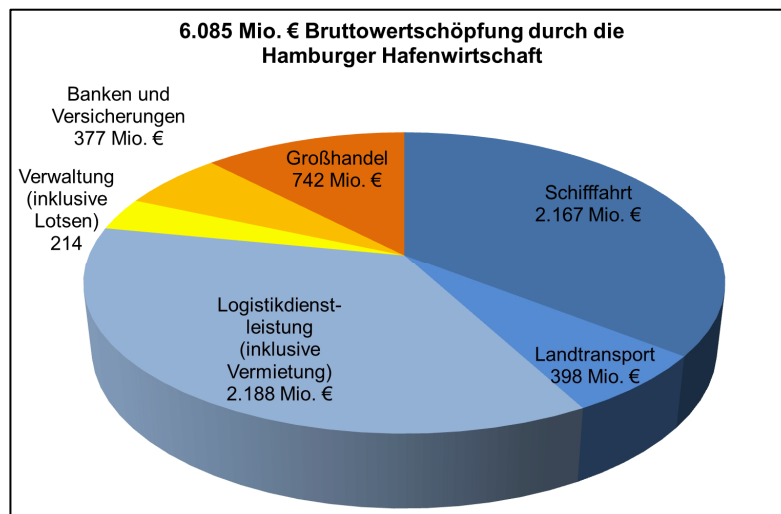
Neben den Beschäftigungswirkungen des Hamburger Hafens sind die Wertschöpfungseffekte der wichtigste Indikator für die wirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens. Die Wertschöpfungseffekte gemessen in Form der Bruttowertschöpfung stellen unmittelbar die wirtschaftliche Leistung, welche auf den Hafen zurückzuführen ist, monetär dar. Insgesamt wurden 2011 83,5 Mrd. € in Hamburg erwirtschaftet. 13,4% davon (11,2 Mrd. €) erwirtschafteten hafenabhängige Unternehmen. Unter anderem dadurch wird deutlich, dass die Hafenwirtschaft besonders produktiv war, denn der hafenabhängige Beschäftigungsanteil lag bei „nur“ 10,6%.

Abbildung 6-13: Vom Hamburger Hafen ausgehende Bruttowertschöpfung in Hamburg nach Art der Abhängigkeit



Allein die Hamburger Hafenwirtschaft hatte 2011 einen Anteil von 7,3% an der Hamburger Bruttowertschöpfung. Ihr Anteil an der hafenabhängigen Bruttowertschöpfung in Hamburg betrug 55%. An der bundesweiten vom Hamburger Hafen abhängigen Bruttowertschöpfung lag ihr Anteil bei 31%.

Abbildung 6-14: Von der Hamburger Hafenwirtschaft ausgehende Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftsbereichen

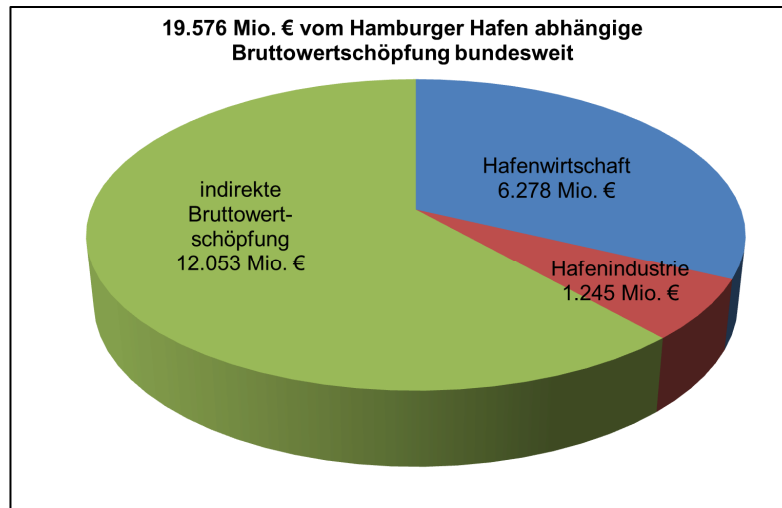


Insgesamt hat die Hafenwirtschaft in Hamburg gut 6 Mrd. € in 2011 erwirtschaftet. Davon entfielen 78% auf die Hafenwirtschaft im engeren Sinne (blau). Insbesondere die Schiffahrt und die Logistikdienstleister sind mit einem Anteil von jeweils rund 36% als besonders produktiv einzuschätzen.

6.3.2 Bundesweite Wertschöpfungseffekte

Über das Bundesgebiet verteilt wurde 2011 durch den Hamburger Hafen direkt und indirekt eine Bruttowertschöpfung von rund 19,6 Mrd. € erwirtschaftet.

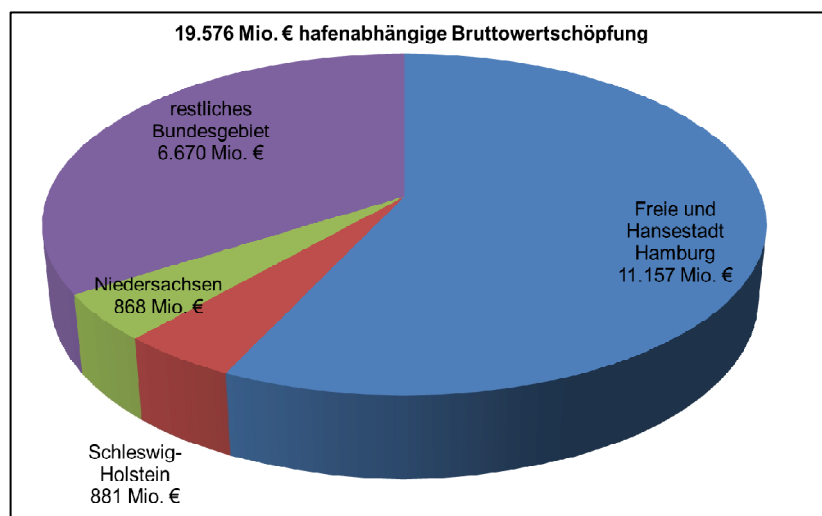
Abbildung 6-15: Vom Hamburger Hafen ausgehende Bruttowertschöpfung insgesamt nach Art der Abhängigkeit



62% der vom Hamburger Hafen ausgehenden Bruttowertschöpfung war ihm indirekt, d.h. über Vorleistungs- und Investitionsgüternachfrage der direkt hafenabhängigen Unternehmen und über die Konsumausgaben der hafenabhängig Beschäftigten zuzurechnen. Auf die Hafenindustrie entfielen 6% und auf die Hafenwirtschaft 32%.

57% der vom Hamburger Hafen ausgehenden Bruttowertschöpfung wurde in Hamburg erwirtschaftet, 9% in den Nachbarbundesländern und 34% auf dem übrigen Bundesgebiet. Vergleicht man die durch den Hafen in Hamburg generierte Bruttowertschöpfung mit den Beschäftigungseffekten, so fällt auf, dass bei den Beschäftigungseffekten lediglich 46% auf das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg entfielen. Dass der Anteil der auf Hamburg entfallenden Bruttowertschöpfung so viel höher lag als der Beschäftigungsanteil, ist ein Zeichen für die hohe Produktivität der Hafenwirtschaft.²⁹

Abbildung 6-16: Regionale Aufteilung der gesamten vom Hamburger Hafen ausgehende Bruttowertschöpfung

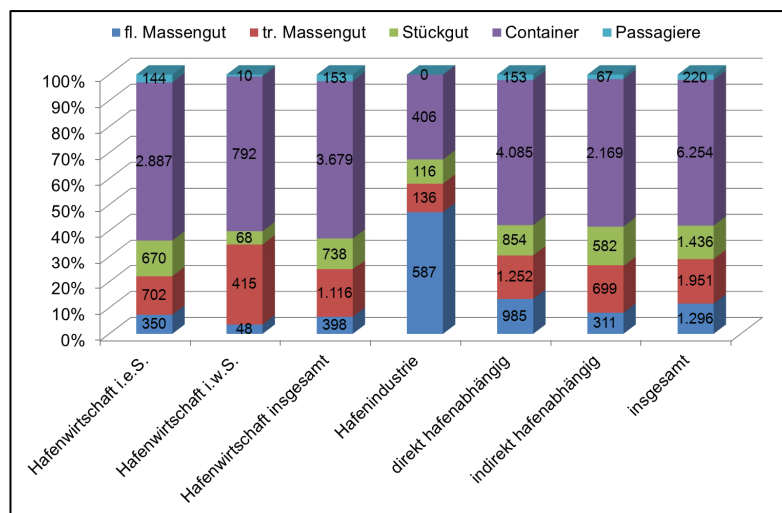


²⁹ Insbesondere die Schifffahrt weist eine enorm hohe Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen auf. Dieser hohe Wert ist kein Erhebungsergebnis, sondern wurde ausschließlich auf Basis des sekundärstatistischen Materials des Statistischen Landesamtes Nord berechnet. Somit ist eine Verzerrung durch Fehlangaben im Rahmen der Befragung ausgeschlossen. Diese hohe Produktivität lässt sich darauf zurückführen, dass bei dem im Vergleich zu anderen Branchen relativ geringem Personaleinsatz der Schifffahrt hohe Wertschöpfungen je Erwerbstätigen erzielt werden können. Es handelt sich bei der Schifffahrt um eine kapital-, nicht um eine arbeitsintensive Branche. S. auch Abbildung 6-14 bzw. die entsprechenden Tabellen im Anhang.

6.3.3 Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien

Betrachtet man die Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien und Wirtschaftsbereichen, in der regionalen Abgrenzung „Freie und Hansestadt Hamburg“, so fällt die hohe Wertschöpfung beim flüssigen Massengut bei der Hafenindustrie besonders auf. Dies zeigt in erster Linie, dass die hafenabhängige Mineralölindustrie sehr produktiv ist. Vergleicht man die Wertschöpfungs- mit den Beschäftigungseffekten, so wird deutlich, dass u.a. das Stückgut beschäftigungsintensiv war, aber mit einer eher geringen Wertschöpfung einherging. Beim flüssigen Massengut war das Gegenteil der Fall.³⁰³¹

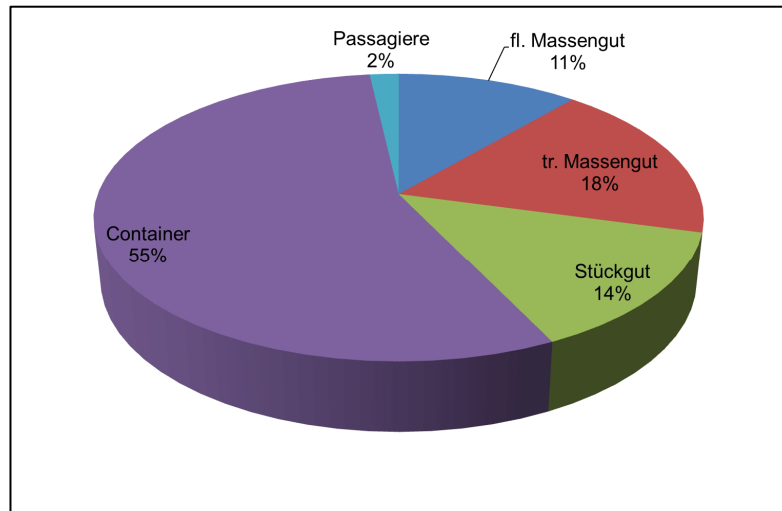
Abbildung 6-17: Von hafenabhängigen Hamburger Unternehmen ausgehende Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der FHH nach Ladungskategorien und Wirtschaftsbereichen



³⁰ Die Bruttowertschöpfung ist die Differenz aus dem Bruttoproduktionswert und den Vorleistungen. Dabei entspricht der Bruttoproduktionswert der Summe aller produzierten Güter oder Dienstleistungen eines Unternehmens. Da der Bruttoproduktionswert von den Faktorleistungen bestimmt wird, ist er abhängig vom Arbeits- und Kapitaleinsatz. Dies bedeutet, dass arbeitsintensive Produktionen nicht zwingend mit einer hohen Bruttowertschöpfung einhergehen. Erstens kann unter Umständen der Faktor Kapital den Faktor Arbeit substituieren. Zweitens hat eine relativ geringe Vorleistungsnachfrage ebenfalls positiven Einfluss auf die Bruttowertschöpfung. Bereinigt man die Bruttowertschöpfung um die Gütersteuern und –subventionen so erhält man das Bruttoinlandsprodukt.

³¹ Vergleicht man die vorliegenden Ergebnisse bezüglich der Kreuzschifffahrt mit den Ergebnissen der Studie der Handelskammer Hamburg zur Wertschöpfung der Kreuzschifffahrt, so sind sie sehr ähnlich. Die Handelskammer ermittelt für 2011 eine Bruttowertschöpfung in Höhe von rund 205 Mio. €. Die vorliegende Studie ermittelt eine Bruttowertschöpfung von 153 Mio. € unter Vernachlässigung von indirekten Effekte der Kreuzschifffahrt. Bezieht man die indirekten Effekte mit ein, so sind es 220 Mio. € in der Freien und Hansestadt Hamburg bzw. 352 Mio. € bundesweit. Die Unterschiede zwischen den Ergebnissen liegen erster Linie in der Abgrenzung der indirekten Effekte und halten sich bezogen auf das Stadtgebiet dementsprechend in Grenzen.

Abbildung 6-18: Von hafenabhängigen Hamburger Unternehmen ausgehende Bruttowertschöpfung anteilig nach Ladungskategorien



Betrachtet man die direkten und indirekten Wertschöpfungseffekte der hafenabhängigen Unternehmen in Hamburg insgesamt, so wird die überragende Bedeutung des Containers deutlich. 55% der hafenabhängigen Bruttowertschöpfung entfielen auf eben diese Ladungskategorie.³²

6.3.4 Zuordnung sämtlicher Wertschöpfungseffekte zu den direkt hafenabhängigen Branchen

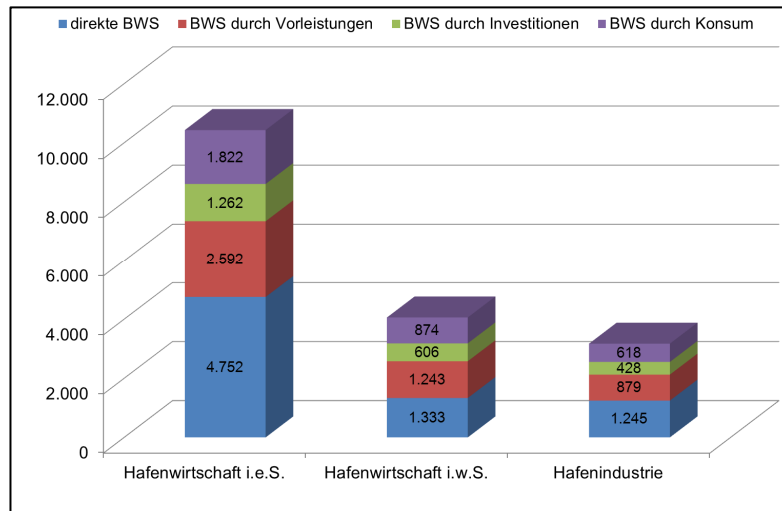
Während bei den Beschäftigungseffekten das Augenmerk darauf lag, wie viele zusätzliche indirekte Arbeitsplätze je direkten hafenabhängigen Arbeitsplatz hinzukommen, ist ein anderer Zusammenhang zwischen direkten und indirekten Effekten bei der Wertschöpfung von Interesse. Letztlich spiegelt sich die wirtschaftliche Bedeutung in der insgesamt erwirtschafteten Bruttowertschöpfung wider.

Die Hafenwirtschaft i.e.S. in Hamburg erwirtschaftete 2011 eine Bruttowertschöpfung von rund 4,7 Mrd. € selbst. Durch ihre Vorleistungsnachfrage wurde eine indirekt hafenabhängige Bruttowertschöpfung in Höhe von rund 2,6 Mrd. € erwirtschaftet, durch ihre Investitionsgüternachfrage eine in Höhe von rund 1,3 Mrd. € und durch die zurechenbaren Konsumeffekte

³² Die Ergebnisse der Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien in der regionalen Abgrenzung der alten Metropolregion oder bundesweit zeigen ähnliche Strukturen. Detaillierte Informationen sind dem Anhang zu entnehmen.

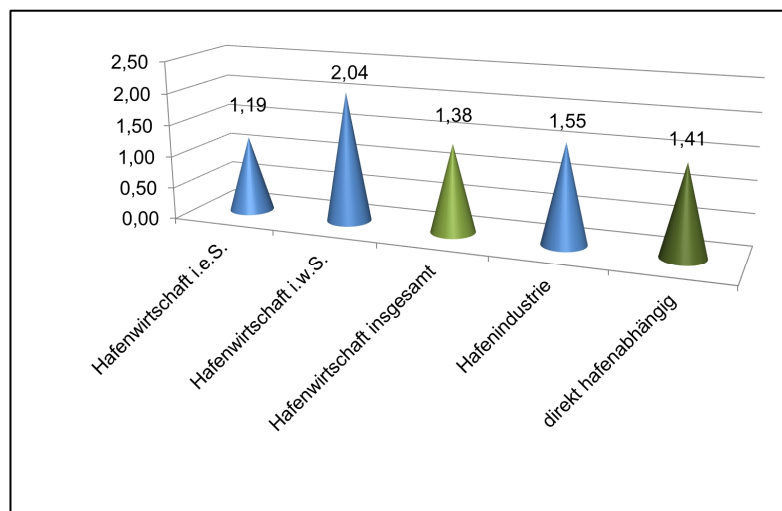
1,8 Mrd. €. Insgesamt wurden somit rund 10,4 Mrd. € Bruttowertschöpfung durch die Hafengewirtschaft i.e.S. (s. Abbildung 6-19) erwirtschaftet.

Abbildung 6-19: Von den direkt hafenabhängigen Wirtschaftsbereichen in der Freien und Hansestadt Hamburg ausgehende Bruttowertschöpfung nach ihrer Entstehung in Mio. €



Je erwirtschafteten Euro in der Hafengewirtschaft i.e.S. wurden 2011 weitere 1,2 Euro durch indirekte Effekte erwirtschaftet. Im Durchschnitt der direkt hafenabhängigen Unternehmen in Hamburg wurde von ihnen je erwirtschaftetem Euro rund 1,4 Euro durch indirekte Effekte erwirtschaftet.

Abbildung 6-20: Indirekt hafenabhängige Bruttowertschöpfung je Euro Bruttowertschöpfung der direkt hafenabhängigen Wirtschaftsbereiche in der Freien und Hansestadt Hamburg



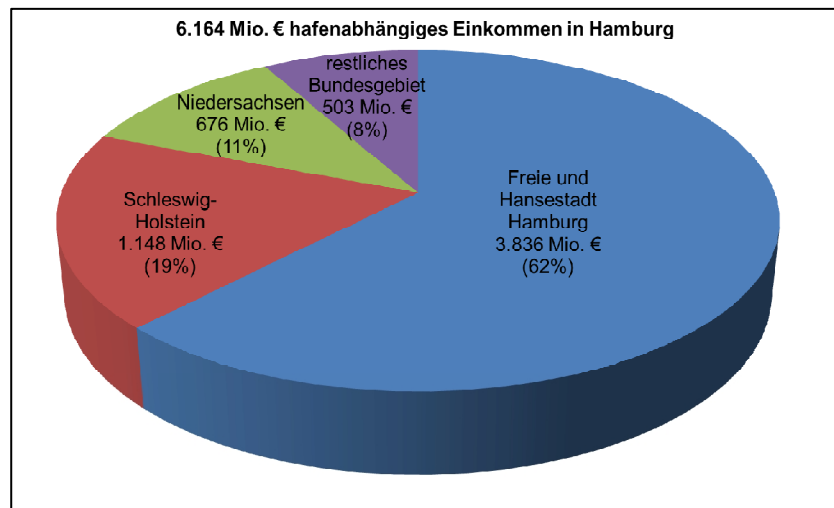
6.4 Einkommenseffekte

6.4.1 Einkommenseffekte in Hamburg

Unmittelbar mit dem Beschäftigungseffekt des Hafens geht der Einkommenseffekt einher. Durch die hafenabhängige Erwerbstätigkeit werden sowohl Arbeitnehmereinkommen als auch Unternehmereinkommen erzielt. Während bei der Bruttowertschöpfung der Ort der Entstehung von Bedeutung ist, steht beim Einkommen der Wohnort der Einkommensbezieher im Vordergrund, da die Einkommenssteuer am Wohnsitz veranlagt wird.

Betrachtet man das auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg erwirtschaftete hafenabhängige Einkommen, so verblieb 2011 dieses nicht in vollem Umfang in Hamburg. Pendlerbeziehungen mit dem Umland sorgten dafür, dass das in Hamburg erwirtschaftete hafenabhängige Einkommen auch an Wohnorten außerhalb des Stadtgebietes wirksam wurde.

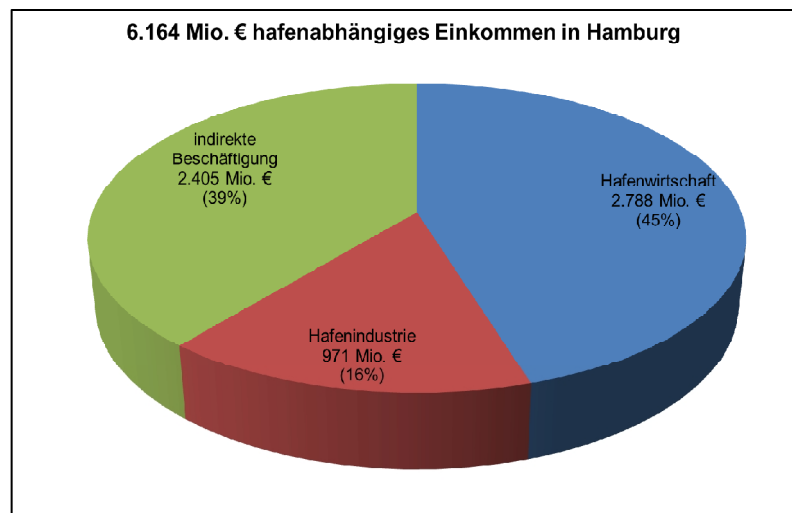
Abbildung 6-21: Aufteilung des auf Hamburger Stadtgebiet erzielten hafenabhängigen Einkommens auf die Wohnregionen



Nicht ganz zwei Drittel des in Hamburg erwirtschafteten hafenabhängigen Einkommens (rund 3,8 Mrd. €) verblieben 2011 in Hamburg. Gut 500 Mio. € verblieben nicht einmal im Umland, sondern entfielen auf Pendler außerhalb der Metropolregion Hamburgs in alter Abgrenzung.

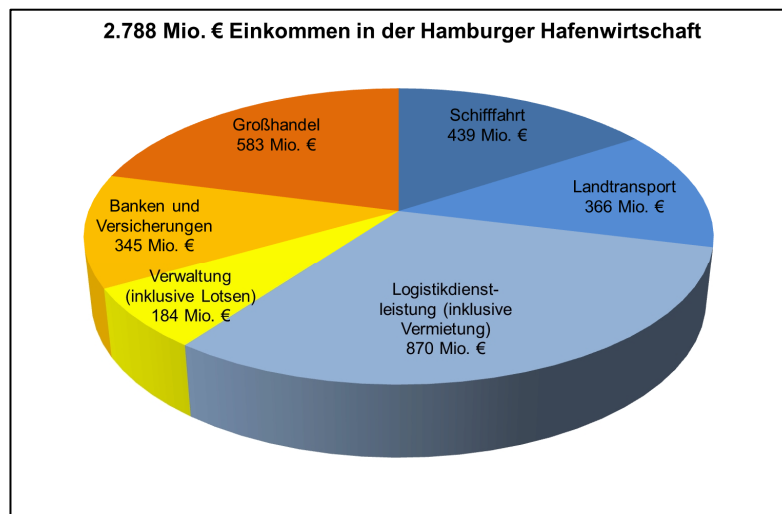
Schaut man sich an, in welchen hafenabhängigen Bereichen das Einkommen in Hamburg erzielt wurde, so sieht man, dass 2011 mit rund 3,8 Mrd. € 61 % der Einkommen auf direkt hafenabhängige Bereiche entfielen.

Abbildung 6-22: Aufteilung des hafenabhängigen Einkommens auf Hamburger Stadtgebiet auf die Wirtschaftsbereiche der Entstehung



Insbesondere die Logistikdienstleistungen (einschl. Vermietung) mit den Umschlagunternehmen, Lagereien und Speditionen haben mit 870 Mio. € einen Anteil von 31 % an den Einkommen, die in der Hafenwirtschaft erzielt wurden bzw. einen Anteil von 14 % an den hafenabhängigen Einkommen in Hamburg insgesamt.

Abbildung 6-23: Aufteilung des hafenabhängigen Einkommens auf Hamburger Stadtgebiet auf die Bereiche der Hafenwirtschaft

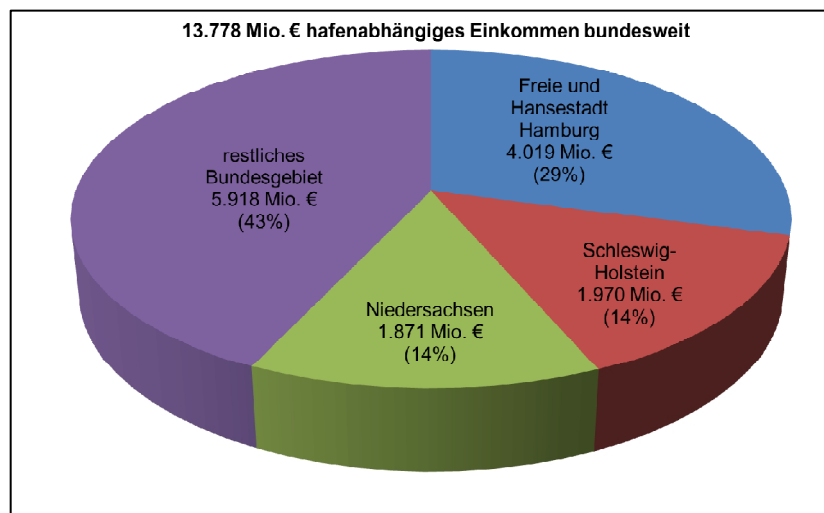


60% der hafenabhängigen Einkommen der Hafenwirtschaft in Hamburg wurden in der Hafenwirtschaft im engeren Sinne (blau) erzielt. An dieser Stelle wird deutlich, dass die Einkommenseffekte des Hamburger Hafens stärker mit den Beschäftigungs- als mit den Wertschöpfungseffekten einhergehen. Während 60% der hafenabhängigen Einkommen der Hafenwirtschaft in Hamburg von der Hafenwirtschaft im engeren Sinne erzielt wurden, wurden 78% der Bruttowertschöpfung der Hafenwirtschaft von der Hafenwirtschaft im engeren Sinne erwirtschaftet. Bei der Beschäftigung lag der entsprechende Anteil bei 68%.

6.4.2 Bundesweite Einkommenseffekte

Neben den regionalen Einkommenseffekten des Hafens können diese auch für das gesamte Bundesgebiet ermittelt werden. Dabei ergibt sich folgende regionale Aufteilung des gesamten Einkommenseffektes:

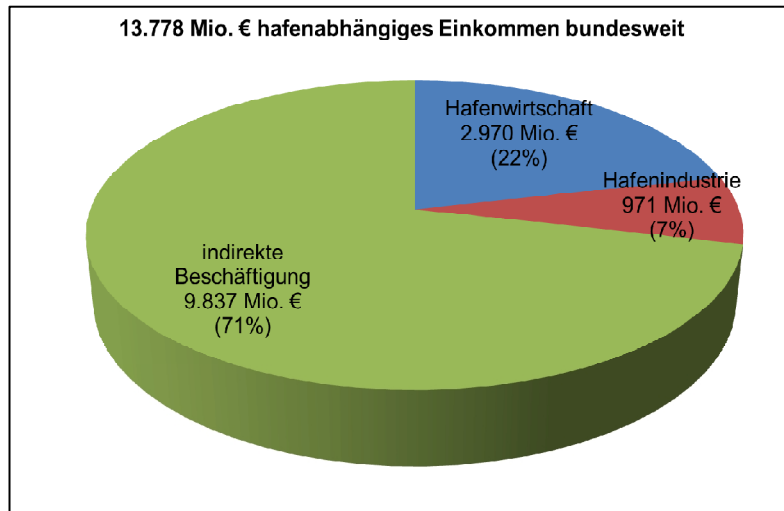
Abbildung 6-24: Regionale Aufteilung des insgesamt vom Hamburger Hafen abhängigen Einkommens



Insgesamt wurden durch den Hamburger Hafen in der Bundesrepublik Deutschland fast 14 Mrd. € Einkommen erzielt. Nicht einmal ein Drittel davon (rund 4 Mrd. €) verblieb in Hamburg. Auf das Umland entfielen insgesamt rd. 28% (rund 3,8 Mrd. €).³³ Die restlichen 43% (rund 5,9 Mrd. €) verteilten sich über das restliche Bundesgebiet. Über zwei Drittel der bundesweit vom Hamburger Hafen abhängigen Einkommen entfielen 2011 bei einer regionalen Zuordnung nach dem Wohnort folglich auf Regionen außerhalb Hamburgs.

³³ Dabei setzt sich das Einkommen in Höhe von 3,8 Mrd. € im Umland aus den Einkommen der in Hamburg arbeitenden hafenabhängig Beschäftigten mit Wohnsitz im Umland, sowie den im Umland hafenabhängig Beschäftigten mit Wohnsitz im Umland und den im restlichen Bundesgebiet vom Hamburger Hafen abhängig Beschäftigten mit Wohnsitz im Umland zusammen.

Abbildung 6-25: Aufteilung des insgesamt vom Hamburger Hafen abhängigen Einkommens auf die Wirtschaftsbereiche der Entstehung



Mehr als zwei Drittel (rund 9,8 Mrd. €) des hafenabhängigen Einkommens 2011 wurde in indirekt hafenabhängigen Unternehmen erwirtschaftet. Nicht ganz ein Viertel des hafenabhängigen Einkommens (rund 3 Mrd. €) wurde in der Hafenwirtschaft erzielt. Letztlich kann man festhalten, dass für jeden Euro Einkommen, der in direkt hafenabhängigen Bereichen erwirtschaftet wurde, rund zwei Euro Einkommen in indirekt hafenabhängigen Bereichen hinzukamen.

Vergleicht man die Aufteilung des gesamten hafenabhängigen Einkommens mit der Aufteilung der hafenabhängigen Bruttowertschöpfung, so zeigt sich deutlich, dass das Einkommen stärker mit den Beschäftigungs- als mit den Wertschöpfungseffekten einhergeht. Während 62% der vom Hamburger Hafen ausgehenden Bruttowertschöpfung in den indirekt hafenabhängigen Sektoren entstand, wurden in diesen Sektoren rund 71% des hafenabhängigen Einkommens erzielt. Der entsprechende Beschäftigungsanteil lag ebenfalls bei 71%.

6.4.3 Hafengebunden Einkommen nach Ladungskategorien

Von den in Hamburg erzielten hafengebunden Einkommen waren 56% dem Container zuzuordnen. Für die Hafenindustrie galt allerdings beim Einkommen derselbe Effekt, der bereits bei der Bruttowertschöpfung zu beobachten war. Das flüssige Massengut spielte auch bei den Einkommen in der Hafenindustrie eine große Rolle (28 % der Einkommen in der Hafenindustrie).

Abbildung 6-26: Hafengebunden Einkommen in Hamburg nach Ladungskategorien in Mio. €

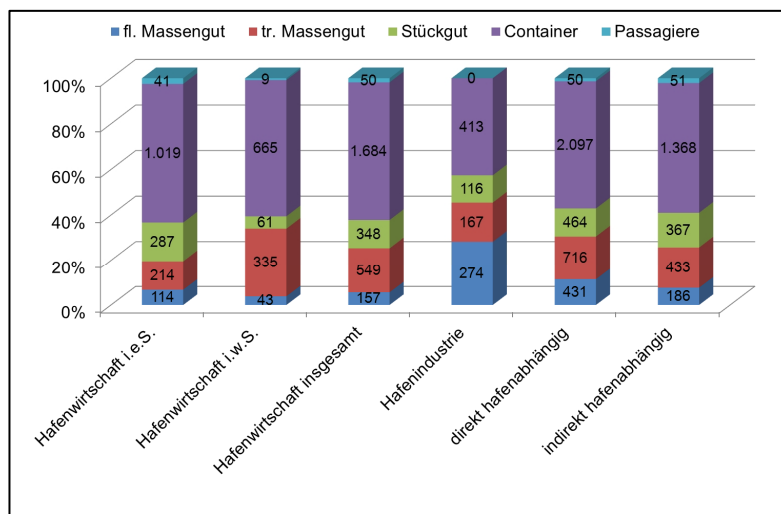
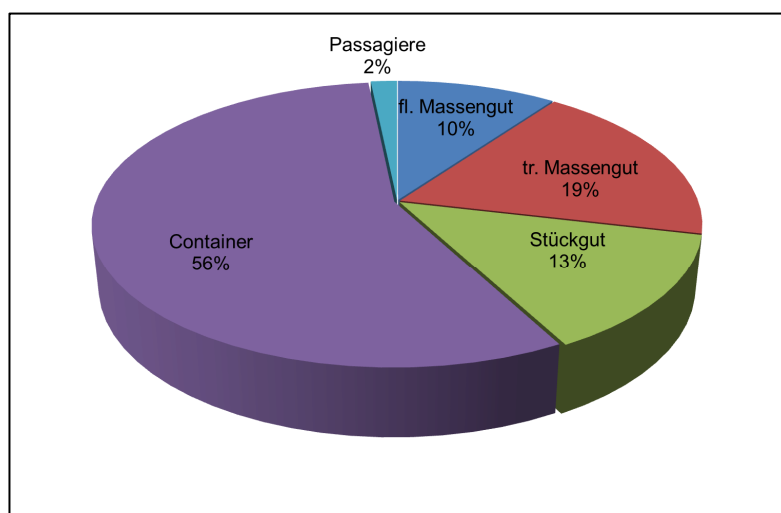


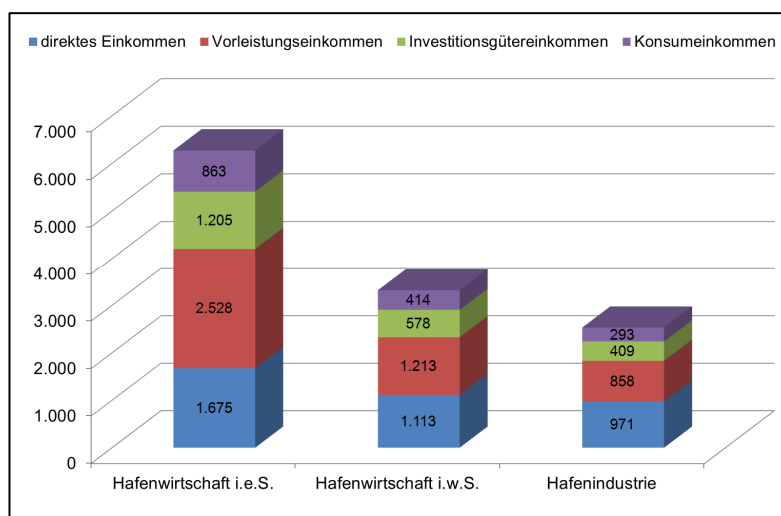
Abbildung 6-27: Aufteilung des hafengebunden Einkommens in Hamburg auf die Ladungskategorien



6.4.4 Zuordnung sämtlicher Einkommenseffekte zu den direkt hafengebundenen Branchen

Zusätzlich zu den Einkommenseffekten der direkt hafengebunden Beschäftigten in Hamburg entstehen noch die den direkt hafengebunden Unternehmen zuzuordnenden indirekten Einkommenseffekte. Abbildung 6-28 zeigt, wie sich das hafengebundene Einkommen in Hamburg 2011 auf die unterschiedlichen Entstehungsbereiche aufteilt.

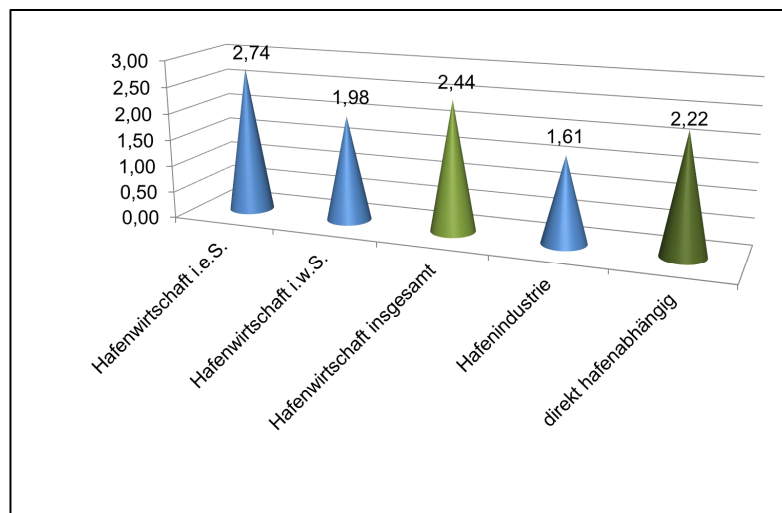
Abbildung 6-28: Von den direkt hafengebunden Wirtschaftsbereichen in der Freien und Hansestadt Hamburg generierten Einkommen nach ihren Entstehungsbereichen in Mio. €



Von den direkt hafengebunden Unternehmen in Hamburg insgesamt werden rund 3,8 Mrd. Euro Einkommen generiert. Von der durch ihre Vorleistungsnachfrage generierten Beschäftigung werden zusätzlich rund 4,6 Mrd. Euro Einkommen erzielt. Von der Beschäftigung in der entsprechenden Investitionsgüterindustrie sind es rund 2,2 Mrd. Euro und bei der konsuminduzierten Beschäftigung rund 1,6 Mrd. Euro.

2011 wurde für jeden Euro Einkommen, der direkt hafenabhängig in Hamburg erwirtschaftet wurde durchschnittlich 2,2 Euro indirekt hafenabhängiges Einkommen erzielt. Betrachtet man die Hafenvirtschaft im engeren Sinne so waren es sogar 2,74 Euro.

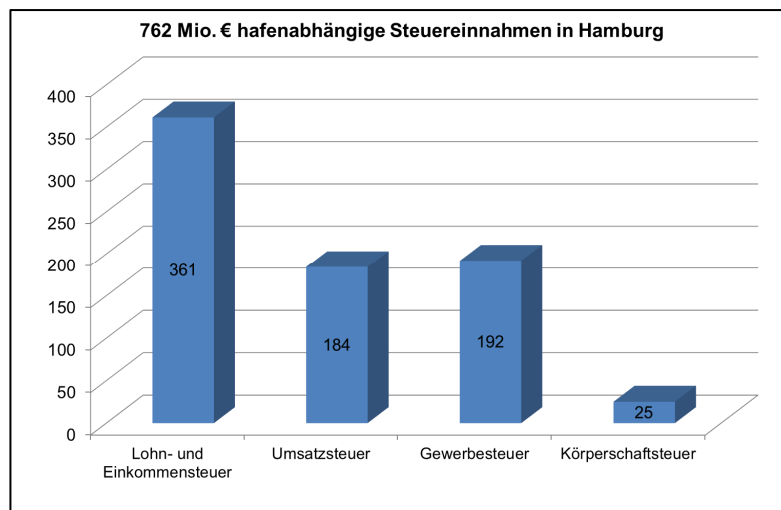
Abbildung 6-29: Zusätzliches Einkommen je direkt hafenabhängig erwirtschaftetem Euro Einkommen in Hamburg



6.5 Hafenabhängiges Steueraufkommen

Aus fiskalischer Sicht ist das hafengebundenen Steueraufkommen von besonderem Interesse. Das hafengebundenen Steueraufkommen wird nach den Steuerarten „Lohn- und Einkommenssteuer“, „Umsatzsteuer“, „Gewerbsteuer“ und „Körperschaftsteuer“ unterschieden. Im Durchschnitt waren 2011 jeweils knapp 11% dieser Steuereinnahmen in Hamburg hafengebunden. Bei der Ermittlung der hafengebundenen Steuerarten wird berücksichtigt, dass die Lohn- und Einkommenssteuer am Wohnort zu entrichten ist. Die übrigen Steuern werden nach dem Firmensitz zugeordnet.

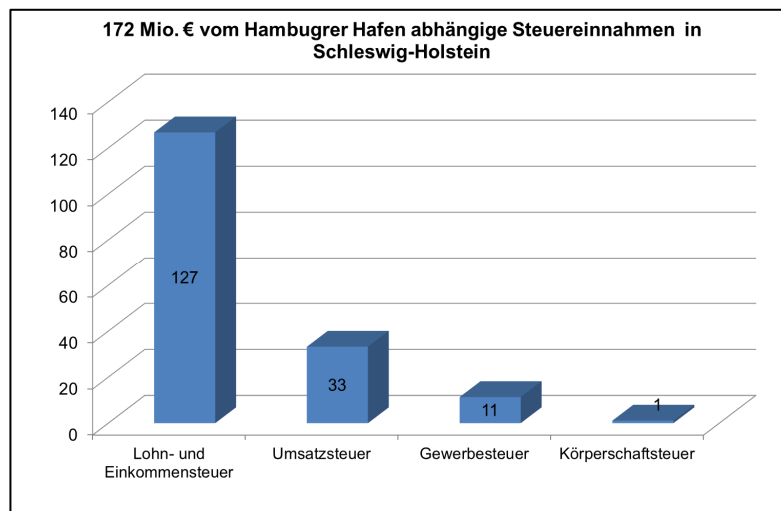
Abbildung 6-30: Hafengebundenen Steueraufkommen in der Freien und Hansestadt Hamburg 2011



Auch in den Nachbarbundesländern werden vom Hamburger Hafen abhängige Steuereinnahmen erzielt. Rund 2,3 % der Steuereinnahmen in den genannten Kategorien in Schleswig-Holstein waren 2011 vom Hamburg Hafen abhängig. In Niedersachsen waren es 0,7 %.

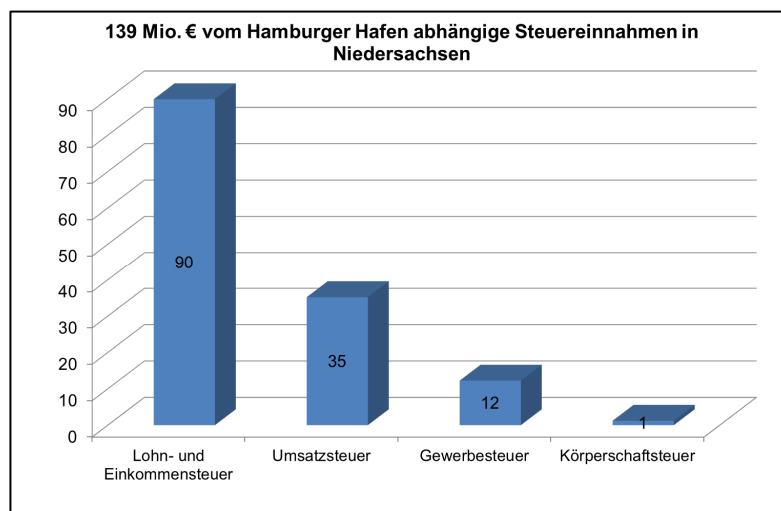
2011 ergab sich in Schleswig-Holstein folgendes Bild:

Abbildung 6-31: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen in Schleswig-Holstein 2011



Für Niedersachsen ergab sich folgendes Bild:

Abbildung 6-32: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen in Niedersachsen 2011



6.6 Fazit

Die Bedeutung des Hafens für die Freie und Hansestadt Hamburg wird durch die hafenabhängige Beschäftigung und hafenabhängige Bruttowertschöpfung deutlich. 10,6 % der Arbeitsplätze in Hamburg hingen 2011 von der Existenz des Hafens ab und 13,4% der Hamburger Bruttowertschöpfung wurden in hafenabhängigen Unternehmen erwirtschaftet.

121.079 Arbeitsplätze in Hamburg waren vom Hafen abhängig. Bundesweit waren es 265.814, in Schleswig-Holstein 15.610 und in Niedersachsen 14.664. Diese Ergebnisse machen deutlich, welche Bedeutung der Hamburger Hafen nicht nur für die Freie und Hansestadt Hamburg sondern für die gesamte Bundesrepublik hat. Auf jeden hafenabhängigen Arbeitsplatz in Hamburg kommt noch rund ein weiterer außerhalb Hamburgs hinzu.

Die hafenabhängige Bruttowertschöpfung in Hamburg selbst betrug 2011 rund 11,2 Mrd. Euro. Bundesweit waren es 19,6 Mrd. Euro. In Schleswig-Holstein und Niedersachsen waren es jeweils über 0,9 Mrd. Euro. Die hafenabhängige Bruttowertschöpfung insgesamt ist gegenüber der in Hamburg somit nicht um denselben Faktor höher wie die Beschäftigung. Dies zeigt, dass die Produktivitäten in Hamburg im Durchschnitt höher liegen als in der übrigen Bundesrepublik.

Beim hafenabhängigen Einkommen ist das Verhältnis vom bundesweiten hafenabhängigen Einkommen zum hafenabhängigen Einkommen in Hamburg wieder nahezu dasselbe wie bei den hafenabhängigen Beschäftigten. In Hamburg werden rund 6,2 Mrd. Euro hafenabhängig erzielt, bundesweit sind es 13,8 Mrd. Euro. Betrachtet man die hafenabhängigen Einkommen nach dem Wohnort der Beschäftigten, so verbleiben rund 4 Mrd. Euro in der Freien und Hansestadt Hamburg, in Schleswig-Holstein knapp 2,0 Mrd. Euro, in Niedersachsen rund 1,9 Mrd. Euro und die restlichen 5,9 Mrd. Euro verteilen sich über das übrige Bundesgebiet.³⁴

Aus fiskalischer Sicht sind die hafenabhängigen Steuereinnahmen von Interesse. Die hafenabhängigen Unternehmen und Beschäftigten tragen zu den Steuerzahlungen in Hamburg und in den Nachbarbundesländern bei. Die betroffenen Steuerarten sind die Lohn- und Einkommenssteuer, die Umsatzsteuer, die Gewerbesteuer und die Körperschaftssteuer. Im Durchschnitt sind die Einnahmen in diesen Steuerarten in Hamburg zu 11% vom Hafen abhängig. Für Schleswig-Holstein liegt diese Quote bei 2,3% und für Niedersachsen bei 0,7%. Insgesamt verzeichnet die Freie und Hansestadt Hamburg hafenabhängige Steuereinnahmen in Höhe von 762 Mio. Euro.

³⁴ Der Unterschied zwischen der Summe der regionalen Einkommen und dem bundesweiten Einkommen ergibt sich durch die Rundungen.

7 Kommentierter Tabellenanhang

7.1 Beschäftigungseffekte

7.1.1 Beschäftigungseffekte in regionaler Gliederung

Von den insgesamt 265.814 Arbeitsplätzen, die 2011 direkt oder indirekt vom Hamburger Hafen abhängig waren, hatten 121.079 ihren Standort in Hamburg selbst (46%), 15.610 (6%) in Schleswig-Holstein, 14.664 in Niedersachsen (6%) und 114.461 (43%) außerhalb dieser Regionen. Im Hamburger Umland sind somit 30.274 Arbeitsplätze vom Hamburger Hafen abhängig, dies entspricht 12% der gesamten vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigung. 32% (38.997) der hafenabhängigen Arbeitsplätze in Hamburg selbst waren der Hafengewirtschaft i.e.S. zuzurechnen

Nicht ganz drei Viertel (73%) der hafenabhängigen Arbeitsplätze in Hamburg entfallen auf den Dienstleistungssektor, gut ein Fünftel (20%) auf das verarbeitende Gewerbe und 7% auf die Bauwirtschaft. Insgesamt waren 2011 knapp 11% aller Hamburger Arbeitsplätze (1.143.353) dem Hafen zuzurechnen.

Tabelle 7-1: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2011 nach dem Arbeitsort

Teilbereich		Beschäftigte in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort				
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	8.071	0	0	0	8.071
	Landtransport	10.846	217	183	0	11.246
	Logistikdienstleistung	19.855	130	302	0	20.287
	Vermietung	225	0	0	0	225
	Hafenwirtschaft i.e.S.	38.997	347	485	0	39.829
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	3.657	0	0	0	3.657
	Banken und Versicherungen	3.911	0	0	0	3.911
	Großhandel	11.141	2.646	1.580	0	15.367
	Hafenwirtschaft i.w.S.	18.709	2.646	1.580	0	22.935
Hafenwirtschaft insgesamt		57.706	2.993	2.065	0	62.764
Hafenindustrie	Fischerei	20	0	0	0	20
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	1.241	0	0	0	1.241
	Mineralölverarbeitung	2.210	0	0	0	2.210
	H. v. chemischen Erzeugnissen	851	0	0	0	851
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	507	0	0	0	507
	H. v. Metallernzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	3.701	0	0	0	3.701
	Maschinenbau	3.085	0	0	0	3.085
	Sonstiger Fahrzeugbau	1.616	0	0	0	1.616
Hafenindustrie gesamt		13.231	0	0	0	13.231
direkt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		70.937	2.993	2.065	0	75.995
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	2.661	2.710	2.648	12.974	20.993
	Bauwirtschaft	1.338	243	302	1.292	3.175
	Dienstleistungen	8.437	3.328	3.670	55.194	70.629
	gesamt	12.436	6.281	6.620	69.460	94.797
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	6.087	1.776	1.427	7.965	17.255
	Bauwirtschaft	7.054	1.844	1.977	10.050	20.925
	Dienstleistungen	2.514	963	881	5.356	9.714
	gesamt	15.655	4.583	4.285	23.371	47.894
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	2.628	144	140	2.663	5.575
	Bauwirtschaft	71	2	2	67	142
	Dienstleistungen	19.352	1.607	1.552	18.900	41.411
	gesamt	22.051	1.753	1.694	21.630	47.128
indirekt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		50.142	12.617	12.599	114.461	189.819
Summe	produzierendes Gewerbe	24.607	4.630	4.215	23.602	57.054
	Bauwirtschaft	8.463	2.089	2.281	11.409	24.242
	Dienstleistungen	88.009	8.891	8.168	79.450	184.518
	gesamt	121.079	15.610	14.664	114.461	265.814
Gesamtbeschäftigung in Hamburg		1.143.353				
Anteil des Hafens in %		10,6%				

Ein Teil der hafenabhängigen Arbeitsplätze auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg (38%) kam Einpendlern aus dem Umland oder aus anderen Regionen zugute (s. Tabelle 7-2). Unter Berücksichtigung der Einpendler partizipierten Hamburger Einwohner zu rund 28% an allen hafenabhängigen Arbeitsplätzen. 55% der Arbeitsplätze hatten den Standort außerhalb von Hamburg und 17% hatten zwar den Standort in Hamburg, wurden aber von Einpendlern belegt.³⁵ Die Beschäftigungswirkungen sind somit auch überregional von Bedeutung.

Tabelle 7-2: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2011 (Standort FHH) nach dem Wohnort der Beschäftigten

Teilbereich		Beschäftigte in regionaler Gliederung nach dem Wohnort				
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	5.023	1.503	885	659	8.071
	Landtransport	6.750	2.020	1.190	886	10.846
	Logistikdienstleistung	12.358	3.698	2.178	1.621	19.855
	Vermietung	140	42	25	18	225
	Hafenwirtschaft i.e.S.	24.271	7.264	4.278	3.184	38.997
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	2.276	681	401	299	3.657
	Banken und Versicherungen	2.434	728	429	319	3.911
	Großhandel	6.934	2.075	1.222	910	11.141
	Hafenwirtschaft i.w.S.	11.644	3.485	2.052	1.528	18.709
Hafenwirtschaft insgesamt		35.916	10.748	6.330	4.712	57.706
Hafenindustrie	Fischerei	12	4	2	2	20
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	772	231	136	101	1.241
	Mineralölverarbeitung	1.375	412	242	180	2.210
	H. v. chemischen Erzeugnissen	530	159	93	69	851
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	316	94	56	41	507
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	2.303	689	406	302	3.701
	Maschinenbau	1.920	575	338	252	3.085
Sonstiger Fahrzeugbau	1.006	301	177	132	1.616	
Hafenindustrie gesamt		8.235	2.464	1.451	1.080	13.231
direkt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		44.150	13.213	7.782	5.792	70.937
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	1.656	496	292	217	2.661
	Bauwirtschaft	833	249	147	109	1.338
	Dienstleistungen	5.251	1.571	926	689	8.437
	gesamt	7.740	2.316	1.364	1.015	12.436
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	3.788	1.134	668	497	6.087
	Bauwirtschaft	4.390	1.314	774	576	7.054
	Dienstleistungen	1.565	468	276	205	2.514
	gesamt	9.743	2.916	1.717	1.278	15.655
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	1.636	489	288	215	2.628
	Bauwirtschaft	44	13	8	6	71
	Dienstleistungen	12.044	3.605	2.123	1.580	19.352
	gesamt	13.724	4.107	2.419	1.800	22.051
indirekt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		31.208	9.340	5.501	4.094	50.142
Summe	produzierendes Gewerbe	15.315	4.583	2.699	2.009	24.607
	Bauwirtschaft	5.267	1.576	928	691	8.463
	Dienstleistungen	54.776	16.393	9.655	7.186	88.009
	gesamt	75.358	22.552	13.282	9.886	121.079

³⁵ Hierbei wird nicht berücksichtigt, dass ein geringer Teil der hafenbezogenen Arbeitsplätze außerhalb Hamburgs von Einwohnern der Freien und Hansestadt Hamburg belegt ist (Auspendler).

Tabelle 7-3 zeigt, dass 29% aller hafenabhängigen Arbeitsplätze auf Einwohner des Umlandes und 41% auf Einwohner der anderen Regionen entfallen.

Tabelle 7-3: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2011 (alle Standorte) nach dem Wohnort der Beschäftigten

Teilbereich		Beschäftigte in regionaler Gliederung nach dem Wohnort					insgesamt
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete		
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	5.023	1.503	885	659	8.071	
	Landtransport	6.764	2.209	1.359	913	11.246	
	Logistikdienstleistung	12.367	3.812	2.454	1.654	20.287	
	Vermietung	140	42	25	18	225	
	Hafenwirtschaft i.e.S.	24.295	7.566	4.723	3.245	39.829	
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	2.276	681	401	299	3.657	
	Banken und Versicherungen	2.434	728	429	319	3.911	
	Großhandel	7.101	4.373	2.700	1.193	15.367	
	Hafenwirtschaft i.w.S.	11.811	5.783	3.530	1.811	22.935	
Hafenwirtschaft insgesamt		36.106	13.349	8.253	5.056	62.764	
Hafenindustrie	Fischerei	12	4	2	2	20	
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	772	231	136	101	1.241	
	Mineralölverarbeitung	1.375	412	242	180	2.210	
	H. v. chemischen Erzeugnissen	530	159	93	69	851	
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	316	94	56	41	507	
	H. v. Metallernzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	2.303	689	406	302	3.701	
	Maschinenbau	1.920	575	338	252	3.085	
	Sonstiger Fahrzeugbau	1.006	301	177	132	1.616	
Hafenindustrie gesamt		8.235	2.464	1.451	1.080	13.231	
direkt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		44.341	15.813	9.704	6.136	75.995	
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	2.116	3.278	3.953	11.646	20.993	
	Bauwirtschaft	877	503	546	1.249	3.175	
	Dienstleistungen	6.674	6.273	9.478	48.204	70.629	
	gesamt	9.668	10.054	13.976	61.099	94.797	
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	4.077	2.938	2.737	7.503	17.255	
	Bauwirtschaft	4.731	3.248	3.538	9.408	20.925	
	Dienstleistungen	1.744	1.481	1.592	4.897	9.714	
	gesamt	10.552	7.667	7.868	21.808	47.894	
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	1.703	702	667	2.503	5.575	
	Bauwirtschaft	46	17	16	63	142	
	Dienstleistungen	12.561	5.620	5.327	17.902	41.411	
	gesamt	14.310	6.339	6.010	20.468	47.128	
indirekt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		34.530	24.060	27.854	103.375	189.819	
Summe	produzierendes Gewerbe	16.131	9.382	8.809	22.733	57.054	
	Bauwirtschaft	5.654	3.768	4.099	10.721	24.242	
	Dienstleistungen	57.086	26.723	24.650	76.058	184.518	
	gesamt	78.872	39.873	37.558	109.511	265.814	

7.1.2 Beschäftigung nach Ladungskategorien

Um eine Zuordnung der hafenabhängigen Beschäftigung zu den Ladungskategorien „trockenes Massengut“, „flüssiges Massengut“, „Stückgut“, „Container“ und Passagiere zu ermöglichen, wurde für die Zuordnung der Hafenwirtschaft im engeren Sinne diese Zuordnung abgefragt. Für die Hafenindustrie und den Großhandel wurden die Angaben bezüglich der im Hamburger Hafen umgeschlagenen Güter ausgewertet. Die Aufteilung der Beschäftigung auf die Ladungskategorien bei der öffentlichen Verwaltung und dem Finanzwesen wurde gemäß der Anteile der Ladungskategorien am Gesamtumschlag 2011 vorgenommen.

2011 entfielen von insgesamt 265.814 hafenabhängigen Arbeitsplätzen in und außerhalb Hamburgs 70% auf Stückgut inklusive Container (185.716) und 28% auf trockenes und flüssiges Massengut. Der Anteil, der auf die Kreuzschifffahrt entfiel, lag bei 2%. Detaillierte Angaben bietet Tabelle 7-5.

Tabelle 7-4: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2011 nach Ladungskategorien insgesamt (Übersicht)

Verflechtungstyp	Beschäftigte nach Ladungskategorien					
	flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft (im engeren Sinne u. im weiteren Sinne)	3.227	11.758	8.067	38.708	1.004	62.764
Hafenbezogene Industrie	2.917	3.204	1.531	5.579	0	13.231
Lieferungen von Vorleistungen	11.840	17.969	14.265	49.332	1.391	94.797
Lieferungen von Investitionsgütern	3.044	8.334	7.236	28.303	978	47.894
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	4.644	8.765	6.716	25.979	1.024	47.128
Summe	25.672	50.031	37.814	147.902	4.396	265.814

Die Zuordnung der über Vorleistungs- und Investitionsgüterlieferungen hafenabhängigen Beschäftigten orientiert sich an der Aufteilung der Beschäftigten der Hafenwirtschaft und der Hafenindustrie auf die Ladungskategorien.

Tabelle 7-5: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2011 nach Ladungskategorien insgesamt

Teilbereich		Beschäftigte nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	758	1.549	179	5.287	299	8.071
	Landtransport	760	860	1.734	7.892	0	11.246
	Logistikdienstleistung	1.071	2.365	5.270	11.002	579	20.287
	Vermietung	24	44	4	153	0	225
Hafenwirtschaft i.e.S.		2.612	4.817	7.188	24.334	878	39.829
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	296	528	410	2.363	61	3.657
	Banken und Versicherungen	316	565	438	2.527	65	3.911
	Großhandel	3	5.849	31	9.483	0	15.367
	Hafenwirtschaft i.w.S.	615	6.942	879	14.374	125	22.935
Hafenwirtschaft insgesamt		3.227	11.758	8.067	38.708	1.004	62.764
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	20	0	0	20
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	89	313	20	819	0	1.241
	Mineralölverarbeitung	2.210	0	0	0	0	2.210
	H. v. chemischen Erzeugnissen	617	0	88	146	0	851
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	0	0	408	99	0	507
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	0	2.891	116	694	0	3.701
	Maschinenbau	0	0	879	2.206	0	3.085
Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	1.616	0	1.616	
Hafenindustrie gesamt		2.917	3.204	1.531	5.579	0	13.231
direkt hafengebunden Beschäftigte insgesamt		6.144	14.963	9.598	44.287	1.004	75.995
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	2.806	3.887	3.178	10.822	299	20.993
	Bauwirtschaft	354	587	500	1.686	48	3.175
	Dienstleistungen	8.680	13.495	10.586	36.824	1.044	70.629
	gesamt	11.840	17.969	14.265	49.332	1.391	94.797
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	1.097	3.000	2.608	10.197	353	17.255
	Bauwirtschaft	1.330	3.641	3.161	12.365	427	20.925
	Dienstleistungen	617	1.693	1.466	5.740	198	9.714
	gesamt	3.044	8.334	7.236	28.303	978	47.894
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	552	1.043	799	3.091	90	5.575
	Bauwirtschaft	14	27	20	79	2	142
	Dienstleistungen	4.078	7.696	5.897	22.810	931	41.411
	gesamt	4.644	8.765	6.716	25.979	1.024	47.128
indirekt hafengebunden Beschäftigte insgesamt		19.528	35.068	28.216	103.615	3.393	189.819
Summe	produzierendes Gewerbe	7.372	11.133	8.117	29.690	742	57.054
	Bauwirtschaft	1.697	4.256	3.681	14.130	477	24.242
	Dienstleistungen	16.602	34.642	26.016	104.082	3.176	184.518
	gesamt	25.672	50.031	37.814	147.902	4.396	265.814

Tabelle 7-6 gibt die hafenabhängige Beschäftigung auf dem Gebiet der gesamten Metropolregion in alter Abgrenzung (inklusive FHH) nach Ladungskategorien an.

Tabelle 7-6: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2011 nach Ladungskategorien auf dem Gebiet der Metropolregion (inklusive FHH) in alter Abgrenzung

Teilbereich		Beschäftigte nach Ladungskategorien					Summe
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	758	1.549	179	5.287	299	8.071
	Landtransport	760	860	1.734	7.892	0	11.246
	Logistikdienstleistung	1.071	2.365	5.270	11.002	579	20.287
	Vermietung	24	44	4	153	0	225
	Hafenwirtschaft i.e.S.	2.612	4.817	7.188	24.334	878	39.829
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	296	528	410	2.363	61	3.657
	Banken und Versicherungen	316	565	438	2.527	65	3.911
	Großhandel	3	5.849	31	9.483	0	15.367
	Hafenwirtschaft i.w.S.	615	6.942	879	14.374	125	22.935
Hafenwirtschaft insgesamt		3.227	11.758	8.067	38.708	1.004	62.764
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	20	0	0	20
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	89	313	20	819	0	1.241
	Mineralölverarbeitung	2.210	0	0	0	0	2.210
	H. v. chemischen Erzeugnissen	617	0	88	146	0	851
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	0	0	408	99	0	507
	H. v. Metallserzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	0	2.891	116	694	0	3.701
	Maschinenbau	0	0	879	2.206	0	3.085
	Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	1.616	0	1.616
Hafenindustrie gesamt		2.917	3.204	1.531	5.579	0	13.231
direkt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		6.144	14.963	9.598	44.287	1.004	75.995
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	1.218	1.343	1.281	4.072	106	8.019
	Bauwirtschaft	196	334	311	1.014	28	1.883
	Dienstleistungen	1.924	2.671	2.513	8.107	221	15.435
	gesamt	3.337	4.348	4.104	13.193	355	25.337
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	591	1.609	1.407	5.492	191	9.290
	Bauwirtschaft	691	1.886	1.646	6.429	223	10.875
	Dienstleistungen	277	758	659	2.576	89	4.358
	gesamt	1.559	4.253	3.711	14.497	503	24.523
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	293	548	411	1.613	46	2.912
	Bauwirtschaft	8	14	11	42	1	75
	Dienstleistungen	2.240	4.186	3.140	12.325	620	22.511
	gesamt	2.541	4.748	3.561	13.980	667	25.498
indirekt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		7.438	13.349	11.376	41.670	1.525	75.358
Summe	produzierendes Gewerbe	5.020	6.703	4.629	16.757	343	33.452
	Bauwirtschaft	895	2.235	1.967	7.484	253	12.833
	Dienstleistungen	7.668	19.373	14.378	61.716	1.933	105.068
	gesamt	13.582	28.311	20.974	85.957	2.529	151.353

Die hafengebundene Beschäftigung nach Ladungskategorien auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg gibt Tabelle 7-7 an.

Tabelle 7-7: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2011 nach Ladungskategorien auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg

Teilbereich	Beschäftigte nach Ladungskategorien						
	flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe	
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	758	1.549	179	5.287	299	8.071
	Landtransport	759	813	1.611	7.663	0	10.846
	Logistikdienstleistung	1.070	2.315	5.137	10.754	579	19.855
	Vermietung	24	44	4	153	0	225
	Hafenwirtschaft i.e.S.	2.611	4.721	6.931	23.857	878	38.997
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	296	528	410	2.363	61	3.657
	Banken und Versicherungen	316	565	438	2.527	65	3.911
	Großhandel	3	4.944	29	6.164	0	11.141
	Hafenwirtschaft i.w.S.	615	6.036	877	11.055	125	18.709
Hafenwirtschaft insgesamt	3.226	10.757	7.808	34.912	1.004	57.706	
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	20	0	0	20
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	89	313	20	819	0	1.241
	Mineralölverarbeitung	2.210	0	0	0	0	2.210
	H. v. chemischen Erzeugnissen	617	0	88	146	0	851
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	0	0	408	99	0	507
	H. v. Metallherzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	0	2.891	116	694	0	3.701
	Maschinenbau	0	0	879	2.206	0	3.085
	Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	1.616	0	1.616
Hafenindustrie gesamt	2.917	3.204	1.531	5.579	0	13.231	
direkt hafengebunden Beschäftigte insgesamt	6.142	13.961	9.339	40.491	1.004	70.937	
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	179	493	451	1.494	44	2.661
	Bauwirtschaft	90	248	227	751	22	1.338
	Dienstleistungen	569	1.564	1.429	4.736	140	8.437
	gesamt	838	2.306	2.106	6.980	206	12.436
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	392	1.039	930	3.600	126	6.087
	Bauwirtschaft	455	1.204	1.078	4.172	146	7.054
	Dienstleistungen	162	429	384	1.487	52	2.514
	gesamt	1.009	2.673	2.392	9.258	324	15.655
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	265	495	370	1.456	42	2.628
	Bauwirtschaft	7	13	10	39	1	71
	Dienstleistungen	1.924	3.594	2.687	10.576	570	19.352
	gesamt	2.196	4.102	3.068	12.072	613	22.051
indirekt hafengebunden Beschäftigte insgesamt	4.044	9.081	7.565	28.310	1.142	50.142	
Summe	produzierendes Gewerbe	3.753	5.232	3.281	12.129	212	24.607
	Bauwirtschaft	552	1.466	1.314	4.962	169	8.463
	Dienstleistungen	5.881	16.345	12.308	51.710	1.765	88.009
	gesamt	10.186	23.042	16.904	68.801	2.146	121.079

Tabelle 7-8: Umschlag im Hamburger Hafen 2011

Gesamtumschlag	Umschlag in 1.000 t				Umschlag in 1.000 TEU	
	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Konventionelles Stückgut	Containergut	Containergut	Passagiere
132.216	13.964	25.646	2.476	90.129	9.014	314.500

Das Stückgut (konventionelles Stückgut und Container) bewirkte mit 4,37 Beschäftigten (direkt hafenabhängig gesamt) je 1.000 Tonnen Umschlag die größten Beschäftigungseffekte (Tabelle 7-9). Neben dem konventionellen Stückgut, welches die größten Beschäftigungseffekte je 1.000 Tonnen Umschlag generiert, hat die Kreuzschifffahrt einen großen Einfluss auf die Beschäftigung. Je 1.000 Passagieren werden rund 8 Arbeitsplätze geschaffen.

Tabelle 7-9: Beschäftigte je umgeschlagener Gütermenge nach Ladungskategorie bzw. je Passagier 2011

Beschäftigte je Metropolregion	1.000 t				1.000 Passagiere	1.000 TEU
	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Container
Hafenwirtschaft i.e.S.	0,19	0,19	2,90	0,27	2,79	0,59
Hafenwirtschaft i.w.S.	0,04	0,27	0,35	0,16	0,40	1,59
Hafenwirtschaft gesamt	0,23	0,46	3,26	0,43	3,19	4,29
Industrie	0,21	0,12	0,62	0,06	0,00	0,62
direkt hafenabhängig gesamt	0,44	0,58	3,88	0,49	3,19	4,91
durch Vorleistungsnachfrage	0,24	0,17	1,66	0,15	1,13	1,46
durch Investitionsnachfrage	0,11	0,17	1,50	0,16	1,60	1,61
durch Konsumausgaben	0,18	0,19	1,44	0,16	2,12	1,55
indirekt hafenabhängig gesamt	0,53	0,52	4,59	0,46	4,85	4,62
insgesamt	0,97	1,10	8,47	0,95	8,04	9,54

7.1.3 Zuordnung der Beschäftigungseffekte auf die direkt hafenabhängigen Sektoren

Die Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte zu den direkt hafenabhängigen Sektoren macht deutlich, welche Bedeutung die einzelnen Sektoren für die Arbeitsplatzsituation insgesamt haben. Dabei wird allerdings nicht mehr unterschieden, in welchen Regionen die indirekten Effekte auftreten, d.h. die indirekten Effekte werden lediglich in ihrer Gänze berücksichtigt. So sind von den insgesamt 250.428 Beschäftigten, die indirekt auf die direkte hafenabhängige Beschäftigung in Hamburg zurückzuführen sind, 82% (204.787) in der Hafenvirtschaft zu finden und 19% in der Hafenindustrie. Der wichtigste „Jobmotor“ sind die Logistikdienstleistungen mit 39% Anteil am Hamburger Gesamtbeschäftigungseffekt (s. Tabelle 7-10).

Tabelle 7-10: Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2011 in der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte

Teilbereich		Beschäftigte in Zuordnung zu den direkt hafenabhängigen Sektoren				
		direkt	Vorleistung	Investition	Konsum	insgesamt
Hafenvirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	8.071	3.956	8.462	4.999	25.488
	Landtransport	10.846	4.087	6.344	3.643	24.920
	Logistikdienstleistung	19.855	40.159	20.824	17.420	98.258
	Vermietung	225	47	192	32	496
	Hafenvirtschaft i.e.S.	38.997	48.249	35.822	26.094	149.162
Hafenvirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	3.657	1.239	306	991	6.193
	Banken und Versicherungen	3.911	1.524	2.845	2.210	10.490
	Großhandel	11.141	15.826	4.706	7.269	38.942
	Hafenvirtschaft i.w.S.	18.709	18.589	7.857	10.470	55.625
Hafenvirtschaft insgesamt		57.706	66.838	43.679	36.564	204.787
Hafenindustrie	Fischerei	20	3	1	0	24
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	1.241	1.467	567	490	3.765
	Mineralölverarbeitung	2.210	7.128	280	1.996	11.614
	H. v. chemischen Erzeugnissen	851	3.013	100	1.042	5.006
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	507	302	102	161	1.072
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	3.701	1.709	321	1.119	6.850
	Maschinenbau	3.085	7.101	631	2.927	13.744
	Sonstiger Fahrzeugbau	1.616	1.101	170	679	3.566
Hafenindustrie gesamt		13.231	21.824	2.172	8.414	45.641
Direkt hafenabhängig gesamt		70.937	88.662	45.851	44.978	250.428

Wie Tabelle 7-10 zu lesen ist, wird an dem Beispiel der Logistikdienstleistung verdeutlicht. In der Freien und Hansestadt waren 2011 19.855 Arbeitsplätze dieses Wirtschaftsbereiches direkt vom Hafen abhängig. Durch die Vorleistungsnachfrage der hafenabhängigen Unternehmen dieses Wirtschaftsbereiches waren bundesweit 40.159 Arbeitsplätze indirekt vom Hamburger Hafen abhängig, durch die Investitionsgüternachfrage waren es noch einmal 20.824. Durch die Konsumausgaben der direkt hafenabhängig Beschäftigten dieses Wirtschaftsbereiches sowie durch die Konsumausgaben der durch die Vorleistungs- und Investitionsgüternachfrage dieses Wirtschaftsbereiches indirekt hafenabhängig Beschäftigten hatten bundesweit 17.420 Beschäftigte ebenfalls einen indirekt hafenabhängigen Arbeitsplatz. Durch die

hafenabhängigen Logistikdienstleistungen in Hamburg werden bundesweit insgesamt 98.258 Arbeitsplätze generiert.

Die Werte in Tabelle 7-10 lassen sich nicht mit den Werten der vorangegangenen Tabellen vergleichen. Während in den vorangegangenen Tabellen eine strikte regionale Zuordnung der Beschäftigungseffekte vorgenommen wurde, wurde in Tabelle 7-10 zeilenweise die Wirkungskette abgebildet und somit die strikte regionale Zuordnung durchbrochen. Während die direkten Effekte für die Freie und Hansestadt Hamburg abgebildet wurden, wurden die indirekten Effekte bundesweit dargestellt, d.h. den direkt hafenabhängigen Wirtschaftsbereichen Hamburgs wurden ihre gesamten indirekten Effekte zugeordnet. Tabelle 7-10 kann auch wie folgt gelesen werden: Auf jeden hafenabhängig Beschäftigten im Bereich der Logistikdienstleistungen in Hamburg kommen 2,2 indirekt hafenabhängig Beschäftigte hinzu.

Auch für die übrigen Regionen mit direkten Effekten lassen sich diese Zuordnungen durchführen. Für Schleswig-Holstein ergibt sich folgendes Bild. Der größte „Jobmotor“ dort ist der Großhandel.

Tabelle 7-11: Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2011 in Schleswig-Holstein mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte

Teilbereich	Beschäftigte in Zuordnung zu den direkt hafenabhängigen Sektoren					insgesamt
	direkt	Vorleistung	Investition	Konsum		
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	0	0	0	0	0
	Landtransport	217	58	26	20	321
	Logistikdienstleistung	130	183	47	17	377
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	347	241	73	37	698
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	2.646	3.232	1.154	1.253	8.285
	Hafenwirtschaft i.w.S.	2.646	3.232	1.154	1.253	8.285
Direkt hafenabhängig gesamt		2.993	3.473	1.227	1.290	8.983

Der größte „Jobmotor“ in Niedersachsen ist ebenso wie in Schleswig-Holstein der Großhandel (s Tabelle 7-16).

Tabelle 7-12: Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2011 in Niedersachsen mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte

Teilbereich		Beschäftigte in Zuordnung zu den direkt hafenabhängigen Sektoren				
		direkt	Vorleistung	Investition	Konsum	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	0	0	0	0	0
	Landtransport	183	57	20	16	276
	Logistikdienstleistung	302	613	127	126	1.168
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	485	670	147	142	1.444
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	1.580	1.992	669	718	4.959
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.580	1.992	669	718	4.959
Direkt hafenabhängig gesamt		2.065	2.662	816	860	6.403

Ordnet man die indirekten Effekte den direkten ohne regionale Abgrenzung, d.h. insgesamt, zu, so haben die Logistikdienstleistungen mit einem Anteil von 29% den größten Beschäftigungseffekt.

Tabelle 7-13: Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2011 insgesamt mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte

Teilbereich		Beschäftigte in Zuordnung zu den direkt hafenabhängigen Sektoren				
		direkt	Vorleistung	Investition	Konsum	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	8.071	3.956	8.462	4.999	25.488
	Landtransport	11.246	4.202	6.390	3.679	25.517
	Logistikdienstleistung	20.287	40.955	20.998	17.563	99.803
	Vermietung	225	47	192	32	496
	Hafenwirtschaft i.e.S.	39.829	49.160	36.042	26.273	151.304
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	3.657	1.239	306	991	6.193
	Banken und Versicherungen	3.911	1.524	2.845	2.210	10.490
	Großhandel	15.367	21.050	6.529	9.240	52.186
	Hafenwirtschaft i.w.S.	22.935	23.813	9.680	12.441	68.869
Hafenwirtschaft insgesamt		62.764	72.973	45.722	38.714	220.173
Hafenindustrie	Fischerei	20	3	1	0	24
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	1.241	1.467	567	490	3.765
	Mineralölverarbeitung	2.210	7.128	280	1.996	11.614
	H. v. chemischen Erzeugnissen	851	3.013	100	1.042	5.006
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	507	302	102	161	1.072
	H. v. Metallerzeugnisse und Metall- erzeugung und -bearbeitung	3.701	1.709	321	1.119	6.850
	Maschinenbau	3.085	7.101	631	2.927	13.744
Sonstiger Fahrzeugbau	1.616	1.101	170	679	3.566	
Hafenindustrie gesamt		13.231	21.824	2.172	8.414	45.641
Direkt hafenabhängig gesamt		75.995	94.797	47.894	47.128	265.814

7.2 Bruttowertschöpfung

7.2.1 Bruttowertschöpfung in regionaler Gliederung

Entsprechend der im vorhergehenden Kapitel dargestellten Verteilung der Beschäftigung auf die Freie und Hansestadt Hamburg, die Metropolregion und die übrigen Regionen erfolgte die Ermittlung der hafengebundenen Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen des Jahres 2011. Wiederum wurde bei der regionalen Zuordnung unterschieden nach Arbeits- und Wohnort der hafengebundenen Beschäftigten. Für die Arbeitsplätze in Hamburg geht die Berechnung von Werten der Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen gemäß der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung Hamburgs aus. Für die Arbeitsplätze in der übrigen Metropolregion (in alter Abgrenzung) wurden die Werte der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen Niedersachsens und Schleswig-Holsteins benutzt. Für die übrigen Regionen wurde auf entsprechende Durchschnittswerte für die Bundesrepublik Deutschland zurückgegriffen. Dabei werden aus der Systematik der Wirtschaftszweige 2008 soweit möglich deckungsgleiche Sektoren verwendet. Wo eine definitorische Übereinstimmung zwischen hafengebundenen Wirtschaftszweigen und der Systematik der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung nicht besteht, wurde auf nächstliegende übergeordnete Sektoren der VGR-Systematik zurückgegriffen.

Tabelle 7-14: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung in Mio. Euro 2011 nach dem Arbeitsort

Teilbereich		Bruttowertschöpfung in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort				
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	2.167	0	0	0	2.167
	Landtransport	398	11	10	0	418
	Logistikdienstleistung	2.174	6	16	0	2.197
	Vermietung	14	0	0	0	14
	Hafenwirtschaft i.e.S.	4.752	17	26	0	4.795
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	214	0	0	0	214
	Banken und Versicherungen	377	0	0	0	377
	Großhandel	742	97	53	0	892
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.333	97	53	0	1.482
Hafenwirtschaft insgesamt		6.085	114	79	0	6.278
Hafenindustrie	Fischerei	1	0	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	86	0	0	0	86
	Mineralölverarbeitung	507	0	0	0	507
	H. v. chemischen Erzeugnissen	102	0	0	0	102
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	32	0	0	0	32
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	146	0	0	0	146
	Maschinenbau	256	0	0	0	256
Sonstiger Fahrzeugbau	115	0	0	0	115	
Hafenindustrie gesamt		1.245	0	0	0	1.245
direkt hafengebundene Bruttowertschöpfung insgesamt		7.330	114	79	0	7.523
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	360	204	223	1.038	1.825
	Bauwirtschaft	76	12	13	59	160
	Dienstleistungen	619	162	187	2.660	3.627
	gesamt	1.055	378	423	3.756	5.612
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	497	116	108	568	1.287
	Bauwirtschaft	400	93	87	456	1.036
	Dienstleistungen	190	44	41	218	493
	gesamt	1.086	253	236	1.242	2.816
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	201	10	10	205	426
	Bauwirtschaft	4	0	0	4	8
	Dienstleistungen	1.481	126	121	1.463	3.192
	gesamt	1.686	136	131	1.672	3.625
indirekt hafengebundene Bruttowertschöpfung insgesamt		3.827	767	790	6.670	12.053
Summe	produzierendes Gewerbe	2.303	330	340	1.810	4.783
	Bauwirtschaft	479	106	101	518	1.204
	Dienstleistungen	8.375	446	427	4.341	13.589
	gesamt	11.157	881	868	6.670	19.576
Hamburg insgesamt		83.529				
Anteil des Hafens in %		13,4%				

Von der gesamten dem Hamburger Hafen indirekt oder direkt zurechenbaren Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen (2011) von knapp 20 Mrd. Euro entstanden 57% durch Arbeitsplätze am Standort Hamburg, 4% entstanden in Schleswig-Holstein, 4% in Niedersachsen und 34% an anderen Standorten. Damit sind gut 13% der Hamburger Bruttowertschöpfung direkt oder indirekt dem Hafen zuzurechnen. 43% der hafengebundenen Bruttowertschöpfung in Hamburg selbst sind der Hafenwirtschaft i.e.S. zuzurechnen.³⁶ Drei Viertel der hafengebundenen

³⁶ Wie bereits im Hauptteil mehrfach erwähnt ist die Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen im Bereich der Schifffahrt relativ hoch, aber plausibel.

hängigen Bruttowertschöpfung in Hamburg entfallen auf den Dienstleistungssektor (75%), gute ein Fünftel (21%) auf das verarbeitende Gewerbe und 4% auf die Bauwirtschaft. Ein Teil der hafenabhängigen Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg (38%) ist Einpendlern aus dem Umland oder aus anderen Regionen zuzurechnen (s. Tabelle 7-15).

Tabelle 7-15: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der FHH in Mio. Euro 2011 nach dem Wohnort der Beschäftigten

Teilbereich		Bruttowertschöpfung in regionaler Gliederung nach dem Wohnort				
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	1.348	404	238	177	2.167
	Landtransport	247	74	44	32	398
	Logistikdienstleistung	1.353	405	239	178	2.174
	Vermietung	9	3	2	1	14
	Hafenwirtschaft i.e.S.	2.958	885	521	388	4.752
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	133	40	23	17	214
	Banken und Versicherungen	234	70	41	31	377
	Großhandel	462	138	81	61	742
	Hafenwirtschaft i.w.S.	829	248	146	109	1.333
Hafenwirtschaft insgesamt		3.787	1.133	668	497	6.085
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	54	16	9	7	86
	Mineralölverarbeitung	316	94	56	41	507
	H. v. chemischen Erzeugnissen	63	19	11	8	102
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	20	6	4	3	32
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	91	27	16	12	146
	Maschinenbau	159	48	28	21	256
Sonstiger Fahrzeugbau	72	21	13	9	115	
Hafenindustrie gesamt		775	232	137	102	1.245
direkt hafenabhängige Bruttowertschöpfung insgesamt		4.562	1.365	804	599	7.330
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	224	67	40	29	360
	Bauwirtschaft	47	14	8	6	76
	Dienstleistungen	385	115	68	51	619
	gesamt	656	196	116	86	1.055
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	309	92	54	41	497
	Bauwirtschaft	249	74	44	33	400
	Dienstleistungen	118	35	21	16	190
	gesamt	676	202	119	89	1.086
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	125	37	22	16	201
	Bauwirtschaft	2	1	0	0	4
	Dienstleistungen	922	276	163	121	1.481
	gesamt	1.050	314	185	138	1.686
indirekt hafenabhängige Bruttowertschöpfung insgesamt		2.382	713	420	312	3.827
Summe	produzierendes Gewerbe	1.433	429	253	188	2.303
	Bauwirtschaft	298	89	53	39	479
	Dienstleistungen	5.213	1.560	919	684	8.375
	gesamt	6.944	2.078	1.224	911	11.157

Unter Berücksichtigung der Einpendler partizipierten Hamburger Einwohner zu 37% an der Summe der hafenabhängigen Bruttowertschöpfung. Von den verbleibenden 63% der Bruttowertschöpfung (Arbeitsplätze außerhalb Hamburgs oder Arbeitsplätze in Hamburg, jedoch

Beschäftigte von außerhalb) entfielen 16% auf Schleswig-Holstein, 13% auf Niedersachsen und 34% auf andere Regionen.

Tabelle 7-16: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung insgesamt in Mio. Euro 2011 nach dem Wohnort der Beschäftigten

Teilbereich		Bruttowertschöpfung in regionaler Gliederung nach dem Wohnort				
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	1.348	404	238	177	2.167
	Landtransport	248	83	53	34	418
	Logistikdienstleistung	1.354	411	253	179	2.197
	Vermietung	9	3	2	1	14
	Hafenwirtschaft i.e.S.	2.959	900	545	391	4.795
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	133	40	23	17	214
	Banken und Versicherungen	234	70	41	31	377
	Großhandel	468	222	131	71	892
	Hafenwirtschaft i.w.S.	836	332	196	119	1.482
Hafenwirtschaft insgesamt		3.795	1.232	741	510	6.278
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	54	16	9	7	86
	Mineralölverarbeitung	316	94	56	41	507
	H. v. chemischen Erzeugnissen	63	19	11	8	102
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	20	6	4	3	32
	H. v. Metallernzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	91	27	16	12	146
	Maschinenbau	159	48	28	21	256
Sonstiger Fahrzeugbau	72	21	13	9	115	
Hafenindustrie gesamt		775	232	137	102	1.245
direkt hafengebunden Bruttowertschöpfung insgesamt		4.569	1.464	877	612	7.523
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	260	279	342	944	1.825
	Bauwirtschaft	49	27	26	58	160
	Dienstleistungen	454	343	489	2.341	3.627
	gesamt	763	648	857	3.343	5.612
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	329	212	207	540	1.287
	Bauwirtschaft	265	170	167	434	1.036
	Dienstleistungen	126	81	79	207	493
	gesamt	720	463	453	1.181	2.816
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	130	53	50	192	426
	Bauwirtschaft	2	1	1	3	8
	Dienstleistungen	962	433	412	1.385	3.192
	gesamt	1.095	487	463	1.580	3.625
indirekt hafengebunden Bruttowertschöpfung insgesamt		2.578	1.598	1.773	6.104	12.053
Summe	produzierendes Gewerbe	1.494	775	736	1.778	4.783
	Bauwirtschaft	316	198	194	495	1.204
	Dienstleistungen	5.336	2.090	1.720	4.443	13.589
	gesamt	7.147	3.063	2.651	6.716	19.576

7.2.2 Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien

Die hafenabhängige Bruttowertschöpfung wurde entsprechend der Verteilung der Arbeitsplätze auf die Ladungskategorien aufgegliedert. Demnach entfallen von insgesamt knapp 11,2 Mrd. Euro, die auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg in hafenabhängigen Tätigkeiten erwirtschaftet wurden, knapp 2,0 Mrd. Euro auf konventionelles Stückgut und 6,3 Mrd. Euro auf Container. Detaillierte Angaben bietet Tabelle 7-17.

Tabelle 7-17: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg nach Ladungskategorien 2011 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien					Summe
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	203	416	48	1.419	80	2.167
	Landtransport	28	30	59	281	0	398
	Logistikdienstleistung	117	253	562	1.178	63	2.174
	Vermietung	1	3	0	10	0	14
	Hafenwirtschaft i.e.S.	350	702	670	2.887	144	4.752
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	17	31	24	138	4	214
	Banken und Versicherungen	30	54	42	243	6	377
	Großhandel	0	329	2	411	0	742
	Hafenwirtschaft i.w.S.	48	415	68	792	10	1.333
Hafenwirtschaft insgesamt		398	1.116	738	3.679	153	6.085
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	1	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	6	22	1	57	0	86
	Mineralölverarbeitung	507	0	0	0	0	507
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	74	0	11	17	0	102
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	26	6	0	32
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	114	5	27	0	146
	Maschinenbau	0	0	73	183	0	256
	Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	115	0	115
Hafenindustrie gesamt		587	136	116	406	0	1.245
direkt hafenabhängige Bruttowertschöpfung insgesamt		985	1.252	854	4.085	153	7.330
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	24	67	61	202	6	360
	Bauwirtschaft	5	14	13	43	1	76
	Dienstleistungen	42	115	105	347	10	619
	gesamt	71	196	179	592	17	1.055
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	32	85	76	294	10	497
	Bauwirtschaft	26	68	61	236	8	400
	Dienstleistungen	12	32	29	112	4	190
	gesamt	70	185	166	642	22	1.086
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	produzierendes Gewerbe	20	38	28	111	3	201
	Bauwirtschaft	0	1	1	2	0	4
	Dienstleistungen	149	279	209	821	24	1.481
	gesamt	170	318	237	934	27	1.686
indirekt hafenabhängige Bruttowertschöp- fung insgesamt		311	699	582	2.169	67	3.827
Summe	produzierendes Gewerbe	664	325	281	1.013	19	2.303
	Bauwirtschaft	31	83	74	281	10	479
	Dienstleistungen	601	1.542	1.080	4.960	191	8.375
	gesamt	1.296	1.951	1.436	6.254	220	11.157

Die Angaben in gleicher Darstellung für die gesamte Metropolregion (inklusive FHH) bietet Tabelle 7-18.

Tabelle 7-18: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der gesamten Metropolregion in alter Abgrenzung (inklusive FHH) nach Ladungskategorien 2011 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	203	416	48	1.419	80	2.167
	Landtransport	28	32	65	293	0	418
	Logistikdienstleistung	117	256	569	1.191	63	2.197
	Vermietung	1	3	0	10	0	14
	Hafenwirtschaft i.e.S.	350	707	683	2.912	144	4.795
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	17	31	24	138	4	214
	Banken und Versicherungen	30	54	42	243	6	377
	Großhandel	0	361	2	528	0	892
	Hafenwirtschaft i.w.S.	48	447	68	910	10	1.482
Hafenwirtschaft insgesamt		398	1.153	751	3.822	153	6.278
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	1	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	6	22	1	57	0	86
	Mineralölverarbeitung	507	0	0	0	0	507
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	74	0	11	17	0	102
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	26	6	0	32
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	114	5	27	0	146
	Maschinenbau	0	0	73	183	0	256
Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	115	0	115	
Hafenindustrie gesamt		587	136	116	406	0	1.245
direkt hafengebundene Bruttowertschöpfung insgesamt		985	1.289	867	4.228	153	7.523
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	107	134	127	408	11	787
	Bauwirtschaft	10	18	17	55	2	101
	Dienstleistungen	109	170	159	515	14	967
	gesamt	226	322	303	978	27	1.855
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	46	125	109	425	15	720
	Bauwirtschaft	37	100	88	343	12	580
	Dienstleistungen	18	48	42	163	6	275
	gesamt	100	272	239	931	32	1.575
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	produzierendes Gewerbe	22	42	31	122	4	221
	Bauwirtschaft	0	1	1	2	0	4
	Dienstleistungen	174	325	244	958	28	1.729
	gesamt	197	368	276	1.082	31	1.954
indirekt hafengebundene Bruttowertschöp- fung insgesamt		523	962	817	2.991	90	5.384
Summe	produzierendes Gewerbe	762	436	383	1.362	29	2.973
	Bauwirtschaft	47	119	105	400	14	685
	Dienstleistungen	699	1.696	1.196	5.457	201	9.248
	gesamt	1.508	2.251	1.684	7.219	244	12.906

Die Angaben in gleicher Darstellung für die Bruttowertschöpfung insgesamt bietet Tabelle 7-19.

Tabelle 7-19: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung insgesamt nach Ladungskategorien 2011 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	203	416	48	1.419	80	2.167
	Landtransport	28	32	65	293	0	418
	Logistikdienstleistung	117	256	569	1.191	63	2.197
	Vermietung	1	3	0	10	0	14
	Hafenwirtschaft i.e.S.	350	707	683	2.912	144	4.795
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	17	31	24	138	4	214
	Banken und Versicherungen	30	54	42	243	6	377
	Großhandel	0	361	2	528	0	892
	Hafenwirtschaft i.w.S.	48	447	68	910	10	1.482
Hafenwirtschaft insgesamt		398	1.153	751	3.822	153	6.278
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	1	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	6	22	1	57	0	86
	Mineralölverarbeitung	507	0	0	0	0	507
	H. v. chemischen Erzeugnissen	74	0	11	17	0	102
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	0	0	26	6	0	32
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	0	114	5	27	0	146
	Maschinenbau	0	0	73	183	0	256
	Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	115	0	115
Hafenindustrie gesamt		587	136	116	406	0	1.245
direkt hafengebundene Bruttowertschöpfung insgesamt		985	1.289	867	4.228	153	7.523
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	234	338	279	948	26	1.825
	Bauwirtschaft	17	30	25	85	2	160
	Dienstleistungen	435	691	548	1.899	54	3.627
	gesamt	686	1.059	852	2.932	83	5.612
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	82	224	195	761	26	1.287
	Bauwirtschaft	66	180	157	612	21	1.036
	Dienstleistungen	31	86	75	291	10	493
	gesamt	179	489	426	1.664	58	2.816
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	42	80	61	236	7	426
	Bauwirtschaft	1	1	1	4	0	8
	Dienstleistungen	316	597	457	1.770	52	3.192
	gesamt	359	678	520	2.010	59	3.625
indirekt hafengebundene Bruttowertschöpfung insgesamt		1.224	2.226	1.798	6.606	199	12.053
Summe	produzierendes Gewerbe	945	777	651	2.351	60	4.783
	Bauwirtschaft	84	211	183	702	24	1.204
	Dienstleistungen	1.180	2.527	1.831	7.781	269	13.589
	gesamt	2.209	3.515	2.665	10.834	352	19.576

7.2.3 Zuordnung der Bruttowertschöpfung auf die direkt hafengebundenen Sektoren

Analog zu den Beschäftigungseffekten kann die Bruttowertschöpfung der indirekten Bereiche ebenfalls den sie generierenden direkten Sektoren zugeordnet werden. 250.428 hafengebundene Arbeitsplätze lassen sich direkt und indirekt auf die Aktivitäten Hamburger Unternehmen zurückführen (s. Tabelle 7-10). Der Anteil der Hafengewirtschaft hieran beträgt 82%. Eine hafengebundene Bruttowertschöpfung von rund 17,7 Mrd. Euro lässt sich direkt oder indirekt auf die Aktivitäten Hamburger Unternehmen zurückführen (s. Tabelle 7-20). 82% davon lassen sich auf die Aktivitäten der Hafengewirtschaft zurückführen. Dies spiegelt die hohe Produktivität der Hafengewirtschaft wider.

Die hafengebundenen Logistikdienstleister in Hamburg erwirtschafteten 2011 rund 2,2 Mrd. Euro. Die durch ihre Vorleistungsnachfrage bundesweit indirekt hafengebunden Beschäftigten erwirtschafteten rund 1,3 Mrd. Euro. Die indirekt durch die Investitionsgüternachfrage hafengebunden Beschäftigten erwirtschafteten 0,6 Mrd. Euro und die konsuminduziert indirekt hafengebunden Beschäftigten bundesweit 0,9 Mrd. Euro. Insgesamt sind somit bundesweit Wertschöpfungseffekte in Höhe von rund 5,1 Mrd. Euro auf die Aktivitäten der hafengebundenen Logistikdienstleister in Hamburg zurückzuführen.

Tabelle 7-20: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2011 in der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro

Teilbereich		BWS in Zuordnung zu den direkt hafengebundenen Sektoren				
		direkt	Vorleistung	Investition	Konsum	insgesamt
Hafengewirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	2.167	536	261	377	3.341
	Landtransport	398	721	351	507	1.976
	Logistikdienstleistung	2.174	1.320	643	928	5.064
	Vermietung	14	15	7	11	47
	Hafengewirtschaft i.e.S.	4.752	2.592	1.262	1.822	10.429
Hafengewirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	214	243	118	171	746
	Banken und Versicherungen	377	260	127	183	946
	Großhandel	742	740	361	521	2.364
	Hafengewirtschaft i.w.S.	1.333	1.243	606	874	4.056
Hafengewirtschaft insgesamt		6.085	3.835	1.868	2.697	14.485
Hafenindustrie	Fischerei	1	1	1	1	4
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	86	82	40	58	267
	Mineralölverarbeitung	507	147	72	103	829
	H. v. chemischen Erzeugnissen	102	57	28	40	225
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	32	34	16	24	106
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	146	246	120	173	685
	Maschinenbau	256	205	100	144	705
	Sonstiger Fahrzeugbau	115	107	52	76	351
Hafenindustrie gesamt		1.245	879	428	618	3.171
Direkt hafengebunden gesamt		7.330	4.715	2.296	3.315	17.656

Ebenso wie bei den Beschäftigungseffekten lassen sich auch bei der Bruttowertschöpfung für jede regionale Abgrenzung die Wertschöpfungseffekte den direkt hafenabhängigen Sektoren zuordnen. Die größten Wertschöpfungseffekte mit ihrem Ausgangspunkt in Schleswig-Holstein hat der Großhandel (88%).

Tabelle 7-21: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2011 in Schleswig-Holstein mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro

Teilbereich		BWS in Zuordnung zu den direkt hafenabhängigen Sektoren				
		direkt	Vorleistung	Investition	Konsum	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	0	0	0	0	0
	Landtransport	11	32	20	12	74
	Logistikdienstleistung	6	19	12	7	44
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	17	50	31	19	118
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	97	385	240	143	864
	Hafenwirtschaft i.w.S.	97	385	240	143	864
Direkt hafenabhängig gesamt		114	435	272	161	982

In Niedersachsen liegt der Anteil des Großhandels an der hafenabhängigen Bruttowertschöpfung bei 76%.

Tabelle 7-22: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2011 in Niedersachsen mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro

Teilbereich		BWS in Zuordnung zu den direkt hafenabhängigen Sektoren				
		direkt	Vorleistung	Investition	Konsum	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	0	0	0	0	0
	Landtransport	10	41	22	13	86
	Logistikdienstleistung	16	68	36	22	142
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	26	109	58	35	228
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	53	353	190	114	710
	Hafenwirtschaft i.w.S.	53	353	190	114	710
Direkt hafenabhängig gesamt		79	462	249	149	938

Die Logistikdienstleistungen sind insgesamt betrachtet der Sektor, der die größten Wertschöpfungseffekte generiert (27%).

Tabelle 7-23: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2011 insgesamt mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro

Teilbereich		BWS in Zuordnung zu den direkt hafengebundenen Sektoren				
		direkt	Vorleistung	Investition	Konsum	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	2.167	536	261	377	3.341
	Landtransport	418	793	393	532	2.136
	Logistikdienstleistung	2.197	1.406	691	957	5.250
	Vermietung	14	15	7	11	47
	Hafenwirtschaft i.e.S.	4.795	2.751	1.352	1.876	10.774
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	214	243	118	171	746
	Banken und Versicherungen	377	260	127	183	946
	Großhandel	892	1.479	791	777	3.938
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.482	1.982	1.036	1.131	5.631
Hafenwirtschaft insgesamt		6.278	4.732	2.388	3.007	16.405
Hafenindustrie	Fischerei	1	1	1	1	4
	H. v. Nahrungs- und Futter- mitteln	86	82	40	58	267
	Mineralölverarbeitung	507	147	72	103	829
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	102	57	28	40	225
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	32	34	16	24	106
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	146	246	120	173	685
	Maschinenbau	256	205	100	144	705
	Sonstiger Fahrzeugbau	115	107	52	76	351
Hafenindustrie gesamt		1.245	879	428	618	3.171
Direkt hafengebunden gesamt		7.523	5.612	2.816	3.625	19.576

7.3 Einkommen

Die Berechnung der hafengebundenen Einkommen erfolgt analog zur Vorgehensweise bei der Wertschöpfung. Das hafengebundene Einkommen setzt sich aus zwei Untergruppen zusammen: dem *Einkommen aus unselbständiger Beschäftigung* sowie dem *Einkommen aus Unternehmertätigkeit und Vermögen* (s. Abschnitt 6.4.1). Im Folgenden werden die Berechnungsergebnisse zusammengefasst.

7.3.1 Einkommen in regionaler Gliederung

Vom Gesamtwert der dem Hamburger Hafen direkt oder indirekt zurechenbaren Bruttoeinkommen (2011) von knapp 14 Mrd. Euro entstanden 45% am Standort Hamburg, 5% in Schleswig-Holstein, 5% in Niedersachsen und 45% an anderen Standorten.

Tabelle 7-24: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt in Mio. Euro 2011 nach dem Arbeitsort

Teilbereich		Bruttoeinkommen in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort				
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	439	0	0	0	439
	Landtransport	366	10	8	0	384
	Logistikdienstleistung	860	6	13	0	879
	Vermietung	10	0	0	0	10
	Hafenwirtschaft i.e.S.	1.675	15	21	0	1.711
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	184	0	0	0	184
	Banken und Versicherungen	345	0	0	0	345
	Großhandel	583	97	49	0	729
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.113	97	49	0	1.259
Hafenwirtschaft insgesamt		2.788	112	70	0	2.970
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	72	0	0	0	72
	Mineralölverarbeitung	221	0	0	0	221
	H. v. chemischen Erzeugnissen	66	0	0	0	66
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	35	0	0	0	35
	H. v. Metallernzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	191	0	0	0	191
	Maschinenbau	258	0	0	0	258
Sonstiger Fahrzeugbau	128	0	0	0	128	
Hafenindustrie gesamt		971	0	0	0	971
direkt hafengebunden Einkommen insgesamt		3.759	112	70	0	3.941
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	159	167	176	752	1.254
	Bauwirtschaft	69	11	13	55	148
	Dienstleistungen	425	127	134	3.329	4.015
	gesamt	654	304	323	4.137	5.417
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	430	117	95	589	1.230
	Bauwirtschaft	366	81	83	430	960
	Dienstleistungen	146	38	34	291	510
	gesamt	942	236	211	1.311	2.699
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	137	7	7	139	289
	Bauwirtschaft	3	0	0	3	7
	Dienstleistungen	669	51	49	655	1.425
	gesamt	809	58	56	797	1.721
indirekt hafengebunden Einkommen insgesamt		2.405	598	590	6.244	9.837
Summe	produzierendes Gewerbe	1.697	290	277	1.480	3.744
	Bauwirtschaft	439	92	96	488	1.115
	Dienstleistungen	4.028	328	288	4.276	8.920
	gesamt	6.164	710	660	6.244	13.778

27% der hafengebundenen Bruttoeinkommen in Hamburg selbst waren der Hafenwirtschaft i.e.S. zuzurechnen. 65% der hafengebundenen Bruttoeinkommen in Hamburg entfielen auf den Dienstleistungssektor, 28% auf das verarbeitende Gewerbe und 7% auf die Bauwirtschaft.

Ein Teil der hafenabhängigen Einkommen auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg (38%) kam Einpendlern aus dem Umland und anderen Regionen zugute (Tabelle 7-25).

Tabelle 7-25: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen auf dem Gebiet der FHH in Mio. Euro 2011 nach dem Wohnort der Beschäftigten

Teilbereich		Bruttoeinkommen in regionaler Gliederung nach dem Wohnort				
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	273	82	48	36	439
	Landtransport	228	68	40	30	366
	Logistikdienstleistung	535	160	94	70	860
	Vermietung	6	2	1	1	10
	Hafenwirtschaft i.e.S.	1.043	312	184	137	1.675
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	115	34	20	15	184
	Banken und Versicherungen	215	64	38	28	345
	Großhandel	363	109	64	48	583
	Hafenwirtschaft i.w.S.	693	207	122	91	1.113
Hafenwirtschaft insgesamt		1.735	519	306	228	2.788
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	45	13	8	6	72
	Mineralölverarbeitung	137	41	24	18	221
	H. v. chemischen Erzeugnissen	41	12	7	5	66
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	22	7	4	3	35
	H. v. Metallernzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	119	36	21	16	191
	Maschinenbau	161	48	28	21	258
	Sonstiger Fahrzeugbau	79	24	14	10	128
Hafenindustrie gesamt		604	181	107	79	971
direkt hafenabhängiges Einkommen insgesamt		2.340	700	412	307	3.759
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	99	30	17	13	159
	Bauwirtschaft	43	13	8	6	69
	Dienstleistungen	264	79	47	35	425
	gesamt	407	122	72	53	654
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	267	80	47	35	430
	Bauwirtschaft	228	68	40	30	366
	Dienstleistungen	91	27	16	12	146
	gesamt	586	175	103	77	942
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	85	26	15	11	137
	Bauwirtschaft	2	1	0	0	3
	Dienstleistungen	416	125	73	55	669
	gesamt	503	151	89	66	809
indirekt hafenabhängiges Einkommen insgesamt		1.497	448	264	196	2.405
Summe	produzierendes Gewerbe	1.056	316	186	139	1.697
	Bauwirtschaft	273	82	48	36	439
	Dienstleistungen	2.507	750	442	329	4.028
	gesamt	3.836	1.148	676	503	6.164

Unter Berücksichtigung der Einpendler partizipierten Hamburgs Einwohner zu rund 29% an der Summe der hafenabhängigen Bruttoeinkommen insgesamt. Der verbleibende Teil (Arbeitsplätze außerhalb Hamburgs oder Arbeitsplätze in Hamburg, jedoch Beschäftigte von außerhalb) entfiel auf Schleswig-Holstein (14%), auf Niedersachsen (14%) oder andere Regionen (43%) (Tabelle 7-26).

Tabelle 7-26: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt in Mio. Euro 2011 nach dem Wohnort der Beschäftigten

Teilbereich		Bruttoeinkommen in regionaler Gliederung nach dem Wohnort				
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	273	82	48	36	439
	Landtransport	228	77	47	31	384
	Logistikdienstleistung	536	165	106	72	879
	Vermietung	6	2	1	1	10
	Hafenwirtschaft i.e.S.	1.044	325	203	139	1.711
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	115	34	20	15	184
	Banken und Versicherungen	215	64	38	28	345
	Großhandel	369	193	110	57	729
	Hafenwirtschaft i.w.S.	699	291	169	101	1.259
Hafenwirtschaft insgesamt		1.742	617	372	240	2.970
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	45	13	8	6	72
	Mineralölverarbeitung	137	41	24	18	221
	H. v. chemischen Erzeugnissen	41	12	7	5	66
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	22	7	4	3	35
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	119	36	21	16	191
	Maschinenbau	161	48	28	21	258
Sonstiger Fahrzeugbau	79	24	14	10	128	
Hafenindustrie gesamt		604	181	107	79	971
direkt hafenabhängiges Einkommen insgesamt		2.347	797	478	319	3.941
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	127	199	250	678	1.254
	Bauwirtschaft	45	24	24	54	148
	Dienstleistungen	345	298	482	2.889	4.015
	gesamt	517	522	757	3.622	5.417
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	288	201	190	552	1.230
	Bauwirtschaft	243	153	157	408	960
	Dienstleistungen	100	70	74	265	510
	gesamt	630	423	421	1.224	2.699
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	89	36	34	130	289
	Bauwirtschaft	2	1	1	3	7
	Dienstleistungen	434	190	180	620	1.425
	gesamt	525	227	215	753	1.721
indirekt hafenabhängiges Einkommen insgesamt		1.672	1.172	1.393	5.599	9.837
Summe	produzierendes Gewerbe	1.107	617	581	1.439	3.744
	Bauwirtschaft	290	177	182	465	1.115
	Dienstleistungen	2.621	1.175	1.109	4.014	8.920
	gesamt	4.019	1.970	1.871	5.918	13.778

7.3.2 Einkommen nach Ladungskategorien

Analog zur Bruttowertschöpfung wird das Bruttoeinkommen den Ladungskategorien zugeordnet. Tabelle 7-27 stellt das auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg erwirtschaftete Bruttoeinkommen nach Ladungskategorien dar.

Tabelle 7-27: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg nach Ladungskategorien 2011 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttoeinkommen nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	41	84	10	288	16	439
	Landtransport	26	27	54	259	0	366
	Logistikdienstleistung	46	100	223	466	25	860
	Vermietung	1	2	0	7	0	10
	Hafenwirtschaft i.e.S.	114	214	287	1.019	41	1.675
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	15	27	21	119	3	184
	Banken und Versicherungen	28	50	39	223	6	345
	Großhandel	0	259	2	323	0	583
	Hafenwirtschaft i.w.S.	43	335	61	665	9	1.113
Hafenwirtschaft insgesamt		157	549	348	1.684	50	2.788
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	5	18	1	47	0	72
	Mineralölverarbeitung	221	0	0	0	0	221
	H. v. chemischen Erzeugnissen	48	0	7	11	0	66
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	0	0	28	7	0	35
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	0	149	6	36	0	191
	Maschinenbau	0	0	74	185	0	258
Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	128	0	128	
Hafenindustrie gesamt		274	167	116	413	0	971
direkt hafengebunden Bruttoeinkommen insgesamt		431	716	464	2.097	50	3.759
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	11	30	27	89	3	159
	Bauwirtschaft	5	13	12	39	1	69
	Dienstleistungen	29	79	72	239	7	425
	gesamt	44	121	111	367	11	654
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	28	73	66	254	9	430
	Bauwirtschaft	24	63	56	217	8	366
	Dienstleistungen	9	25	22	87	3	146
	gesamt	61	161	144	557	19	942
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	14	26	19	76	2	137
	Bauwirtschaft	0	1	0	2	0	3
	Dienstleistungen	67	124	93	366	18	669
	gesamt	81	151	113	444	21	809
indirekt hafengebunden Bruttoeinkommen insgesamt		186	433	367	1.368	51	2.405
Summe	produzierendes Gewerbe	326	296	228	833	14	1.697
	Bauwirtschaft	29	76	68	257	9	439
	Dienstleistungen	262	777	535	2.375	79	4.028
	gesamt	617	1.149	831	3.465	101	6.164

Analog zu Tabelle 7-27 stellt Tabelle 7-28 das in der gesamten Metropolregion (alte Abgrenzung) erwirtschaftete Bruttoeinkommen nach Ladungskategorien dar.

Tabelle 7-28: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen auf dem Gebiet der Metropolregion (alte Abgrenzung) nach Ladungskategorien 2011 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttoeinkommen nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	41	84	10	288	16	439
	Landtransport	26	29	60	269	0	384
	Logistikdienstleistung	46	102	228	477	25	879
	Vermietung	1	2	0	7	0	10
	Hafenwirtschaft i.e.S.	114	218	298	1.040	41	1.711
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	15	27	21	119	3	184
	Banken und Versicherungen	28	50	39	223	6	345
	Großhandel	0	290	2	437	0	729
	Hafenwirtschaft i.w.S.	43	367	61	780	9	1.259
Hafenwirtschaft insgesamt		157	585	359	1.819	50	2.970
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	5	18	1	47	0	72
	Mineralölverarbeitung	221	0	0	0	0	221
	H. v. chemischen Erzeugnissen	48	0	7	11	0	66
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	0	0	28	7	0	35
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	0	149	6	36	0	191
	Maschinenbau	0	0	74	185	0	258
Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	128	0	128	
Hafenindustrie gesamt		274	167	116	413	0	971
direkt hafengebundene Bruttoeinkommen insgesamt		431	752	475	2.233	50	3.941
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	77	84	80	254	7	502
	Bauwirtschaft	9	17	15	50	1	93
	Dienstleistungen	79	120	112	364	10	686
	gesamt	165	220	208	669	18	1.280
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	41	111	97	379	13	641
	Bauwirtschaft	34	92	80	313	11	530
	Dienstleistungen	14	38	33	129	4	218
	gesamt	88	240	210	821	29	1.389
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	15	28	21	83	2	150
	Bauwirtschaft	0	1	1	2	0	4
	Dienstleistungen	77	143	107	422	20	769
	gesamt	92	172	129	507	23	923
indirekt hafengebundene Bruttoeinkommen insgesamt		346	633	547	1.997	69	3.593
Summe	produzierendes Gewerbe	407	390	315	1.130	22	2.264
	Bauwirtschaft	43	109	96	365	12	626
	Dienstleistungen	327	886	612	2.734	85	4.644
	gesamt	777	1.385	1.023	4.230	119	7.534

Tabelle 7-29 stellt das gesamte vom Hamburger Hafen erwirtschaftete Einkommen nach Ladungskategorien dar.

Tabelle 7-29: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt nach Ladungskategorien 2011 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttoeinkommen nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	41	84	10	288	16	439
	Landtransport	26	29	60	269	0	384
	Logistikdienstleistung	46	102	228	477	25	879
	Vermietung	1	2	0	7	0	10
	Hafenwirtschaft i.e.S.	114	218	298	1.040	41	1.711
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	15	27	21	119	3	184
	Banken und Versicherungen	28	50	39	223	6	345
	Großhandel	0	290	2	437	0	729
	Hafenwirtschaft i.w.S.	43	367	61	780	9	1.259
Hafenwirtschaft insgesamt		157	585	359	1.819	50	2.970
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	5	18	1	47	0	72
	Mineralölverarbeitung	221	0	0	0	0	221
	H. v. chemischen Erzeugnissen	48	0	7	11	0	66
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	0	0	28	7	0	35
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	0	149	6	36	0	191
	Maschinenbau	0	0	74	185	0	258
	Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	128	0	128
Hafenindustrie gesamt		274	167	116	413	0	971
direkt hafengebundene Bruttoeinkommen insgesamt		431	752	475	2.233	50	3.941
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	169	231	190	646	18	1.254
	Bauwirtschaft	16	27	23	79	2	148
	Dienstleistungen	487	773	599	2.096	60	4.015
	gesamt	672	1.032	813	2.821	80	5.417
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	78	214	186	727	25	1.230
	Bauwirtschaft	61	167	145	567	20	960
	Dienstleistungen	32	89	77	301	10	510
	gesamt	172	469	408	1.595	55	2.699
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	29	54	41	160	5	289
	Bauwirtschaft	1	1	1	4	0	7
	Dienstleistungen	140	265	203	785	31	1.425
	gesamt	170	320	245	949	36	1.721
indirekt hafengebundene Bruttoeinkommen insgesamt		1.013	1.821	1.466	5.366	171	9.837
Summe	produzierendes Gewerbe	550	666	534	1.946	48	3.744
	Bauwirtschaft	78	195	170	650	22	1.115
	Dienstleistungen	817	1.711	1.238	5.002	151	8.920
	gesamt	1.445	2.573	1.942	7.598	221	13.778

7.3.3 Zuordnung der Bruttoeinkommen auf die direkt hafenabhängigen Sektoren

Analog zur Bruttowertschöpfung kann das Bruttoeinkommen der indirekten Bereiche ebenfalls den sie generierenden direkten Sektoren zugeordnet werden. Insgesamt sind gut 12 Mrd. Euro Bruttoeinkommen auf die direkten und indirekten Effekte der hafenabhängigen Unternehmen in der Freien und Hansestadt Hamburg zurückzuführen. Davon werden direkt und indirekt durch die Aktivitäten der Hafenwirtschaft rund 79% erwirtschaftet.

Tabelle 7-30: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2011 in der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttoeinkommen in Zuordnung zu den direkt hafenabhängigen Sektoren				
		direkt	Vorleistung	Investition	Konsum	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	439	523	249	179	1.390
	Landtransport	366	703	335	240	1.644
	Logistikdienstleistung	860	1.287	614	439	3.200
	Vermietung	10	15	7	5	36
	Hafenwirtschaft i.e.S.	1.675	2.528	1.205	863	6.271
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	184	237	113	81	615
	Banken und Versicherungen	345	254	121	87	806
	Großhandel	583	722	344	246	1.896
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.113	1.213	578	414	3.318
Hafenwirtschaft insgesamt		2.788	3.741	1.783	1.277	9.589
Hafenindustrie	Fischerei	0	1	1	0	3
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	72	80	38	27	218
	Mineralölverarbeitung	221	143	68	49	481
	H. v. chemischen Erzeugnissen	66	55	26	19	167
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	35	33	16	11	95
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	191	240	114	82	627
	Maschinenbau	258	200	95	68	622
	Sonstiger Fahrzeugbau	128	105	50	36	318
Hafenindustrie gesamt		971	858	409	293	2.530
Direkt hafenabhängig gesamt		3.759	4.599	2.192	1.569	12.119

Ebenso wie bei der Bruttowertschöpfung lassen sich auch bei den Bruttoeinkommen für jede regionale Abgrenzung die Einkommenseffekte den direkt hafenabhängigen Sektoren zuordnen. Die größten Einkommenseffekte mit ihrem Ausgangspunkt in Schleswig-Holstein hat der Großhandel (88%).

Tabelle 7-31: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2011 in Schleswig-Holstein mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttoeinkommen in Zuordnung zu den direkt hafenabhängigen Sektoren				
		direkt	Vorleistung	Investition	Konsum	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	0	0	0	0	0
	Landtransport	10	31	20	6	66
	Logistikdienstleistung	6	18	12	4	39
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	15	49	32	9	105
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	97	373	241	71	782
	Hafenwirtschaft i.w.S.	97	373	241	71	782
Direkt hafenabhängig gesamt		112	422	273	81	888

In Niedersachsen liegt der Anteil des Großhandels an den hafenabhängigen Bruttoeinkommen bei 76%.

Tabelle 7-32: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2011 in Niedersachsen mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttoeinkommen in Zuordnung zu den direkt hafenabhängigen Sektoren				
		direkt	Vorleistung	Investition	Konsum	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	0	0	0	0	0
	Landtransport	8	35	21	6	70
	Logistikdienstleistung	13	58	34	10	116
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	21	93	55	17	186
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	49	303	179	54	586
	Hafenwirtschaft i.w.S.	49	303	179	54	586
Direkt hafenabhängig gesamt		70	396	234	71	772

Die Logistikdienstleistungen sind insgesamt betrachtet der Sektor, in dem die Bruttoeinkommen die größten Wertschöpfungseffekte generieren (24%).

Tabelle 7-33: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2011 insgesamt mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttoeinkommen in Zuordnung zu den direkt hafenabhängigen Sektoren				
		direkt	Vorleistung	Investition	Konsum	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	439	523	249	179	1.390
	Landtransport	384	769	376	252	1.780
	Logistikdienstleistung	879	1.364	660	453	3.355
	Vermietung	10	15	7	5	36
	Hafenwirtschaft i.e.S.	1.711	2.670	1.292	889	6.562
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	184	237	113	81	615
	Banken und Versicherungen	345	254	121	87	806
	Großhandel	729	1.398	765	372	3.264
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.259	1.889	999	539	4.686
Hafenwirtschaft insgesamt		2.970	4.559	2.291	1.428	11.248
Hafenindustrie	Fischerei	0	1	1	0	3
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	72	80	38	27	218
	Mineralölverarbeitung	221	143	68	49	481
	H. v. chemischen Erzeugnissen	66	55	26	19	167
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	35	33	16	11	95
	H. v. Metallerzeugnisse und -bearbeitung	191	240	114	82	627
	Maschinenbau	258	200	95	68	622
	Sonstiger Fahrzeugbau	128	105	50	36	318
Hafenindustrie gesamt		971	858	409	293	2.530
Direkt hafenabhängig gesamt		3.941	5.417	2.699	1.721	13.778

7.4 Steuern

Bei der Ermittlung der hafenabhängigen Steuereinnahmen werden die jeweiligen Anteile folgender Steuereinnahmen berücksichtigt, die dem Stadtstaat Hamburg, bzw. Schleswig-Holstein oder Niedersachsen zufließen.

- Anteil an der Einkommensteuer,
- Anteil an der Umsatzsteuer,
- Anteil an der Gewerbesteuer sowie, der Anteil an der Körperschaftsteuer.

Dabei werden die relevanten Jahressteuereinnahmen in Abhängigkeit von der Beschäftigung ermittelt. Bei diesen Steuereinnahmen handelt es sich um die Einnahmen der Länder nach dem Länderfinanzausgleich. Für die Freie und Hansestadt Hamburg ergeben sich die folgenden hafenabhängigen Steuereinnahmen.

Tabelle 7-34: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2011 in Mio. Euro Hamburgs

Steuerart Einnahmen der FHH	Einnahmen insg. In Mio. Euro	Beschäftigte in Hamburg			hafenabhängige Einnahmen in Mio. Euro
		insgesamt	hafenabhängig	Konzept	
Lohn- und Einkommensteuer	3.261	711.609	78.872	nach Wohnort	361
Umsatzsteuer	1.739	1.143.353	121.079	nach Arbeitsort	184
Gewerbesteuer	1.811	1.143.353	121.079	nach Arbeitsort	192
Körperschaftsteuer	237	1.143.353	121.079	nach Arbeitsort	25
Summe Steuereinnahmen	7.048				762
Anteil des Hafens					10,8%

Tabelle 7-35: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2011 in Mio. Euro Schleswig-Holsteins

Steuerart Einnahmen der FHH	Einnahmen insg. In Mio. Euro	Beschäftigte in Schleswig-Holstein			hafenabhängige Einnahmen in Mio. Euro
		insgesamt	hafenabhängig	Konzept	
Lohn- und Einkommensteuer	3.589	1.128.977	39.873	nach Wohnort	127
Umsatzsteuer	2.773	1.303.701	15.610	nach Arbeitsort	33
Gewerbesteuer	947	1.303.701	15.610	nach Arbeitsort	11
Körperschaftsteuer	91	1.303.701	15.610	nach Arbeitsort	1
Summe Steuereinnahmen	7.400				172
Anteil des Hafens					2,3%

**Tabelle 7-36: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2011 in Mio. Euro
 Niedersachsens**

Steuerart Einnahmen der FHH	Einnahmen insg. In Mio. Euro	Beschäftigte in Niedersachsen			hafenabhängige Einnahmen in Mio. Euro
		insgesamt	hafenabhängig	Konzept	
Lohn- und Einkommensteuer	8.163	3.410.854	37.558	nach Wohnort	90
Umsatzsteuer	9.041	3.767.236	14.664	nach Arbeitsort	35
Gewerbsteuer	3.146	3.767.236	14.664	nach Arbeitsort	12
Körperschaftsteuer	311	3.767.236	14.664	nach Arbeitsort	1
Summe Steuereinnahmen	20.661				139
Anteil des Hafens					0,7%

7.5 Vergleich der Ergebnisse 2011 mit denen für 2010

Die Fragen, die sich nach der Auswertung der Neuerhebung ergeben, sind die, welche Auswirkungen die Neugliederung der Wirtschaftszweigesystematik hat und wie gut das Fortschreibungsverfahren in den vergangenen Jahren war. Durch die Neustrukturierung der Wirtschaftszweigesystematik ist ein Vergleich der Fortschreibungsergebnisse mit denen der Auswertung der Neuerhebung nur eingeschränkt möglich.

Basis des Vergleichs zwischen der letzten Fortschreibung und den Ergebnissen der Neuerhebung ist die Umschlagentwicklung in den letzten beiden Jahren. Dabei muss berücksichtigt werden, dass bei der Fortschreibung für das Jahr 2010 noch keine Kreuzschifffahrt berücksichtigt wurde und somit die Beschäftigungseffekte nur bedingt vergleichbar sind. Bei den vergleichsrelevanten Ladungskategorien ist abgesehen vom Container in allen Kategorien der Umschlag zurückgegangen. Allerdings hat die Steigerung beim Containerumschlag den Rückgang bei den übrigen Ladungskategorien überkompensiert (Tabelle 7-37)³⁷.

Tabelle 7-37: Umschlag im Hamburger Hafen 2010 und 2011

Jahr	Umschlag in 1.000 t					Umschlag in 1.000 TEU
	Gesamtumschlag	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Konventionelles Stückgut	Containergut	Containergut
2010	121.187	14.116	26.142	2.573	78.356	7.896
2011	132.216	13.964	25.646	2.476	90.129	9.014
Veränderung in %	9,1%	-1,1%	-1,9%	-3,8%	15,0%	14,2%

Die Beschäftigungseffekte im Containerbereich sind 2011 die niedrigsten im Vergleich zu den anderen Ladungskategorien (s. Tabelle 7-9). Beachtenswert ist, dass die Veränderungen bei den Beschäftigungseffekten in der Größenordnung und teilweise nicht einmal in der Richtung dem entsprechen, was bei der Umschlagentwicklung zu erwarten gewesen wäre (s. Tabelle 7-38).

Tabelle 7-38: Hafenabhängige Beschäftigung nach Ladungskategorien 2010 und 2011

Jahr	Beschäftigte				
	Gesamt*	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Konventionelles Stückgut	Containergut
2010	261.584	53.834	28.094	25.013	154.644
2011	261.418	25.672	50.031	37.814	147.902
Veränderung in %	0%	-52%	78%	51%	-4%

* Bei der Gesamtbeschäftigung 2011 wurden die von der Kreuzschifffahrt abhängig Beschäftigten herausgerechnet. In 2010 wurde sie von vornherein nicht berücksichtigt.

³⁷ In Tabelle 7-37 wurde aus Gründen der Vergleichbarkeit auf die Darstellung der Passagierzahlen in 2011 verzichtet.

Dabei gilt es allerdings mehreres zu berücksichtigen. Sowohl die Struktur der Beschäftigung in Abhängigkeit von den Ladungskategorien als auch die indirekten Effekte wurden durch die Neuerhebung und auch durch die Umstellung der Wirtschaftszweigesystematik verändert. Insofern macht dieser Vergleich lediglich deutlich, dass bei der Vielzahl der Veränderungen in den Rahmendaten ein solcher Vergleich nicht zulässig ist.



Arbeitsplätze und Wertschöpfung durch den Hamburger Hafen Fragebogen Hafenwirtschaft	2																																																																																																						
5.	<p>Welche hafenbezogenen Tätigkeiten werden von Ihrem Unternehmen ausgeübt? (Mehrfachnennungen möglich) Bitte schätzen Sie die Aufteilung Ihrer Beschäftigten auf diese Tätigkeitsbereiche.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="text-align: left;">Art der Tätigkeit</th> <th rowspan="2">ankreuzen</th> <th colspan="2">Anzahl Beschäftigte</th> </tr> <tr> <th>insgesamt</th> <th>Vom Hamburger Hafen abhängig</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Hafentourismus (Barkassen)</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Umschlag/ Abfertigung Kreuzfahrtpassagiere</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Stauerei</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Lagerei, Kühlhaus, Quartiersleute</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Ladungskontrolle und -sicherung</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Containerherstellung, -reparatur</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Containerleasing</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Schiffs- und Kesselreinigung</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Schiffsausrüstung</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Schiffsentzorgung</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Festmacher</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Bugsierbetrieb, Schlepper</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Hafenschifffahrt, Ewerführerbetrieb</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Binnenschifffahrt</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Reedereien</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Schiffsagenten, Makler</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Schiffsbefrachter</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Spedition, Fuhrunternehmen</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Eisenbahnbetrieb</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Sonstige hafenbezogene Tätigkeiten (bitte benennen)</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>1.</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2.</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3.</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>4.</td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>	Art der Tätigkeit	ankreuzen	Anzahl Beschäftigte		insgesamt	Vom Hamburger Hafen abhängig	Hafentourismus (Barkassen)				Umschlag/ Abfertigung Kreuzfahrtpassagiere				Stauerei				Lagerei, Kühlhaus, Quartiersleute				Ladungskontrolle und -sicherung				Containerherstellung, -reparatur				Containerleasing				Schiffs- und Kesselreinigung				Schiffsausrüstung				Schiffsentzorgung				Festmacher				Bugsierbetrieb, Schlepper				Hafenschifffahrt, Ewerführerbetrieb				Binnenschifffahrt				Reedereien				Schiffsagenten, Makler				Schiffsbefrachter				Spedition, Fuhrunternehmen				Eisenbahnbetrieb				Sonstige hafenbezogene Tätigkeiten (bitte benennen)				1.				2.				3.				4.			
Art der Tätigkeit	ankreuzen			Anzahl Beschäftigte																																																																																																			
		insgesamt	Vom Hamburger Hafen abhängig																																																																																																				
Hafentourismus (Barkassen)																																																																																																							
Umschlag/ Abfertigung Kreuzfahrtpassagiere																																																																																																							
Stauerei																																																																																																							
Lagerei, Kühlhaus, Quartiersleute																																																																																																							
Ladungskontrolle und -sicherung																																																																																																							
Containerherstellung, -reparatur																																																																																																							
Containerleasing																																																																																																							
Schiffs- und Kesselreinigung																																																																																																							
Schiffsausrüstung																																																																																																							
Schiffsentzorgung																																																																																																							
Festmacher																																																																																																							
Bugsierbetrieb, Schlepper																																																																																																							
Hafenschifffahrt, Ewerführerbetrieb																																																																																																							
Binnenschifffahrt																																																																																																							
Reedereien																																																																																																							
Schiffsagenten, Makler																																																																																																							
Schiffsbefrachter																																																																																																							
Spedition, Fuhrunternehmen																																																																																																							
Eisenbahnbetrieb																																																																																																							
Sonstige hafenbezogene Tätigkeiten (bitte benennen)																																																																																																							
1.																																																																																																							
2.																																																																																																							
3.																																																																																																							
4.																																																																																																							
6.	<p>Wenn zu den Tätigkeiten Ihres Unternehmens der Güterumschlag oder die Abfertigung von Kreuzfahrtpassagieren im Hamburger Hafen zählt: Welche Güterarten wurden bei Ihnen 2011 in welchen Mengen umgeschlagen bzw. wie viele Kreuzfahrtpassagiere wurden abgefertigt?</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Kategorie</th> <th>Menge</th> <th>hauptsächliche Güterarten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>flüssiges Massengut</td> <td style="text-align: center;">t</td> <td></td> </tr> <tr> <td>trockenes Massengut</td> <td style="text-align: center;">t</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Stückgut (ohne Cont.)</td> <td style="text-align: center;">t</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Container</td> <td style="text-align: center;">TEU</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Passagiere</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Kategorie	Menge	hauptsächliche Güterarten	flüssiges Massengut	t		trockenes Massengut	t		Stückgut (ohne Cont.)	t		Container	TEU		Passagiere																																																																																						
Kategorie	Menge	hauptsächliche Güterarten																																																																																																					
flüssiges Massengut	t																																																																																																						
trockenes Massengut	t																																																																																																						
Stückgut (ohne Cont.)	t																																																																																																						
Container	TEU																																																																																																						
Passagiere																																																																																																							

Arbeitsplätze und Wertschöpfung durch den Hamburger Hafen		3																						
Fragebogen Hafenvirtschaft																								
7.	Wenn Sie sonstige hafenzugehörige Dienstleistungen (nicht Umschlag oder Passagierabfertigung) erbringen: Wie verteilt sich Ihr Umsatz etwa auf die folgenden Kategorien?	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;">Kategorie</th> <th style="width: 20%;">Geschätzter Anteil am Umsatz in %</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>flüssiges Massengut</td><td></td></tr> <tr><td>trockenes Massengut</td><td></td></tr> <tr><td>Stückgut (nicht containerisiert)</td><td></td></tr> <tr><td>Container</td><td></td></tr> <tr><td>Kreuzfahrtpassagiere</td><td></td></tr> </tbody> </table>	Kategorie	Geschätzter Anteil am Umsatz in %	flüssiges Massengut		trockenes Massengut		Stückgut (nicht containerisiert)		Container		Kreuzfahrtpassagiere											
Kategorie	Geschätzter Anteil am Umsatz in %																							
flüssiges Massengut																								
trockenes Massengut																								
Stückgut (nicht containerisiert)																								
Container																								
Kreuzfahrtpassagiere																								
8.	Bitte schätzen Sie, wie sich Ihre hafenzugehörigen Beschäftigten (Summe Frage 5) auf diese Ladungskategorien und Kreuzfahrtpassagiere verteilen:	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;">Kategorie</th> <th style="width: 20%;">Anteil der Beschäftigten in %</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>flüssiges Massengut</td><td></td></tr> <tr><td>trockenes Massengut</td><td></td></tr> <tr><td>Stückgut (nicht containerisiert)</td><td></td></tr> <tr><td>Container</td><td></td></tr> <tr><td>Kreuzfahrtpassagiere</td><td></td></tr> </tbody> </table>	Kategorie	Anteil der Beschäftigten in %	flüssiges Massengut		trockenes Massengut		Stückgut (nicht containerisiert)		Container		Kreuzfahrtpassagiere											
Kategorie	Anteil der Beschäftigten in %																							
flüssiges Massengut																								
trockenes Massengut																								
Stückgut (nicht containerisiert)																								
Container																								
Kreuzfahrtpassagiere																								
9.	Wie hoch war 2011 Ihre jährliche	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tbody> <tr> <td style="width: 80%;">Bruttolohn- und Gehaltssumme</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">in (1.000 €)</td> </tr> <tr> <td>Lohnsteuerzahlung</td> <td style="text-align: right;">in (1.000 €)</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center; font-size: small;">für alle unter Frage 4 genannten festen Beschäftigten in Ihrem Unternehmen (ohne Fremdkräfte).</p>	Bruttolohn- und Gehaltssumme	in (1.000 €)	Lohnsteuerzahlung	in (1.000 €)																		
Bruttolohn- und Gehaltssumme	in (1.000 €)																							
Lohnsteuerzahlung	in (1.000 €)																							
10.	Wie hoch ist Ihr durchschnittliches jährliches Investitionsvolumen (gerundet) an diesem Standort?	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tbody> <tr> <td style="width: 80%; text-align: center;">letzte 5 Jahre</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">1.000 € pro Jahr</td> </tr> </tbody> </table>	letzte 5 Jahre	1.000 € pro Jahr																				
letzte 5 Jahre	1.000 € pro Jahr																							
11.	Welchen Wert erreichten 2011 etwa Ihre Ausgaben für Lieferungen und Leistungen (Vorleistungen) anderer Unternehmen? (ohne Investitionsausgaben)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tbody> <tr> <td style="width: 80%;">insgesamt in 2011</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">in (1.000 €)</td> </tr> </tbody> </table>	insgesamt in 2011	in (1.000 €)																				
insgesamt in 2011	in (1.000 €)																							
12.	Woher beziehen sie Ihre Waren und Dienstleistungen? Geben Sie bitte die regionalen Anteile an ihren gesamten Vorleistungen an. (Schätzungen genügen)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="6">Absatzgebiet</th> <th rowspan="2">Bezug über den Großhandel</th> </tr> <tr> <th>Hamburg</th> <th>Hamburger Umland (alte Metropolregion)</th> <th>davon Schleswig-Holstein</th> <th>davon Niedersachsen</th> <th>übriges Bundesgebiet</th> <th>Ausland</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil am Umsatz</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">%</td> </tr> </tbody> </table>		Absatzgebiet						Bezug über den Großhandel	Hamburg	Hamburger Umland (alte Metropolregion)	davon Schleswig-Holstein	davon Niedersachsen	übriges Bundesgebiet	Ausland	Anteil am Umsatz	%	%	%	%	%	%	%
	Absatzgebiet						Bezug über den Großhandel																	
	Hamburg	Hamburger Umland (alte Metropolregion)	davon Schleswig-Holstein	davon Niedersachsen	übriges Bundesgebiet	Ausland																		
Anteil am Umsatz	%	%	%	%	%	%	%																	
13.	Wie hoch war 2011 Ihr Jahresumsatz?	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tbody> <tr> <td style="width: 80%;">Umsatz der Betriebsstätte</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">(in 1.000 €)</td> </tr> <tr> <td>Unternehmensumsatz</td> <td style="text-align: right;">(in 1.000 €)</td> </tr> </tbody> </table>	Umsatz der Betriebsstätte	(in 1.000 €)	Unternehmensumsatz	(in 1.000 €)																		
Umsatz der Betriebsstätte	(in 1.000 €)																							
Unternehmensumsatz	(in 1.000 €)																							
14.	Wie verteilt sich Ihr Umsatz (Geschäftsvolumen) in etwa auf die folgenden Absatzgebiete? (Schätzungen genügen)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="6">Absatzgebiet</th> <th rowspan="2">davon: über den Hamburger Hafen</th> </tr> <tr> <th>Hamburg</th> <th>Hamburger Umland (alte Metropolregion)</th> <th>davon Schleswig-Holstein</th> <th>davon Niedersachsen</th> <th>übriges Bundesgebiet</th> <th>Ausland</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil am Umsatz</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">%</td> </tr> </tbody> </table>		Absatzgebiet						davon: über den Hamburger Hafen	Hamburg	Hamburger Umland (alte Metropolregion)	davon Schleswig-Holstein	davon Niedersachsen	übriges Bundesgebiet	Ausland	Anteil am Umsatz	%	%	%	%	%	%	%
	Absatzgebiet						davon: über den Hamburger Hafen																	
	Hamburg	Hamburger Umland (alte Metropolregion)	davon Schleswig-Holstein	davon Niedersachsen	übriges Bundesgebiet	Ausland																		
Anteil am Umsatz	%	%	%	%	%	%	%																	
Sind Sie mit der Weitergabe Ihrer Daten an die Hamburg Port Authority einverstanden?		<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">JA</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">NEIN</td> </tr> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="width: 50%; text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	JA	NEIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																		
JA	NEIN																							
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																							
VIELEN DANK FÜR IHRE HILFE!!!																								

Systematik der Wirtschaftszweige		
WZ - Abschnitt	Schlüssel	Bezeichnung
Verkehr und	49.2	Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr
	49.41	Güterbeförderung im Straßenverkehr
Lagerei	49.5	Transport in Rohrfernleitungen
Abschnitt H	50.1	Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt
	50.2	Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt
	50.3	Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt
	50.4	Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt
	52.1	Lagerei
	52.21	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Landverkehr
	52.22	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt
	52.22.2	Betrieb von Häfen
	52.22.3	Lotsinnen und Lotsen in der Schifffahrt
	52.22.9	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt a. n. g.
	52.24	Frachtumschlag
	52.29	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr a. n. g.
	52.29.1	Spedition
	52.29.2	Schiffsmaklerbüros und -agenturen
	77.34	Vermietung von Wasserfahrzeugen

Arbeitsplätze und Wertschöpfung durch den Hamburger Hafen							2
Fragebogen Industrie							
6. Verarbeiten Sie an dieser Betriebsstätte Vorprodukte, welche über den Hamburger Hafen bezogen werden? Wenn ja, um welche Güter handelt es sich hauptsächlich, und wie groß waren die in 2011 bezogenen Mengen?							
Produktart	Gesamtbezug dieser Warenart aus dem Ausland in 2011 (in t)	Ladungskategorie	davon: über den Hamburger Hafen				
			in t	oder: in %			
1.							
2.							
3.							
4.							
Ladungskategorien: Klassisches Stückgut (St) Container (Co) Trockenes Massengut (tr. M.) Flüssiges Massengut (fl. M.)							
7. Werden die von Ihnen hergestellten Güter auch über den Hamburger Hafen exportiert? Wenn ja, um welche Produkte handelt es sich und wie groß waren 2011 die Exportmengen? Wie hoch ist jeweils der Anteil Ihrer Exporte, die über den Hafen abgewickelt werden, an dem jeweiligen Gesamtexportvolumen?							
Produktart	Gesamtbezug dieser Warenart aus dem Ausland in 2011 (in t)	Ladungskategorie	davon: über den Hamburger Hafen				
			in t	oder: in %			
1.							
2.							
3.							
4.							
Ladungskategorien: Klassisches Stückgut (St) Container (Co) Trockenes Massengut (tr. M.) Flüssiges Massengut (fl. M.)							
8. Wie hoch war 2011 Ihr Jahresumsatz?							
Umsatz dieser Betriebsstätte			(in 1.000 €)				
9. Wie verteilt sich Ihr Umsatz (Geschäftsvolumen) in etwa auf die folgenden Absatzgebiete? (Schätzungen genügen)							
	Absatzgebiet						davon: über den Hamburger Hafen
	Hamburg	Hamburger Umland (alte Metropolregion)	davon Schleswig-Holstein	davon Niedersachsen	übriges Bundesgebiet	Ausland	
Anteil am Umsatz	%	%	%	%	%	%	%
10. Wie hoch war 2011 die jährliche							
Bruttolohn- und Gehaltssumme			(in 1.000 €)				
Lohnsteuerzahlung			(in 1.000 €)				
aller Beschäftigten in dieser Betriebsstätte?							

Arbeitsplätze und Wertschöpfung durch den Hamburger Hafen								3	
Fragebogen Industrie									
12.	Wie hoch ist Ihr jährliches Investitionsvolumen (gerundet) an diesem Standort?								
		1.000 € pro Jahr							
	letzte 5 Jahre								
13.	Welchen Wert erreichten 2011 etwa Ihre Ausgaben für Lieferungen und Leistungen (Vorleistungen) von anderen Unternehmen? (ohne Investitionsausgaben)								
		(in 1.000 €)							
	insgesamt in 2011								
14.	Woher beziehen sie Ihre Waren und Dienstleistungen? Geben Sie bitte die regionalen Anteile an ihren gesamten Vorleistungen an. (Schätzungen genügen)								
	Absatzgebiet						Bezug über den Großhandel	davon: über den Hamburger Hafen	
	Hamburg	Hamburger Umland (alte Metropolregion)	davon Schleswig-Holstein	davon Niedersachsen	übriges Bundesgebiet	Ausland	%	%	
Anteil am Umsatz	%	%	%	%	%	%	%	%	
Sind Sie mit der Weitergabe Ihrer Daten an die Hamburg Port Authority einverstanden?									
VIELEN DANK FÜR IHRE HILFE!!!									
Systematik der Wirtschaftszweige									
WZ - Abschnitt	Schlüssel	Bezeichnung							
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei Abschnitt A	03.1	Fischerei							
	10	Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln							
	12	Tabakverarbeitung							
	13	Herstellung von Textilien							
	14	Herstellung von Bekleidung							
	15	Herstellung von Leder, Lederwaren und Schuhen							
und	16	Herstellung von Holz-, Flecht-, Korb- und Korkwaren (ohne Möbel)							
Verarbeitendes Gewerbe Abschnitt C	17	Herstellung von Papier, Pappe und Waren daraus							
	18	Herstellung von Druckerzeugnissen; Vervielfältigung von bespielten Ton-, Bild- und Datenträgern							
und	19.2	Mineralölverarbeitung							
	20	Herstellung von chemischen Erzeugnissen							
	22	Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren							
Energieversorgung Abschnitt D	23	Herstellung von Glas und Glaswaren, Keramik, Verarbeitung von Steinen und Erden							
	24	Metallerzeugung und -bearbeitung							
	25	Herstellung von Metallerzeugnissen							
	26	Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen							
	27	Herstellung von elektrischen Ausrüstungen							
	28	Maschinenbau							
	29	Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen							
	30	Sonstiger Fahrzeugbau							
	32	Herstellung von sonstigen Waren							
	35	Energieversorgung							
	38	Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen; Rückgewinnung							

8.3 Fragebogen Handel

Arbeitsplätze und Wertschöpfung durch den Hamburger Hafen

Fragebogen Handel

Diese Befragung erfolgt im Auftrag der Hamburg Port Authority. Bei Fragen, die sich auf das Ausfüllen des Fragebogens beziehen wenden Sie sich bitte an Herrn Dr. Trosky (Tel.: 0201 - 43771 - 19). Soweit keine exakten Zahlen vorliegen, bitten wir Sie um Schätzungen.

Bitte senden Sie den Fragebogen im beigefügten Freiumschlag bis zum 22.06.2012 zurück, auch wenn Sie nicht sämtliche Fragen beantworten können. Bitte senden Sie den Fragebogen sogar dann zurück, wenn der Hamburger Hafen für Ihr Unternehmen keine Relevanz hat. Bei mehreren **Betriebsstätten** an verschiedenen Standorten füllen Sie bitte je Standort einen Fragebogen aus.

Ihre Angaben werden VERTRAULICH behandelt und nur anonymisiert ausgewertet, wenn Sie Planco nicht ausdrücklich gestatten, diese an die Hamburg Port Authority weiterzugeben.

PLANCO Consulting GmbH
 Am Waldthausenpark 11
 45127 Essen
 zuständig: Dr. Frank Trosky
 Tel.: 0201/43771-19
 Fax: 0201/ 41 14 68
 e-mail: ft@planco.de

1. Auf welches Unternehmen beziehen sich die folgenden Antworten? **Firmenstempel genügt**

Ansprechpartner bei Rückfragen?

Frau/ Herr: _____ Tel.: _____ e-mail: _____

Branchenschlüssel

Vorgabe


Branchenbezeichnung

Vorgabe

3. Wie viele Voll- und Teilzeitbeschäftigte hat Ihr Unternehmen im Hamburger Umland?

Beschäftigte	in der Betriebsstätte	
Beschäftigte	im Hamburger Umland	
	davon in Schleswig-Holstein	
	davon in Niedersachsen	

**Karte Umland Hamburg
(alte Metropolregion-Abgrenzung)**



4. Haben Sie Betriebsstätten im Gebiet des Hamburger Hafens?

ja (bitte
nein ankreuzen)

Wenn ja: wie viele Personen sind dort beschäftigt? **Beschäftigte**

5. Wie viele der Beschäftigten im Hamburger Umland üben eine (auch indirekt) hafengebundene Tätigkeit aus?*

im Hamburger Umland		Beschäftigte
davon in Schleswig-Holstein		Beschäftigte
davon in Niedersachsen		Beschäftigte
in dieser Betriebsstätte		Beschäftigte

*) Alle Tätigkeiten, die mittelbar oder unmittelbar mit der Abwicklung von Im- und Exporten über den Hamburger Hafen in Verbindung stehen.

Arbeitsplätze und Wertschöpfung durch den Hamburger Hafen		2					
Fragebogen Handel							
6.	Welches sind Ihre wichtigsten hafenbezogenen Tätigkeiten? Bitte schätzen Sie die Zahl der Beschäftigten.						
	Tätigkeitsbereich bitte beschreiben *)	Anzahl Beschäftigte					
		insgesamt	hafenabhängig				
	1.						
	2.						
	3.						
	4.						
	*) Geben Sie bitte eine möglichst genaue Beschreibung, wie z. B. Einkauf Überseeprodukte oder Logistik. Die Angabe zu der Beschäftigtenzahl können auch geschätzt werden.						
7.	Werden die von Ihnen gehandelten Güter auch über den Hamburger Hafen importiert oder exportiert? Wenn ja, um welche Produkte handelt es sich und wie groß waren 2011 die jeweiligen Mengen? Wie hoch ist jeweils der Anteil Ihrer Importe bzw. Exporte, die über den Hafen abgewickelt werden, an dem jeweiligen Gesamtvolumen?						
	Produktart	Gesamtexport bzw. -import dieser Warenart in 2011 (in t)	Handelt es sich um Ex- oder Importe				
			Ladungs-kategorie				
			davon: über den Hamburger Hafen				
			in t oder: in %				
	1.						
	2.						
	3.						
	4.						
		Ladungskategorien:	Klassisches Stockgut (St) Container (Co) Trockenes Massengut (tr. M.) Flüssiges Massengut (fl. M.)				
8.	Wie hoch war 2011 die jährliche						
	Bruttolohn- und Gehaltssumme	in (1.000 €)					
	Lohnsteuerzahlung	in (1.000 €)					
	aller unter Frage 3 genannten Beschäftigten Ihres Unternehmens in der Metropolregion Hamburg?						
9.	Wie hoch war 2011 Ihr Jahresumsatz?						
	Umsatz in dieser Betriebsstätte	in (1.000 €)					
10.	Wie verteilt sich Ihr Umsatz (Geschäftsvolumen) in etwa auf die folgenden Absatzgebiete? (Schätzungen genügen)						
	Absatzgebiet						davon: auf den Hamburger Hafen
	Hamburg	Hamburger Umland (alte Metropolregion)	davon Schleswig-Holstein	davon Niedersachsen	übriges Bundesgebiet	Ausland	
	Anteil am Umsatz	%	%	%	%	%	%
11.	Welchen Wert erreichten 2011 etwa Ihre Ausgaben für Lieferungen und Leistungen (Vorleistungen) von anderen Unternehmen? (ohne Investitionsausgaben)						
	insgesamt in 2011	in (1.000 €)					
12.	Woher beziehen sie Ihre Waren und Dienstleistungen? Geben Sie bitte die regionalen Anteile an ihren gesamten Vorleistungen an. (Schätzungen genügen)						
	Absatzgebiet						davon: über den Hamburger Hafen
	Hamburg	Hamburger Umland (alte Metropolregion)	davon Schleswig-Holstein	davon Niedersachsen	übriges Bundesgebiet	Ausland	
	Anteil am Umsatz	%	%	%	%	%	%
	Sind Sie mit der Weitergabe Ihrer Daten an die Hamburg Port Authority einverstanden?						<input type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN
	VIELLEN DANK FÜR IHRE HILFE!						

8.4 Fragebogen Banken und Versicherungen

Arbeitsplätze und Wertschöpfung durch den Hamburger Hafen


PLANCO Consulting GmbH
 Am Waldthausenpark 11
 45127 Essen
 zuständig: Dr. Frank Trosky
 Tel.: 0201/43771-19
 Fax: 0201/ 41 14 68
 e-mail: ft@planco.de


Fragebogen Banken, Versicherungen und Schiffssachverständige

Diese Befragung erfolgt im Auftrag der Hamburg Port Authority. Bei Fragen, die sich auf das Ausfüllen des Fragebogens beziehen wenden Sie sich bitte an Herrn Dr. Trosky (Tel.: 0201 - 43771 - 19). Soweit keine exakten Zahlen vorliegen, bitten wir Sie um Schätzungen.

Bitte senden Sie den Fragebogen im beigefügten Freiumschlag bis zum 22.06.2012 zurück, auch wenn Sie nicht sämtliche Fragen beantworten können. Bitte senden Sie den Fragebogen sogar dann zurück, wenn der Hamburger Hafen für Ihr Unternehmen keine Relevanz hat. Bei mehreren Betriebsstätten an verschiedenen Standorten füllen Sie bitte je Standort einen Fragebogen aus.

Ihre Angaben werden VERTRAULICH behandelt und nur anonymisiert ausgewertet, wenn Sie Planco nicht ausdrücklich gestatten, diese an die Hamburg Port Authority weiterzugeben.

1.	Auf welches Unternehmen beziehen sich die folgenden Antworten?	Firmenstempel genügt												
	Ansprechpartner bei Rückfragen?													
	Frau/ Herr:	Tel.: e-mail:												
2.	Branchenschlüssel	Vorgabe												
	Branchenbezeichnung	Vorgabe												
3.	Wie viele Voll- und Teilzeitbeschäftigte hat Ihr Unternehmen im Hamburger Umland?	Karte Umland Hamburg (alte Metropolregion-Abgrenzung) 												
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">Beschäftigte</td> <td style="width: 35%;">in der Betriebsstätte</td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td>Beschäftigte</td> <td>Im Hamburger Umland insgesamt</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>davon in Schleswig-Holstein</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>davon in Niedersachsen</td> <td></td> </tr> </table>	Beschäftigte	in der Betriebsstätte		Beschäftigte	Im Hamburger Umland insgesamt			davon in Schleswig-Holstein			davon in Niedersachsen		
Beschäftigte	in der Betriebsstätte													
Beschäftigte	Im Hamburger Umland insgesamt													
	davon in Schleswig-Holstein													
	davon in Niedersachsen													
4.	Wie viele der Beschäftigten im Hamburger Umland üben eine (auch indirekt) hafenbezogene Tätigkeit aus?*													
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40%;">Im Hamburger Umland</td> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 40%;">Beschäftigte</td> </tr> <tr> <td>davon in Schleswig-Holstein</td> <td></td> <td>Beschäftigte</td> </tr> <tr> <td>davon in Niedersachsen</td> <td></td> <td>Beschäftigte</td> </tr> <tr> <td>in dieser Betriebsstätte</td> <td></td> <td>Beschäftigte</td> </tr> </table>		Im Hamburger Umland		Beschäftigte	davon in Schleswig-Holstein		Beschäftigte	davon in Niedersachsen		Beschäftigte	in dieser Betriebsstätte		Beschäftigte
Im Hamburger Umland		Beschäftigte												
davon in Schleswig-Holstein		Beschäftigte												
davon in Niedersachsen		Beschäftigte												
in dieser Betriebsstätte		Beschäftigte												
	<p style="font-size: x-small;">*) Alle Tätigkeiten, die mittelbar oder unmittelbar mit der Abwicklung von seewärtigen Transporten, Hinterlandtransporten und damit verbundener Geschäfte in Verbindung stehen. Beispiele: Außenhandelsfinanzierung, Seetransportversicherung, Vermarktung/Lagerung, Transport von im- oder exportierten Waren</p>													



PLANCO CONSULTING GMBH

Essen, 02. September 2013

Arbeitsplätze und Wertschöpfung durch den Hamburger Hafen		2							
Fragebogen Banken, Versicherungen und Schiffssachverständige									
5.	Welches sind Ihre wichtigsten hafenbezogenen Tätigkeiten? Bitte schätzen Sie die Zahl der Beschäftigten.								
	Tätigkeitsbereich bitte beschreiben *)	Anzahl Beschäftigte							
		insgesamt	hafenabhängig						
	1.								
	2.								
	3.								
	4.								
	5.								
	6.								
	7.								
	*) Geben Sie bitte eine möglichst genaue Beschreibung, wie z. B. verschiedene Versicherungsarten im Versicherungsgewerbe oder die einzelnen Abteilungen im Bankgewerbe. Die Angabe zu der Beschäftigtenzahl können auch geschätzt werden.								
6.	Wie hoch war 2011 die jährliche								
	Bruttolohn- und Gehaltssumme	in (1.000 €)							
	Lohnsteuerzahlung	in (1.000 €)							
	aller unter Frage 3 genannten Beschäftigten Ihres Unternehmens in der Metropolregion Hamburg?								
7.	Welchen Wert erreichten 2011 etwa Ihre Ausgaben für Lieferungen und Leistungen (Vorleistungen) von anderen Unternehmen ohne Investitionsausgaben?								
	Insgesamt in 2011	in (1.000 €)							
8.	Woher beziehen sie Ihre Waren und Dienstleistungen? Geben Sie bitte die regionalen Anteile an ihren gesamten Vorleistungen an. (Schätzungen genügen)								
	Absatzgebiet								
	Hamburg	Hamburger Umland (alte Metropolregion)	davon Schleswig-Holstein	davon Niedersachsen	übriges Bundesgebiet	Ausland	davon: über den Hamburger Hafen		
	Anteil am Umsatz	%	%	%	%	%	%		
	Sind Sie mit der Weitergabe Ihrer Daten an die Hamburg Port Authority einverstanden?								
							<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">JA</td> <td style="text-align: center;">NEIN</td> </tr> </table>	JA	NEIN
JA	NEIN								
	VIELEN DANK FÜR IHRE HILFE!								

8.5 Fragebogen Verwaltung

Arbeitsplätze und Wertschöpfung durch den Hamburger Hafen

Fragebogen öffentliche Verwaltung

Diese Befragung erfolgt im Auftrag der Hamburg Port Authority. Bei Fragen, die sich auf das Ausfüllen des Fragebogens beziehen wenden Sie sich bitte an Herrn Dr. Trosky (Tel.: 0201 - 43771 - 19). Soweit keine exakten Zahlen vorliegen, bitten wir Sie um Schätzungen.

Bitte senden Sie den Fragebogen im beigefügten Freiumschlag bis zum 22.06.2012 zurück, auch wenn Sie nicht sämtliche Fragen beantworten können.

PLANCO Consulting GmbH
 Am Waldthausenpark 11
 45127 Essen
 zuständig: Dr. Frank Trosky
 Tel.: 0201/43771-19
 Fax: 0201/ 41 14 68
 e-mail: ft@planco.de

1. Auf welche Institution beziehen sich die folgenden Antworten? Stempel genügt

Ansprechpartner bei Rückfragen?

Frau/ Herr: _____ Tel.: _____ e-mail: _____

2. Wie viele Voll- und Teilzeitbeschäftigte hat Ihre Institution?

Beschäftigte

Nennen Sie bitte nachfolgend die Dienststellen mit Aufgaben, die den Hafen betreffen. Geben Sie bitte die jeweilige Beschäftigtenzahl insgesamt und die Anzahl der Beschäftigten mit den Hafen betreffenden Aufgaben an.

	Beschäftigte	
	insgesamt	hafenabhängig
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		

3. Wie hoch war 2011 die jährliche

Bruttolohn- und Gehaltssumme	in (1.000 €)
Lohnsteuerzahlung	in (1.000 €)

aller unter Frage 2 genannten Beschäftigten Ihrer Institution?

VIELEN DANK FÜR IHRE HILFE!

