

**Fortschreibung der Berechnung zur
regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeu-
tung des Hamburger Hafens
für das Jahr 2012**

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

23. September 2013

Inhaltsverzeichnis

1	Management Summary	1
2	AUFGABE	1
3	Methodik zur Bestimmung der regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens und der Fortschreibung	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
3.2	Fortschreibungsmethodik	14
3.2.1	Direkt hafengebundene Beschäftigte und damit verbundene Wertschöpfung und Einkommen (Hafenwirtschaft und Hafenindustrie)	15
3.2.2	Wirtschaftliche Effekte durch Vorleistungs- und Investitionslieferungen an die Hafenwirtschaft und Hafenindustrie	18
3.2.3	Wirtschaftliche Effekte durch Konsumausgaben (Verwendung der in der Hafenwirtschaft und bei Vorleistungs- und Investitionslieferanten verdienten Einkommen)	19
3.2.4	Beispielrechnung	19
3.2.4.1	Schätzung der direkt hafengebunden Beschäftigten in der Schifffahrt	20
3.2.4.2	Schätzung der indirekt hafengebunden Beschäftigten durch Vorleistungs- und Investitionsnachfrage bei den Schifffahrtsunternehmen	21
3.2.4.3	Schätzung der induzierten Beschäftigten durch die Konsumausgaben der Beschäftigten der Schifffahrt und der Beschäftigung aufgrund der Vorleistungs- und Investitionsgüternachfrage dieser Betriebe	24

4	<i>Ergebnisse</i>	26
4.1	Darstellungsweise	26
4.2	Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens	27
4.2.1	Beschäftigungseffekte in Hamburg.....	27
4.2.2	Beschäftigungseffekte in den Nachbarbundesländern	29
4.2.3	Bundesweite Beschäftigungseffekte.....	31
4.2.4	Beschäftigungseffekte nach Ladungskategorien	32
4.2.5	Zuordnung sämtlicher Beschäftigungseffekte zu den direkt hafenabhängigen Branchen	35
4.3	Bruttowertschöpfung	37
4.3.1	Wertschöpfungseffekte in Hamburg	37
4.3.2	Bundesweite Wertschöpfungseffekte	39
4.3.3	Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien	41
4.3.4	Zuordnung sämtlicher Wertschöpfungseffekte zu den direkt hafenabhängigen Branchen	42
4.4	Einkommenseffekte	44
4.4.1	Einkommenseffekte in Hamburg.....	44
4.4.2	Bundesweite Einkommenseffekte.....	47
4.4.3	Hafenabhängiges Einkommen nach Ladungskategorien	49
4.4.4	Zuordnung sämtlicher Einkommenseffekte zu den direkt hafenabhängigen Branchen	50
4.5	Hafenabhängiges Steueraufkommen	52
4.6	Fazit	54
5	<i>Kommentierter Tabellenanhang</i>	55
5.1	Beschäftigungseffekte	55
5.1.1	Beschäftigungseffekte in regionaler Gliederung	55
5.1.2	Beschäftigung nach Ladungskategorien.....	59
5.1.3	Zuordnung der Beschäftigungseffekte auf die direkt hafenabhängigen Sektoren	64
5.2	Bruttowertschöpfung	68
5.2.1	Bruttowertschöpfung in regionaler Gliederung	68
5.2.2	Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien	72
5.2.3	Zuordnung der Bruttowertschöpfung auf die direkt hafenabhän- gigen Sektoren	75

5.3 Einkommen	77
5.3.1 Einkommen in regionaler Gliederung	78
5.3.2 Einkommen nach Ladungskategorien	81
5.3.3 Zuordnung der Bruttoeinkommen auf die direkt hafengebundenen Sektoren	84
5.4 Steuern	87
5.5 Vergleich der Ergebnisse 2012 mit denen für 2011	89

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1:	Definition der "Hafenabhängigkeit" in verschiedenen Studien.....	3
Tabelle 3-2:	Berechnung indirekter Effekte verschiedener Studien	10
Tabelle 3-3:	Unterschiedene Wirkungsbereiche des Hamburger Hafens.....	14
Tabelle 3-4:	Umschlagentwicklung des Hamburger Hafens	16
Tabelle 3-5:	Entwicklung der Bruttowertschöpfung je Beschäftigten in der Hafenwirtschaft 2012 zu 2011	17
Tabelle 3-6:	Beschäftigte in der Schifffahrt 2011	20
Tabelle 3-8:	Beschäftigte je 1.000 Ladungstonnen 2011 bzw. Passagier (Schifffahrt).....	20
Tabelle 3-9:	Beschäftigte in der Schifffahrt 2012 unter Vernachlässigung von Produktivitätszuwächsen	20
Tabelle 3-10:	Beschäftigte in der Schifffahrt 2012 unter Berücksichtigung von Produktivitätszuwächsen	21
Tabelle 3-11:	Beschäftigte in der Schifffahrt 2012 nach dem Wohnort der Beschäftigten	21
Tabelle 3-12:	Regionale und Sektorale Aufteilung der Vorleistungsnachfrage der der Schifffahrt 2012 in Mio. Euro	22
Tabelle 3-13:	Indirekt hafenabhängige Beschäftigung aufgrund der Vorleistungsnachfrage der Schifffahrt 2012 nach dem Arbeitsort	23
Tabelle 3-14:	Regionale und Sektorale Aufteilung der Investitionsgüternachfrage der Schifffahrt 2012 in Mio. Euro	23
Tabelle 3-15:	Indirekt hafenabhängige Beschäftigung aufgrund der Investitionsgüternachfrage der Schifffahrt 2012 nach dem Arbeitsort.....	24
Tabelle 3-18:	Direkt und indirekt hafenabhängige Beschäftigung 2012 am Beispiel der Schifffahrt in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort.....	25
Tabelle 5-1:	Arbeitsplatzmultiplikator: Anzahl der indirekt hafenabhängigen Arbeitsplätze je Arbeitsplatz der Hafenwirtschaft im engeren Sinne	Fehler! Textmarke nicht
Tabelle 5-2:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2012 nach dem Arbeitsort.....	56
Tabelle 5-3:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2012 (Standort FHH) nach dem Wohnort der Beschäftigten	57
Tabelle 5-4:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2012 (alle Standorte) nach dem Wohnort der Beschäftigten	58
Tabelle 5-5:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2012 nach Ladungskategorien insgesamt (Übersicht).....	59
Tabelle 5-6:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2012 nach Ladungskategorien insgesamt.....	60
Tabelle 5-7:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2012 nach Ladungskategorien auf dem Gebiet der Metropolregion (inklusive FHH) in alter Abgrenzung	61

Tabelle 5-8:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2012 nach Ladungskategorien auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg	62
Tabelle 5-9:	Umschlag im Hamburger Hafen 2012.....	62
Tabelle 5-10:	Beschäftigte je umgeschlagener Gütermenge nach Ladungskategorie bzw. je Passagier 2012	63
Tabelle 5-11:	Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2012 in der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte	64
Tabelle 5-12:	Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2012 in Schleswig-Holstein mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte	65
Tabelle 5-13:	Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2012 in Niedersachsen mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte	66
Tabelle 5-14:	Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2012 insgesamt mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte	67
Tabelle 5-15:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung in Mio. Euro 2012 nach dem Arbeitsort.....	69
Tabelle 5-16:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der FHH in Mio. Euro 2012 nach dem Wohnort der Beschäftigten	70
Tabelle 5-17:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung insgesamt in Mio. Euro 2012 nach dem Wohnort der Beschäftigten	71
Tabelle 5-18:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg nach Ladungskategorien 2012 in Mio. Euro	72
Tabelle 5-19:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der gesamten Metropolregion in alter Abgrenzung (inklusive FHH) nach Ladungskategorien 2012 in Mio. Euro.....	73
Tabelle 5-20:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung insgesamt nach Ladungskategorien 2012 in Mio. Euro.....	74
Tabelle 5-21:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2012 in der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	75
Tabelle 5-22:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2012 in Schleswig-Holstein mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	76
Tabelle 5-23:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2012 in Niedersachsen mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	76
Tabelle 5-24:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2012 insgesamt mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro.....	77
Tabelle 5-25:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt in Mio. Euro 2012 nach dem Arbeitsort	78

Tabelle 5-26:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen auf dem Gebiet der FHH in Mio. Euro 2012 nach dem Wohnort der Beschäftigten	79
Tabelle 5-27:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt in Mio. Euro 2012 nach dem Wohnort der Beschäftigten.....	80
Tabelle 5-28:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg nach Ladungskategorien 2012 in Mio. Euro	81
Tabelle 5-29:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen auf dem Gebiet der Metropolregion (alte Abgrenzung) nach Ladungskategorien 2012 in Mio. Euro	82
Tabelle 5-30:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt nach Ladungskategorien 2012 in Mio. Euro.....	83
Tabelle 5-31:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2012 in der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	84
Tabelle 5-32:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2012 in Schleswig-Holstein mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	85
Tabelle 5-33:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2012 in Niedersachsen mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	85
Tabelle 5-34:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2012 insgesamt mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro.....	86
Tabelle 5-35:	Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2012 in Mio. Euro Hamburgs	87
Tabelle 5-36:	Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2012 in Mio. Euro Schleswig-Holsteins	87
Tabelle 5-37:	Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2012 in Mio. Euro Niedersachsens	88
Tabelle 5-38:	Umschlag im Hamburger Hafen 2011 und 2012.....	89
Tabelle 5-39:	Hafenabhängige Beschäftigung nach Ladungskategorien 2010 und 2011	89

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 4-1:	Hafenabhängige Arbeitsplätze in Hamburg in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsplatz nach Art der Abhängigkeit	27
Abbildung 4-2:	Aufteilung der Arbeitsplätze in der Hafenwirtschaft auf Wirtschaftszweige	28
Abbildung 4-3:	Hamburger hafenabhängige Beschäftigte nach dem Wohnort.....	28
Abbildung 4-4:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze in Schleswig- Holstein nach Art der Abhängigkeit.....	29
Abbildung 4-5:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze in Niedersachsen nach Art der Abhängigkeit	30
Abbildung 4-6:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze insgesamt in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsplatz nach Regionen	31
Abbildung 4-7:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze insgesamt in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsplatz nach Art der Abhängigkeit	31
Abbildung 4-8:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze insgesamt in regionaler Gliederung nach dem Wohnort	32
Abbildung 4-9:	Zuordnung der hafenabhängigen Beschäftigung in Hamburg zu den Ladungskategorien	33
Abbildung 4-10:	Aufteilung der hafenabhängigen Beschäftigung in Hamburg auf die Ladungskategorien.....	34
Abbildung 4-11:	Indirekt hafenabhängige Arbeitsplätze bundesweit je direkt hafenabhängigem Arbeitsplatz in der Freien und Hansestadt Hamburg	35
Abbildung 4-12:	Zuordnung der Beschäftigungseffekte zu den direkt hafenabhängigen Bereichen in Hamburg.....	36
Abbildung 4-13:	Vom Hamburger Hafen ausgehende Bruttowertschöpfung in Hamburg nach Art der Abhängigkeit.....	37
Abbildung 4-14:	Von der Hamburger Hafenwirtschaft ausgehende Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftsbereichen	38
Abbildung 4-15:	Vom Hamburger Hafen ausgehende Bruttowertschöpfung insgesamt nach Art der Abhängigkeit	39
Abbildung 4-16:	Regionale Aufteilung der gesamten vom Hamburger Hafen ausgehende Bruttowertschöpfung	40
Abbildung 4-17:	Von hafenabhängigen Hamburger Unternehmen ausgehende Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien und Wirtschaftsbereichen in Mio. €.....	41
Abbildung 4-18:	Von hafenabhängigen Hamburger Unternehmen ausgehende Bruttowertschöpfung anteilig nach Ladungskategorien.....	42
Abbildung 4-19:	Von den direkt hafenabhängigen Wirtschaftsbereichen in der Freien und Hansestadt Hamburg ausgehende Bruttowertschöpfung nach ihrer Entstehung in Mio. €.....	43

Abbildung 4-20: Indirekt hafengebundene Bruttowertschöpfung je Euro Bruttowertschöpfung der direkt hafengebundenen Wirtschaftsbereiche in der Freien und Hansestadt Hamburg	43
Abbildung 4-21: Aufteilung des auf Hamburger Stadtgebiet erzielten hafengebundenen Einkommens auf die Wohnregionen	44
Abbildung 4-22: Aufteilung des hafengebundenen Einkommens auf Hamburger Stadtgebiet auf die Wirtschaftsbereiche der Entstehung	45
Abbildung 4-23: Aufteilung des hafengebundenen Einkommens auf Hamburger Stadtgebiet auf die Bereiche der Hafengewirtschaft	46
Abbildung 4-24: Regionale Aufteilung des insgesamt vom Hamburger Hafen abhängigen Einkommens	47
Abbildung 4-25: Aufteilung des insgesamt vom Hamburger Hafen abhängigen Einkommens auf die Wirtschaftsbereiche der Entstehung	48
Abbildung 4-26: Hafengebundenes Einkommen in Hamburg nach Ladungskategorien	49
Abbildung 4-27: Aufteilung des hafengebundenen Einkommens in Hamburg auf die Ladungskategorien	49
Abbildung 4-28: Von den direkt hafengebundenen Wirtschaftsbereichen in der Freien und Hansestadt Hamburg generierten Einkommen nach ihren Entstehungsbereichen in Mio. €	50
Abbildung 4-29: Zusätzliches Einkommen je direkt hafengebunden erwirtschaftetem Euro Einkommen in Hamburg	51
Abbildung 4-30: Hafengebundenes Steueraufkommen in der Freien und Hansestadt Hamburg 2012	52
Abbildung 4-31: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen in Schleswig-Holstein 2012	53
Abbildung 4-32: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen in Niedersachsen 2012	53

1 Management Summary

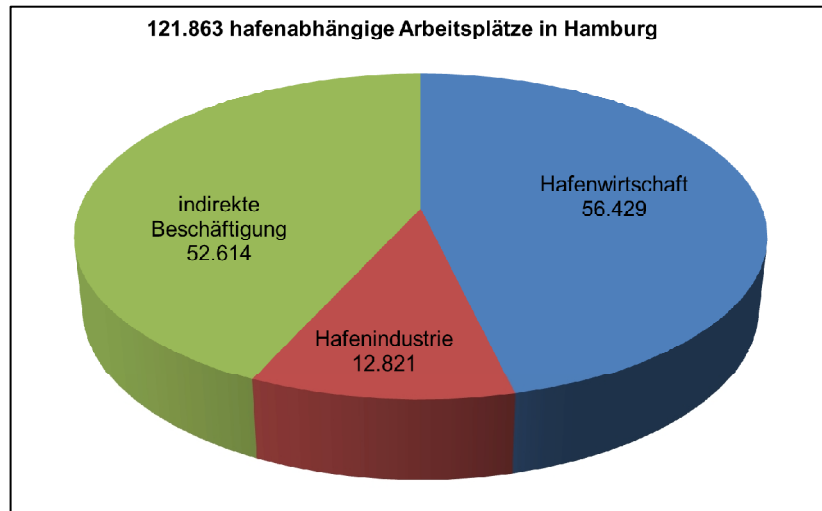
Der Hamburger Hafen ist einer der bedeutendsten Häfen Europas und der Welt. 2012 lag er beim Containerumschlag im weltweiten Vergleich auf Platz 14 und war damit gleichzeitig nach Rotterdam zweitwichtigster Containerhafen in Europa. Mit einem Gesamtgüterumschlag von 130,9 Mio. Tonnen war der Hamburger Hafen der mit Abstand größte und wichtigste deutsche Hafen 2012. 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. Jetzt wurden die Ergebnisse mit Hilfe sekundärstatistischer Daten des Statistischen Landesamtes sowie des Statistischen Bundesamtes auf das Jahr 2012 fortgeschrieben

Beschäftigungseffekte

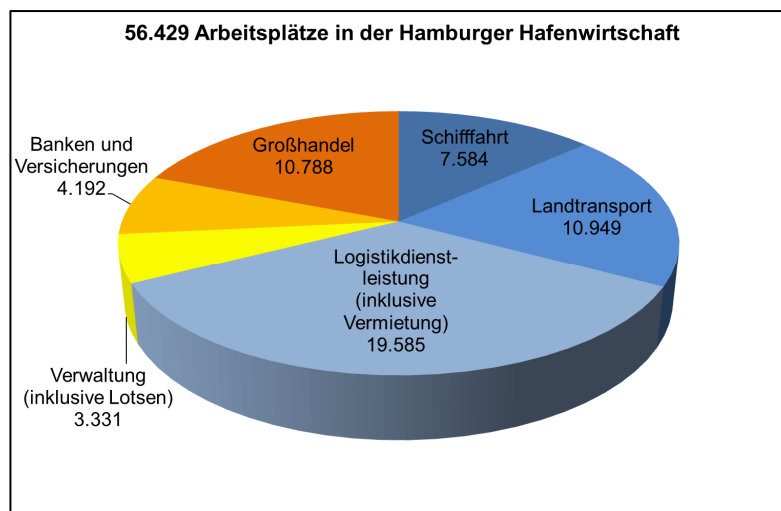
Der Hamburger Hafen schafft nicht nur in der unmittelbaren Hafenwirtschaft Arbeitsplätze, sondern auch in der Hafenindustrie. Die Hafenwirtschaft und Hafenindustrie werden auch als direkt hafenabhängige Wirtschaftsbereiche bezeichnet. Diese direkt hafenabhängigen Wirtschaftsbereiche benötigen für ihre 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 1.161.602 Arbeitsplätzen in der Freien und Hansestadt Hamburg im Jahr 2012 waren 10,5 % vom Hafen abhängig. 57% der hafenabhängigen Arbeitsplätze sind direkt vom Hafen abhängig, 43% 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.).

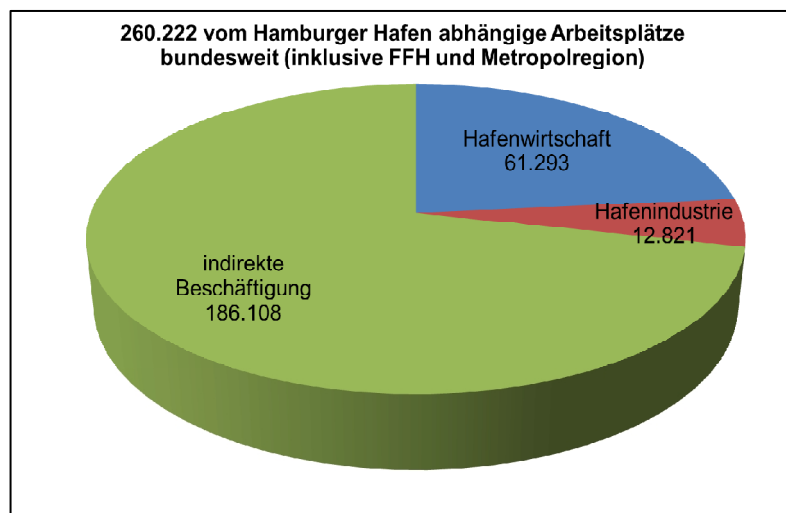


² Dabei ist zu beachten, dass die Beschäftigungseffekte der Kreuzschifffahrt nicht alleine dem Bereich der Schifffahrt zugeordnet werden können sondern zum Teil auch bei Logistikdienstleistern anzusiedeln sind. Von den insgesamt 38.118 Beschäftigten in der Hafenwirtschaft i.e.S. 2012 entfielen 1.184 auf die Kreuzschifffahrt.

Als Hafenwirtschaft im weiteren Sinne (gelb/orange) werden die hierzu komplementär tätigen Wirtschaftsbereiche gezählt. Dazu zählen Banken und Versicherungen (u.a. auch Schiffsfinanzierer), Teile der öffentlichen Verwaltung sowie Bereiche des Großhandels. Über zwei Drittel (68%) der Arbeitsplätze in der Hafenwirtschaft entfallen auf die Hafenwirtschaft 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 260.222 Arbeitsplätze vom Hamburger Hafen abhängig. Durch die hafenabhängigen Arbeitsplätze in der übrigen Metropolregion (28.683 vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze) und dem restlichen Bundesgebiet (109.675 vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze) kommen also noch einmal 138.358 Arbeitsplätze hinzu, die vom Hamburger Hafen abhängig sind. Dabei entfallen dann allerdings plausibler Weise mehr als zwei Drittel (72%) auf indirekte Arbeitsplatzeffekte.

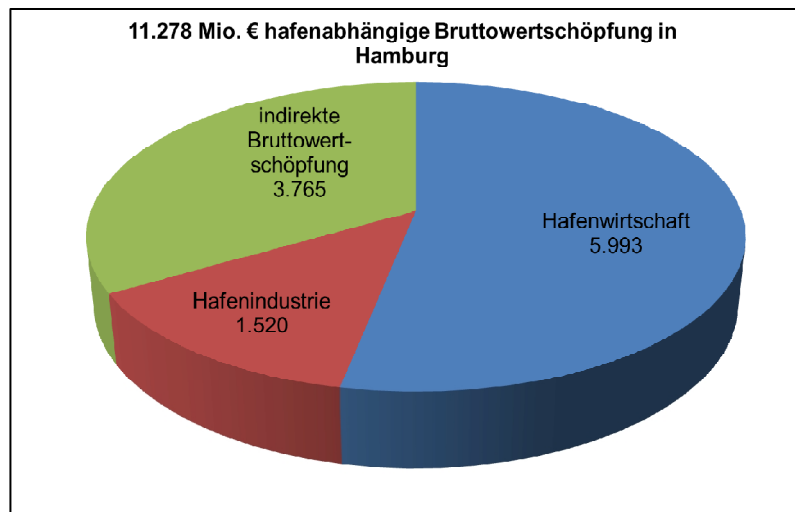


Auf jeden Arbeitsplatz in der Hamburger Hafenwirtschaft (ohne Berücksichtigung der Hafenwirtschaft im Umland) entfallen bundesweit 2,6 indirekt hafenabhängige Arbeitsplätze. Auf jeden Arbeitsplatz in der Hafenindustrie entfallen bundesweit rund 2,5 indirekte Arbeitsplätze, d.h. im Durchschnitt entfallen auf jeden direkt hafenabhängigen Arbeitsplatz in Hamburg 2,6 indirekte Arbeitsplätze bundesweit. Greift man das Beispiel Logistikdienstleistung heraus, so kann man vereinfacht sagen, dass auf jeden Beschäftigten in diesem Wirtschaftsbereich,

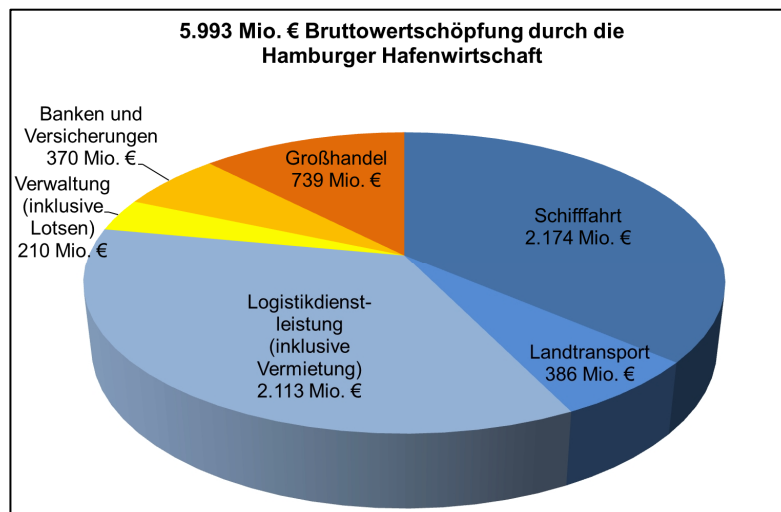
z.B. ein Beschäftigter bei einem Umschlagunternehmen, bundesweit 4 zusätzliche Arbeitsplätze entfallen.

Wertschöpfungseffekte

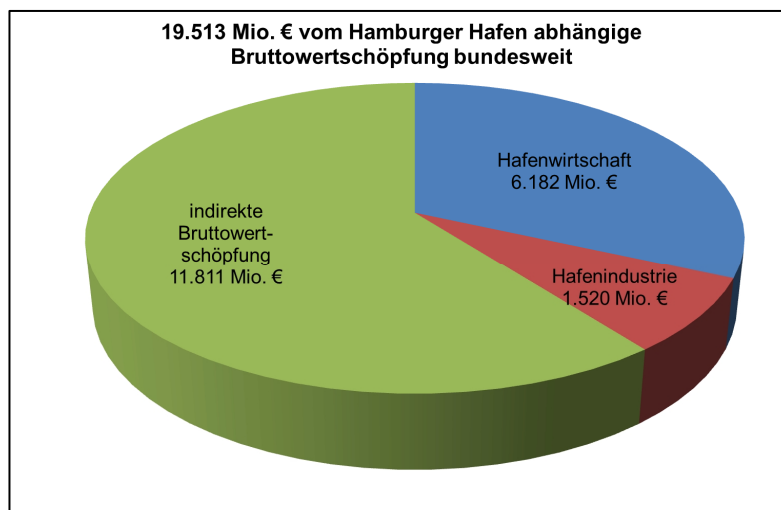
Neben den Beschäftigungswirkungen des Hamburger Hafens sind die Wertschöpfungseffekte der wichtigste Indikator für die wirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens. Die Wertschöpfungseffekte gemessen in Form der Bruttowertschöpfung stellen unmittelbar die wirtschaftliche Leistung, welche auf den Hafen zurückzuführen ist, monetär dar. 2012 wurde in der Freien und Hansestadt Hamburg eine Bruttowertschöpfung von 85.7 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 (10,5%), d.h. die Hafenwirtschaft war überdurchschnittlich produktiv.



53% der hafenabhängigen Bruttowertschöpfung in Hamburg wurde von der Hafenwirtschaft erwirtschaftet, 13% von der Hafenindustrie und 33% 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 36% und die Logistikdienstleistungen mit 35% der Bruttowertschöpfung der Hafenwirtschaft.



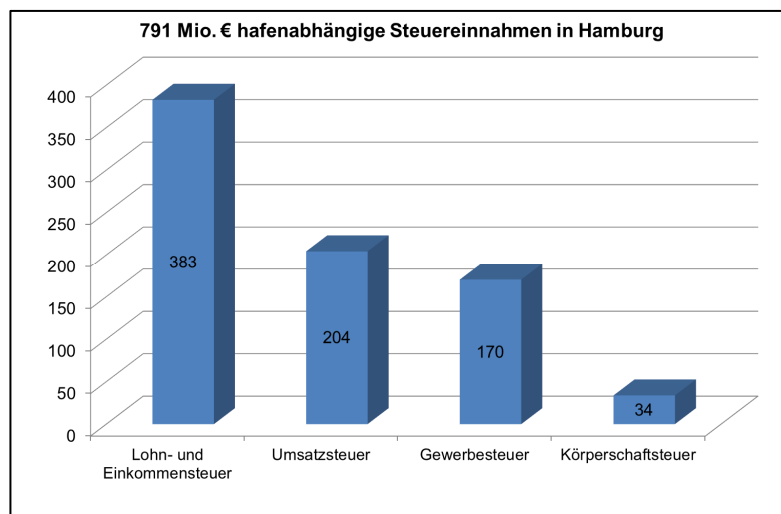
Bezieht man bei der Bruttowertschöpfung die überregionalen hafenabhängigen Unternehmen mit ein, so generiert der Hamburger Hafen bundesweit eine Bruttowertschöpfung von insgesamt rund 19,5 Mrd. €. Der Anteil der Bruttowertschöpfung der indirekt hafenabhängigen Unternehmen liegt in der überregionalen Abgrenzung bei 61%.



Allein die Hamburger Hafenwirtschaft 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 und der Fortschreibung

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 hafensabhängige 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 hafenabhängig 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 hafenabhängig 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 hafenabhängig 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 hafenabhängig definiert. Außerhalb Hamburgs ansässige Unternehmen werden nicht als hafenabhängig 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 Verloader 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 Losen), 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 Hafengewirtschaft 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 Hafengewirtschaft 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 Beschäftigungsschätzung 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.

3.2 Fortschreibungsmethodik

Generell orientiert sich die Methodik zur Bestimmung der regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens an der Vorgehensweise der Studie aus dem Jahr 1997 und der Weiterentwicklung für das Jahr 2004.¹⁶ Es wurden allerdings die strukturellen Veränderungen, welche bereits bei der Neuerhebung für das Jahr 2011 berücksichtigt wurden, auch bei der Fortschreibung übernommen. Somit gibt es zwar keinen strukturellen Bruch zwischen der Erhebung für das Jahr 2011 und der Fortschreibung auf das Jahr 2012, aber das Fortschreibungsverfahren, welches für die Jahre 2004 bis 2010 angewendet wurde, musste an die neuen Strukturen angepasst werden. Die Grundidee und -methodik ist aber dieselbe wie bei den erwähnten Fortschreibungen. Auch bei der „neuen“ Fortschreibung wird wie zuvor von fünf Verflechtungstypen ausgegangen.

Tabelle 3-3: Unterschiedene Wirkungsbereiche des Hamburger Hafens

Wirkungsbereich	Verflechtungstypen
Direkt vom Hafen abhängige Beschäftigte (Einkommen, Wertschöpfung)	1.1 Hafenwirtschaft im engeren Sinne (Schifffahrt, Hafen, Hinterlandtransport usw.)
	1.1 Hafenwirtschaft im weiteren Sinne (zu 1.1 komplementäre Leistungen: Banken, Versicherungen, öffentliche Verwaltung, Großhandel)
	2. Hafenindustrie (Mineralölverarbeitung, Metallherzeugung, Ölmühlen, Fischerei usw.)
Indirekt vom Hafen abhängige Beschäftigte (Einkommen, Wertschöpfung)	3. bzw. 4. Lieferung von Vorleistungs- bzw. Investitionsgütern an die direkt vom Hafen abhängige Wirtschaft
	5. durch die Verausgabung der Einkommen der direkt oder indirekt vom Hafen abhängigen Beschäftigten erzeugte Folgebeschäftigung

Die Methodik und Datengrundlage war für diese drei Wirkungsbereiche bei der Hochrechnung für das Jahr 2011 unterschiedlich. Entsprechend müssen diese Unterschiede auch bei der Fortschreibungsmethodik berücksichtigt werden. Die Fortschreibung stützt sich auf die Erhebungsergebnisse für 2011. Sie geht grundsätzlich von Veränderungen der Beschäftigtenzahlen aus, auf deren Grundlage dann die übrigen Variablen (Wertschöpfung, Einkommen) geschätzt werden, da

¹⁶ Planco Consulting GmbH, Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens (Entwicklung eines fortschreibungsfähigen Schätzverfahrens), Gutachten im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg, 1997; sowie Planco Consulting GmbH, Fortschreibung der Berechnungen zur "Regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens im Jahr 2001" – Aktualisierung für das Jahr 2004 (Methodik), Gutachten im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg, 2005.

- für die Entwicklung der Beschäftigung die aktuellsten und sektoral differenziertesten Statistiken zur Verfügung stehen,
- auf der Grundlage der Beschäftigtenentwicklung andere Komponenten wie Bruttowertschöpfung oder Einkommen für Teilbereiche der in der Statistik erfassten Sektoren fortgeschrieben werden können.

So kann beispielsweise die Fortschreibung der Bruttowertschöpfung auf Veränderungsraten des Indikators „Bruttowertschöpfung je Beschäftigten“ zurückgreifen. Während sich die absolute Höhe dieser Indikatoren von Branche zu Branche stark unterscheiden kann, sind die Veränderungsraten homogener. Dennoch bestehen auch hier Schätzungenauigkeiten, wenn von der Entwicklung eines übergeordneten Sektors (z.B. Sektor Kredit- und Versicherungsgewerbe) auf die Entwicklung eines Teilsektors geschlossen werden soll (z.B. Versicherungsgewerbe).

3.2.1 Direkt hafenabhängige Beschäftigte und damit verbundene Wertschöpfung und Einkommen (Hafenwirtschaft und Hafenindustrie)

Tabelle 3-3 und die obigen Ausführungen machen deutlich, dass bei der Fortschreibungsmethodik ebenso wie bei der Hochrechnung auf Basis einer Erhebung die direkt hafenabhängig Beschäftigten als Grundlage für die Bestimmung sämtlicher weiterer Beschäftigungs-, Wertschöpfungs- und Einkommenseffekte dienen. Zur Schätzung der direkt hafenabhängig Beschäftigten wird auf

- die Ergebnisse der Erhebung aus dem Jahre 2012 für das Jahr 2011,
- auf die Umschlagzahlen nach Ladungskategorien der Jahre 2011 und 2012,
- die Zahl der Erwerbstätigen in den relevanten Branchen 2011 und 2012,¹⁷
- die Arbeitsproduktivität¹⁸ und
- das Einkommen¹⁹

zurückgegriffen.

¹⁷ Angaben des Statistischen Amtes Nord.

¹⁸ Angaben des Statistischen Amtes Nord.

¹⁹ Angaben des Statistischen Amtes Nord.



Die Fortschreibung der Beschäftigtenzahlen erfolgt je Ladungskategorie durch die Multiplikation der Ausgangszahl (2011) mit

- der Veränderungsrate des Umschlagaufkommens in der jeweiligen Ladungskategorie (mit wachsendem Aufkommen steigt ceteris paribus die Beschäftigung) und
- dem reziproken Wert der sektoralen Leistung je Beschäftigten (bei steigender Leistung je Beschäftigten sinkt ceteris paribus die Beschäftigung).

Basis der Berechnungen ist somit die Umschlagentwicklung im Hamburger Hafen.

Tabelle 3-4: Umschlagentwicklung des Hamburger Hafens

Jahr	Umschlag in 1.000 t					Umschlag in 1.000 TEU	
	Gesamtumschlag	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Konventionelles Stückgut	Containergut	Containergut	Passagiere
2011	132.216	13.964	25.646	2.476	90.129	9.014	314.500
2012	130.937	14.113	25.326	2.090	89.408	8.864	430.329
Veränderung	-1,0%	1,1%	-1,2%	-15,6%	-0,8%	-1,7%	36,8%

Die Änderungen im Umschlag zwischen den Jahren 2011 und 2012 deuten bei der hafenabhängigen Beschäftigung auf Basis des Güterumschlags auf einen Beschäftigungsrückgang hin. Für die von der Kreuzschifffahrt abhängige Beschäftigung ist hingegen ein Anstieg zu vermuten. Dies ist aber nur ein Effekt, der bei der Fortschreibung der hafenabhängigen Beschäftigung von Bedeutung ist. Neben der Veränderung der Umschlagmenge bzw. der Passagierzahlen ist auch die Produktivitätssteigerung der Beschäftigten zu berücksichtigen.

Solche Produktivitätsfortschritte werden durch die sektoralen Veränderungen der Bruttowertschöpfung je Beschäftigten abgebildet. In fast allen relevanten Branchen wurden teilweise sogar deutliche Produktivitätszuwächse realisiert.

**Tabelle 3-5: Entwicklung der Bruttowertschöpfung je Beschäftigten in der Hafenwirtschaft
2012 zu 20011**

Verflechtungstyp	Wirtschaftszweig	BWS-Index 2012 zu 2011
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	1,07
	Landtransport	0,96
	Logistikdienstleistung	0,99
	Vermietung	1,02
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	1,08
	Banken und Versicherungen	0,92
	Großhandel	1,03
Hafenindustrie	Fischerei	1,22
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	0,97
	H. v. Druckerzeugnissen	0,92
	Mineralölverarbeitung	1,05
	H. v. chemischen Erzeugnissen	1,03
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	1,23
	H.v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	0,94
	Maschinenbau	1,04
Sonstiger Fahrzeugbau	1,21	

Aus der Veränderung des Umschlagvolumens je Ladungskategorie bzw. der Veränderung bei den Passagierzahlen und den Produktivitätsfortschritten in den relevanten Branchen werden die direkten Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens für 2012 fortgeschrieben. Somit kommt zum Umschlagrückgang auch noch der Effekt der überwiegenden Produktivitätssteigerung zum Tragen. Lediglich die Steigerung beim flüssigen Massengut sind Umschlagsteigerungen, die Beschäftigungszuwächse erwarten ließ. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Beschäftigungseffekte je umgeschlagener Tonne flüssigen Massengutes relativ groß sind (s. Tabelle 5-9). Letztlich ist der größte Zuwachs an hafenabhängiger Beschäftigung bei der Kreuzschifffahrt zu erwarten.

Die direkten Wertschöpfungs- und Einkommenseffekte des Hamburger Hafens wurden auf Basis der direkt hafenabhängigen Beschäftigung berechnet. Die branchenspezifische Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen wurde aus den Daten der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung des Statistischen Amtes Nord ermittelt. Diese multipliziert mit den direkt hafenabhängig Beschäftigten ergab die hafenabhängige Bruttowertschöpfung. Die Berechnung des direkt hafenabhängigen Einkommens wurde analog mit Hilfe der Branchendurchschnitte ermittelt. Die entsprechenden Durchschnitte wurden aus den Daten des Statistischen Amtes Nord abgeleitet.

Einkommen wurden mit Hilfe weiterer Informationen aus der VGR geschätzt.

Die regionale Aufteilung der direkt hafenabhängigen Beschäftigung sowie ihrer Wertschöpfungs- und Einkommenseffekte konnte mit Hilfe der Pendlerrechnung des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein bestimmt werden.

3.2.2 Wirtschaftliche Effekte durch Vorleistungs- und Investitionslieferungen an die Hafenvirtschaft und Hafenindustrie

Die grundsätzliche Methodik zur Schätzung der durch Vorleistungs- und Investitionslieferungen an die Hafenvirtschaft und Hafenindustrie entstehenden Beschäftigung für das Jahr 2012 auf Basis der Erhebung in 2011 wurde in Abschnitt 3.1.3 bereits beschrieben.

Die Fortschreibung erfolgt nach demselben Verfahren wie oben beschrieben. Allerdings musste die sektorale Vorleistungsnachfrage mit Hilfe der Daten aus der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung für die Freie und Hansestadt Hamburg und die übrige Metropolregion geschätzt werden. Dies wurde unter Berücksichtigung der gestiegenen Produktivitäten in den Sektoren mit Hilfe der entsprechenden Beschäftigten (Gesamtbeschäftigung in den Sektoren) durchgeführt. Dabei konnte wiederum auf Veränderungsraten sektoraler Kennziffern nach der VGR zurückgegriffen werden. Bei der Fortschreibung entzieht sich allerdings die regionale Verteilung der Vorleistungsbezüge einer Aktualisierung. Die regionale Aufteilung der Vorleistungen bleibt gegenüber der Studie für das Jahr 2011 unverändert.

Eine Aktualisierung der sektoralen Aufteilung der Vorleistungsbezüge ist nur bedingt möglich, da dafür eine aktuellere Input-Output-Tabelle vorliegen müsste. Dies ist nicht der Fall. Da strukturelle Änderungen zwischen den Wirtschaftssektoren eher langfristige Effekte sind, ist dies aber unproblematisch, da es sich ja lediglich um eine Fortschreibung um ein Jahr handelt.

Die Fortschreibung für die investitionsbedingten Effekte erfolgt weitestgehend analog zu den vorleistungsbedingten Effekten. Die entsprechenden Investitionsvolumen je Branche konnten mit Hilfe der Informationen des Statistischen Amtes Nord in branchenspezifische Investitionen pro Erwerbstätigen umgerechnet werden. Durch Multiplikation mit den direkt hafenabhängig Beschäftigten ergibt sich die Investitionsnachfrage, welche mit Hilfe der Input-Output-Tabelle wiederum in Beschäftigung umgerechnet werden konnte. Auch die regionale Aufteilung der Investitionsnachfrage blieb gegenüber der Studie für das Jahr 2011 unverändert.

3.2.3 Wirtschaftliche Effekte durch Konsumausgaben (Verwendung der in der Hafenwirtschaft und bei Vorleistungs- und Investitionslieferanten verdienten Einkommen)

Die Vorgehensweise zur Ermittlung der konsuminduzierten wirtschaftlichen Effekte gründet sich auf vier Schritte, deren Fortschreibung erläutert wird:

1. Schätzung des konsumwirksamen Einkommensanteils in den Regionen (Freie und Hansestadt Hamburg, übrige Metropolregion, sonstige Regionen) wie bei der Hochrechnung auf Basis der Erhebung für das Jahr 2011.
2. Errechnung der Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte hieraus mit Hilfe der Input-Output-Tabelle. Für die Fortschreibung der Einkommenseffekte gelten die gleichen Aussagen wie bei der Ermittlung der vorleistungsbedingten Effekte: Die Verteilung der Ausgaben auf Liefersektoren orientiert sich an der Input-Output-Tabelle für die Bundesrepublik Deutschland (hier für Konsumausgaben), die sich daraus ergebende Beschäftigung in den Liefersektoren wird anhand der Bruttoproduktionswerte je Beschäftigten für die einzelnen Regionen fortgeschrieben.
3. Regionale Aufteilung dieser Effekte anhand der Pendlerstatistik. Die Fortschreibung dieser Aufteilung erfolgt wiederum analog zum Vorgehen für die Hafenwirtschaft, die Hafenindustrie oder die Vorleistungs- und Investitionslieferanten.
4. Aufteilung der Effekte auf Ladungskategorien. Die Aufteilung auf Ladungskategorien erfolgt nach der fortgeschriebenen Aufteilung der Beschäftigten, Wertschöpfung bzw. Einkommen in den Sektoren Hafenwirtschaft, Hafenindustrie und Vorleistungs- bzw. Investitionsgüterlieferanten.

3.2.4 Beispielrechnung

Nachfolgend wird die Vorgehensweise bei den Berechnungen am Beispiel der Beschäftigten in der Schifffahrt skizziert. Eine vollständige Beschreibung für sämtlicher Berechnungen auch eines solchen Beispiels würde den Rahmen sprengen, da sehr viele Details beachtet werden müssen. Die Beispielrechnung wird lediglich für die Beschäftigungseffekte durchgeführt. Bruttowertschöpfungseffekte und Einkommenskalkulation basieren auf den Beschäftigtenzahlen und sind letztlich das Ergebnis der Multiplikation von jeweiligen regionalen, branchenspezifischen Durchschnittswerten mit den ermittelten hafenabhängig Beschäftigten. Insofern stellen diese zusätzlichen Berechnungen auch keine methodischen Besonderheiten dar.

3.2.4.1 Schätzung der direkt hafenabhängig Beschäftigten in der Schifffahrt

Im Rahmen der Erhebung für das Jahr 2011 wurden 8.071 direkt hafenabhängig Beschäftigte in der Schifffahrt in Hamburg ermittelt. Diese konnten durch die Befragung den Ladungskategorien zu geordnet werden.

Tabelle 3-6: Beschäftigte in der Schifffahrt 2011

Ladungskategorien	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Konventionelles Stückgut	Containergut	Passagiere	Summe
Beschäftigte	758	1.549	179	5.287	299	8.071

Zwischen 2011 und 2012 kam es beim Güterumschlag zu den bereits beschriebenen Rückgängen und bei den Passagierzahlen zu den bereits beschriebenen Zuwächsen (s. Tabelle 3-4).

Für das Jahr 2011 ergaben sich durchschnittlich über alle Ladungskategorien 0,0588 Beschäftigte je umgeschlagener Tonne Ladung in der Schifffahrt.

Tabelle 3-7: Beschäftigte je 1.000 Ladungstonnen 2011 bzw. Passagier (Schifffahrt)

Ladungskategorie	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Konventionelles Stückgut	Containergut	Passagiere
Beschäftigte	0,0543	0,0604	0,0724	0,0587	0,0010

Würde man Produktivitätszuwächse bei den Umschlagunternehmen vernachlässigen, so könnte man die notwendige Beschäftigung für die 2012 realisierte Umschlagmenge durch Multiplikation der so ermittelten Beschäftigten je 1.000 Tonnen Ladungskategorie mit dem jeweiligen Umschlagvolumen ermitteln.

Tabelle 3-8: Beschäftigte in der Schifffahrt 2012 unter Vernachlässigung von Produktivitätszuwächsen

Ladungskategorien	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Konventionelles Stückgut	Containergut	Passagiere	Summe
Beschäftigte	766	1.529	151	5.244	409	8.100

Gemäß der Daten des Statistischen Amtes Nord wurde die Produktivität zwischen 2011 und 2012 in der Schifffahrt durchschnittlich um den Faktor 1,07 gesteigert. Mit dieser Information wurde die Beschäftigung in der Schifffahrt geschätzt.

Tabelle 3-9: Beschäftigte in der Schifffahrt 2012 unter Berücksichtigung von Produktivitätszuwächsen

Ladungskategorien	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Konventionelles Stückgut	Containergut	Passagiere	Summe
Beschäftigte	717	1.432	142	4.910	383	7.584

Folglich entsprechen die 7.584 Beschäftigten der hafenabhängigen Beschäftigung im Bereich Schifffahrt am Arbeitsort. Dies bedeutet, dass bei gegebenem Umschlagvolumen für 2012 ohne Produktivitätssteigerung 516 Beschäftigte mehr im Bereich der Schifffahrt zu verzeichnen gewesen wären. Um diese in Beschäftigte am Wohnort umzurechnen, bedarf es lediglich der Angaben aus der Pendlerstatistik.

Tabelle 3-10: Beschäftigte in der Schifffahrt 2012 nach dem Wohnort der Beschäftigten

Wohnort	Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	Übrige Gebiete	Insgesamt
Beschäftigte	4.734	1.419	823	608	7.584

3.2.4.2 Schätzung der indirekt hafenabhängig Beschäftigten durch Vorleistungs- und Investitionsnachfrage bei den Schifffahrtsunternehmen

Der erste Schritt zur Berechnung der indirekten wirtschaftlichen Effekte des Hamburger Hafens ist die Berechnung der indirekt hafenabhängigen Beschäftigung aufgrund der Vorleistungs- und der Investitionsnachfrage der hafenabhängigen Betriebe. Im Beispiel also der Vorleistungs- und Investitionsnachfrage der Umschlag- und Kaibetriebe.

Aus den Daten der Hamburger Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung lässt sich die Vorleistungsnachfrage der Schifffahrt 2012 schätzen. Es waren 690,69 Millionen Euro. Diese Vorleistungsnachfrage wurde mit Hilfe der Vorleistungskoeffizienten der Input-Output-Tabelle auf die Wirtschaftssektoren verteilt.

Insgesamt gehen 17% der Vorleistungsnachfrage der Schifffahrt in das verarbeitende Gewerbe und 83% in die Dienstleistungen.

Gemäß der Erhebung für das Jahr 2011 wurde 63% der Vorleistungsnachfrage dieses Sektors in der Freien und Hansestadt Hamburg realisiert, 2% in Schleswig-Holstein, 3% in Niedersachsen und 32% in den weiteren Gebieten. Mit diesen Informationen ergibt sich die folgende sektorale und regionale Aufteilung der Vorleistungsnachfrage für Schifffahrtsunternehmen 2012.²⁰

Tabelle 3-11: Regionale und Sektorale Aufteilung der Vorleistungsnachfrage der der Schifffahrt 2012 in Mio. Euro

Sektor	Region				Insgesamt
	Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	Übrige Gebiete	
Verarbeitendes Gewerbe	73	3	4	37	116
Bauwirtschaft	0	0	0	0	0
Dienstleistungen	359	14	19	183	574
Summe	432	16	23	220	691

Mit Hilfe der sektoralen Produktionswerte je Beschäftigten kann diese monetäre Vorleistungsnachfrage in Beschäftigungseffekte umgerechnet werden.²¹

²⁰ Die sektoralen Anteile in der Tabelle entsprechen nicht den Werten im Text, da einige Vorleistungen liefernde Sektoren in Hamburg direkt erhoben und auch fortgeschrieben wurden und somit aus der Berechnung über die Input-Output-Tabelle ausgeklammert wurden, um Doppelzählungen zu vermeiden. Als Beispiel seien hier die Kreditinstitute und Versicherungen genannt, welche als Hafenwirtschaft im weiteren Sinne fortgeschrieben wurden und deren hafenabhängige Beschäftigung nicht über die Input-Output-Verflechtungen berechnet wurden. Im Rahmen der Beispielrechnung werden aus Gründen der Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit nur die aggregierten Sektoren „Verarbeitendes Gewerbe“, „Bauwirtschaft“, und „Dienstleistungen“ ausgewiesen. Die eigentlichen Berechnungen fanden alle mit Hilfe der 73 Sektoren der Input-Output-Tabelle statt.

²¹ Auf eine Darstellung der indirekt hafenabhängigen Beschäftigung aufgrund der Vorleistungsnachfrage der Umschlag- und Kaibetriebe nach dem Wohnort sei an dieser Stelle verzichtet, da das Regionalisierungsverfahren dasselbe ist wie bei den direkt hafenabhängig Beschäftigten. Auch auf die Darstellung der Produktionswerte je Beschäftigten wird verzichtet, da auf der Ebene der 73 Sektoren gerechnet wurde und die Darstellung der durchschnittlichen Produktionswerte je Beschäftigten für die hier angewendete Dreier-Gliederung nicht aussagekräftig ist.

Tabelle 3-12: Indirekt hafengebunden Beschäftigung aufgrund der Vorleistungsnachfrage der Schifffahrt 2012 nach dem Arbeitsort

Arbeitsort	Region				
	Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	Übrige Gebiete	Insgesamt
Verarbeitendes Gewerbe	91	42	51	411	595
Bauwirtschaft	0	0	0	0	0
Dienstleistungen	114	37	54	2.919	3.124
Summe	205	79	105	3.330	3.719

Die Berechnung der indirekt hafengebunden Beschäftigung aufgrund der Investitionsnachfrage der Schifffahrtbetriebe wird analog zum obigen Verfahren durchgeführt. Es wurde ein Investitionsvolumen aus den Daten des Statistischen Amtes Nord für Schifffahrtsunternehmen von 492,29 Millionen Euro ermittelt. Auch diese Nachfrage wurde mit Hilfe der Input-Output-Tabelle auf die Sektoren verteilt.

Beim Verarbeitenden Gewerbe wurden 46% der Gesamtnachfrage, bei der Bauwirtschaft 37% und bei den Dienstleistungen 18% nachgefragt. Regional verteilte sich die Nachfrage zu 39% auf die Freie und Hansestadt Hamburg, zu 9% auf Schleswig-Holstein, zu 8% auf Niedersachsen und zu 44% auf die weiteren Gebiete.

Tabelle 3-13: Regionale und Sektorale Aufteilung der Investitionsgüternachfrage der Schifffahrt 2012 in Mio. Euro

Sektor	Region				
	Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	Übrige Gebiete	Insgesamt
Verarbeitendes Gewerbe	88	20	18	99	225
Bauwirtschaft	70	16	15	79	180
Dienstleistungen	34	8	7	38	87
Summe	192	45	40	216	492

Mit Hilfe der sektoralen Produktionswerte je Beschäftigten kann auch die monetäre Investitionsgüternachfrage in Beschäftigungseffekte umgerechnet werden.

Tabelle 3-14: Indirekt hafengebunden Beschäftigung aufgrund der Investitionsgüternachfrage der Schifffahrt 2012 nach dem Arbeitsort

Arbeitsort	Region				
	Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	Übrige Gebiete	Insgesamt
Verarbeitendes Gewerbe	1.065	311	240	1.391	3.007
Bauwirtschaft	1.234	322	316	1.736	3.608
Dienstleistungen	441	162	146	741	1.490
Summe	2.740	795	702	3.868	8.105

3.2.4.3 Schätzung der induzierten Beschäftigten durch die Konsumausgaben der Beschäftigten der Schifffahrt und der Beschäftigung aufgrund der Vorleistungs- und Investitionsgüternachfrage dieser Betriebe

Die Darstellung der Bestimmung der Beschäftigungseffekte aufgrund der Konsumausgaben der direkt und indirekt hafengebunden Beschäftigung geschieht in erster Linie verbal. Für diesen Schritt der Fortschreibung sind zu viele Detailberechnungen notwendig, um sie ausführlich zu diskutieren, ohne den Blick auf die generellen Zusammenhänge zu verlieren.

Im ersten Schritt zur Berechnung der konsuminduzierten Beschäftigungseffekte werden die regionalen branchenspezifischen Pro-Kopf-Einkommen mit den jeweiligen Beschäftigtenzahlen (Beschäftigte am Arbeitsort) multipliziert. Anschließend werden diese Einkommen mit Hilfe der Pendlerrechnung regionalisiert, d.h. eigentlich werden natürlich die Beschäftigten mit Hilfe der Pendlerrechnung regionalisiert und das Einkommen entsprechend zugeordnet.

Die so ermittelten Konsumausgaben der direkt und indirekt hafengebunden Beschäftigten werden mit Hilfe der Konsumaufteilung der Input-Output-Tabelle auf die dort angegebenen Sektoren verteilt. Anschließend wird diese regionale und sektorale Konsumnachfrage auf Basis der Produktionswerte der Beschäftigten in den relevanten Sektoren und Regionen in konsuminduzierte Beschäftigung umgerechnet. Die so ermittelte Beschäftigung wird anschließend gemäß der Sektoren zu Beschäftigung im verarbeitenden Gewerbe, in der Bauwirtschaft und bei den Dienstleistungen aggregiert.

Tabelle 3-15: Direkt und indirekt hafengebunden Beschäftigung 2012 am Beispiel der Schifffahrt in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort

Teilbereich		Beschäftigte in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort				
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	7.584	0	0	0	7.584
direkt hafengebunden Beschäftigte insgesamt		7.584	0	0	0	7.584
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	91	42	51	411	595
	Bauwirtschaft	0	0	0	0	0
	Dienstleistungen	114	37	54	2.919	3.124
	gesamt	205	79	105	3.330	3.719
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	1.065	311	240	1.391	3.007
	Bauwirtschaft	1.234	322	316	1.736	3.608
	Dienstleistungen	441	162	146	741	1.490
	gesamt	2.740	795	702	3.868	8.105
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	720	26	24	553	1.323
	Bauwirtschaft	12	0	0	9	21
	Dienstleistungen	2.463	94	86	1.656	4.299
	gesamt	3.195	120	110	2.218	5.643
indirekt hafengebunden Beschäftigte insgesamt		6.140	994	917	9.416	17.467
Summe	produzierendes Gewerbe	1.876	379	315	2.355	4.925
	Bauwirtschaft	1.246	322	316	1.745	3.629
	Dienstleistungen	10.602	293	286	5.316	16.497
	gesamt	13.724	994	917	9.416	25.051

Mit der Berechnung der konsuminduzierten indirekt hafengebunden Beschäftigung ist die Ermittlung der Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens abgeschlossen. Wertschöpfungs- und Einkommenseffekte werden, wie bereits erwähnt, mit Hilfe von Pro-Kopf-Größen berechnet. Auf eine Darstellung der weiteren Berechnungen kann folglich verzichtet werden.

4 Ergebnisse

4.1 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.²²

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.²³ Für die fiskalischen Effekte stellt sich die Frage nach der regionalen Zuordnung nicht.

²² 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.

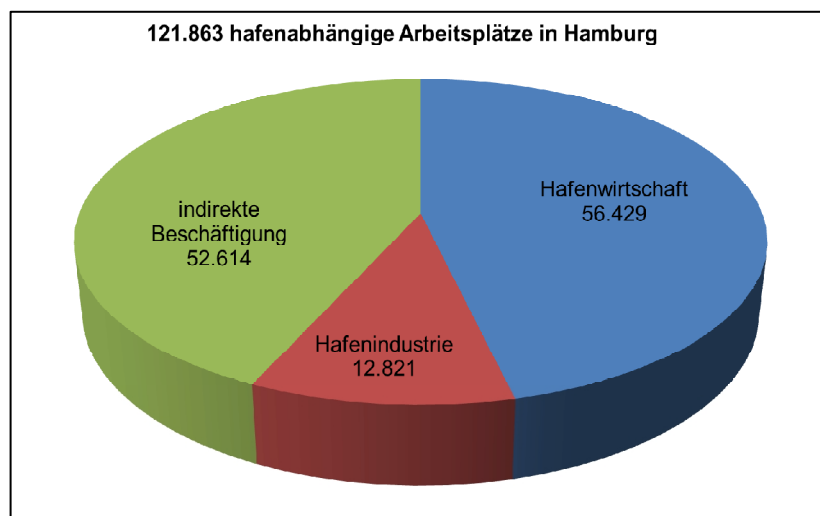
²³ Detaillierte Angaben zu den einzelnen Ergebnissen in Tabellenform befinden sich im Anhang.

4.2 Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens

4.2.1 Beschäftigungseffekte in Hamburg

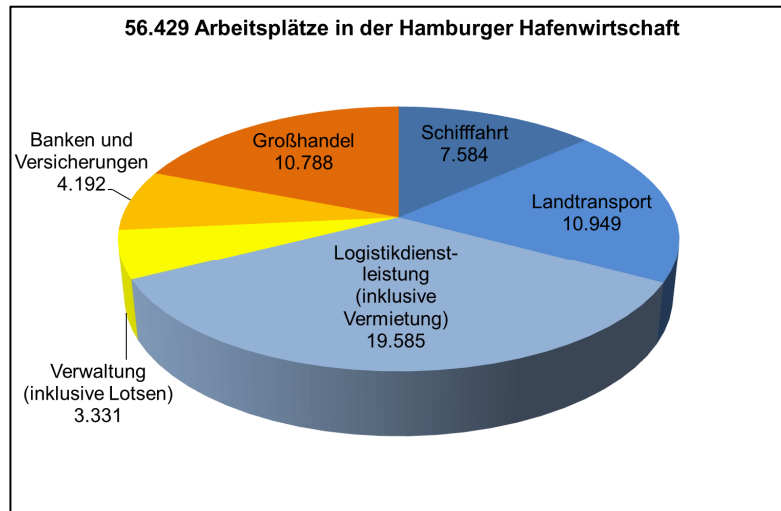
121.863 Arbeitsplätze in Hamburg waren 2012 vom Hafen abhängig. Dies entspricht 10,5% der gesamten Arbeitsplätze in Hamburg (1.161.602) in diesem Jahr. Der Anteil der Hafenwirtschaft an den hafenabhängigen Arbeitsplätzen lag bei 46%, der der Hafenindustrie bei 11% und der der indirekten Beschäftigung bei 43%. Abbildung 4-1 zeigt die Aufteilung in absoluten Zahlen.

Abbildung 4-1: Hafengebundene Arbeitsplätze in Hamburg in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsplatz nach Art der Abhängigkeit



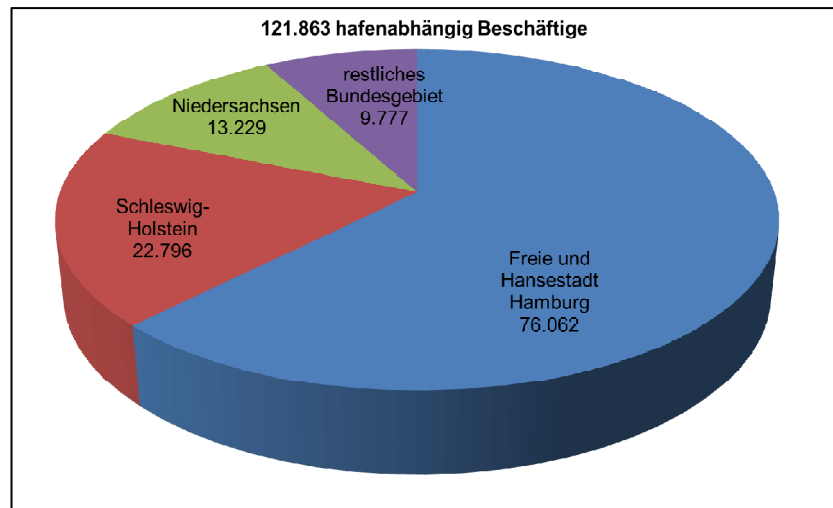
Von besonderem Interesse ist ein Blick auf die Beschäftigung in der Hafenwirtschaft als Teil der direkt hafenabhängigen Beschäftigung. Abbildung 4-2 zeigt, wie sich die Arbeitsplätze der Hafenwirtschaft auf die einzelnen Wirtschaftsbereiche verteilen. In der Hafenwirtschaft i.e.S. (blau) hatten 2012 mit 68% über zwei Drittel der Beschäftigten der gesamten Hafenwirtschaft 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 Hafenwirtschaft i.w.S. (gelb/orange).

Abbildung 4-2: 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 2012.

Abbildung 4-3: Hamburger hafenabhängig Beschäftigte nach dem Wohnort

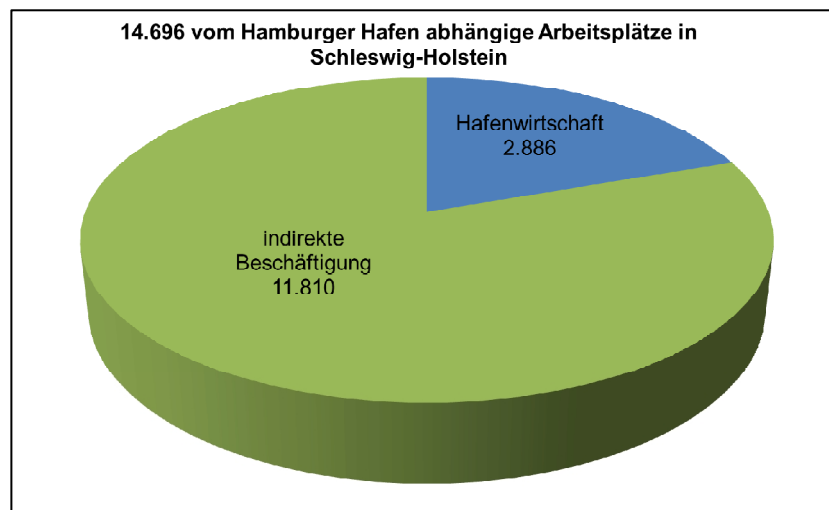


62% der hafenabhängigen Beschäftigten, die ihren Arbeitsplatz in Hamburg haben, wohnen auch in Hamburg. Die restlichen pendeln aus dem Umland (30%) ein, bzw. haben ihren Wohnsitz außerhalb Hamburgs und der Nachbarbundesländer (8%).

4.2.2 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:²⁴

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

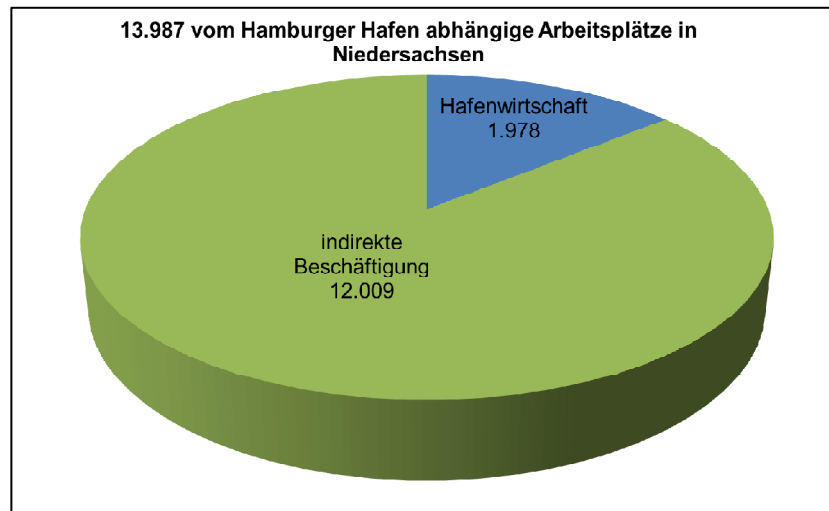


Da aus Gründen einer vorsichtigen Schätzung auf die Einbeziehung der Hafenindustrie im Umland verzichtet wurde, besteht die Aufteilung der Beschäftigungseffekte in den Nachbarbundesländern ausschließlich aus den direkten Effekten im Bereich der Hafenwirtschaft und den indirekten Effekten. Plausibler Weise ist der Anteil der indirekt hafenabhängigen Beschäftigung im Umland größer. In Schleswig-Holstein beträgt er 80%.

²⁴ 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 4-5: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze in Niedersachsen nach Art der Abhängigkeit



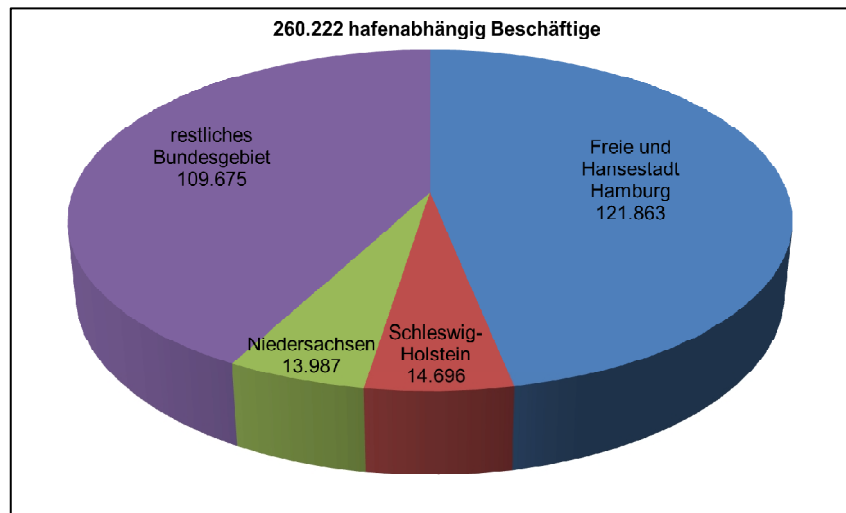
Der Anteil der indirekt hafenabhängigen Beschäftigung in Niedersachsen an der gesamten vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigung Niedersachsens beträgt 86%.²⁵

²⁵ 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.

4.2.3 Bundesweite Beschäftigungseffekte

Bundesweit waren 2012 260.222 Arbeitsplätze vom Hamburger Hafen abhängig.

Abbildung 4-6: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze insgesamt in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort



47% 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 42%. In den Nachbarbundesländern waren insgesamt 28.683 Arbeitsplätze vom Hamburger Hafen abhängig. Zu jedem hafenabhängigen Arbeitsplatz in der Freien und Hansestadt Hamburg kam noch ein weiterer vom Hamburger Hafen abhängiger Arbeitsplatz außerhalb Hamburgs hinzu.

Abbildung 4-7: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze insgesamt in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort und der Art der Abhängigkeit

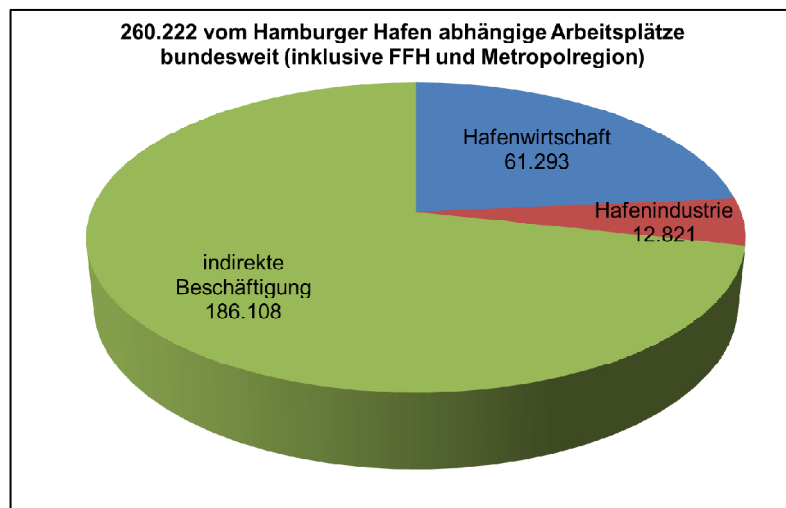
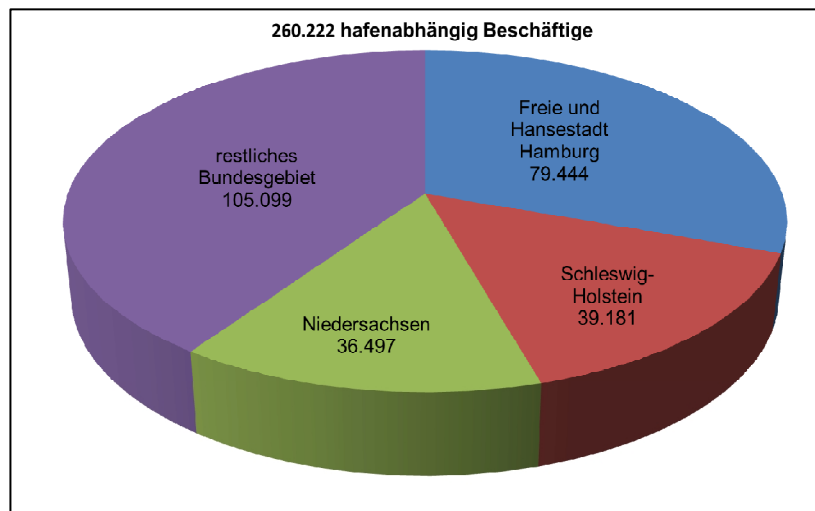


Abbildung 4-7 macht deutlich, dass von der bundesweit vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigung 28% direkt hafenabhängig waren. 72% waren durch Vorleistungs- und Investitionsgüternachfrage der direkt hafenabhängigen Unternehmen und durch den Konsum der hafenabhängig Beschäftigten vom Hamburger Hafen 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 4-8 zeigt, dass 2012 die bundesweiten Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens in regionaler Gliederung nach dem Wohnort zu 31% 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 75.678 vom Hamburger Hafen abhängig Beschäftigte. Auf das restliche Bundesgebiet entfielen 40% der vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigung.

Abbildung 4-8: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze insgesamt in regionaler Gliederung nach dem Wohnort

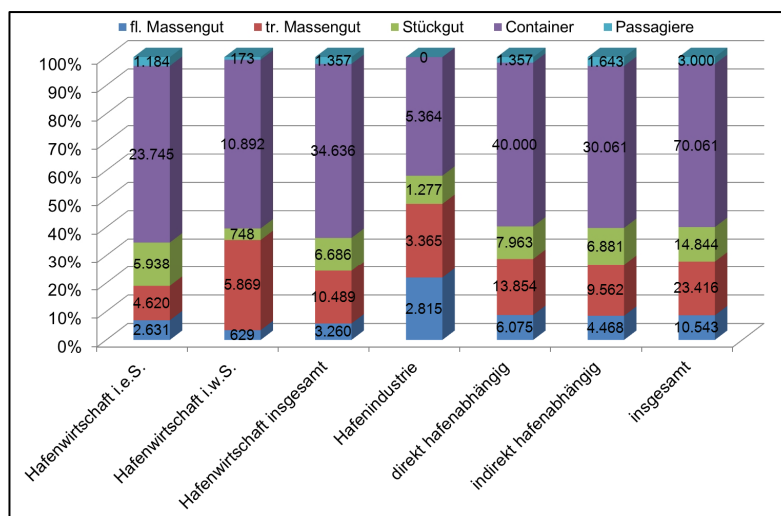


4.2.4 Beschäftigungseffekte nach Ladungskategorien

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 sind 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 4-9 gibt die Zuordnung der hafenabhängigen Beschäftigung in Hamburg zu den Ladungskategorien wieder.

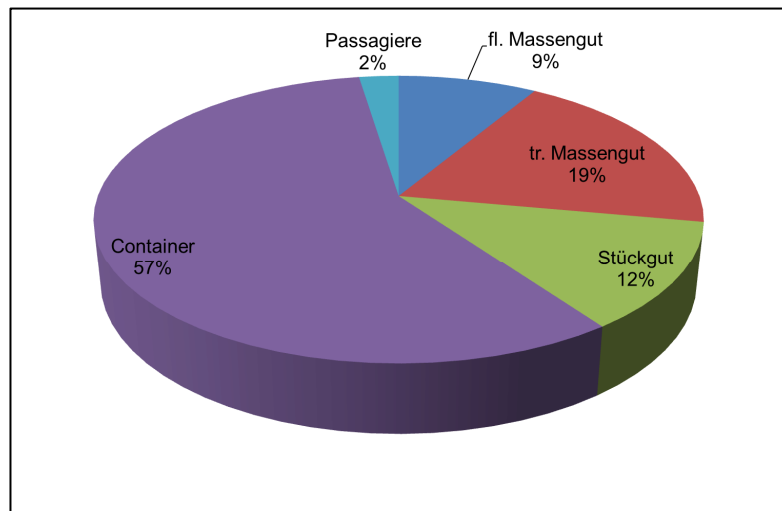
Abbildung 4-9: Zuordnung der hafenabhängigen Beschäftigung in Hamburg zu den Ladungskategorien



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 Hafenvirtschaft liegt er bei 61%.

Abbildung 4-10: Aufteilung der hafenabhängigen Beschäftigung in Hamburg auf die Ladungskategorien



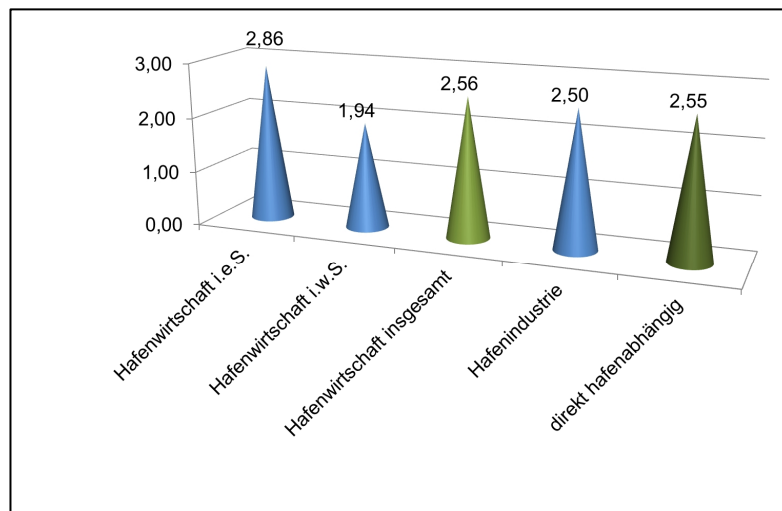
Die Aufteilung auf die Ladungskategorien in den regionalen Abgrenzungen Metropolregion (alte Abgrenzung) und bundesweit war nahezu identisch. Lediglich die absoluten Werte lagen natürlich jeweils höher.²⁶

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

4.2.5 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 2012 auf jeden direkt hafengebundenen Arbeitsplatz rund 2,6 indirekt hafengebundene Arbeitsplätze hinzu.²⁷ Bei der Hafenwirtschaft i.e.S. sind es sogar rund 2,9 indirekt hafengebundene Arbeitsplätze je hafengebundenen Arbeitsplatz in der Hamburger Hafenwirtschaft i.e.S.

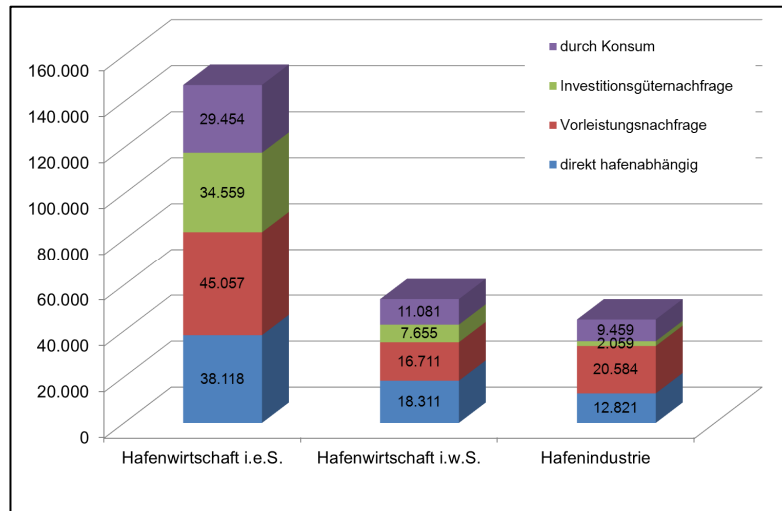
Abbildung 4-11: Indirekt hafengebundene Arbeitsplätze bundesweit je direkt hafengebundenem Arbeitsplatz in der Freien und Hansestadt Hamburg



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 4-12: Zuordnung der Beschäftigungseffekte zu den direkt hafengebundenen Bereichen in Hamburg



In Abbildung 4-12 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. 38.118 Arbeitsplätze in der Hamburger Hafenwirtschaft i.e.S. sind direkt hafengebunden. 45.057 Arbeitsplätze sind aufgrund der Vorleistungsnachfrage der entsprechenden Hamburger hafengebundenen Unternehmen bundesweit indirekt vom Hamburger Hafen abhängig. 34.559 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 29.454 Arbeitsplätze in der Bundesrepublik Deutschland indirekt vom Hamburger Hafen abhängig. So relativiert sich die Menge der konsuminduzierten Arbeitsplätze (20% gesamten Säule), welche auf den ersten Blick relativ hoch erscheint.²⁸

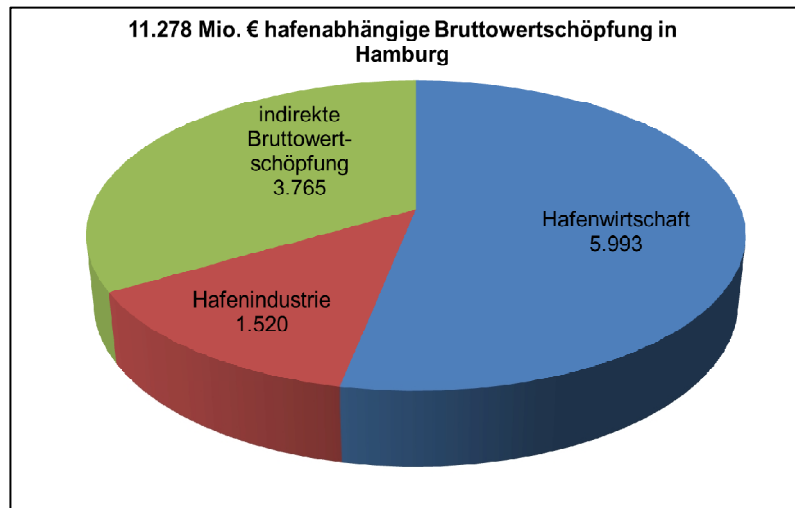
²⁸ Bei den 245.868 direkt und indirekt vom Hamburger Hafen abhängig Beschäftigten handelt es sich um Beschäftigungseffekte des Hafens, die ihren Ursprung auf dem Hamburger Stadtgebiet haben. Bei den insgesamt 260.222 vom Hamburger Hafen abhängigen Arbeitsplätzen kommen noch die direkt hafengebundenen Arbeitsplätze in der übrigen Metropolregion in alter Abgrenzung mit den entsprechenden indirekten Beschäftigungseffekten hinzu.

4.3 Bruttowertschöpfung

4.3.1 Wertschöpfungseffekte in Hamburg

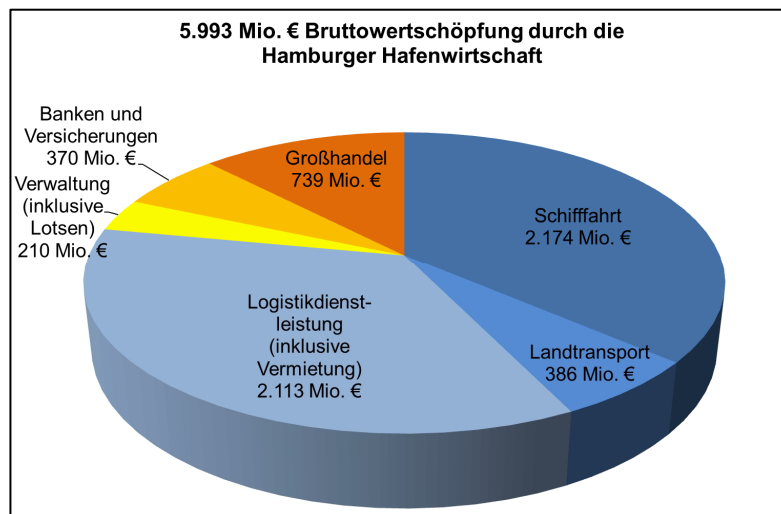
Neben den Beschäftigungswirkungen des Hamburger Hafens sind die Wertschöpfungseffekte der wichtigste Indikator für die wirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens. Die Wertschöpfungseffekte gemessen in Form der Bruttowertschöpfung stellen unmittelbar die wirtschaftliche Leistung, welche auf den Hafen zurückzuführen ist, monetär dar. Insgesamt wurden 2012 85,7 Mrd. € in Hamburg erwirtschaftet. 13,2% davon (11,3 Mrd. €) erwirtschafteten hafenabhängige Unternehmen. Unter anderem dadurch wird deutlich, dass die Hafenvirtschaft besonders produktiv war, denn der hafenabhängige Beschäftigungsanteil lag bei „nur“ 10,5%.

Abbildung 4-13: Vom Hamburger Hafen ausgehende Bruttowertschöpfung in Hamburg nach Art der Abhängigkeit



Allein die Hamburger Hafenvirtschaft hatte 2012 einen Anteil von 7% an der Hamburger Bruttowertschöpfung. Ihr Anteil an der hafenabhängigen Bruttowertschöpfung in Hamburg betrug 53%. An der bundesweiten vom Hamburger Hafen abhängigen Bruttowertschöpfung lag ihr Anteil bei 31%.

Abbildung 4-14: Von der Hamburger Hafenwirtschaft ausgehende Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftsbereichen

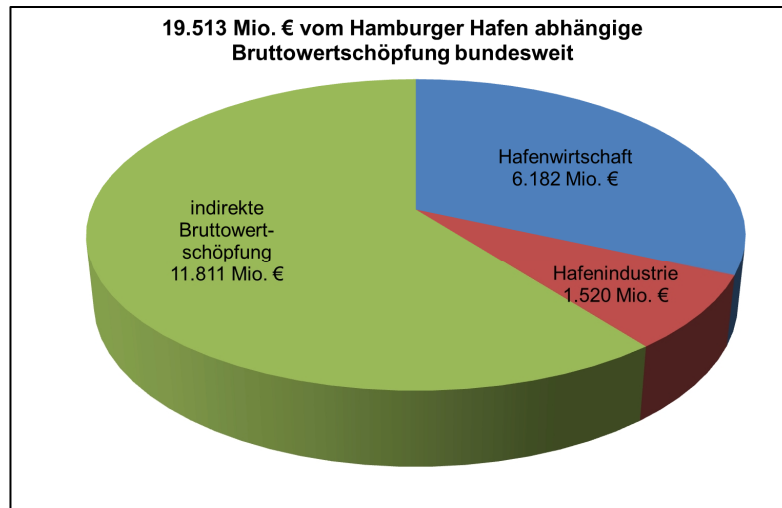


Insgesamt hat die Hafenwirtschaft in Hamburg knapp 6 Mrd. € in 2012 erwirtschaftet. Davon entfielen 78% auf die Hafenwirtschaft im engeren Sinne (blau). Insbesondere die Schifffahrt und die Logistikdienstleister sind mit einem Anteil von jeweils rund 36% als besonders produktiv einzuschätzen.

4.3.2 Bundesweite Wertschöpfungseffekte

Über das Bundesgebiet verteilt wurde 2012 durch den Hamburger Hafen direkt und indirekt eine Bruttowertschöpfung von rund 19,5 Mrd. € erwirtschaftet.

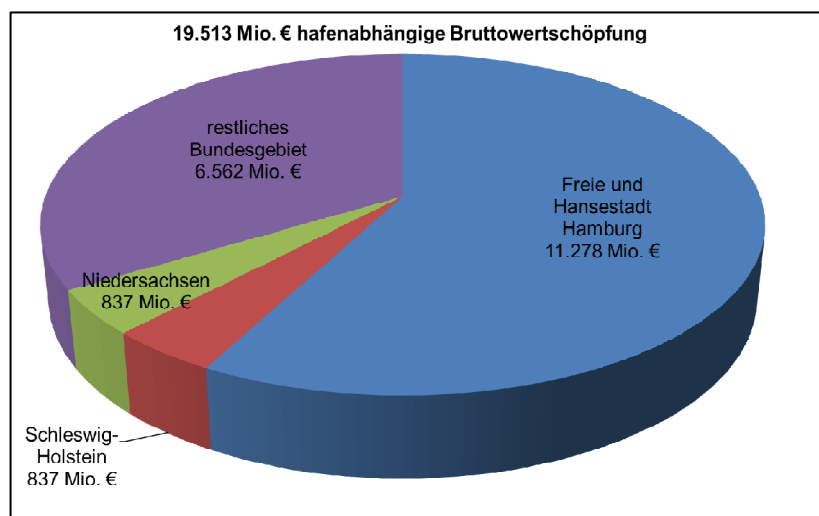
Abbildung 4-15: Vom Hamburger Hafen ausgehende Bruttowertschöpfung insgesamt nach Art der Abhängigkeit



61% 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 8% und auf die Hafenwirtschaft 32%.

58% der vom Hamburger Hafen ausgehenden Bruttowertschöpfung wurde in Hamburg erwirtschaftet, 8% 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 47% 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 4-16: Regionale Aufteilung der gesamten vom Hamburger Hafen ausgehende Bruttowertschöpfung

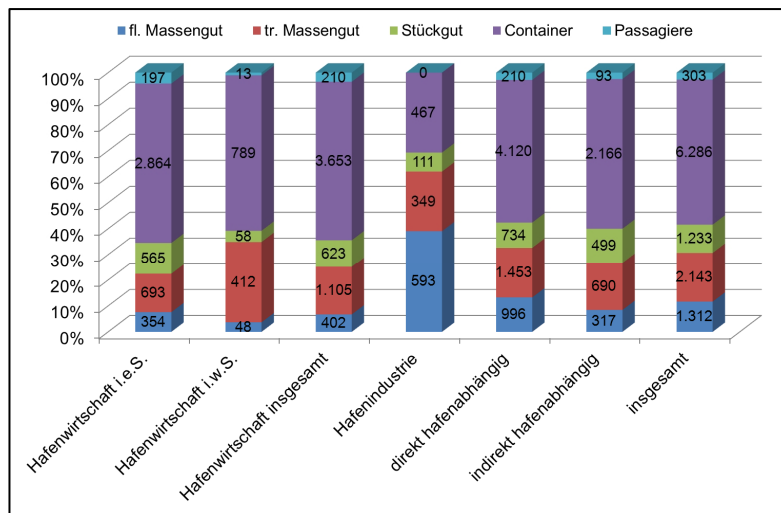


²⁹ Insbesondere die Schifffahrt weist eine enorm hohe Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen auf. Dieser hohe Wert ist kein Erhebungsergebnis, sondern wurde ausschließlich auf Basis des sekundärstatistischen Materials des Statistischen Landesamtes Nord berechnet. Somit ist eine Verzerrung durch Fehlangaben 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 4-14 bzw. die entsprechenden Tabellen im Anhang.

4.3.3 Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien

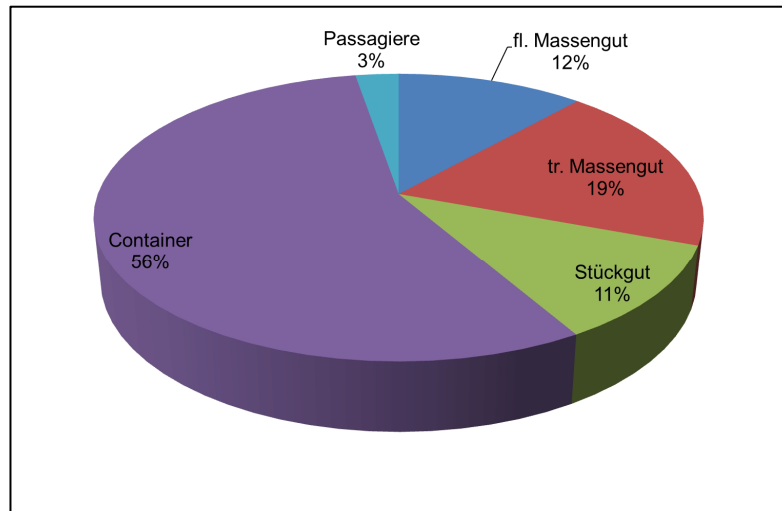
Betrachtet man die Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien und Wirtschaftsbereichen, in der regionalen Abgrenzung „Freie und Hansestadt Hamburg“, so fällt die hohe Wertschöpfung beim flüssigen Massengut bei der Hafenindustrie besonders auf. Dies zeigt in erster Linie, dass die hafenabhängige Mineralölindustrie 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.³⁰

Abbildung 4-17: Von hafenabhängigen Hamburger Unternehmen ausgehende Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der FHH nach Ladungskategorien und Wirtschaftsbereichen in Mio. €



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.

Abbildung 4-18: 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. 56% der hafenabhängigen Bruttowertschöpfung entfielen auf eben diese Ladungskategorie.³¹

4.3.4 Zuordnung sämtlicher Wertschöpfungseffekte zu den direkt hafenabhängigen Branchen

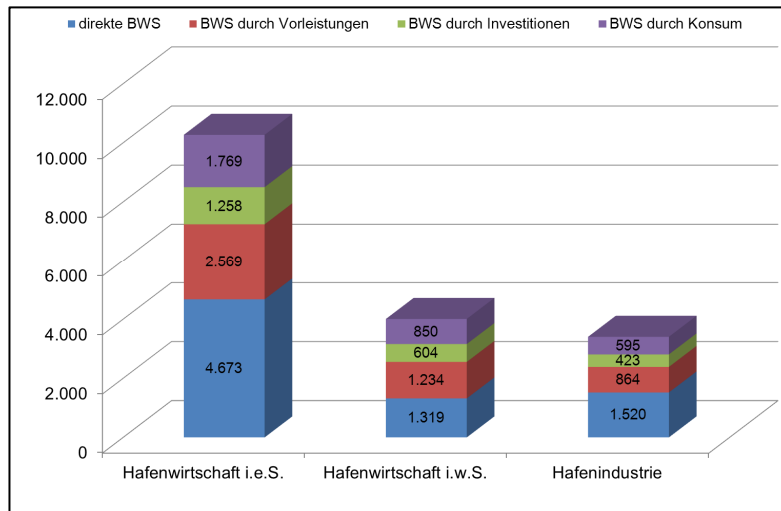
Während bei den Beschäftigungseffekten das Augenmerk darauf lag, wie viele zusätzliche indirekte Arbeitsplätze je direkten hafenabhängigen Arbeitsplatz hinzukommen, ist ein anderer Zusammenhang zwischen direkten und indirekten Effekten bei der Wertschöpfung von Interesse. Letztlich spiegelt sich die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

Die Hafenwirtschaft i.e.S. in Hamburg erwirtschaftete 2012 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 Investitionsgüter-nachfrage eine in Höhe von rund 1,3 Mrd. € und durch die zurechenbaren Konsumeffekte

³¹ 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.

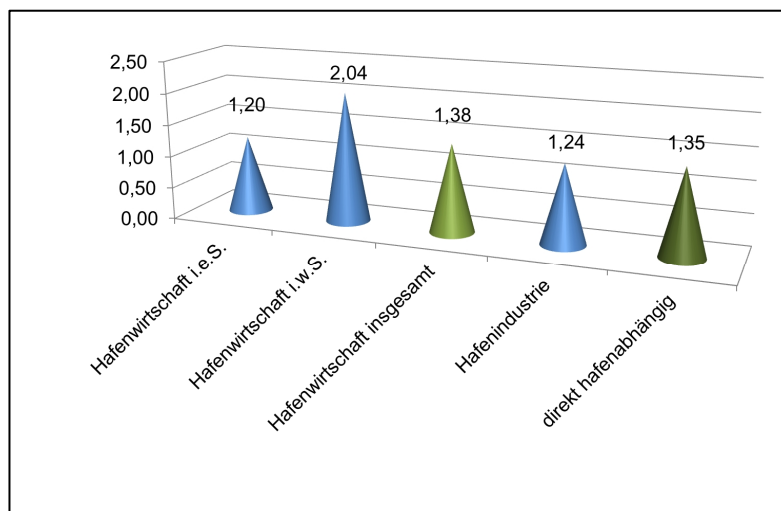
1,8 Mrd. €. Insgesamt wurden somit rund 10,3 Mrd. € Bruttowertschöpfung durch die Hafenwirtschaft i.e.S. (s. Abbildung 4-19) erwirtschaftet.

Abbildung 4-19: Von den direkt hafenabhängigen Wirtschaftsbereichen in der Freien und Hansestadt Hamburg ausgehende Bruttowertschöpfung nach ihrer Entstehung in Mio. €



Je erwirtschafteten Euro in der Hafenwirtschaft i.e.S. wurden 2012 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 4-20: Indirekt hafenabhängige Bruttowertschöpfung je Euro Bruttowertschöpfung der direkt hafenabhängigen Wirtschaftsbereiche in der Freien und Hansestadt Hamburg



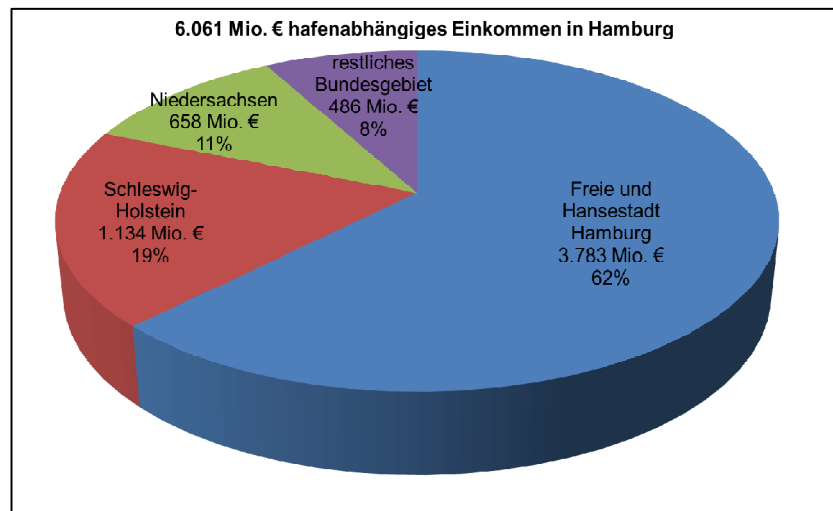
4.4 Einkommenseffekte

4.4.1 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 2012 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.

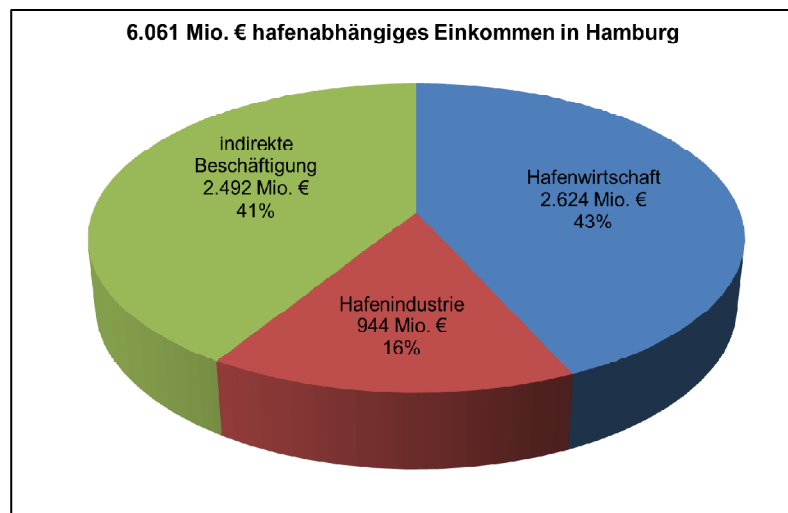
Abbildung 4-21: Aufteilung des auf Hamburger Stadtgebiet erzielten hafenabhängigen Einkommens auf die Wohnregionen



Nicht ganz zwei Drittel des in Hamburg erwirtschafteten hafenabhängigen Einkommens (rund 3,8 Mrd. €) verblieben 2012 in Hamburg. Rund 480 Mio. € verblieben nicht einmal im Umland, sondern entfielen auf Pendler außerhalb der Metropolregion Hamburgs in alter Abgrenzung.

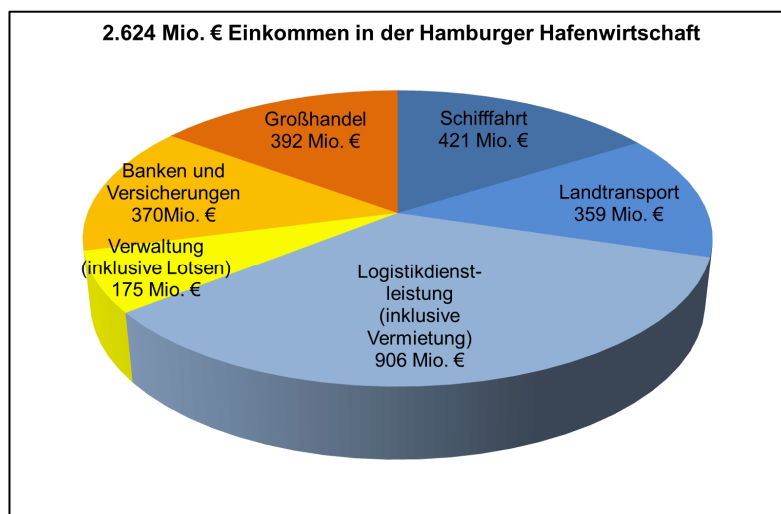
Schaut man sich an, in welchen hafenabhängigen Bereichen das Einkommen in Hamburg erzielt wurde, so sieht man, dass 2012 mit rund 3,6 Mrd. € 59 % der Einkommen auf direkt hafenabhängige Bereiche entfielen.

Abbildung 4-22: 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 899 Mio. € einen Anteil von 34 % an den Einkommen, die in der Hafenwirtschaft erzielt wurden bzw. einen Anteil von 15 % an den hafenabhängigen Einkommen in Hamburg insgesamt.

Abbildung 4-23: Aufteilung des hafenabhängigen Einkommens auf Hamburger Stadtgebiet auf die Bereiche der Hafenwirtschaft

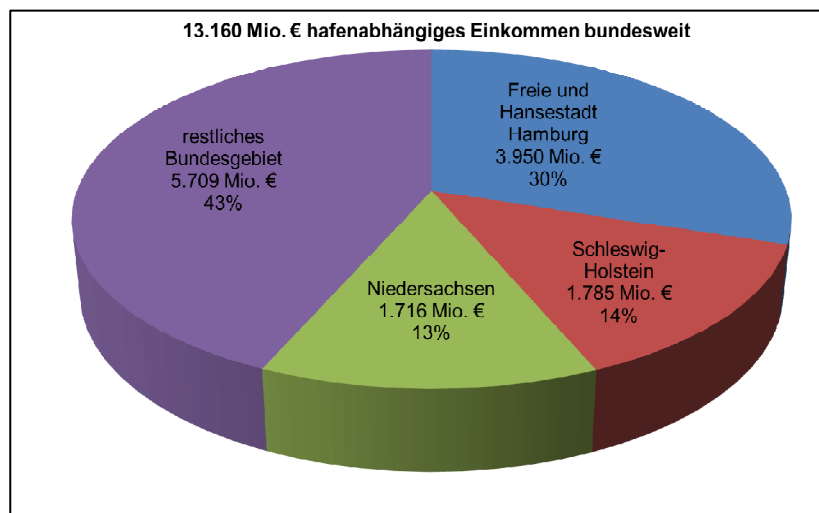


64% der hafenabhängigen Einkommen der Hafenwirtschaft in Hamburg wurden in der Hafenwirtschaft im engeren Sinne (blau) erzielt. An dieser Stelle wird deutlich, dass die Einkommenseffekte des Hamburger Hafens stärker mit den Beschäftigungs- als mit den Wertschöpfungseffekten einhergehen. Während 64% der 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%.

4.4.2 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:

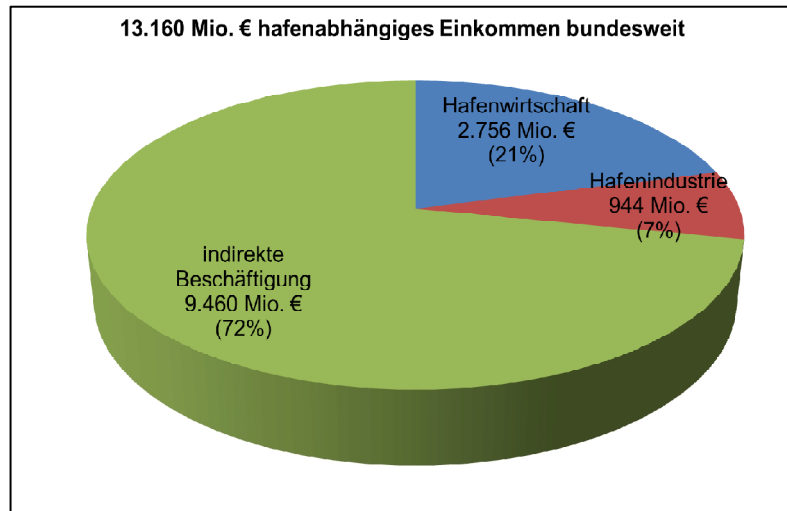
Abbildung 4-24: Regionale Aufteilung des insgesamt vom Hamburger Hafen abhängigen Einkommens



Insgesamt wurden durch den Hamburger Hafen in der Bundesrepublik Deutschland gut 13 Mrd. € Einkommen erzielt. Nicht einmal ein Drittel davon (rund 4 Mrd. €) verblieb in Hamburg. Auf das Umland entfielen insgesamt rd. 27% (rund 3,5 Mrd. €).³² Die restlichen 43% (rund 5,7 Mrd. €) verteilten sich über das restliche Bundesgebiet. Über zwei Drittel der bundesweit vom Hamburger Hafen abhängigen Einkommen entfielen 2012 bei einer regionalen Zuordnung nach dem Wohnort folglich auf Regionen außerhalb Hamburgs.

³² Dabei setzt sich das Einkommen in Höhe von 3,5 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 4-25: Aufteilung des insgesamt vom Hamburger Hafen abhängigen Einkommens auf die Wirtschaftsbereiche der Entstehung



Fast drei Viertel (rund 9,5 Mrd. €) des hafenabhängigen Einkommens 2012 wurde in indirekt hafenabhängigen Unternehmen erwirtschaftet. Gut ein Fünftel des hafenabhängigen Einkommens (rund 2,8 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 61% der vom Hamburger Hafen ausgehenden Bruttowertschöpfung in den indirekt hafenabhängigen Sektoren entstand, wurden in diesen Sektoren rund 72% des hafenabhängigen Einkommens erzielt. Der entsprechende Beschäftigungsanteil lag ebenfalls bei 72%.

4.4.3 Hafengebunden Einkommen nach Ladungskategorien

Von den in Hamburg erzielten hafenabhängigen Einkommen waren 57% 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 relativ große Rolle (28 % der Einkommen in der Hafenindustrie).

Abbildung 4-26: Hafengebunden Einkommen in Hamburg nach Ladungskategorien in Mio. €

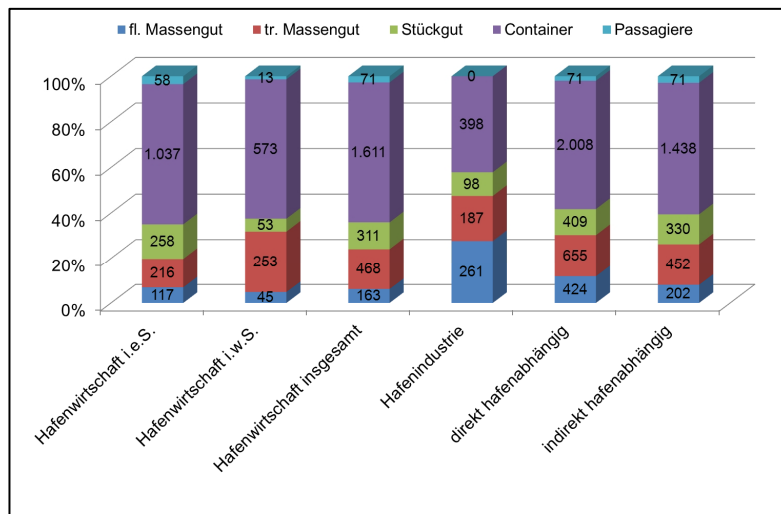
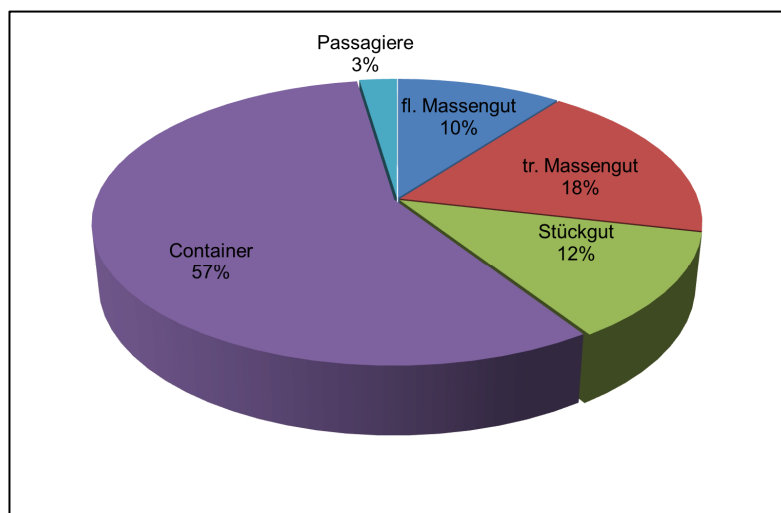


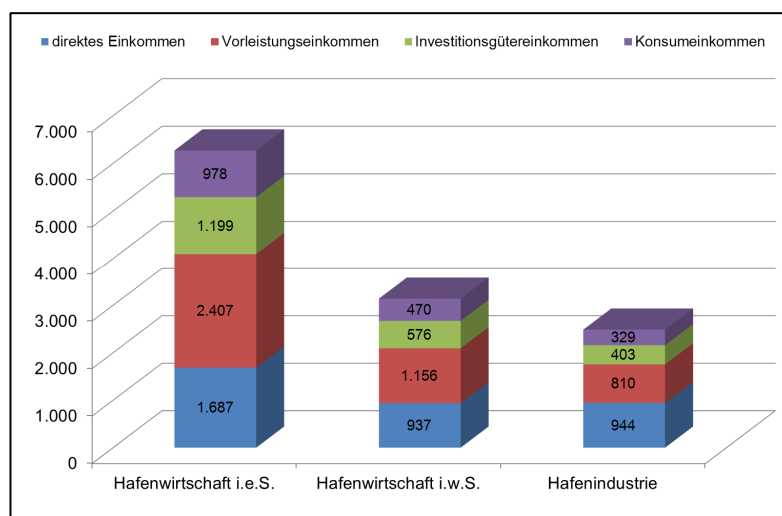
Abbildung 4-27: Aufteilung des hafenabhängigen Einkommens in Hamburg auf die Ladungskategorien



4.4.4 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 4-28 zeigt, wie sich das hafengebundene Einkommen in Hamburg 2012 auf die unterschiedlichen Entstehungsbereiche aufteilt.

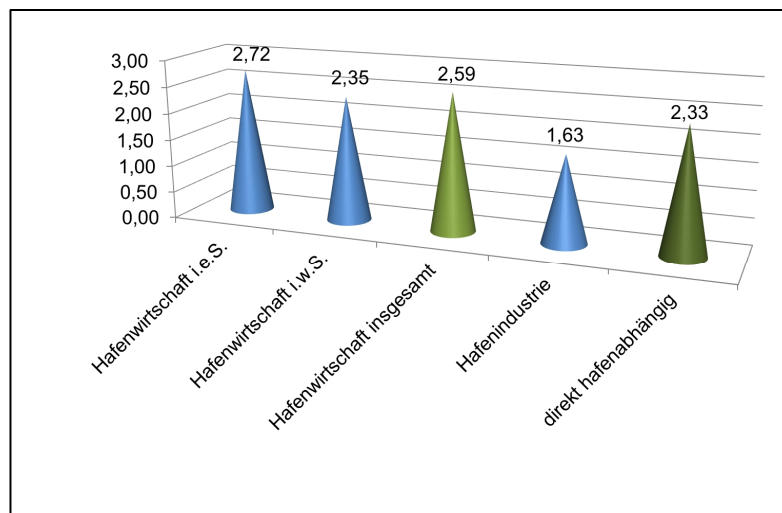
Abbildung 4-28: Von den direkt hafengebunden Wirtschaftsbereichen in der Freien und Hansestadt Hamburg generierten Einkommen nach ihren Entstehungsbereichen in Mio. €



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

2012 wurde für jeden Euro Einkommen, der direkt hafenabhängig in Hamburg erwirtschaftet wurde durchschnittlich 2,3 Euro indirekt hafenabhängiges Einkommen erzielt. Betrachtet man die Hafenvirtschaft im engeren Sinne so waren es sogar 2,74 Euro.

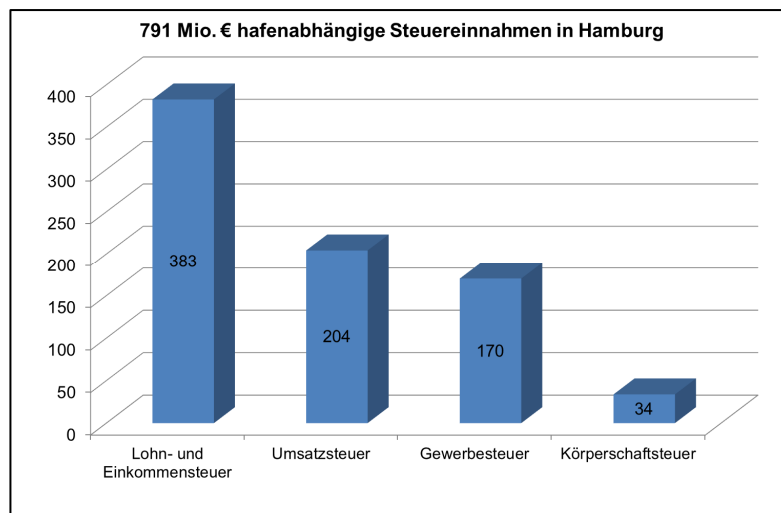
Abbildung 4-29: Zusätzliches Einkommen je direkt hafenabhängig erwirtschaftetem Euro Einkommen in Hamburg



4.5 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 2012 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.

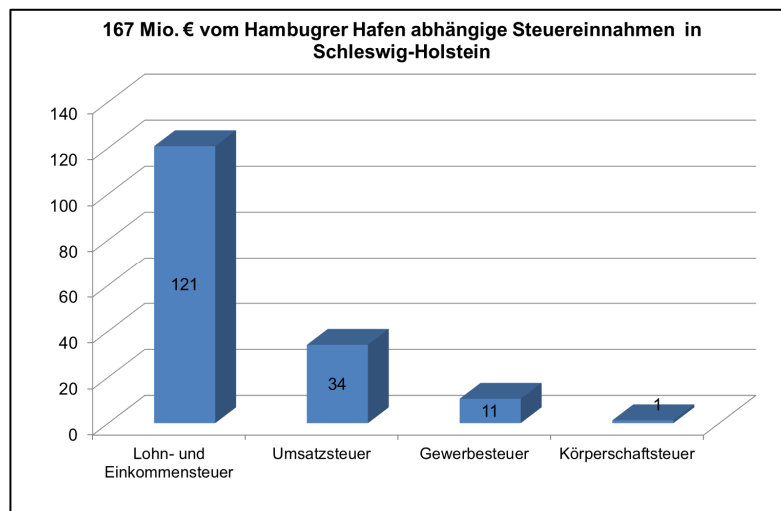
Abbildung 4-30: Hafengebundenen Steueraufkommen in der Freien und Hansestadt Hamburg 2012



Auch in den Nachbarbundesländern werden vom Hamburger Hafen abhängige Steuereinnahmen erzielt. Rund 2,2 % der Steuereinnahmen in den genannten Kategorien in Schleswig-Holstein waren 2012 vom Hamburg Hafen abhängig. In Niedersachsen waren es 0,7 %.

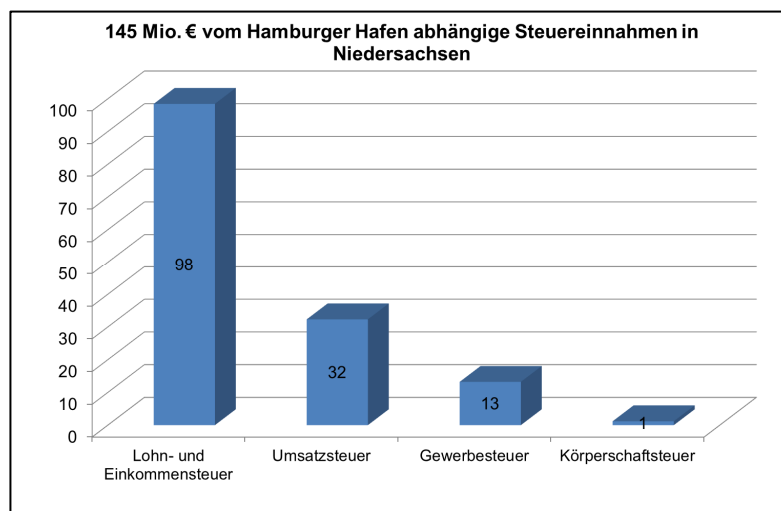
2012 ergab sich in Schleswig-Holstein folgendes Bild:

Abbildung 4-31: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen in Schleswig-Holstein 2012



Für Niedersachsen ergab sich folgendes Bild:

Abbildung 4-32: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen in Niedersachsen 2012



4.6 Fazit

Die Bedeutung des Hafens für die Freie und Hansestadt Hamburg wird durch die hafenabhängige Beschäftigung und hafenabhängige Bruttowertschöpfung deutlich. 10,5 % der Arbeitsplätze in Hamburg hingen 2012 von der Existenz des Hafens ab und 13,2% der Hamburger Bruttowertschöpfung wurden in hafenabhängigen Unternehmen erwirtschaftet.

121.863 Arbeitsplätze in Hamburg waren vom Hafen abhängig. Bundesweit waren es 260.222, in Schleswig-Holstein 14.696 und in Niedersachsen 13.987. 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 2012 rund 11,3 Mrd. Euro. Bundesweit waren es 19,5 Mrd. Euro. In Schleswig-Holstein und Niedersachsen waren es jeweils gut rund 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 6,1 Mrd. Euro hafenabhängig erzielt, bundesweit sind es 13,2 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 und Niedersachsen jeweils knapp 1,8 Mrd. Die restlichen 5,7 Mrd. Euro verteilen sich über das übrige Bundesgebiet.³³

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 Körperschaftsteuer. Im Durchschnitt sind die Einnahmen in diesen Steuerarten in Hamburg zu 10,7% vom Hafen abhängig. Für Schleswig-Holstein liegt diese Quote bei 2,2% und für Niedersachsen bei 0,7%. Insgesamt verzeichnet die Freie und Hansestadt Hamburg hafenabhängige Steuereinnahmen in Höhe von 791 Mio. Euro.

³³ Der Unterschied zwischen der Summe der regionalen Einkommen und dem bundesweiten Einkommen ergibt sich durch die Rundungen.

5 Kommentierter Tabellenanhang

5.1 Beschäftigungseffekte

5.1.1 Beschäftigungseffekte in regionaler Gliederung

Von den insgesamt 260.222 Arbeitsplätzen, die 2012 direkt oder indirekt vom Hamburger Hafen abhängig waren, hatten 121.863 ihren Standort in Hamburg selbst (47%), 14.696 (6%) in Schleswig-Holstein, 13.987 in Niedersachsen (5%) und 109.675 (42%) außerhalb dieser Regionen. Im Hamburger Umland sind somit 28.683 Arbeitsplätze vom Hamburger Hafen abhängig dies entspricht 10,5% der gesamten vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigung. 31% (38.118) der hafenabhängigen Arbeitsplätze in Hamburg selbst waren der Hafengewirtschaft i.e.S. zuzurechnen.

Nicht ganz drei Viertel (70%) der hafenabhängigen Arbeitsplätze in Hamburg entfallen auf den Dienstleistungssektor, gut ein Fünftel (23%) auf das verarbeitende Gewerbe und 7% auf die Bauwirtschaft. Insgesamt waren 2012 knapp 11% aller Hamburger Arbeitsplätze (1.161.602) dem Hafen zuzurechnen.

Tabelle 5-1: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2012 nach dem Arbeitsort

Teilbereich		Beschäftigte in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort				
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	7.584	0	0	0	7.584
	Landtransport	10.949	201	169	0	11.319
	Logistikdienstleistung	19.358	120	279	0	19.758
	Vermietung	227	0	0	0	227
	Hafenwirtschaft i.e.S.	38.118	321	448	0	38.887
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	3.331	0	0	0	3.331
	Banken und Versicherungen	4.192	0	0	0	4.192
	Großhandel	10.788	2.565	1.530	0	14.883
	Hafenwirtschaft i.w.S.	18.311	2.565	1.530	0	22.406
Hafenwirtschaft insgesamt		56.429	2.886	1.978	0	61.293
Hafenindustrie	Fischerei	14	0	0	0	14
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	1.263	0	0	0	1.263
	Mineralölverarbeitung	2.118	0	0	0	2.118
	H. v. chemischen Erzeugnissen	816	0	0	0	816
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	457	0	0	0	457
	H. v. Metallernzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	3.887	0	0	0	3.887
	Maschinenbau	2.819	0	0	0	2.819
	Sonstiger Fahrzeugbau	1.447	0	0	0	1.447
Hafenindustrie gesamt		12.821	0	0	0	12.821
direkt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		69.249	2.886	1.978	0	74.114
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	2.883	3.003	2.900	12.760	21.546
	Bauwirtschaft	1.305	237	286	1.275	3.103
	Dienstleistungen	8.118	2.587	3.053	49.337	63.095
	gesamt	12.306	5.827	6.239	63.372	87.744
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	5.995	1.753	1.422	7.968	17.138
	Bauwirtschaft	6.956	1.827	1.888	9.954	20.625
	Dienstleistungen	2.481	902	857	4.239	8.479
	gesamt	15.432	4.482	4.167	22.161	46.242
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	6.086	324	356	6.028	12.794
	Bauwirtschaft	97	2	3	94	196
	Dienstleistungen	18.693	1.175	1.244	18.020	39.132
	gesamt	24.876	1.501	1.603	24.142	52.122
indirekt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		52.614	11.810	12.009	109.675	186.108
Summe	produzierendes Gewerbe	27.785	5.080	4.678	26.756	64.299
	Bauwirtschaft	8.358	2.066	2.177	11.323	23.924
	Dienstleistungen	85.721	7.550	7.132	71.596	171.999
	gesamt	121.863	14.696	13.987	109.675	260.222
Gesamtbeschäftigung in Hamburg		1.161.602				
Anteil des Hafens in %		10,5%				

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 5-2). Unter Berücksichtigung der Einpendler partizipierten Hamburger Einwohner zu rund 29% an allen hafenabhängigen Arbeitsplätzen. 53% der Arbeitsplätze hatten den Standort außerhalb von Hamburg und 18% hatten zwar den Standort in Hamburg, wurden aber von Einpendlern belegt.³⁴ Die Beschäftigungswirkungen sind somit auch überregional von Bedeutung.

Tabelle 5-2: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2012 (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	4.734	1.419	823	608	7.584
	Landtransport	6.834	2.048	1.189	878	10.949
	Logistikdienstleistung	12.083	3.621	2.101	1.553	19.358
	Vermietung	141	42	25	18	227
	Hafenwirtschaft i.e.S.	23.792	7.130	4.138	3.058	38.118
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	2.079	623	362	267	3.331
	Banken und Versicherungen	2.616	784	455	336	4.192
	Großhandel	6.734	2.018	1.171	865	10.788
	Hafenwirtschaft i.w.S.	11.429	3.425	1.988	1.469	18.311
Hafenwirtschaft insgesamt		35.916	10.748	6.330	4.712	57.706
Hafenindustrie	Fischerei	35.221	10.555	6.126	4.527	56.429
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	35.221	10.555	6.126	4.527	56.429
	Mineralölverarbeitung	1.322	396	230	170	2.118
	H. v. chemischen Erzeugnissen	509	153	89	65	816
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	285	86	50	37	457
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	2.426	727	422	312	3.887
	Maschinenbau	1.760	527	306	226	2.819
	Sonstiger Fahrzeugbau	903	271	157	116	1.447
Hafenindustrie gesamt		8.002	2.398	1.392	1.029	12.821
direkt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		43.223	12.954	7.517	5.556	69.249
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	1.799	539	313	231	2.883
	Bauwirtschaft	815	244	142	105	1.305
	Dienstleistungen	5.067	1.519	881	651	8.118
	gesamt	7.681	2.302	1.336	987	12.306
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	3.742	1.121	651	481	5.995
	Bauwirtschaft	4.342	1.301	755	558	6.956
	Dienstleistungen	1.549	464	269	199	2.481
	gesamt	9.632	2.887	1.675	1.238	15.432
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	3.799	1.138	661	488	6.086
	Bauwirtschaft	61	18	11	8	97
	Dienstleistungen	11.667	3.497	2.029	1.500	18.693
	gesamt	15.527	4.653	2.700	1.996	24.876
indirekt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		32.840	9.842	5.711	4.221	52.614
Summe	produzierendes Gewerbe	17.342	5.197	3.016	2.229	27.785
	Bauwirtschaft	5.217	1.563	907	671	8.358
	Dienstleistungen	53.504	16.035	9.305	6.877	85.721
	gesamt	76.062	22.796	13.229	9.777	121.863

³⁴ Hierbei wird nicht berücksichtigt, dass ein geringer Teil der hafenbezogenen Arbeitsplätze außerhalb Hamburgs von Einwohnern der Freien und Hansestadt Hamburg belegt ist (Auspendler).

Tabelle 5-3 zeigt, dass 29% aller hafenabhängigen Arbeitsplätze auf Einwohner des Umlandes und 40% auf Einwohner der anderen Regionen entfallen.

Tabelle 5-3: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2012 (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	4.734	1.419	823	608	7.584
	Landtransport	6.847	2.223	1.345	904	11.319
	Logistikdienstleistung	12.092	3.727	2.356	1.583	19.758
	Vermietung	141	42	25	18	227
	Hafenwirtschaft i.e.S.	23.814	7.410	4.549	3.113	38.887
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	2.079	623	362	267	3.331
	Banken und Versicherungen	2.616	784	455	336	4.192
	Großhandel	6.897	4.248	2.602	1.136	14.883
	Hafenwirtschaft i.w.S.	11.593	5.655	3.418	1.740	22.406
Hafenwirtschaft insgesamt		35.406	13.065	7.968	4.853	61.293
Hafenindustrie	Fischerei	9	3	2	1	14
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	788	236	137	101	1.263
	Mineralölverarbeitung	1.322	396	230	170	2.118
	H. v. chemischen Erzeugnissen	509	153	89	65	816
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	285	86	50	37	457
	H. v. Metallernzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	2.426	727	422	312	3.887
	Maschinenbau	1.760	527	306	226	2.819
	Sonstiger Fahrzeugbau	903	271	157	116	1.447
Hafenindustrie gesamt		8.002	2.398	1.392	1.029	12.821
direkt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		43.409	15.463	9.360	5.882	74.114
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	2.279	3.572	4.196	11.500	21.546
	Bauwirtschaft	859	492	525	1.227	3.103
	Dienstleistungen	6.326	5.389	8.344	43.036	63.095
	gesamt	9.463	9.453	13.065	55.764	87.744
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	4.031	2.907	2.721	7.478	17.138
	Bauwirtschaft	4.682	3.218	3.436	9.289	20.625
	Dienstleistungen	1.701	1.388	1.461	3.928	8.479
	gesamt	10.415	7.514	7.618	20.696	46.242
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	3.953	1.618	1.557	5.666	12.794
	Bauwirtschaft	63	23	22	88	196
	Dienstleistungen	12.142	5.110	4.876	17.004	39.132
	gesamt	16.158	6.751	6.455	22.758	52.122
indirekt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		36.036	23.717	27.137	99.217	186.108
Summe	produzierendes Gewerbe	18.265	10.495	9.866	25.673	64.299
	Bauwirtschaft	5.603	3.734	3.983	10.604	23.924
	Dienstleistungen	55.576	24.952	22.648	68.822	171.999
	gesamt	79.444	39.181	36.497	105.099	260.222

5.1.2 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 2012 vorgenommen.

2012 entfielen von insgesamt 260.222 hafenabhängigen Arbeitsplätzen in und außerhalb Hamburgs 69% auf Stückgut inklusive Container (178.516) und 29% auf trockenes und flüssiges Massengut. Der Anteil, der auf die Kreuzschifffahrt entfiel, lag bei 2%. Detaillierte Angaben bietet Tabelle 5-5.

Tabelle 5-4: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2012 nach Ladungskategorien insgesamt (Übersicht)

Verflechtungstyp	Beschäftigte nach Ladungskategorien					Summe
	flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	
Hafenwirtschaft (im engeren Sinne u. im weiteren Sinne)	3.262	11.456	6.900	38.319	1.357	61.293
Hafenbezogene Industrie	2.815	3.365	1.277	5.364	0	12.821
Lieferungen von Vorleistungen	11.989	16.553	11.451	45.920	1.832	87.744
Lieferungen von Investitionsgütern	3.027	8.113	6.065	27.727	1.311	46.242
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	5.491	9.585	6.511	28.983	1.552	52.122
Summe	26.583	49.071	32.204	146.312	6.051	260.222

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 5-5: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2012 nach Ladungskategorien insgesamt

Teilbereich		Beschäftigte nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	717	1.432	142	4.910	383	7.584
	Landtransport	798	880	1.515	8.125	0	11.319
	Logistikdienstleistung	1.093	2.358	4.489	11.017	801	19.758
	Vermietung	24	44	4	155	0	227
Hafenwirtschaft i.e.S.		2.633	4.713	6.150	24.207	1.184	38.887
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	277	483	321	2.173	77	3.331
	Banken und Versicherungen	349	608	403	2.735	97	4.192
	Großhandel	3	5.651	26	9.203	0	14.883
	Hafenwirtschaft i.w.S.	629	6.743	750	14.111	173	22.406
Hafenwirtschaft insgesamt		3.262	11.456	6.900	38.319	1.357	61.293
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	14	0	0	14
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	93	317	17	835	0	1.263
	Mineralölverarbeitung	2.118	0	0	0	0	2.118
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	604	0	72	140	0	816
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	355	102	0	457
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	3.048	104	735	0	3.887
	Maschinenbau	0	0	714	2.105	0	2.819
Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	1.447	0	1.447	
Hafenindustrie gesamt		2.815	3.365	1.277	5.364	0	12.821
direkt hafengebunden Beschäftigte insge- samt		6.077	14.821	8.176	43.682	1.357	74.114
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	3.307	3.947	2.803	11.059	431	21.546
	Bauwirtschaft	381	577	421	1.659	66	3.103
	Dienstleistungen	8.301	12.029	8.228	33.202	1.335	63.095
	gesamt	11.989	16.553	11.451	45.920	1.832	87.744
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	1.122	3.004	2.249	10.277	486	17.138
	Bauwirtschaft	1.350	3.619	2.705	12.367	585	20.625
	Dienstleistungen	554	1.490	1.111	5.084	240	8.479
	gesamt	3.027	8.113	6.065	27.727	1.311	46.242
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	produzierendes Gewerbe	1.357	2.369	1.609	7.163	296	12.794
	Bauwirtschaft	21	36	25	110	5	196
	Dienstleistungen	4.113	7.180	4.877	21.710	1.251	39.132
	gesamt	5.491	9.585	6.511	28.983	1.552	52.122
indirekt hafengebunden Beschäftigte insge- samt		20.506	34.250	24.027	102.630	4.694	186.108
Summe	produzierendes Gewerbe	8.601	12.685	7.937	33.862	1.213	64.299
	Bauwirtschaft	1.751	4.232	3.150	14.136	655	23.924
	Dienstleistungen	16.231	32.154	21.116	98.314	4.184	171.999
	gesamt	26.583	49.071	32.204	146.312	6.051	260.222

Tabelle 5-6 gibt die hafenabhängige Beschäftigung auf dem Gebiet der gesamten Metropolregion in alter Abgrenzung (inklusive FHH) nach Ladungskategorien an.

Tabelle 5-6: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2012 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	717	1.432	142	4.910	383	7.584
	Landtransport	798	880	1.515	8.125	0	11.319
	Logistikdienstleistung	1.093	2.358	4.489	11.017	801	19.758
	Vermietung	24	44	4	155	0	227
	Hafenwirtschaft i.e.S.	2.633	4.713	6.150	24.207	1.184	38.887
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	277	483	321	2.173	77	3.331
	Banken und Versicherungen	349	608	403	2.735	97	4.192
	Großhandel	3	5.651	26	9.203	0	14.883
	Hafenwirtschaft i.w.S.	629	6.743	750	14.111	173	22.406
Hafenwirtschaft insgesamt		3.262	11.456	6.900	38.319	1.357	61.293
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	14	0	0	14
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	93	317	17	835	0	1.263
	Mineralölverarbeitung	2.118	0	0	0	0	2.118
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	604	0	72	140	0	816
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	355	102	0	457
	H. v. Metallserzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	3.048	104	735	0	3.887
	Maschinenbau	0	0	714	2.105	0	2.819
	Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	1.447	0	1.447
Hafenindustrie gesamt		2.815	3.365	1.277	5.364	0	12.821
direkt hafenabhängig Beschäftigte insge- samt		6.077	14.821	8.176	43.682	1.357	74.114
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	1.660	1.459	1.166	4.344	157	8.786
	Bauwirtschaft	216	329	257	988	38	1.828
	Dienstleistungen	1.935	2.412	1.900	7.237	273	13.758
	gesamt	3.812	4.200	3.323	12.569	468	24.372
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	602	1.601	1.207	5.499	261	9.170
	Bauwirtschaft	700	1.865	1.403	6.399	303	10.671
	Dienstleistungen	278	743	557	2.542	120	4.240
	gesamt	1.579	4.209	3.167	14.441	685	24.081
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	produzierendes Gewerbe	725	1.259	838	3.789	155	6.766
	Bauwirtschaft	11	19	13	57	2	102
	Dienstleistungen	2.226	3.862	2.571	11.624	830	21.112
	gesamt	2.962	5.140	3.421	15.470	987	27.980
indirekt hafenabhängig Beschäftigte insge- samt		8.353	13.549	9.911	42.480	2.140	76.433
Summe	produzierendes Gewerbe	5.803	7.685	4.487	18.996	573	37.543
	Bauwirtschaft	927	2.213	1.673	7.444	344	12.601
	Dienstleistungen	7.700	18.473	11.927	59.722	2.581	100.403
	gesamt	14.430	28.370	18.087	86.162	3.497	150.547

Die hafengebundene Beschäftigung nach Ladungskategorien auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg gibt Tabelle 5-7 an.

Tabelle 5-7: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2012 nach Ladungskategorien auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg

Teilbereich		Beschäftigte nach Ladungskategorien					Summe
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	717	1.432	142	4.910	383	7.584
	Landtransport	798	835	1.413	7.903	0	10.949
	Logistikdienstleistung	1.092	2.309	4.379	10.777	801	19.358
	Vermietung	24	44	4	155	0	227
	Hafenwirtschaft i.e.S.	2.631	4.620	5.938	23.745	1.184	38.118
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	277	483	321	2.173	77	3.331
	Banken und Versicherungen	349	608	403	2.735	97	4.192
	Großhandel	3	4.777	24	5.983	0	10.788
	Hafenwirtschaft i.w.S.	629	5.869	748	10.892	173	18.311
Hafenwirtschaft insgesamt		3.260	10.489	6.686	34.636	1.357	56.429
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	14	0	0	14
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	93	317	17	835	0	1.263
	Mineralölverarbeitung	2.118	0	0	0	0	2.118
	H. v. chemischen Erzeugnissen	604	0	72	140	0	816
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	0	0	355	102	0	457
	H. v. Metallherzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	0	3.048	104	735	0	3.887
	Maschinenbau	0	0	714	2.105	0	2.819
	Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	1.447	0	1.447
Hafenindustrie gesamt		2.815	3.365	1.277	5.364	0	12.821
direkt hafengebunden Beschäftigte insgesamt		6.075	13.854	7.963	40.000	1.357	69.249
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	191	548	422	1.655	66	2.883
	Bauwirtschaft	87	248	191	749	30	1.305
	Dienstleistungen	538	1.544	1.189	4.660	187	8.118
	gesamt	816	2.340	1.803	7.064	283	12.306
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	398	1.032	796	3.598	172	5.995
	Bauwirtschaft	461	1.198	923	4.174	199	6.956
	Dienstleistungen	165	427	329	1.489	71	2.481
	gesamt	1.024	2.657	2.048	9.261	443	15.432
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	652	1.133	752	3.409	140	6.086
	Bauwirtschaft	10	18	12	54	2	97
	Dienstleistungen	1.966	3.414	2.266	10.273	775	18.693
	gesamt	2.628	4.565	3.030	13.736	917	24.876
indirekt hafengebunden Beschäftigte insgesamt		4.468	9.562	6.881	30.061	1.643	52.614
Summe	produzierendes Gewerbe	4.056	6.079	3.247	14.025	378	27.785
	Bauwirtschaft	558	1.464	1.126	4.978	232	8.358
	Dienstleistungen	5.929	15.873	10.471	51.058	2.390	85.721
	gesamt	10.543	23.416	14.844	70.061	3.000	121.863

Tabelle 5-8: Umschlag im Hamburger Hafen 2012

Gesamtumschlag	Umschlag in 1.000 t				Umschlag in 1.000 TEU	
	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Konventionelles Stückgut	Containergut	Containergut	Passagiere
130.937	14.113	25.326	2.090	89.408	8.864	430.329

Das Stückgut (konventionelles Stückgut und Container) bewirkte mit 4,4 Beschäftigten (direkt hafenabhängig gesamt) je 1.000 Tonnen Umschlag die größten Beschäftigungseffekte (Tabelle 5-9). 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 gut 8 Arbeitsplätze geschaffen.

Tabelle 5-9: Beschäftigte je umgeschlagener Gütermenge nach Ladungskategorie bzw. je Passagier 2012

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	2,94	0,27	2,75	0,55
Hafenwirtschaft i.w.S.	0,04	0,27	0,36	0,16	0,40	1,59
Hafenwirtschaft gesamt	0,23	0,45	3,30	0,43	3,15	4,32
Industrie	0,20	0,13	0,61	0,06	0,00	0,61
direkt hafenabhängig gesamt	0,43	0,59	3,91	0,49	3,15	4,93
durch Vorleistungsnachfrage	0,27	0,17	1,59	0,14	1,09	1,42
durch Investitionsnachfrage	0,11	0,17	1,52	0,16	1,59	1,63
durch Konsumausgaben	0,21	0,20	1,64	0,17	2,29	1,75
indirekt hafenabhängig gesamt	0,59	0,53	4,74	0,48	4,97	4,79
insgesamt	1,02	1,12	8,65	0,96	8,13	9,72

5.1.3 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 245.868 Beschäftigten, die indirekt auf die direkte hafenabhängige Beschäftigung in Hamburg zurückzuführen sind, 82% (200.946) in der Hafengewirtschaft zu finden und 18% in der Hafenindustrie. Der wichtigste „Jobmotor“ sind die Logistikdienstleistungen mit 39% Anteil am Hamburger Gesamtbeschäftigungseffekt (s. Tabelle 5-10).

Tabelle 5-10: Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2012 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
Hafengewirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	7.584	3.719	8.105	5.643	25.051
	Landtransport	10.949	3.765	6.309	4.162	25.185
	Logistikdienstleistung	19.358	37.529	19.953	19.622	96.462
	Vermietung	227	44	192	27	490
	Hafengewirtschaft i.e.S.	38.118	45.057	34.559	29.454	147.188
Hafengewirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	3.331	1.144	279	1.077	5.831
	Banken und Versicherungen	4.192	1.408	2.733	2.664	10.997
	Großhandel	10.788	14.159	4.643	7.340	36.930
	Hafengewirtschaft i.w.S.	18.311	16.711	7.655	11.081	53.758
Hafengewirtschaft insgesamt		56.429	61.768	42.214	40.535	200.946
Hafenindustrie	Fischerei	14	2	0	0	16
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	1.263	1.355	559	584	3.761
	Mineralölverarbeitung	2.118	7.458	276	2.482	12.334
	H. v. chemischen Erzeugnissen	816	2.755	98	1.084	4.753
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	457	251	91	160	959
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	3.887	1.677	312	1.421	7.297
	Maschinenbau	2.819	6.026	559	2.993	12.397
	Sonstiger Fahrzeugbau	1.447	1.060	164	735	3.406
Hafenindustrie gesamt		12.821	20.584	2.059	9.459	44.923
Direkt hafenabhängig gesamt		69.249	82.352	44.273	49.994	245.868

Wie Tabelle 5-10 zu lesen ist, wird an dem Beispiel der Logistikdienstleistung verdeutlicht. In der Freien und Hansestadt waren 2011 19.385 Arbeitsplätze dieses Wirtschaftsbereiches direkt vom Hafen abhängig. Durch die Vorleistungsnachfrage der hafenabhängigen Unternehmen dieses Wirtschaftsbereiches waren bundesweit 37.529 Arbeitsplätze indirekt vom Hamburger Hafen abhängig, durch die Investitionsgüternachfrage waren es noch einmal 19.953. 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 19.622 Beschäftigte ebenfalls einen indirekt hafenabhängigen Arbeitsplatz. Durch die

hafenabhängigen Logistikdienstleistungen in Hamburg werden bundesweit insgesamt 96.462 Arbeitsplätze generiert.

Die Werte in Tabelle 5-10 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 5-10 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 5-10 kann auch wie folgt gelesen werden: Auf jeden hafenabhängig Beschäftigten im Bereich der Logistikdienstleistungen in Hamburg kommen rund 4 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 5-11: Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2012 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	201	46	23	14	284
	Logistikdienstleistung	120	161	45	10	336
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	321	207	68	24	620
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	2.565	2.844	1.120	1.261	7.790
	Hafenwirtschaft i.w.S.	2.565	2.844	1.120	1.261	7.790
Direkt hafenabhängig gesamt		2.886	3.051	1.188	1.285	8.410

Der größte „Jobmotor“ in Niedersachsen ist ebenso wie in Schleswig-Holstein der Großhandel (s. Tabelle 5-16).

Tabelle 5-12: Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2012 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	169	45	17	10	241
	Logistikdienstleistung	279	550	114	108	1.051
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	448	595	131	118	1.292
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	1.530	1.746	650	725	4.651
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.530	1.746	650	725	4.651
Direkt hafenabhängig gesamt		1.978	2.341	781	843	5.943

Ordnet man die indirekten Effekte den direkten ohne regionale Abgrenzung, d.h. insgesamt, zu, so haben die Logistikdienstleistungen mit einem Anteil von 38% den größten Beschäftigungseffekt.

Tabelle 5-13: Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2012 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	7.584	3.719	8.105	5.643	25.051
	Landtransport	11.319	3.856	6.349	4.186	25.710
	Logistikdienstleistung	19.758	38.240	20.112	19.740	97.850
	Vermietung	227	44	192	27	490
	Hafenwirtschaft i.e.S.	38.887	45.859	34.758	29.596	149.100
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	3.331	1.144	279	1.077	5.831
	Banken und Versicherungen	4.192	1.408	2.733	2.664	10.997
	Großhandel	14.883	18.749	6.413	9.326	49.371
	Hafenwirtschaft i.w.S.	22.406	21.301	9.425	13.067	66.199
Hafenwirtschaft insgesamt		61.293	67.160	44.183	42.663	215.299
Hafenindustrie	Fischerei	14	2	0	0	16
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	1.263	1.355	559	584	3.761
	Mineralölverarbeitung	2.118	7.458	276	2.482	12.334
	H. v. chemischen Erzeugnissen	816	2.755	98	1.084	4.753
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	457	251	91	160	959
	H. v. Metallerzeugnisse und Metall- erzeugung und -bearbeitung	3.887	1.677	312	1.421	7.297
	Maschinenbau	2.819	6.026	559	2.993	12.397
Sonstiger Fahrzeugbau	1.447	1.060	164	735	3.406	
Hafenindustrie gesamt		12.821	20.584	2.059	9.459	44.923
Direkt hafenabhängig gesamt		74.114	87.744	46.242	52.122	260.222

5.2 Bruttowertschöpfung

5.2.1 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 2012. 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 5-14: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung in Mio. Euro 2012 nach dem Arbeitsort

Teilbereich		Bruttowertschöpfung in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort				
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	2.174	0	0	0	2.174
	Landtransport	386	8	7	0	400
	Logistikdienstleistung	2.098	5	11	0	2.114
	Vermietung	14	0	0	0	14
	Hafenwirtschaft i.e.S.	4.673	13	17	0	4.703
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	210	0	0	0	210
	Banken und Versicherungen	370	0	0	0	370
	Großhandel	739	100	59	0	899
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.319	100	59	0	1.479
Hafenwirtschaft insgesamt		5.993	113	77	0	6.182
Hafenindustrie	Fischerei	1	0	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	85	0	0	0	85
	Mineralölverarbeitung	513	0	0	0	513
	H. v. chemischen Erzeugnissen	101	0	0	0	101
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	36	0	0	0	36
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	417	0	0	0	417
	Maschinenbau	243	0	0	0	243
Sonstiger Fahrzeugbau	125	0	0	0	125	
Hafenindustrie gesamt		1.520	0	0	0	1.520
direkt hafengebundene Bruttowertschöpfung insgesamt		7.513	113	77	0	7.703
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	355	201	220	1.016	1.792
	Bauwirtschaft	75	12	13	58	158
	Dienstleistungen	610	160	185	2.645	3.600
	gesamt	1.039	374	418	3.719	5.550
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	494	115	107	564	1.280
	Bauwirtschaft	397	93	87	454	1.031
	Dienstleistungen	189	44	41	217	491
	gesamt	1.081	252	235	1.235	2.802
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	440	23	25	436	923
	Bauwirtschaft	5	0	0	5	10
	Dienstleistungen	1.200	76	82	1.167	2.525
	gesamt	1.645	99	107	1.608	3.458
indirekt hafengebundene Bruttowertschöpfung insgesamt		3.765	724	760	6.562	11.811
Summe	produzierendes Gewerbe	2.809	339	352	2.016	5.516
	Bauwirtschaft	477	105	100	517	1.199
	Dienstleistungen	7.991	393	385	4.029	12.798
	gesamt	11.278	837	837	6.562	19.513
Hamburg insgesamt		85.690				
Anteil des Hafens in %		13,2%				

Von der gesamten dem Hamburger Hafen indirekt oder direkt zurechenbaren Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen (2012) von knapp 20 Mrd. Euro entstanden 58% 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. 41% der hafengebundenen Bruttowertschöpfung in Hamburg selbst sind der Hafenwirtschaft i.e.S. zuzurechnen.³⁵ Nicht ganz drei Viertel der

³⁵ Wie bereits im Hauptteil mehrfach erwähnt ist die Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen im Bereich der Schifffahrt relativ hoch, aber plausibel.

hafenabhängigen Bruttowertschöpfung in Hamburg entfallen auf den Dienstleistungssektor (71%), ein Viertel (25%) 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 5-15).

Tabelle 5-15: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der FHH in Mio. Euro 2012 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	1.357	407	236	174	2.174
	Landtransport	241	72	42	31	386
	Logistikdienstleistung	1.310	393	228	168	2.098
	Vermietung	9	3	2	1	14
	Hafenwirtschaft i.e.S.	2.917	874	507	375	4.673
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	131	39	23	17	210
	Banken und Versicherungen	231	69	40	30	370
	Großhandel	461	138	80	59	739
	Hafenwirtschaft i.w.S.	824	247	143	106	1.319
Hafenwirtschaft insgesamt		3.740	1.121	651	481	5.993
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	53	16	9	7	85
	Mineralölverarbeitung	320	96	56	41	513
	H. v. chemischen Erzeugnissen	63	19	11	8	101
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	22	7	4	3	36
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	261	78	45	33	417
	Maschinenbau	152	45	26	19	243
Sonstiger Fahrzeugbau	78	23	14	10	125	
Hafenindustrie gesamt		949	284	165	122	1.520
direkt hafenabhängige Bruttowertschöpfung insgesamt		4.689	1.405	816	603	7.513
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	222	66	39	28	355
	Bauwirtschaft	47	14	8	6	75
	Dienstleistungen	381	114	66	49	610
	gesamt	649	194	113	83	1.039
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	308	92	54	40	494
	Bauwirtschaft	248	74	43	32	397
	Dienstleistungen	118	35	21	15	189
	gesamt	674	202	117	87	1.081
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	274	82	48	35	440
	Bauwirtschaft	3	1	1	0	5
	Dienstleistungen	749	224	130	96	1.200
	gesamt	1.027	308	179	132	1.645
indirekt hafenabhängige Bruttowertschöpfung insgesamt		2.350	704	409	302	3.765
Summe	produzierendes Gewerbe	1.754	526	305	225	2.809
	Bauwirtschaft	298	89	52	38	477
	Dienstleistungen	4.988	1.495	867	641	7.991
	gesamt	7.039	2.110	1.224	905	11.278

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 5-16: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung insgesamt in Mio. Euro 2012 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	1.357	407	236	174	2.174
	Landtransport	241	79	48	32	400
	Logistikdienstleistung	1.310	397	238	170	2.114
	Vermietung	9	3	2	1	14
	Hafenwirtschaft i.e.S.	2.918	885	523	377	4.703
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	131	39	23	17	210
	Banken und Versicherungen	231	69	40	30	370
	Großhandel	468	225	136	70	899
	Hafenwirtschaft i.w.S.	830	334	199	116	1.479
Hafenwirtschaft insgesamt		3.748	1.219	722	493	6.182
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	53	16	9	7	85
	Mineralölverarbeitung	320	96	56	41	513
	H. v. chemischen Erzeugnissen	63	19	11	8	101
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	22	7	4	3	36
	H. v. Metallernzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	261	78	45	33	417
	Maschinenbau	152	45	26	19	243
Sonstiger Fahrzeugbau	78	23	14	10	125	
Hafenindustrie gesamt		949	284	165	122	1.520
direkt hafengebunden Bruttowertschöpfung insgesamt		4.697	1.503	887	615	7.703
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	257	275	337	923	1.792
	Bauwirtschaft	49	26	26	57	158
	Dienstleistungen	449	340	486	2.324	3.600
	gesamt	756	642	849	3.304	5.550
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	328	211	206	535	1.280
	Bauwirtschaft	264	170	166	430	1.031
	Dienstleistungen	126	81	79	206	491
	gesamt	718	462	451	1.171	2.802
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	286	116	112	409	923
	Bauwirtschaft	3	1	1	5	10
	Dienstleistungen	780	329	316	1.101	2.525
	gesamt	1.069	446	429	1.515	3.458
indirekt hafengebunden Bruttowertschöpfung insgesamt		2.542	1.550	1.729	5.990	11.811
Summe	produzierendes Gewerbe	1.820	887	820	1.990	5.516
	Bauwirtschaft	316	198	193	492	1.199
	Dienstleistungen	5.102	1.969	1.603	4.124	12.798
	gesamt	7.239	3.053	2.616	6.606	19.513

5.2.2 Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien

Die hafenabhängige Bruttowertschöpfung wurde entsprechend der Verteilung der Arbeitsplätze auf die Ladungskategorien aufgegliedert. Demnach entfallen von insgesamt knapp 11,3 Mrd. Euro, die auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg in hafenabhängigen Tätigkeiten erwirtschaftet wurden, knapp 2,1 Mrd. Euro auf trockenes Massengut und 6,3 Mrd. Euro auf Container. Detaillierte Angaben bietet Tabelle 5-17.

Tabelle 5-17: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg nach Ladungskategorien 2012 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien					Summe
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	206	410	41	1.408	110	2.174
	Landtransport	28	29	50	279	0	386
	Logistikdienstleistung	118	250	475	1.168	87	2.098
	Vermietung	2	3	0	10	0	14
	Hafenwirtschaft i.e.S.	354	693	565	2.864	197	4.673
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	17	31	20	137	5	210
	Banken und Versicherungen	31	54	36	241	9	370
	Großhandel	0	327	2	410	0	739
	Hafenwirtschaft i.w.S.	48	412	58	789	13	1.319
Hafenwirtschaft insgesamt		402	1.105	623	3.653	210	5.993
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	1	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	6	21	1	56	0	85
	Mineralölverarbeitung	513	0	0	0	0	513
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	74	0	9	17	0	101
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	28	8	0	36
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	327	11	79	0	417
	Maschinenbau	0	0	61	181	0	243
Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	125	0	125	
Hafenindustrie gesamt		593	349	111	467	0	1.520
direkt hafenabhängige Bruttowertschöpfung insgesamt		996	1.453	734	4.120	210	7.513
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	24	68	52	204	8	355
	Bauwirtschaft	5	14	11	43	2	75
	Dienstleistungen	40	116	89	350	14	610
	gesamt	69	198	152	597	24	1.039
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	33	85	66	297	14	494
	Bauwirtschaft	26	68	53	238	11	397
	Dienstleistungen	13	33	25	113	5	189
	gesamt	72	186	143	648	31	1.081
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	produzierendes Gewerbe	47	82	54	246	10	440
	Bauwirtschaft	1	1	1	3	0	5
	Dienstleistungen	129	223	148	672	28	1.200
	gesamt	176	306	203	921	38	1.645
indirekt hafenabhängige Bruttowertschöp- fung insgesamt		317	690	499	2.166	93	3.765
Summe	produzierendes Gewerbe	697	583	283	1.214	32	2.809
	Bauwirtschaft	32	84	64	284	13	477
	Dienstleistungen	584	1.476	886	4.789	257	7.991
	gesamt	1.312	2.143	1.233	6.286	303	11.278

Die Angaben in gleicher Darstellung für die gesamte Metropolregion (inklusive FHH) bietet
Tabelle 5-18.

Tabelle 5-18: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der gesamten Metropolregion in alter Abgrenzung (inklusive FHH) nach Ladungskategorien 2012 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	206	410	41	1.408	110	2.174
	Landtransport	28	31	54	287	0	400
	Logistikdienstleistung	118	252	479	1.178	87	2.114
	Vermietung	2	3	0	10	0	14
	Hafenwirtschaft i.e.S.	354	697	574	2.882	197	4.703
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	17	31	20	137	5	210
	Banken und Versicherungen	31	54	36	241	9	370
	Großhandel	0	361	2	536	0	899
	Hafenwirtschaft i.w.S.	48	446	58	914	13	1.479
Hafenwirtschaft insgesamt		402	1.142	631	3.797	210	6.182
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	1	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	6	21	1	56	0	85
	Mineralölverarbeitung	513	0	0	0	0	513
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	74	0	9	17	0	101
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	28	8	0	36
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	327	11	79	0	417
	Maschinenbau	0	0	61	181	0	243
Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	125	0	125	
Hafenindustrie gesamt		593	349	111	467	0	1.520
direkt hafengebundene Bruttowertschöpfung insgesamt		996	1.491	742	4.264	210	7.703
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	128	132	105	396	15	776
	Bauwirtschaft	11	18	14	54	2	100
	Dienstleistungen	126	169	133	508	19	955
	gesamt	265	320	252	958	36	1.831
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	47	125	94	429	20	716
	Bauwirtschaft	38	101	76	346	16	577
	Dienstleistungen	18	48	36	164	8	274
	gesamt	103	273	206	940	45	1.568
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	produzierendes Gewerbe	52	91	60	273	11	488
	Bauwirtschaft	1	1	1	3	0	5
	Dienstleistungen	146	253	168	760	31	1.358
	gesamt	198	344	229	1.036	42	1.851
indirekt hafengebundene Bruttowertschöp- fung insgesamt		567	937	688	2.934	123	5.249
Summe	produzierendes Gewerbe	821	697	371	1.566	46	3.500
	Bauwirtschaft	50	120	91	404	19	682
	Dienstleistungen	692	1.612	968	5.229	268	8.769
	gesamt	1.562	2.428	1.430	7.198	333	12.952

Die Angaben in gleicher Darstellung für die Bruttowertschöpfung insgesamt bietet Tabelle 5-19.

Tabelle 5-19: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung insgesamt nach Ladungskategorien 2012 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	206	410	41	1.408	110	2.174
	Landtransport	28	31	54	287	0	400
	Logistikdienstleistung	118	252	479	1.178	87	2.114
	Vermietung	2	3	0	10	0	14
	Hafenwirtschaft i.e.S.	354	697	574	2.882	197	4.703
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	17	31	20	137	5	210
	Banken und Versicherungen	31	54	36	241	9	370
	Großhandel	0	361	2	536	0	899
	Hafenwirtschaft i.w.S.	48	446	58	914	13	1.479
Hafenwirtschaft insgesamt		402	1.142	631	3.797	210	6.182
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	1	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	6	21	1	56	0	85
	Mineralölverarbeitung	513	0	0	0	0	513
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	74	0	9	17	0	101
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	28	8	0	36
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	327	11	79	0	417
	Maschinenbau	0	0	61	181	0	243
Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	125	0	125	
Hafenindustrie gesamt		593	349	111	467	0	1.520
direkt hafengebundenen Bruttowertschöpfung insgesamt		996	1.491	742	4.264	210	7.703
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	259	331	235	931	36	1.792
	Bauwirtschaft	19	29	22	85	3	158
	Dienstleistungen	467	685	472	1.900	76	3.600
	gesamt	745	1.045	729	2.915	116	5.550
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	84	224	168	768	36	1.280
	Bauwirtschaft	68	181	135	618	29	1.031
	Dienstleistungen	32	86	64	295	14	491
	gesamt	184	491	368	1.680	80	2.802
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	produzierendes Gewerbe	98	171	116	517	21	923
	Bauwirtschaft	1	2	1	6	0	10
	Dienstleistungen	268	467	317	1.413	58	2.525
	gesamt	367	640	435	1.936	80	3.458
indirekt hafengebundenen Bruttowertschöp- fung insgesamt		1.296	2.176	1.532	6.532	276	11.811
Summe	produzierendes Gewerbe	1.034	1.074	631	2.683	94	5.516
	Bauwirtschaft	87	212	158	709	33	1.199
	Dienstleistungen	1.169	2.380	1.485	7.404	359	12.798
	gesamt	2.291	3.667	2.274	10.796	486	19.513

5.2.3 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. 245.868 hafengebundene Arbeitsplätze lassen sich direkt und indirekt auf die Aktivitäten Hamburger Unternehmen zurückführen (s. Tabelle 5-10). Der Anteil der Hafenwirtschaft 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 5-20). 81% davon lassen sich auf die Aktivitäten der Hafenwirtschaft zurückführen. Dies spiegelt die hohe Produktivität der Hafenwirtschaft wider.

Die hafengebundenen Logistikdienstleister in Hamburg erwirtschafteten 2011 rund 2,1 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 4,9 Mrd. Euro auf die Aktivitäten der hafengebundenen Logistikdienstleister in Hamburg zurückzuführen.

Tabelle 5-20: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2012 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
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	2.174	511	250	352	3.287
	Landtransport	386	738	361	508	1.993
	Logistikdienstleistung	2.098	1.305	639	898	4.940
	Vermietung	14	15	7	11	48
	Hafenwirtschaft i.e.S.	4.673	2.569	1.258	1.769	10.268
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	210	224	110	155	699
	Banken und Versicherungen	370	282	138	194	985
	Großhandel	739	727	356	501	2.323
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.319	1.234	604	850	4.007
Hafenwirtschaft insgesamt		5.993	3.803	1.862	2.618	14.276
Hafenindustrie	Fischerei	1	1	0	1	3
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	85	85	42	59	270
	Mineralölverarbeitung	513	143	70	98	824
	H. v. chemischen Erzeugnissen	101	55	27	38	220
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	36	31	15	21	103
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	417	262	128	180	988
	Maschinenbau	243	190	93	131	657
	Sonstiger Fahrzeugbau	125	98	48	67	338
Hafenindustrie gesamt		1.520	864	423	595	3.402
Direkt hafengebunden gesamt		7.513	4.667	2.285	3.213	17.678

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 (89%).

Tabelle 5-21: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2012 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	8	30	19	8	65
	Logistikdienstleistung	5	18	11	5	39
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	13	48	30	14	104
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	100	380	240	109	829
	Hafenwirtschaft i.w.S.	100	380	240	109	829
Direkt hafenabhängig gesamt		113	428	270	122	933

In Niedersachsen liegt der Anteil des Großhandels an der hafenabhängigen Bruttowertschöpfung bei 77%.

Tabelle 5-22: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2012 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	7	39	21	11	77
	Logistikdienstleistung	11	64	35	17	127
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	17	103	56	28	205
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	59	352	191	95	698
	Hafenwirtschaft i.w.S.	59	352	191	95	698
Direkt hafenabhängig gesamt		77	455	247	123	903

Die Logistikdienstleistungen sind insgesamt betrachtet der Sektor, der die größten Wertschöpfungseffekte generiert (26%).

Tabelle 5-23: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2012 insgesamt 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	2.174	511	250	352	3.287
	Landtransport	400	807	401	527	2.135
	Logistikdienstleistung	2.114	1.387	685	921	5.106
	Vermietung	14	15	7	11	48
	Hafenwirtschaft i.e.S.	4.703	2.720	1.344	1.810	10.577
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	210	224	110	155	699
	Banken und Versicherungen	370	282	138	194	985
	Großhandel	899	1.460	787	704	3.850
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.479	1.966	1.035	1.053	5.535
Hafenwirtschaft insgesamt		6.182	4.686	2.379	2.863	16.111
Hafenindustrie	Fischerei	1	1	0	1	3
	H. v. Nahrungs- und Futter- mitteln	85	85	42	59	270
	Mineralölverarbeitung	513	143	70	98	824
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	101	55	27	38	220
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	36	31	15	21	103
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	417	262	128	180	988
	Maschinenbau	243	190	93	131	657
	Sonstiger Fahrzeugbau	125	98	48	67	338
Hafenindustrie gesamt		1.520	864	423	595	3.402
Direkt hafenabhängig gesamt		7.703	5.550	2.802	3.458	19.513

5.3 Einkommen

Die Berechnung der hafenabhängigen Einkommen erfolgt analog zur Vorgehensweise bei der Wertschöpfung. Das hafenabhängige Einkommen setzt sich aus zwei Untergruppen zusammen: dem *Einkommen aus unselbständiger Beschäftigung* sowie dem *Einkommen aus Unternehmertätigkeit und Vermögen* (s. Abschnitt 4.4.1). Im Folgenden werden die Berechnungsergebnisse zusammengefasst.

5.3.1 Einkommen in regionaler Gliederung

Vom Gesamtwert der dem Hamburger Hafen direkt oder indirekt zurechenbaren Bruttoeinkommen (2012) von gut 13 Mrd. Euro entstanden 46% am Standort Hamburg, 4% in Schleswig-Holstein, 4% in Niedersachsen und 46% an anderen Standorten.

Tabelle 5-24: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt in Mio. Euro 2012 nach dem Arbeitsort

Teilbereich		Bruttoeinkommen in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort				
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	421	0	0	0	421
	Landtransport	359	6	5	0	370
	Logistikdienstleistung	899	4	8	0	911
	Vermietung	7	0	0	0	7
	Hafenwirtschaft i.e.S.	1.687	10	14	0	1.710
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	175	0	0	0	175
	Banken und Versicherungen	370	0	0	0	370
	Großhandel	392	71	38	0	501
	Hafenwirtschaft i.w.S.	937	71	38	0	1.046
Hafenwirtschaft insgesamt		2.624	81	51	0	2.756
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	77	0	0	0	77
	Mineralölverarbeitung	216	0	0	0	216
	H. v. chemischen Erzeugnissen	53	0	0	0	53
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	34	0	0	0	34
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	214	0	0	0	214
	Maschinenbau	236	0	0	0	236
Sonstiger Fahrzeugbau	113	0	0	0	113	
Hafenindustrie gesamt		944	0	0	0	944
direkt hafengebunden Einkommen insgesamt		3.568	81	51	0	3.700
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	183	131	155	751	1.220
	Bauwirtschaft	69	8	9	56	142
	Dienstleistungen	384	79	96	3.069	3.628
	gesamt	636	218	261	3.876	4.991
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	432	78	68	603	1.181
	Bauwirtschaft	368	62	63	435	928
	Dienstleistungen	140	28	28	245	441
	gesamt	941	168	158	1.283	2.550
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	293	15	17	290	615
	Bauwirtschaft	4	0	0	4	8
	Dienstleistungen	619	37	41	599	1.296
	gesamt	916	53	58	893	1.919
indirekt hafengebunden Einkommen insgesamt		2.492	439	477	6.051	9.460
Summe	produzierendes Gewerbe	1.852	225	240	1.643	3.960
	Bauwirtschaft	442	70	72	494	1.079
	Dienstleistungen	3.767	225	216	3.913	8.121
	gesamt	6.061	520	528	6.051	13.160

28% der hafengebundenen Bruttoeinkommen in Hamburg selbst waren der Hafenwirtschaft i.e.S. zuzurechnen. 62% der hafengebundenen Bruttoeinkommen in Hamburg entfielen auf den Dienstleistungssektor, 31% 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 5-25).

Tabelle 5-25: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen auf dem Gebiet der FHH in Mio. Euro 2012 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	263	79	46	34	421
	Landtransport	224	67	39	29	359
	Logistikdienstleistung	561	168	98	72	899
	Vermietung	4	1	1	1	7
	Hafenwirtschaft i.e.S.	1.053	315	183	135	1.687
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	109	33	19	14	175
	Banken und Versicherungen	231	69	40	30	370
	Großhandel	245	73	43	31	392
	Hafenwirtschaft i.w.S.	585	175	102	75	937
Hafenwirtschaft insgesamt		1.638	491	285	211	2.624
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	48	14	8	6	77
	Mineralölverarbeitung	135	40	23	17	216
	H. v. chemischen Erzeugnissen	33	10	6	4	53
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	21	6	4	3	34
	H. v. Metallernzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	134	40	23	17	214
	Maschinenbau	147	44	26	19	236
Sonstiger Fahrzeugbau	70	21	12	9	113	
Hafenindustrie gesamt		589	177	103	76	944
direkt hafenabhängiges Einkommen insgesamt		2.227	667	387	286	3.568
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	114	34	20	15	183
	Bauwirtschaft	43	13	8	6	69
	Dienstleistungen	240	72	42	31	384
	gesamt	397	119	69	51	636
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	270	81	47	35	432
	Bauwirtschaft	230	69	40	30	368
	Dienstleistungen	88	26	15	11	140
	gesamt	587	176	102	75	941
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	183	55	32	23	293
	Bauwirtschaft	3	1	0	0	4
	Dienstleistungen	386	116	67	50	619
	gesamt	571	171	99	73	916
indirekt hafenabhängiges Einkommen insgesamt		1.556	466	271	200	2.492
Summe	produzierendes Gewerbe	1.156	346	201	149	1.852
	Bauwirtschaft	276	83	48	35	442
	Dienstleistungen	2.351	705	409	302	3.767
	gesamt	3.783	1.134	658	486	6.061

Unter Berücksichtigung der Einpendler partizipierten Hamburgs Einwohner zu rund 30% 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 (143) oder andere Regionen (43%) (Tabelle 5-26).

Tabelle 5-26: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt in Mio. Euro 2012 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	263	79	46	34	421
	Landtransport	224	73	44	30	370
	Logistikdienstleistung	562	171	105	73	911
	Vermietung	4	1	1	1	7
	Hafenwirtschaft i.e.S.	1.053	324	196	137	1.710
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	109	33	19	14	175
	Banken und Versicherungen	231	69	40	30	370
	Großhandel	249	135	78	39	501
	Hafenwirtschaft i.w.S.	590	237	137	82	1.046
Hafenwirtschaft insgesamt		1.643	561	333	219	2.756
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	48	14	8	6	77
	Mineralölverarbeitung	135	40	23	17	216
	H. v. chemischen Erzeugnissen	33	10	6	4	53
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	21	6	4	3	34
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	134	40	23	17	214
	Maschinenbau	147	44	26	19	236
Sonstiger Fahrzeugbau	70	21	12	9	113	
Hafenindustrie gesamt		589	177	103	76	944
direkt hafenabhängiges Einkommen insgesamt		2.232	738	435	295	3.700
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	140	173	234	674	1.220
	Bauwirtschaft	45	22	21	54	142
	Dienstleistungen	312	241	419	2.655	3.628
	gesamt	497	436	675	3.383	4.991
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	288	169	166	558	1.181
	Bauwirtschaft	244	137	139	408	928
	Dienstleistungen	95	59	64	224	441
	gesamt	627	365	369	1.190	2.550
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	produzierendes Gewerbe	190	78	75	272	615
	Bauwirtschaft	3	1	1	4	8
	Dienstleistungen	402	168	161	565	1.296
	gesamt	595	246	237	841	1.919
indirekt hafenabhängiges Einkommen insgesamt		1.718	1.047	1.281	5.414	9.460
Summe	produzierendes Gewerbe	1.207	596	577	1.580	3.960
	Bauwirtschaft	291	160	161	466	1.079
	Dienstleistungen	2.452	1.029	977	3.663	8.121
	gesamt	3.950	1.785	1.716	5.709	13.160

5.3.2 Einkommen nach Ladungskategorien

Analog zur Bruttowertschöpfung wird das Bruttoeinkommen den Ladungskategorien zugeordnet. Tabelle 5-27 stellt das auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg erwirtschaftete Bruttoeinkommen nach Ladungskategorien dar.

Tabelle 5-27: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg nach Ladungskategorien 2012 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttoeinkommen nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	40	80	8	273	21	421
	Landtransport	26	27	46	259	0	359
	Logistikdienstleistung	51	107	203	501	37	899
	Vermietung	1	1	0	5	0	7
	Hafenwirtschaft i.e.S.	117	216	258	1.037	58	1.687
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	15	25	17	114	4	175
	Banken und Versicherungen	31	54	36	241	9	370
	Großhandel	0	173	1	217	0	392
	Hafenwirtschaft i.w.S.	45	253	53	573	13	937
Hafenwirtschaft insgesamt		163	468	311	1.611	71	2.624
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	6	19	1	51	0	77
	Mineralölverarbeitung	216	0	0	0	0	216
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	39	0	5	9	0	53
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	27	8	0	34
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	168	6	40	0	214
	Maschinenbau	0	0	60	176	0	236
	Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	113	0	113
Hafenindustrie gesamt		261	187	98	398	0	944
direkt hafengebundenen Bruttoeinkommen insgesamt		424	655	409	2.008	71	3.568
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	12	35	27	105	4	183
	Bauwirtschaft	5	13	10	40	2	69
	Dienstleistungen	25	73	56	220	9	384
	gesamt	42	121	93	365	15	636
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	29	74	57	259	12	432
	Bauwirtschaft	24	63	49	221	11	368
	Dienstleistungen	9	24	19	84	4	140
	gesamt	62	162	125	565	27	941
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	produzierendes Gewerbe	31	54	36	164	7	293
	Bauwirtschaft	0	1	1	2	0	4
	Dienstleistungen	65	114	75	342	23	619
	gesamt	97	169	112	508	30	916
indirekt hafengebundenen Bruttoeinkommen insgesamt		202	452	330	1.438	71	2.492
Summe	produzierendes Gewerbe	333	351	219	926	23	1.852
	Bauwirtschaft	29	77	60	263	12	442
	Dienstleistungen	263	679	461	2.257	107	3.767
	gesamt	626	1.107	740	3.446	142	6.061

Analog zu Tabelle 5-27 stellt Tabelle 5-28 das in der gesamten Metropolregion (alte Abgrenzung) erwirtschaftete Bruttoeinkommen nach Ladungskategorien dar.

Tabelle 5-28: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen auf dem Gebiet der Metropolregion (alte Abgrenzung) nach Ladungskategorien 2012 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttoeinkommen nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	40	80	8	273	21	421
	Landtransport	26	29	49	266	0	370
	Logistikdienstleistung	51	109	207	508	37	911
	Vermietung	1	1	0	5	0	7
	Hafenwirtschaft i.e.S.	118	218	264	1.051	58	1.710
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	15	25	17	114	4	175
	Banken und Versicherungen	31	54	36	241	9	370
	Großhandel	0	197	1	303	0	501
	Hafenwirtschaft i.w.S.	45	276	53	659	13	1.046
Hafenwirtschaft insgesamt		163	494	318	1.710	71	2.756
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	6	19	1	51	0	77
	Mineralölverarbeitung	216	0	0	0	0	216
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	39	0	5	9	0	53
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	27	8	0	34
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	168	6	40	0	214
	Maschinenbau	0	0	60	176	0	236
	Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	113	0	113
Hafenindustrie gesamt		261	187	98	398	0	944
direkt hafengebunden Bruttoeinkommen insgesamt		424	681	416	2.108	71	3.700
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	83	79	63	236	9	469
	Bauwirtschaft	9	16	12	48	2	87
	Dienstleistungen	69	100	78	300	12	559
	gesamt	161	195	154	584	22	1.115
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	38	101	76	347	16	578
	Bauwirtschaft	32	86	65	296	14	493
	Dienstleistungen	13	34	26	118	6	196
	gesamt	83	221	167	760	36	1.268
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	produzierendes Gewerbe	35	60	40	182	7	325
	Bauwirtschaft	0	1	1	2	0	4
	Dienstleistungen	74	128	85	385	25	697
	gesamt	109	189	126	570	32	1.026
indirekt hafengebunden Bruttoeinkommen insgesamt		353	605	447	1.914	90	3.409
Summe	produzierendes Gewerbe	417	427	278	1.162	33	2.317
	Bauwirtschaft	42	102	78	346	16	584
	Dienstleistungen	318	756	507	2.513	113	4.208
	gesamt	777	1.286	863	4.022	161	7.109

Tabelle 5-29 stellt das gesamte vom Hamburger Hafen erwirtschaftete Einkommen nach Ladungskategorien dar.

Tabelle 5-29: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt nach Ladungskategorien 2012 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttoeinkommen nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	40	80	8	273	21	421
	Landtransport	26	29	49	266	0	370
	Logistikdienstleistung	51	109	207	508	37	911
	Vermietung	1	1	0	5	0	7
	Hafenwirtschaft i.e.S.	118	218	264	1.051	58	1.710
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	15	25	17	114	4	175
	Banken und Versicherungen	31	54	36	241	9	370
	Großhandel	0	197	1	303	0	501
	Hafenwirtschaft i.w.S.	45	276	53	659	13	1.046
Hafenwirtschaft insgesamt		163	494	318	1.710	71	2.756
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	6	19	1	51	0	77
	Mineralölverarbeitung	216	0	0	0	0	216
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	39	0	5	9	0	53
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	27	8	0	34
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	168	6	40	0	214
	Maschinenbau	0	0	60	176	0	236
Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	113	0	113	
Hafenindustrie gesamt		261	187	98	398	0	944
direkt hafengebunden Bruttoeinkommen insgesamt		424	681	416	2.108	71	3.700
Lieferung von Vorleistungen	produzierendes Gewerbe	180	225	159	631	25	1.220
	Bauwirtschaft	16	27	19	77	3	142
	Dienstleistungen	465	698	472	1.916	78	3.628
	gesamt	661	950	651	2.624	105	4.991
Lieferungen von Investitionen	produzierendes Gewerbe	77	207	155	708	34	1.181
	Bauwirtschaft	61	162	122	556	26	928
	Dienstleistungen	29	77	58	265	13	441
	gesamt	167	447	335	1.529	72	2.550
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	produzierendes Gewerbe	65	114	77	344	14	615
	Bauwirtschaft	1	2	1	5	0	8
	Dienstleistungen	136	238	162	720	39	1.296
	gesamt	203	354	240	1.069	53	1.919
indirekt hafengebunden Bruttoeinkommen insgesamt		1.031	1.750	1.226	5.222	231	9.460
Summe	produzierendes Gewerbe	584	733	490	2.081	72	3.960
	Bauwirtschaft	78	191	142	638	30	1.079
	Dienstleistungen	793	1.508	1.009	4.611	200	8.121
	gesamt	1.455	2.432	1.642	7.330	302	13.160

5.3.3 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 5-30: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2012 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	421	479	238	195	1.333
	Landtransport	359	691	344	281	1.676
	Logistikdienstleistung	899	1.223	609	497	3.227
	Vermietung	7	14	7	6	34
	Hafenwirtschaft i.e.S.	1.687	2.407	1.199	978	6.270
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	175	210	105	85	576
	Banken und Versicherungen	370	265	132	108	874
	Großhandel	392	681	339	277	1.689
	Hafenwirtschaft i.w.S.	937	1.156	576	470	3.139
Hafenwirtschaft insgesamt		2.624	3.564	1.774	1.447	9.410
Hafenindustrie	Fischerei	0	1	0	0	2
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	77	80	40	32	229
	Mineralölverarbeitung	216	134	67	54	471
	H. v. chemischen Erzeugnissen	53	52	26	21	151
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	34	29	14	12	89
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	214	245	122	100	681
	Maschinenbau	236	178	89	72	575
	Sonstiger Fahrzeugbau	113	91	45	37	287
Hafenindustrie gesamt		944	810	403	329	2.486
Direkt hafenabhängig gesamt		3.568	4.373	2.178	1.776	11.896

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 (89%).

Tabelle 5-31: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2012 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	6	21	14	5	46
	Logistikdienstleistung	4	13	8	3	28
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	10	34	22	8	73
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	71	269	175	64	579
	Hafenwirtschaft i.w.S.	71	269	175	64	579
Direkt hafenabhängig gesamt		81	303	197	72	652

In Niedersachsen liegt der Anteil des Großhandels an den hafenabhängigen Bruttoeinkommen bei 77%.

Tabelle 5-32: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2012 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	5	27	15	6	53
	Logistikdienstleistung	8	44	25	10	88
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	14	71	40	16	141
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	38	243	136	54	471
	Hafenwirtschaft i.w.S.	38	243	136	54	471
Direkt hafenabhängig gesamt		51	315	176	70	612

Die Logistikdienstleistungen sind insgesamt betrachtet der Sektor, in dem die Bruttoeinkommen die größten Wertschöpfungseffekte generieren (25%).

Tabelle 5-33: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2012 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	421	479	238	195	1.333
	Landtransport	370	739	373	292	1.775
	Logistikdienstleistung	911	1.280	642	509	3.342
	Vermietung	7	14	7	6	34
	Hafenwirtschaft i.e.S.	1.710	2.512	1.260	1.002	6.484
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	175	210	105	85	576
	Banken und Versicherungen	370	265	132	108	874
	Großhandel	501	1.194	650	395	2.740
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.046	1.669	887	588	4.190
Hafenwirtschaft insgesamt		2.756	4.181	2.147	1.590	10.674
Hafenindustrie	Fischerei	0	1	0	0	2
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	77	80	40	32	229
	Mineralölverarbeitung	0	0	0	0	0
	H. v. chemischen Erzeugnissen	216	134	67	54	471
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	53	52	26	21	151
	H. v. Metallerzeugnisse und -bearbeitung	34	29	14	12	89
	Maschinenbau	214	245	122	100	681
	Sonstiger Fahrzeugbau	236	178	89	72	575
Hafenindustrie gesamt		944	810	403	329	2.486
Direkt hafenabhängig gesamt		3.700	4.991	2.550	1.919	13.160

5.4 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
- 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 5-34: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2012 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	3.493	725.028	79.444	nach Wohnort	383
Umsatzsteuer	1.947	1.161.602	121.863	nach Arbeitsort	204
Gewerbesteuer	1.622	1.161.602	121.863	nach Arbeitsort	170
Körperschaftsteuer	322	1.161.602	121.863	nach Arbeitsort	34
Summe Steuereinnahmen	7.383				791
Anteil des Hafens					10,7%

Tabelle 5-35: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2012 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	3.502	1.136.060	39.181	nach Wohnort	121
Umsatzsteuer	3.036	1.310.817	14.696	nach Arbeitsort	34
Gewerbesteuer	945	1.310.817	14.696	nach Arbeitsort	11
Körperschaftsteuer	110	1.310.817	14.696	nach Arbeitsort	1
Summe Steuereinnahmen	7.594				167
Anteil des Hafens					2,2%

**Tabelle 5-36: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2012 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	9.333	3.459.432	36.497	nach Wohnort	98
Umsatzsteuer	8.825	3.819.357	13.987	nach Arbeitsort	32
Gewerbsteuer	3.609	3.819.357	13.987	nach Arbeitsort	13
Körperschaftsteuer	324	3.819.357	13.987	nach Arbeitsort	1
Summe Steuereinnahmen	22.090				145
Anteil des Hafens					0,7%

5.5 Vergleich der Ergebnisse 2012 mit denen für 2011

2012 ist das erste Jahr, bei dem ein Vergleich der von der Kreuzschifffahrt abhängigen Beschäftigten mit dem Vorjahr möglich ist. Basis des Jahresvergleichs ist naheliegenderweise die Umschlagentwicklung 2012 zu 2011 (Tabelle 5-37).

Tabelle 5-37: Umschlag im Hamburger Hafen 2011 und 2012

Jahr	Umschlag in 1.000 t					Umschlag in 1.000 TEU	Passagiere
	Gesamtumschlag	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Konventionelles Stückgut	Containergut	Containergut	
2011	132.216	13.964	25.646	2.476	90.129	9.014	314.500
2012	130.937	14.113	25.326	2.090	89.408	8.864	430.329
Veränderung	-1,0%	1,1%	-1,2%	-15,6%	-0,8%	-1,7%	36,8%

Während beim Güterumschlag ein Rückgang um knapp 1,3 Millionen Tonnen stattgefunden hat bei den Passagierzahlen ein Zuwachs von rund 115.000 Personen stattgefunden. Naheliegenderweise fällt der Rückgang bei der hafenabhängigen Beschäftigung größer aus. Beim Güterumschlag ist ein Rückgang um rund 1% von 2011 auf 2012 zu verzeichnen. Die entsprechenden Beschäftigungseffekte fallen größer aus (-2,1%, s. Tabelle 5-38), obwohl durch die Kreuzschifffahrt ein Beschäftigungszuwachs stattgefunden hat. Dies liegt darin begründet, dass die Produktivitäten gestiegen sind und somit auch bei konstantem Güterumschlag ein Rückgang der hafenabhängigen Beschäftigung beobachtet worden wäre.

Tabelle 5-38: Hafengebundene Beschäftigung nach Ladungskategorien 2010 und 2011

Jahr	Beschäftigte					
	Gesamt	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Konventionelles Stückgut	Containergut	Passagiere
2011	265.814	25.672	50.031	37.814	147.902	4.396
2012	260.222	26.583	49.071	32.204	146.312	6.051
Veränderung	-2,1%	3,6%	-1,9%	-14,8%	-1,1%	37,7%

Dass sich die Beschäftigungswirkungen zwischen den Ladungskategorien unterscheiden, liegt daran, dass je Ladungskategorien andere Branchen betroffen sind bzw. die Anteile der Branchen bei der hafenabhängigen Beschäftigung je Ladungskategorie andere sind. Die Richtung und das Ausmaß der Beschäftigungswirkung sind beim Güterumschlag für alle Ladungskategorien plausibel.

Dass die Beschäftigungswirkungen bei der Kreuzschifffahrt größer als der Zuwachs der Passagierzahlen sind, scheint auf den ersten Blick nicht plausibel. Bei gestiegenen Produktivitäten müsste der Beschäftigungseffekt schwächer ausfallen. Dies wäre aber eine verkürzte Sichtweise, denn mehrere Argumente sprechen für eine überproportionale Wirkung.

Erstens sind bei der hier vorgestellten Betrachtung auch sämtliche indirekten Effekte berücksichtigt worden. Eine Erhöhung der durchschnittlichen Vorleistungs- oder Investitionsnach-

frage zieht eine überproportionale Wirkung bei den indirekt von der Kreuzschifffahrt abhängig Beschäftigten nach sich. Gleiches gilt bezogen auf die Konsumeffekte. Der überproportionale Anstieg bei den Beschäftigten in der Vorleistungs- und Investitionsgüterindustrie bewirkt eine verstärkte Konsumnachfrage. Gleiches kann auch auf Basis gestiegener Löhne entstehen.

Neben diesen indirekten Effekten hat sich auch die Struktur der Passagiere verändert. Der Anteil der Transitpassagiere ist 2012 niedriger als in 2011. Da die Transitpassagiere aber relativ weniger in Hamburg verausgaben als die übrigen Passagiere, müssen bei ansonsten gleichen Rahmenbedingungen die Beschäftigungseffekte größer werden. Es werden schlichtweg mehr Güter und Dienstleistungen nachgefragt, wenn weniger Transitpassagiere unter den Passagieren sind.

Somit ist die überproportionale Beschäftigungswirkung bei der Kreuzschifffahrt plausibel.

Vergleicht man die Wertschöpfungs- und Einkommenseffekte 2012 mit denen in 2011, so ist deren Entwicklung ebenso plausibel wie die bei den Beschäftigungseffekten. Die Veränderungen liegen in Größenordnungen vor, die mit denen bei den Beschäftigungseffekten vergleichbar und somit auf diese zurückzuführen sind. Gleiches gilt für die fiskalischen Effekte.