

**Fortschreibung der Berechnung zur
regional- und gesamtwirtschaftlichen
Bedeutung des Hamburger Hafens
für das Jahr 2013**

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

10. Dezember 2014

Inhaltsverzeichnis

1	<i>Management Summary</i>	1
2	<i>AUFGABE</i>	1
3	<i>Methodik zur Bestimmung der regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens und der Fortschreibung</i>	2
3.1	Methodik zur Bestimmung wirtschaftlicher Effekte des Hafens	2
3.1.1	Definition des Begriffs "Hafenabhängigkeit"	3
3.1.1.1	Vergleich verschiedener Studien	3
3.1.1.2	Schlussfolgerungen	7
3.1.2	Behandlung der komplementären Wirtschaft – Hafenwirtschaft im weiteren Sinne	7
3.1.3	Methodiken zur Berechnung der indirekten Effekte	9
3.1.3.1	Vor- und Nachteile des Input-Output-Ansatzes.....	11
3.1.3.2	Vor- und Nachteile der Multiplikator-Rechnung	11
3.1.3.3	Schlussfolgerungen	12
3.2	Fortschreibungsmethodik	14
3.2.1	Direkt hafenabhängige 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	20
3.2.4.1	Schätzung der direkt hafenabhängig Beschäftigten in der Schifffahrt	20
3.2.4.2	Schätzung der indirekt hafenabhängig Beschäftigten durch Vorleistungs- und Investitionsnachfrage bei den Schifffahrtsunternehmen	22
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 hafenabhängigen 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 2013 mit denen für 2012	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 2013 zu 2012	17
Tabelle 3-6:	Beschäftigte in der Schifffahrt 2011	20
Tabelle 3-7:	Umschlagentwicklung des Hamburger Hafens (2012 zu 2011).....	21
Tabelle 3-8:	Beschäftigte je 1.000 Ladungstonnen 2011 bzw. Passagier (Schifffahrt).....	21
Tabelle 3-9:	Beschäftigte in der Schifffahrt 2012 unter Vernachlässigung von Produktivitätszuwächsen	21
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	22
Tabelle 3-12:	Regionale und Sektorale Aufteilung der Vorleistungsnachfrage der der Schifffahrt 2012 in Mio. Euro	23
Tabelle 3-13:	Indirekt hafengebundene 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	24
Tabelle 3-15:	Indirekt hafengebundene Beschäftigung aufgrund der Investitionsgüternachfrage der Schifffahrt 2012 nach dem Arbeitsort.....	24
Tabelle 3-16:	Direkt und indirekt hafengebundene Beschäftigung 2012 am Beispiel der Schifffahrt in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort.....	25
Tabelle 5-1:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2013 nach dem Arbeitsort.....	56
Tabelle 5-2:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2013 (Standort FHH) nach dem Wohnort der Beschäftigten	57
Tabelle 5-3:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2013 (alle Standorte) nach dem Wohnort der Beschäftigten	58
Tabelle 5-4:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2013 nach Ladungskategorien insgesamt (Übersicht).....	59
Tabelle 5-5:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2013 nach Ladungskategorien insgesamt.....	60
Tabelle 5-6:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2013 nach Ladungskategorien auf dem Gebiet der Metropolregion (inklusive FHH) in alter Abgrenzung	61

Tabelle 5-7:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2013 nach Ladungskategorien auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg	62
Tabelle 5-8:	Umschlag im Hamburger Hafen 2013.....	62
Tabelle 5-9:	Beschäftigte je umgeschlagener Gütermenge nach Ladungskategorie bzw. je Passagier 2013	63
Tabelle 5-10:	Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2013 in der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte	64
Tabelle 5-11:	Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2013 in Schleswig-Holstein mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte	65
Tabelle 5-12:	Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2013 in Niedersachsen mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte	66
Tabelle 5-13:	Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2013 insgesamt mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte	67
Tabelle 5-14:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung in Mio. Euro 2013 nach dem Arbeitsort.....	69
Tabelle 5-15:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der FHH in Mio. Euro 2013 nach dem Wohnort der Beschäftigten	70
Tabelle 5-16:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung insgesamt in Mio. Euro 2013 nach dem Wohnort der Beschäftigten	71
Tabelle 5-17:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg nach Ladungskategorien 2013 in Mio. Euro	72
Tabelle 5-18:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der gesamten Metropolregion in alter Abgrenzung (inklusive FHH) nach Ladungskategorien 2013 in Mio. Euro.....	73
Tabelle 5-19:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung insgesamt nach Ladungskategorien 2013 in Mio. Euro.....	74
Tabelle 5-20:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2013 in der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	75
Tabelle 5-21:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2013 in Schleswig-Holstein mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	76
Tabelle 5-22:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2013 in Niedersachsen mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	76
Tabelle 5-23:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2013 insgesamt mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro.....	77
Tabelle 5-24:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt in Mio. Euro 2013 nach dem Arbeitsort	78

Tabelle 5-25:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen auf dem Gebiet der FHH in Mio. Euro 2013 nach dem Wohnort der Beschäftigten	79
Tabelle 5-26:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt in Mio. Euro 2013 nach dem Wohnort der Beschäftigten.....	80
Tabelle 5-27:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg nach Ladungskategorien 2013 in Mio. Euro	81
Tabelle 5-28:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen auf dem Gebiet der Metropolregion (alte Abgrenzung) nach Ladungskategorien 2013 in Mio. Euro	82
Tabelle 5-29:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt nach Ladungskategorien 2013 in Mio. Euro.....	83
Tabelle 5-30:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2013 in der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	84
Tabelle 5-31:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2013 in Schleswig-Holstein mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	85
Tabelle 5-32:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2013 in Niedersachsen mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	85
Tabelle 5-33:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2013 insgesamt mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro.....	86
Tabelle 5-34:	Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2013 in Mio. Euro Hamburgs	87
Tabelle 5-35:	Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2013 in Mio. Euro Schleswig-Holsteins	87
Tabelle 5-36:	Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2013 in Mio. Euro Niedersachsens	88
Tabelle 5-37:	Umschlag im Hamburger Hafen 2012 und 2013	89
Tabelle 5-38:	Hafenabhängige Beschäftigung nach Ladungskategorien 2012 und 2013	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 Arbeitsort	31
Abbildung 4-7:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze insgesamt in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort und der 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 auf dem Gebiet der FHH 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 in Mio. €	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 2013	52
Abbildung 4-31: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen in Schleswig-Holstein 2013	53
Abbildung 4-32: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen in Niedersachsen 2013	53

1 Management Summary

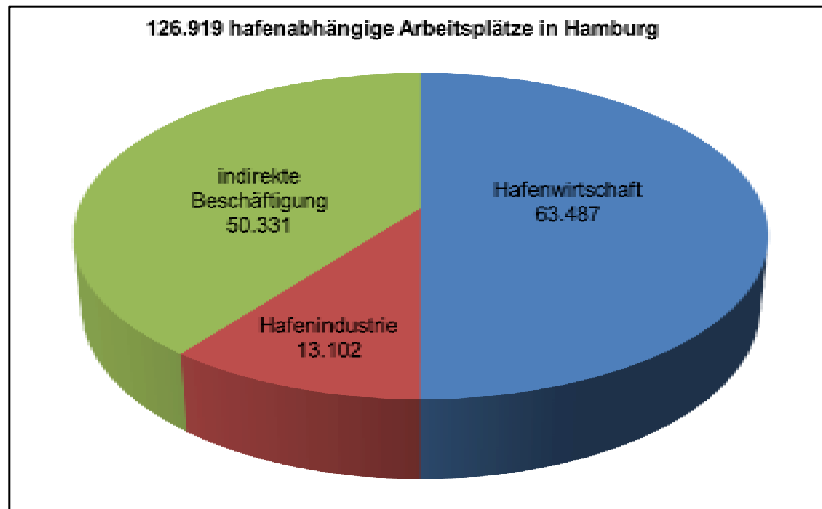
Der Hamburger Hafen ist einer der bedeutendsten Häfen Europas und der Welt. 2013 lag er beim Containerumschlag im weltweiten Vergleich auf Platz 14 direkt vor Antwerpen und war damit gleichzeitig im europäischen Vergleich zweiter hinter Rotterdam. Mit einem Gesamtgüterumschlag von 139 Mio. Tonnen war der Hamburger Hafen der größte deutsche Hafen 2013. 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 die 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 2013 fortgeschrieben.

Beschäftigungseffekte

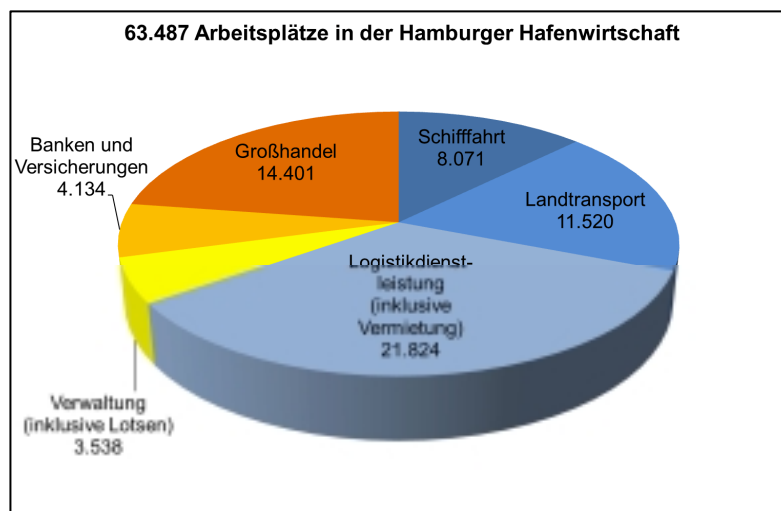
Der Hamburger Hafen schafft nicht nur in der unmittelbaren Hafenwirtschaft Arbeitsplätze, sondern auch in der Hafenindustrie. Die Hafenwirtschaft und Hafenindustrie werden auch als direkt hafenabhängige Wirtschaftsbereiche bezeichnet. Diese direkt hafenabhängigen Wirtschaftsbereiche benötigen für ihre 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 1.178.673 Arbeitsplätzen in der Freien und Hansestadt Hamburg im Jahr 2013 waren 10,8 % vom Hafen abhängig. 60% der hafenabhängigen Arbeitsplätze sind direkt vom Hafen abhängig, 40% 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.).

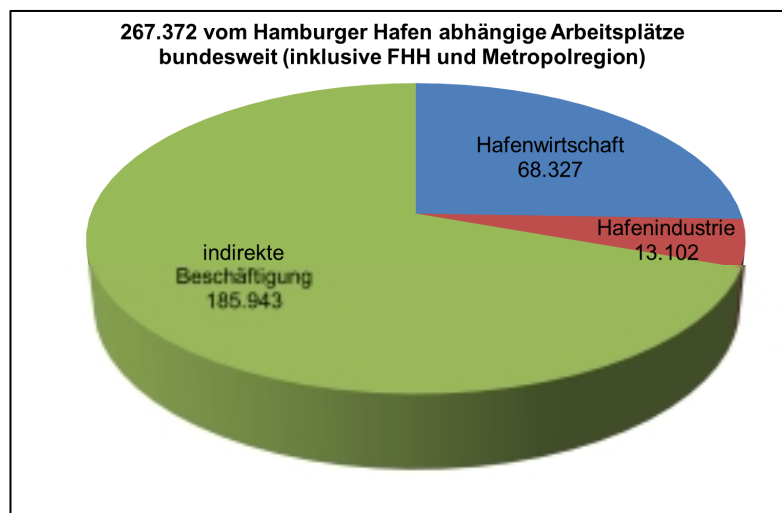


² Dabei ist zu beachten, dass die Beschäftigungseffekte der Kreuzschifffahrt nicht alleine dem Bereich der Schifffahrt zugeordnet werden können sondern zum Teil auch bei Logistikdienstleistern anzusiedeln sind. Von den insgesamt 41.414 Beschäftigten in der Hafenwirtschaft i.e.S. 2013 entfielen 1.588 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. Fast zwei Drittel (65%) der Arbeitsplätze in der Hafenwirtschaft entfallen auf die Hafenwirtschaft im engeren Sinne, 35% 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 267.372 Arbeitsplätze vom Hamburger Hafen abhängig. Durch die hafenabhängigen Arbeitsplätze in der übrigen Metropolregion (26.400 vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze) und dem restlichen Bundesgebiet (114.053 vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze) kommen also noch einmal 140.453 Arbeitsplätze hinzu, die vom Hamburger Hafen abhängig sind. Dabei entfallen dann allerdings mehr als zwei Drittel (70%) auf indirekte Arbeitsplatzeffekte.

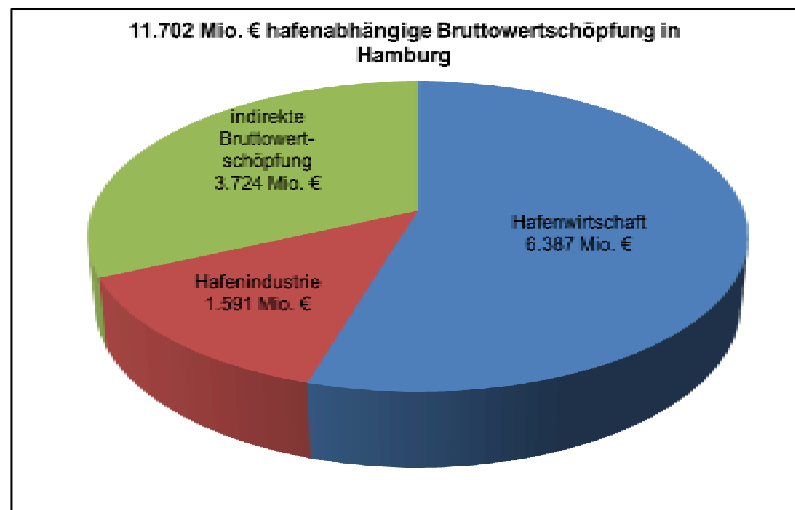


Auf jeden Arbeitsplatz in der Hamburger Hafenwirtschaft (ohne Berücksichtigung der Hafenwirtschaft im Umland) entfallen bundesweit 2,4 indirekt hafenabhängige Arbeitsplätze. Auf jeden Arbeitsplatz in der Hafenindustrie entfallen bundesweit rund 2,1 indirekte Arbeitsplätze, d.h. im Durchschnitt entfallen auf jeden direkt hafenabhängigen Arbeitsplatz in Hamburg 2,3 indirekte Arbeitsplätze bundesweit. Greift man das Beispiel Logistikdienstleistung heraus, so kann man vereinfacht sagen, dass auf jeden Beschäftigten in diesem Wirtschaftsbereich,

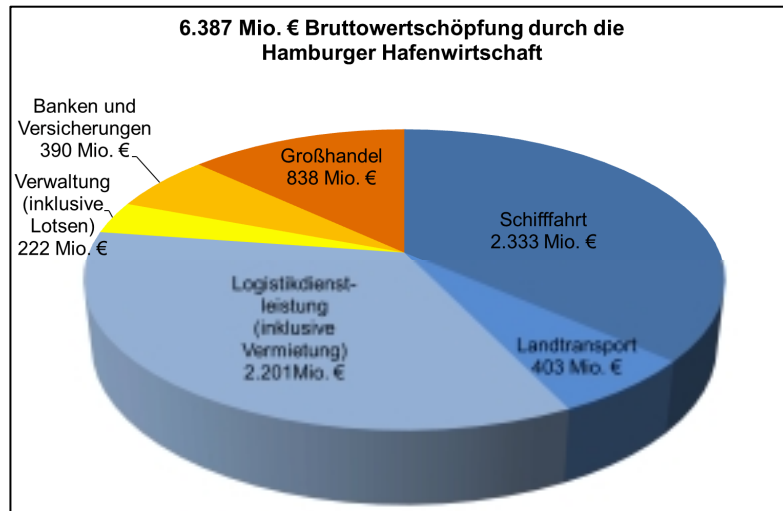
z.B. ein Beschäftigter bei einem Umschlagunternehmen, bundesweit knapp 4 zusätzliche Arbeitsplätze entfallen.

Wertschöpfungseffekte

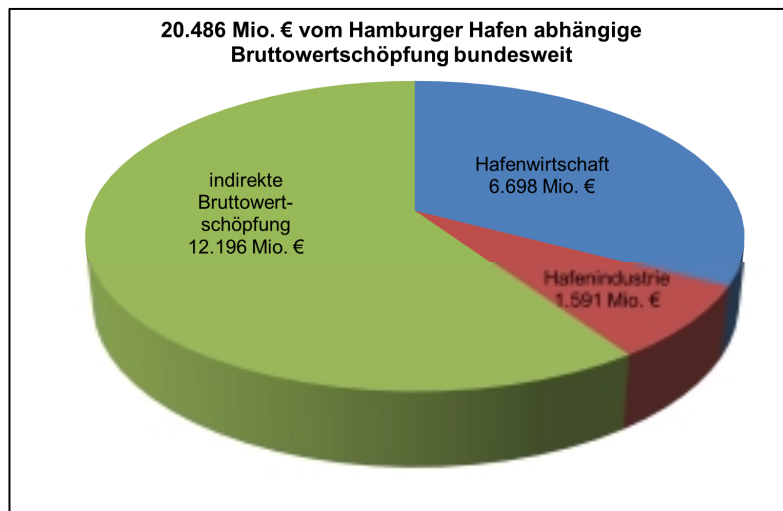
Neben den Beschäftigungswirkungen des Hamburger Hafens sind die Wertschöpfungseffekte der wichtigste Indikator für die wirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens. Die Wertschöpfungseffekte, gemessen in Form der Bruttowertschöpfung, stellen unmittelbar die wirtschaftliche Leistung, welche auf den Hafen zurückzuführen ist, monetär dar. 2013 wurde in der Freien und Hansestadt Hamburg eine Bruttowertschöpfung von 87,6 Mrd. € erwirtschaftet. Rund 13,4% davon erwirtschafteten hafenabhängige Unternehmen. Damit wird deutlich, dass die Hafenvirtschaft überdurchschnittlich produktiv war, denn ihr Anteil an der Hamburger Bruttowertschöpfung ist höher als ihr Anteil an der Hamburger Gesamtbeschäftigung (10,8%).



55% der hafenabhängigen Bruttowertschöpfung in Hamburg wurde von der Hafenvirtschaft erwirtschaftet, 13% von der Hafenindustrie und 32% entfielen auf indirekte Wertschöpfungseffekte. Ein Blick auf die Hafenvirtschaft macht deutlich, dass rund 77% der Bruttowertschöpfung der Hafenvirtschaft durch die Hafenvirtschaft im engeren Sinne (blau) erwirtschaftet wurde. Dabei dominieren die Schifffahrt mit 37% und die Logistikdienstleistungen mit 34% der Bruttowertschöpfung der Hafenvirtschaft.



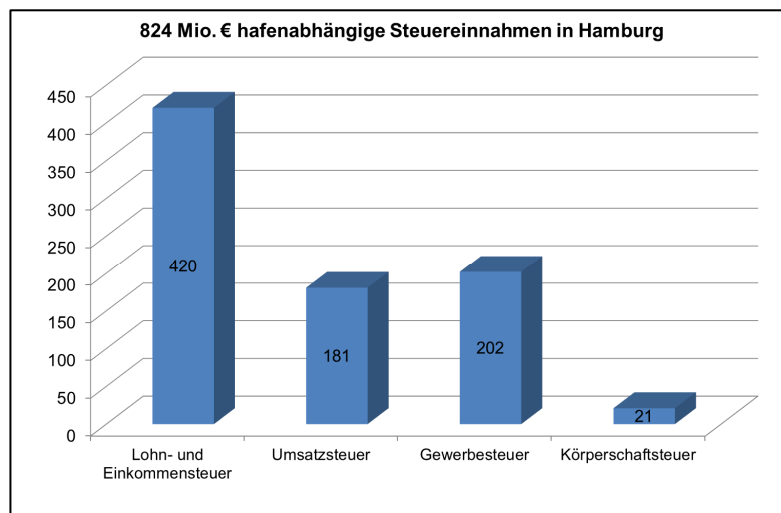
Bezieht man bei der Bruttowertschöpfung die überregionalen hafenabhängigen Unternehmen mit ein, so generiert der Hamburger Hafen bundesweit eine Bruttowertschöpfung von insgesamt rund 20,5 Mrd. €. Der Anteil der Bruttowertschöpfung der indirekt hafenabhängigen Unternehmen liegt in der überregionalen Abgrenzung bei 60%.



Die Hamburger Hafenwirtschaft hat einen Anteil von 31% 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. 2013 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 139 Mio. Tonnen war der Hamburger Hafen der größte deutsche Hafen 2013. 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 wird seit der Erhebung für 2011 die Metropolregion (das Umland) weiter unterteilt, sodass die wirtschaftlichen Effekte des Hamburger Hafens auf die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen quantifiziert werden können.

Seit 2001 wird 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 für das Jahr 2011 erstmals die Kreuzschifffahrt als hafenaaffiner Wirtschaftszweig sowohl bei der Erhebung als auch bei der anschließenden Hochrechnung berücksichtigt.

Als neues Berichtsjahr für die Erhebung und Hochrechnung bot sich 2011 aus mehreren Gründen an. Erstens waren 10 Jahre seit der letzten Erhebung vergangen und damit war die maximal vertretbare Zeit für Fortschreibungsverfahren erreicht. Zweitens war durch die Umstellung der Wirtschaftszweigesystematik (jetzt WZ 2008) die Struktur der Fortschreibungsmethodik nicht mehr kompatibel zu den statistischen Rahmendaten. Drittens wurde mit dem Jahr 2011 ein Jahr gewählt, 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 Jahre bis 2010 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. Mit dieser Studie für das Jahr 2013 wird nun nach den letztjährigen Ergebnissen für 2012 die zweite Fortschreibung vorgelegt.

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

Generell orientiert sich die Methodik der Untersuchung zu Arbeitsplätzen und Wertschöpfung sowie Einkommens- und Steuereffekten 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, sodass nun eine Unterscheidung zwischen den Wirkungen in Schleswig-Holstein und denen in Niedersachsen möglich wurde, und die strukturellen Veränderungen der neuen Wirtschaftszweigesystematik wurden 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, 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 Körperschaftssteuer 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 weitestgehende 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, vgl. ISL, Beschäftigungseffekte der Bremischen Häfen, Bremen 2011, S. 40ff.

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

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

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

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

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

Beim With-and-Without-Ansatz gibt es zwei unterschiedliche Hypothesen: (a) der Hafen hat - gedanklich - nie bestanden; (b) der Hafen fällt - gedanklich - weg. In der Mehrzahl der Studien wird der Fall (b) unterstellt. In diesem Fall ist denkbar, dass ein Teil der Arbeitsplätze, der wegen des Hafens entstanden ist, auch nach dessen Fortfall bestehen bleiben würde, da die Nachteile einer Verlagerung an einen anderen Hafenstandort zu hoch wären. Diese Frage wird in keiner der vorliegenden Studien behandelt. Sie stellt sich nicht in dieser Form, wenn von der Hypothese (a) ausgegangen wird - so z.B. in der 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 Wegfall des Hamburger Hafens würden die hafenabhängigen Arbeitsplätze in Hamburg und seinem Umland verloren gehen. Grundsätzlich wurde bei der vorliegenden Studie von Hypothese (b) ausgegangen. 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 Wegfall 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. Sollten in Deutschland zum Transport über Hamburg keine Alternativen 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 wäre 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 Ruhr-

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.

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

Bei einer *regional*wirtschaftlichen 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 *regional*wirtschaftliche Betrachtung. Sie fragt danach, welche Beschäftigung bzw. Wertschöpfung bei Wegfall des Hamburger Hafens in der Metropolregion Hamburg in alter Abgrenzung entfallen würde (unabhängig davon, ob sie sich lediglich auf andere Standorte - in Deutschland - verlagern oder - für Deutschland - ganz entfallen würden).

3.1.2 Behandlung der komplementären Wirtschaft – Hafenwirtschaft im weiteren Sinne

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



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

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

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

Es ist davon auszugehen, dass die Besonderheiten der Hafenwirtschaft i.e.S. bei der komplementären Wirtschaft auch besonders zum Tragen kommen. Somit sind die Verzerrungen durch eine nicht-regionalisierte 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 Input-Output-Tabelle geringer ausfallen.

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, vgl. ISL, Beschäftigungseffekte der Bremischen Häfen, Bremen 2011, S. 45ff.

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 Multiplikatorvariante.

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 Sonderfälle, die von der Zielsetzung und den Abgrenzungen her nicht mit den übrigen Studien vergleichbar sind. Bei diesen beiden Studien ist eine Wirkungskettenanalyse das angemessene Instrumentarium, bei den übrigen Untersuchungen bieten sich eher die beiden Alternativen an. Auch wenn es sich um keine Clusteruntersuchung im eigentlichen Sinne handelt, basiert die Studie der Jade Hochschule ebenfalls auf der Wirkungskettenanalyse.

Die Alternativen sind der Input-Output- (Variante 1) oder der 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-Ansatz deutlich. Regionale Spezifika werden vernachlässigt. Bei regional ermittelten Multiplikatoren gibt es diese Schwäche nicht. Allerdings sind die regionalen Multiplikatoren, sofern sie auf Befragungen beruhen, hinsichtlich ihrer Verlässlichkeit 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 werden Befragungsergebnisse genutzt, um entsprechende Multiplikatoren zu berechnen. Ob damit eine ähnliche Verlässlichkeit wie bei den 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. Die möglicherweise bessere Branchen Anpassung auf der Nachfrageseite (direkt hafengebundenen 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. Diese Probleme bestehen beim Input-Output-Ansatz nicht, da er regelmäßig vom 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 Vgl. 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 des Hamburger Hafens stehen 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 die Input-Output-Tabellen regelmäßig aktualisiert werden. 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, für die Fortschreibungen übernommen. Somit gab es zwar keinen strukturellen Bruch zwischen der Erhebung für das Jahr 2011 und der ersten 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 geblieben. 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, Metallerzeugung, 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
Induzierte Beschäftigung (Einkommen, Wertschöpfung)	5. Durch die Verausgabung der Einkommen der direkt oder indirekt vom Hafen abhängigen Beschäftigten erzeugte Folgebeschäftigung

Methodik und Datengrundlage waren für diese drei Wirkungsbereiche bei der Hochrechnung für das Jahr 2011 unterschiedlich. Entsprechend müssen diese Unterschiede auch bei der Fortschreibungsmethodik berücksichtigt werden. Die Fortschreibungen stützen sich auf die Erhebungsergebnisse für 2011. Sie gehen 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 2013,
- die Zahl der Erwerbstätigen in den relevanten Branchen 2011 und 2013,¹⁷
- 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
2012	130.937	14.113	25.326	2.090	89.408	8.864	430.329
2013	139.050	14.536	27.756	1.931	94.827	9.257	552.459
Veränderung	6,2%	3,0%	9,6%	-7,6%	6,1%	4,4%	28,4%

Die Änderungen im Umschlag zwischen den Jahren 2012 und 2013 deuten bei der hafenabhängigen Beschäftigung auf Basis des Güterumschlags auf einen Beschäftigungsanstieg hin. Für die von der Kreuzschifffahrt abhängige Beschäftigung ist ein besonders starker Anstieg zu vermuten. Dies ist aber nur einer der Effekte, die bei der Fortschreibung der hafenabhängigen Beschäftigung von Bedeutung sind. 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 Hamburg wurden in vielen relevanten Branchen teilweise sogar deutliche Produktivitätszuwächse realisiert, in einigen aber auch deutliche Rückgänge.

**Tabelle 3-5: Entwicklung der Bruttowertschöpfung je Beschäftigten in der Hafenwirtschaft
2013 zu 2012**

Verflechtungstyp	Wirtschaftszweig	BWS-Index 2013 zu 2012
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	1,01
	Landtransport	0,99
	Logistikdienstleistung	0,93
	Vermietung	0,95
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	0,99
	Banken und Versicherungen	1,07
	Großhandel	0,81
Hafenindustrie	Fischerei	0,88
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	1,84
	H. v. Druckerzeugnissen	1,12
	Mineralölverarbeitung	1,27
	H. v. chemischen Erzeugnissen	1,02
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	0,81
	H.v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	0,87
	Maschinenbau	0,93
Sonstiger Fahrzeugbau	1,19	

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 2013 fortgeschrieben. Somit wirkt dem beschäftigungsfördernden Umschlagwachstum der Effekt der Produktivitätssteigerung in einigen Bereichen entgegen. Der Umschlagrückgang beim konventionellen Stückgut geht mit einem entsprechenden Rückgang bei der auf dieser Ladungskategorie basierenden Beschäftigung einher. Das Umschlagwachstum beim trockenen Massengut geht mit einer nahezu unveränderten Produktivität und somit mit entsprechenden Beschäftigungszuwächsen einher. Bei den übrigen Ladungskategorien wirken das Umschlagwachstum und die Produktivitätssteigerungen in entgegengesetzte Richtungen (s. Abschnitt 5.5). Insbesondere beim flüssigen Massengut kommen diese weiteren Effekte zum Tragen. Dort wird der leichte Umschlagzuwachs durch Produktivitätssteigerungen und ferner durch Rückgänge bei der Vorleistungsnachfrage überkompensiert.

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 ergab multipliziert mit der Anzahl direkt hafenabhängig Beschäftigter 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.

Die regionale Aufteilung der direkt hafenabhängigen Beschäftigung sowie ihrer Wertschöpfungs- und Einkommenseffekte konnte mit Hilfe der Pendlerrechnung des Statistischen Amtes Nord 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 2013 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 branchenbezogenen 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. Zwar sind mögliche Verzerrungen im zweiten Fortschreibungsjahr bei nicht aktualisierter Input-Output-Tabelle größer als nach einem Jahr, aber immer noch nicht so groß, dass sie nicht vernachlässigt werden könnten. Eine Ausnahme hiervon wäre gegeben, wenn es in der Zwischenzeit zu einem Strukturbruch in der Wirtschaft gekommen wäre.

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. Diese Investitionsnachfrage wird mit Hilfe der Input-Output-Tabelle auf die entsprechenden Branchen der Investitionsgüterproduzenten aufgeteilt. Mit Hilfe der branchenspezifischen Produktivitäten je Erwerbstätigen wird dann diese Investitionsgüternachfrage wieder in Beschäftigungseffekte bei den entspre-

chenden Branchen umgerechnet. 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 Fortschreibung der konsuminduzierten wirtschaftlichen Effekte gründet sich auf vier Schritte:

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. 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.
3. 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 Bruttonutzenwerte je Beschäftigten für die einzelnen Regionen fortgeschrieben.
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.

Eine Ausnahme von dem beschriebenen Verfahren bilden die Konsumausgaben der Kreuzfahrttouristen und der Crews der Kreuzfahrtschiffe. Weder die Passagiere noch die Crew sind abhängig vom Hamburger Hafen beschäftigt, konsumieren aber nur wegen des Hamburger Hafens in der Freien und Hansestadt Hamburg Güter und Dienstleistungen. Letztlich handelt es sich hierbei um Konsumeffekte der Ladungskategorie „Passagiere“. Im Gegensatz zu der Berücksichtigung von Konsumeffekten der hafenabhängigen Beschäftigung aus der Region sind die Konsumeffekte der Crew und der Passagiere auf Hamburg begrenzt. Die von ihrem Konsum induzierten Arbeitsplätze liegen folglich alle auf dem Hamburger Stadtgebiet. Lediglich die Einkommen und Lohn- und Einkommenssteuerzahlungen der durch diesen Konsum induzierten Beschäftigten sind durch die Pendlerverflechtungen auf die Regionen zu verteilen. Außerdem gilt es zu berücksichtigen, dass die Konsumstruktur dieser Personen-



gruppe nicht durch die Konsumstruktur der Input-Output-Tabellen wiedergegeben wird. Es ist letztlich selbst bei der Crew von einer touristisch orientierten Konsumstruktur auszugehen, welche auch im Rahmen der Berechnungen berücksichtigt wurde. Bei den Passagieren wurde - wie bei den Untersuchungen der Handelskammer Hamburg auch - zwischen Turnaround und Transit-Passagieren unterschieden.²⁰ Diese Passagiergruppen unterscheiden sich nämlich deutlich in der Höhe ihrer Konsumausgaben. Die so ermittelten Konsumeffekte der Kreuzschifffahrt werden ausschließlich der Ladungskategorie „Passagiere“ zugeordnet und befinden sich bei der regionalen Einteilung nach dem Arbeitsort ausschließlich in Hamburg.²¹

3.2.4 Beispielrechnung

Nachfolgend wird die Vorgehensweise bei den Berechnungen am Beispiel der Beschäftigten in der Schifffahrt in Hamburg skizziert (ohne Berücksichtigung der vom Konsum der Kreuzfahrttouristen und der Crews der Kreuzfahrtschiffe induzierten Effekte). Eine vollständige Beschreibung 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.

Die Beispielrechnung bezieht sich auf das Fortschreibungsjahr 2012.

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

²⁰ Vgl. Handelskammer Hamburg, Wertschöpfung der Kreuzschifffahrt in Hamburg, Hamburg 2012 sowie Handelskammer Hamburg, Wertschöpfung der Kreuzschifffahrt in Hamburg, Hamburg 2013.

²¹ 2013 waren 477 Arbeitsplätze in der Freien und Hansestadt Hamburg durch den Konsum der Passagiere und Crew-Mitglieder der Kreuzschifffahrt induziert.

Zwischen 2011 und 2012 kam es beim Güterumschlag zu den bereits beschriebenen Rückgängen und bei den Passagierzahlen zu den bereits beschriebenen Zuwächsen (s. Tabelle 3-7).

Tabelle 3-7: Umschlagentwicklung des Hamburger Hafens (2012 zu 2011)

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%

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

Tabelle 3-8: 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 3-9: 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 den 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 3-10: 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 3-11: 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 Schifffahrtsbetriebe.

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 produzierende 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 2012.²²

²² Im Rahmen der Beispielrechnung werden aus Gründen der Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit nur die aggregierten Sektoren „Produzierendes Gewerbe“, „Bauwirtschaft“, und „Dienstleistungen“ ausgewiesen. Die eigentlichen Berechnungen fanden alle mit Hilfe der 73 Sektoren der Input-Output-Tabelle statt.

Tabelle 3-12: Regionale und Sektorale Aufteilung der Vorleistungsnachfrage der der Schifffahrt 2012 in Mio. Euro

Sektor	Region				
	Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	Übrige Gebiete	Insgesamt
Produzierendes 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.²³

Tabelle 3-13: Indirekt hafenabhängige Beschäftigung aufgrund der Vorleistungsnachfrage der Schifffahrt 2012 nach dem Arbeitsort

Arbeitsort	Region				
	Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	Übrige Gebiete	Insgesamt
Produzierendes 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 hafenabhängigen Beschäftigung aufgrund der Investitionsnachfrage der Schifffahrtsbetriebe 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 produzierenden Gewerbe wurden 46% der Gesamtnachfrage, bei der Bauwirtschaft 37% und bei den Dienstleistungen 18% nachgefragt. Regional verteilte sich die Nachfrage zu

²³ Auf eine Darstellung der indirekt hafenabhängigen Beschäftigung aufgrund der Vorleistungsnachfrage der Schifffahrtsbetriebe 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.

39% auf die Freie und Hansestadt Hamburg, zu 9% auf Schleswig-Holstein, zu 8% auf Niedersachsen und zu 44% auf die weiteren Gebiete.

Tabelle 3-14: Regionale und Sektorale Aufteilung der Investitionsgüternachfrage der Schifffahrt 2012 in Mio. Euro

Sektor	Region				Insgesamt
	Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	Übrige Gebiete	
Produzierendes 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 3-15: Indirekt hafengebunden Beschäftigung aufgrund der Investitionsgüternachfrage der Schifffahrt 2012 nach dem Arbeitsort

Arbeitsort	Region				Insgesamt
	Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	Übrige Gebiete	
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
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 hafengebundenen 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 hafenabhängig 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 produzierenden Gewerbe, in der Bauwirtschaft und bei den Dienstleistungen aggregiert.

Tabelle 3-16: Direkt und indirekt hafenabhängige 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 hafenabhängig 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 hafenabhängig 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 hafenabhängigen 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. Multiplikatorwirkungen.²⁴

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.²⁵ Für die fiskalischen Effekte stellt sich die Frage nach der regionalen Zuordnung nicht.

²⁴ 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.

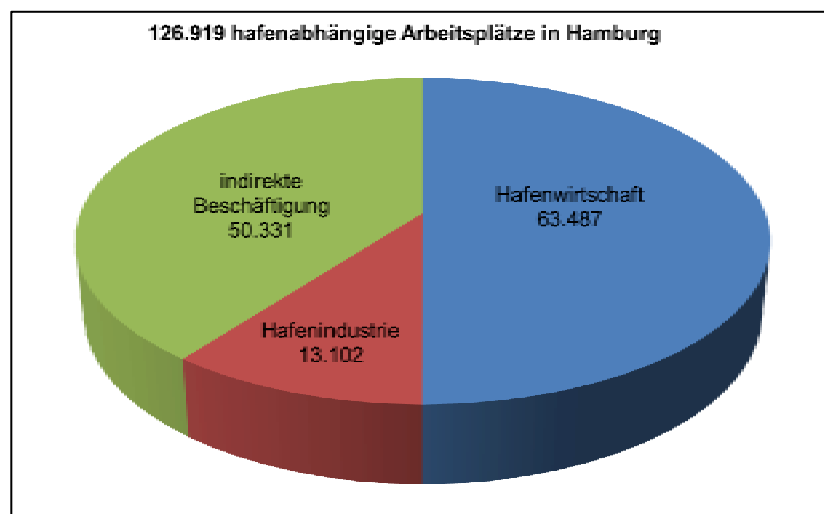
²⁵ Detaillierte Angaben zu den einzelnen Ergebnissen in Tabellenform befinden sich im Anhang.

4.2 Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens

4.2.1 Beschäftigungseffekte in Hamburg

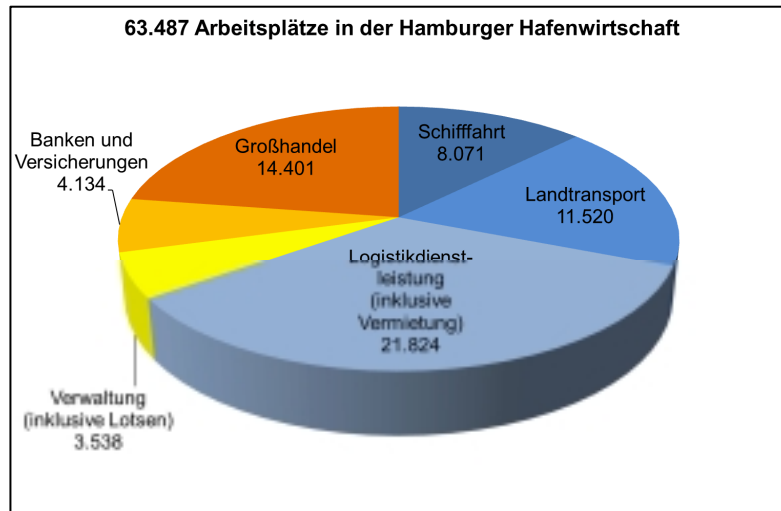
126.919 Arbeitsplätze in Hamburg waren 2013 vom Hafen abhängig. Dies entspricht 10,8% der gesamten Arbeitsplätze in Hamburg (1.178.673) in diesem Jahr. Der Anteil der Hafengewirtschaft an den hafenabhängigen Arbeitsplätzen lag bei 50%, der der Hafenindustrie bei 10% und der der indirekten Beschäftigung bei 40%. Abbildung 4-1 zeigt die Aufteilung in absoluten Zahlen.

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



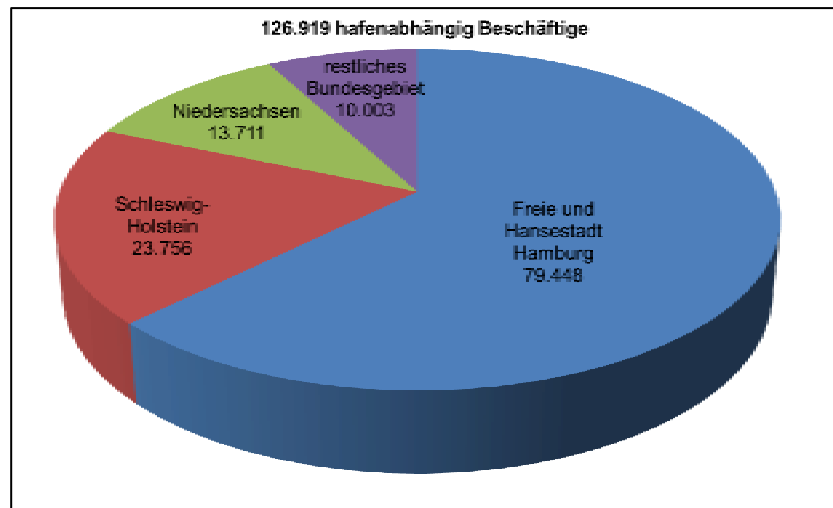
Von besonderem Interesse ist ein Blick auf die Beschäftigung in der Hafengewirtschaft als Teil der direkt hafenabhängigen Beschäftigung. Abbildung 4-2 zeigt, wie sich die Arbeitsplätze der Hafengewirtschaft auf die einzelnen Wirtschaftsbereiche verteilen. In der Hafengewirtschaft i.e.S. (blau) hatten 2013 mit 65% knapp zwei Drittel der Beschäftigten der gesamten Hafengewirtschaft ihren Arbeitsplatz. Den größten Beschäftigungsanteil hatte mit rund 34% 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 lag bei 23% und dominierte damit die Hafengewirtschaft 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 2013.

Abbildung 4-3: Hamburger hafenabhängig Beschäftigte nach dem Wohnort

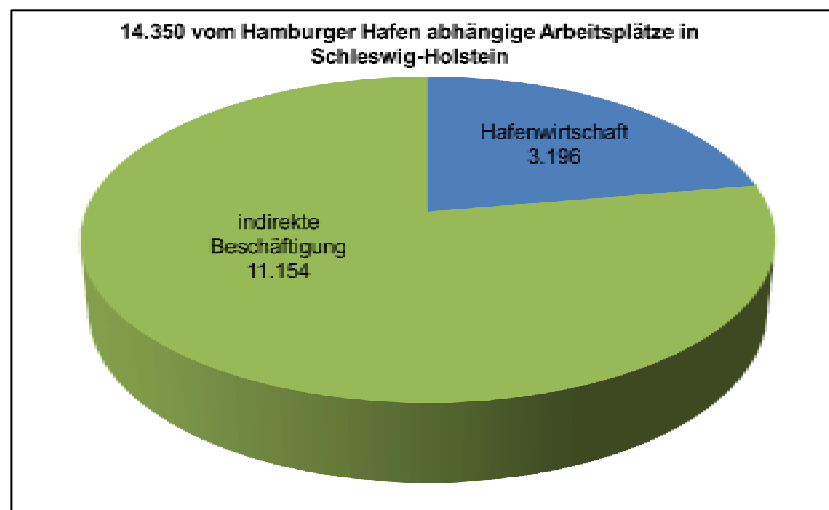


63% der hafenabhängigen Beschäftigten, die ihren Arbeitsplatz in Hamburg haben, wohnen auch in Hamburg. Die restlichen pendeln aus dem Umland (29%) ein, bzw. haben ihren Wohnsitz außerhalb Hamburgs und der Nachbarbundesländer (8%).

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 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:²⁶

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

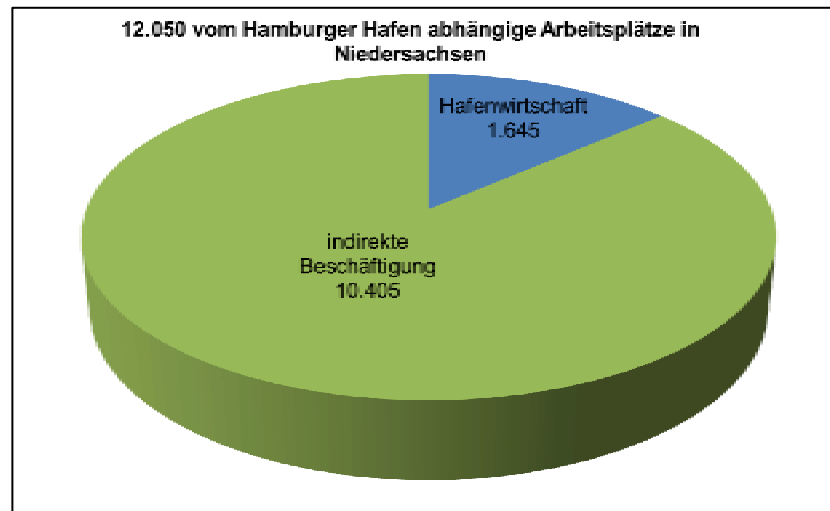


Da aus Gründen einer vorsichtigen Schätzung auf die Einbeziehung der Hafenindustrie im Umland verzichtet wurde, besteht die Aufteilung der Beschäftigungseffekte in den Nachbarbundesländern ausschließlich aus den direkten Effekten im Bereich der Hafenwirtschaft und den indirekten Effekten. Plausiblerweise ist der Anteil der indirekt hafenabhängigen Beschäftigung im Umland größer als in Hamburg. In Schleswig-Holstein beträgt er 78%.

²⁶ 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



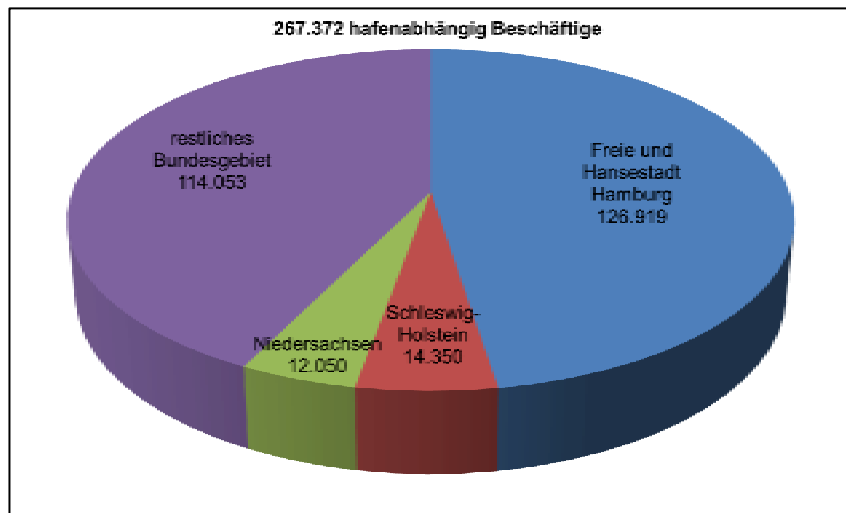
Der Anteil der indirekt hafenabhängigen Beschäftigung in Niedersachsen an der gesamten vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigung Niedersachsens beträgt 86%.²⁷

²⁷ 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 2013 267.372 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, 10% in den Nachbarbundesländern (Schleswig-Holstein 5% und Niedersachsen 5%). Auf das übrige Bundesgebiet entfielen 43%. In den Nachbarbundesländern waren insgesamt 26.400 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

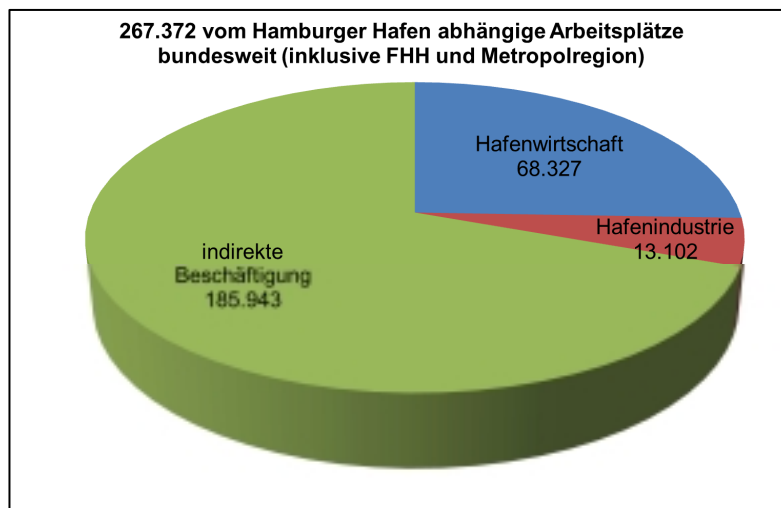
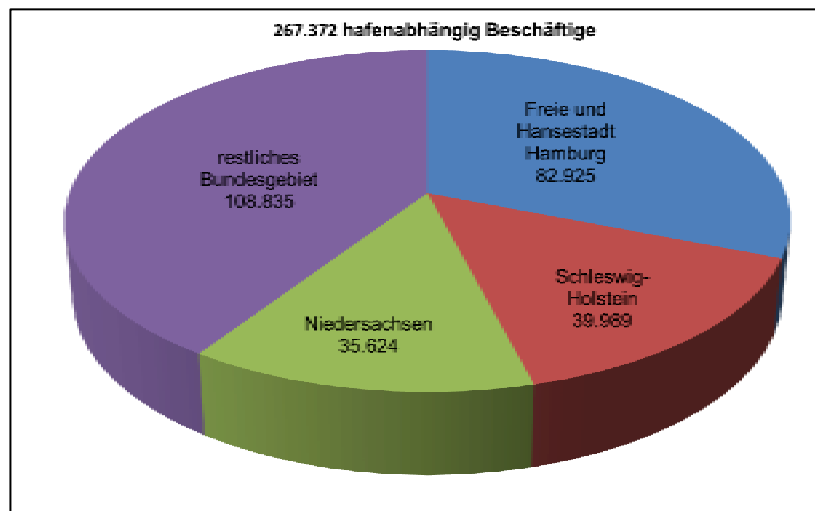


Abbildung 4-7 macht deutlich, dass von der bundesweit vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigung 30% direkt hafengebunden waren. 70% waren durch Vorleistungs- und Investitionsgüternachfrage der direkt hafengebunden Unternehmen und durch den Konsum der hafengebunden Beschäftigten vom Hamburger Hafen 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 hafengebunden Beschäftigung nach dem Wohnort wird dadurch ermittelt, dass man die Pendlerverflechtungen gemäß der Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit berücksichtigt. Abbildung 4-8 zeigt, dass 2013 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 28%, davon 15% auf Schleswig-Holstein und 13% auf Niedersachsen. Insgesamt wohnten in den Nachbarbundesländern 75.613 vom Hamburger Hafen abhängig Beschäftigte. Auf das restliche Bundesgebiet entfielen 41% der vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigung.

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

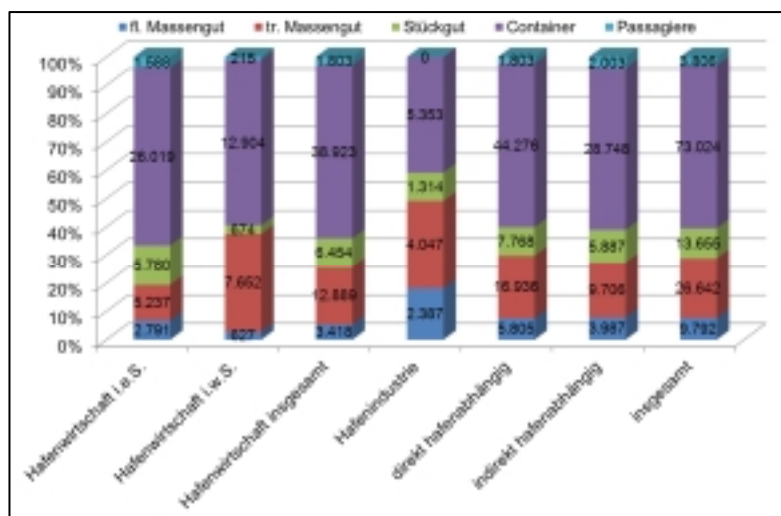


4.2.4 Beschäftigungseffekte nach Ladungskategorien

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.

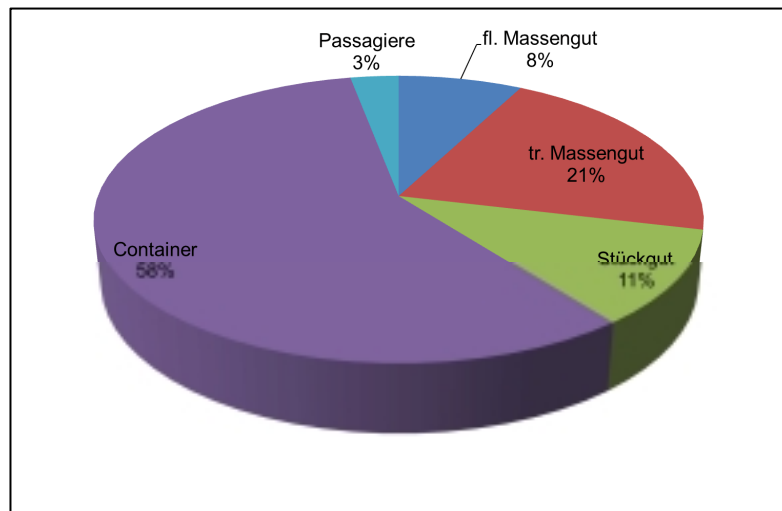
Abbildung 4-9: Zuordnung der hafenabhängigen Beschäftigung in Hamburg zu den Ladungskategorien



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 58%. Bezogen auf die Hafenvirtschaft liegt er bei 61%.

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



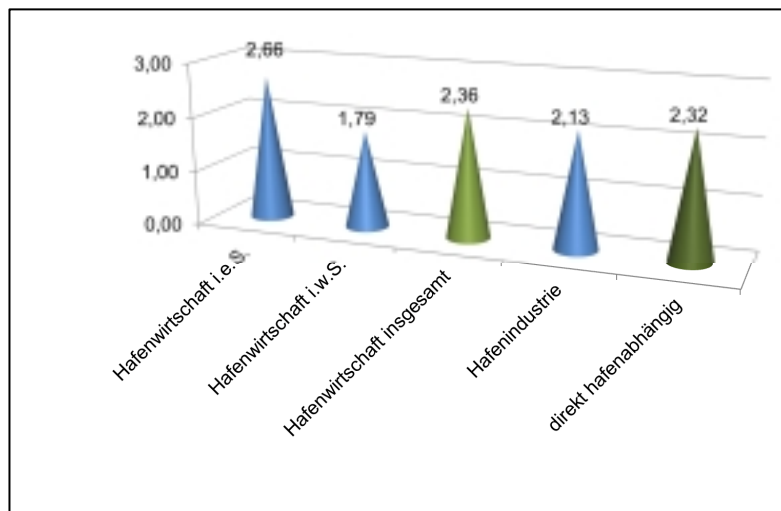
Die Aufteilung auf die Ladungskategorien in den regionalen Abgrenzungen Metropolregion (alte Abgrenzung) und bundesweit war nahezu identisch. Lediglich die absoluten Werte lagen natürlich jeweils höher.²⁸

²⁸ 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 hafenabhängigen Branchen

Um deutlich zu machen, wie stark die Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens waren, ist es hilfreich zu zeigen, wie viele indirekt hafenabhängige Arbeitsplätze je direkt hafenabhängigen Beschäftigten entstanden. Im Durchschnitt kamen 2013 auf jeden direkt hafenabhängigen Arbeitsplatz rund 2,3 indirekt hafenabhängige Arbeitsplätze hinzu.²⁹ Bei der Hafenwirtschaft i.e.S. sind es sogar rund 2,7 indirekt hafenabhängige Arbeitsplätze je direkt hafenabhängigen Arbeitsplatz.

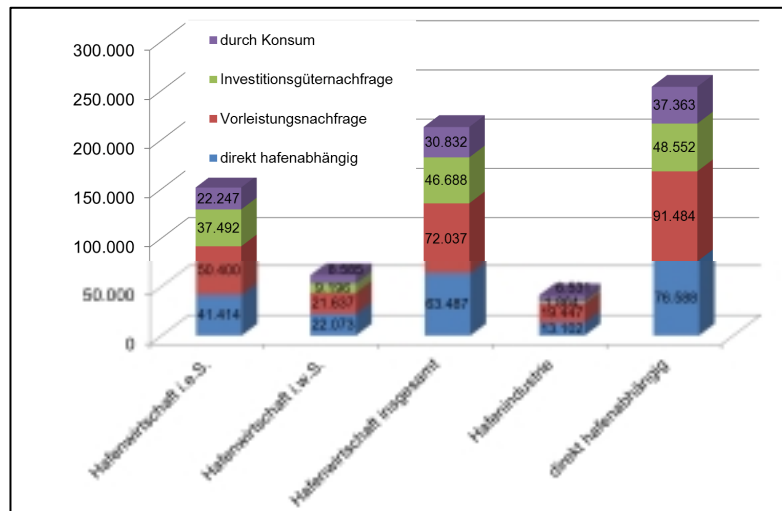
Abbildung 4-11: Indirekt hafenabhängige Arbeitsplätze bundesweit je direkt hafenabhängigen Arbeitsplatz in der Freien und Hansestadt Hamburg



²⁹ Es sei darauf hingewiesen, dass hier die direkt hafenabhängigen Beschäftigten für die Freie und Hansestadt Hamburg im Blickpunkt stehen. Die indirekten Effekte werden allerdings überregional betrachtet, d.h. es werden die sämtlichen indirekten Effekte, die auf Hamburger hafenabhängige Unternehmen und deren Beschäftigung zurückzuführen sind, berücksichtigt, unabhängig davon, wo diese Arbeitsplätze liegen.

In absoluten Zahlen ergab sich folgendes Bild:

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. 41.414 Arbeitsplätze in der Hamburger Hafenwirtschaft i.e.S. sind direkt hafengebunden. 50.400 Arbeitsplätze sind aufgrund der Vorleistungsnachfrage der entsprechenden Hamburger hafengebundenen Unternehmen bundesweit indirekt vom Hamburger Hafen abhängig. 37.492 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 22.247 Arbeitsplätze in der Bundesrepublik Deutschland indirekt vom Hamburger Hafen abhängig. So relativiert sich die Menge der konsuminduzierten Arbeitsplätze (15% gesamten Säule), welche auf den ersten Blick vielleicht relativ hoch erscheint.³⁰

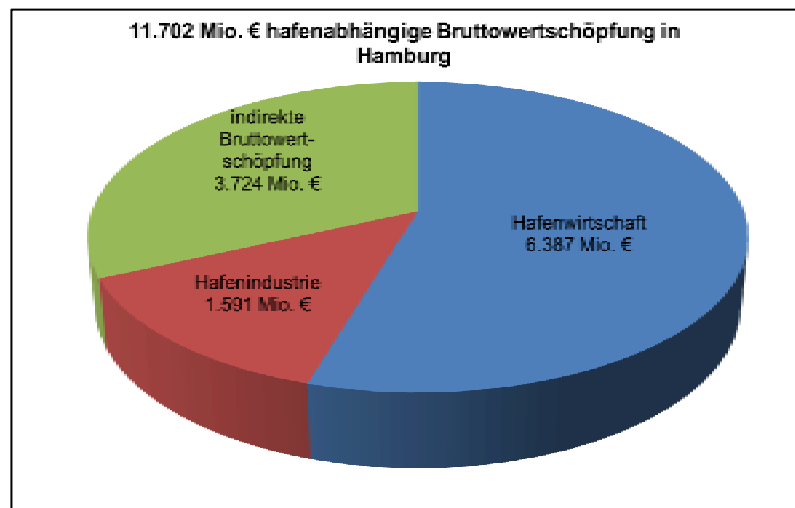
³⁰ Bei den 253.987 direkt und indirekt vom Hamburger Hafen abhängig Beschäftigten handelt es sich um Beschäftigungseffekte des Hafens, die ihren Ursprung auf dem Hamburger Stadtgebiet haben. Bei den insgesamt 267.372 vom Hamburger Hafen abhängigen Arbeitsplätzen kommen noch die direkt hafengebundenen Arbeitsplätze in der übrigen Metropolregion in alter Abgrenzung mit den entsprechenden indirekten Beschäftigungseffekten hinzu.

4.3 Bruttowertschöpfung

4.3.1 Wertschöpfungseffekte in Hamburg

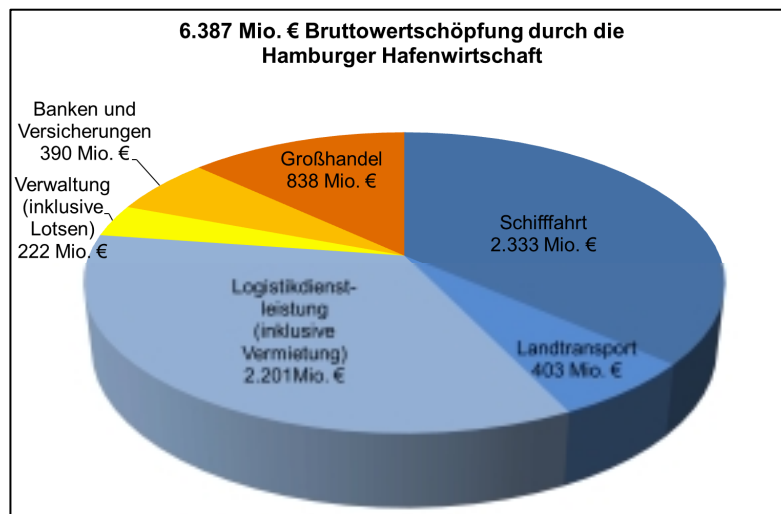
Neben den Beschäftigungswirkungen des Hamburger Hafens sind die Wertschöpfungseffekte der wichtigste Indikator für die wirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens. Die Wertschöpfungseffekte, gemessen in Form der Bruttowertschöpfung, stellen unmittelbar die wirtschaftliche Leistung, welche auf den Hafen zurückzuführen ist, monetär dar. Insgesamt wurden 2013 87,6 Mrd. € in Hamburg erwirtschaftet. 13,4% davon (11,7 Mrd. €) erwirtschafteten hafenabhängige Unternehmen. Unter anderem dadurch wird deutlich, dass die Hafenwirtschaft besonders produktiv war, denn der hafenabhängige Beschäftigungsanteil lag bei „nur“ 10,8%.

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



Allein die Hamburger Hafenwirtschaft hatte 2013 einen Anteil von 7% an der Hamburger Bruttowertschöpfung. Ihr Anteil an der hafenabhängigen Bruttowertschöpfung in Hamburg betrug 55%. An der bundesweiten vom Hamburger Hafen abhängigen Bruttowertschöpfung lag ihr Anteil bei 31%.

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

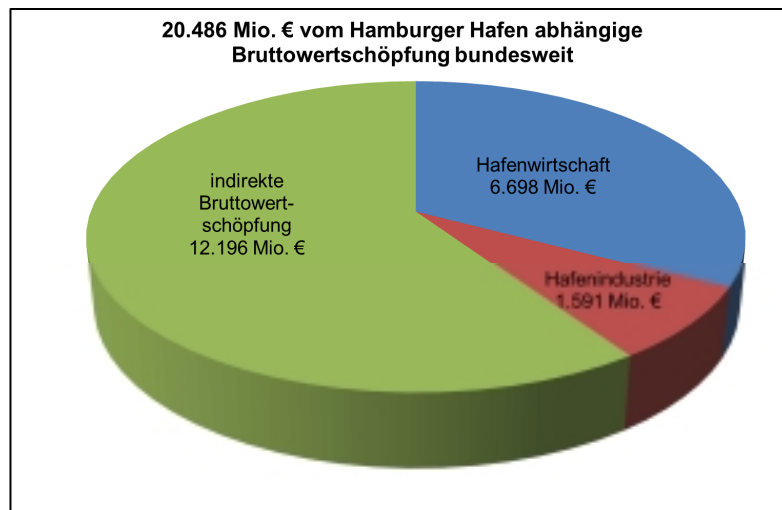


Insgesamt hat die Hafenwirtschaft in Hamburg knapp 6,4 Mrd. € in 2013 erwirtschaftet. Davon entfielen 77% auf die Hafenwirtschaft im engeren Sinne (blau). Insbesondere die Schifffahrt (mit einem Anteil von 37%) und die Logistikdienstleister (mit einem Anteil von 34%) waren als besonders produktiv einzuschätzen.

4.3.2 Bundesweite Wertschöpfungseffekte

Über das Bundesgebiet verteilt wurde 2013 durch den Hamburger Hafen direkt und indirekt eine Bruttowertschöpfung von rund 20,5 Mrd. € erwirtschaftet.

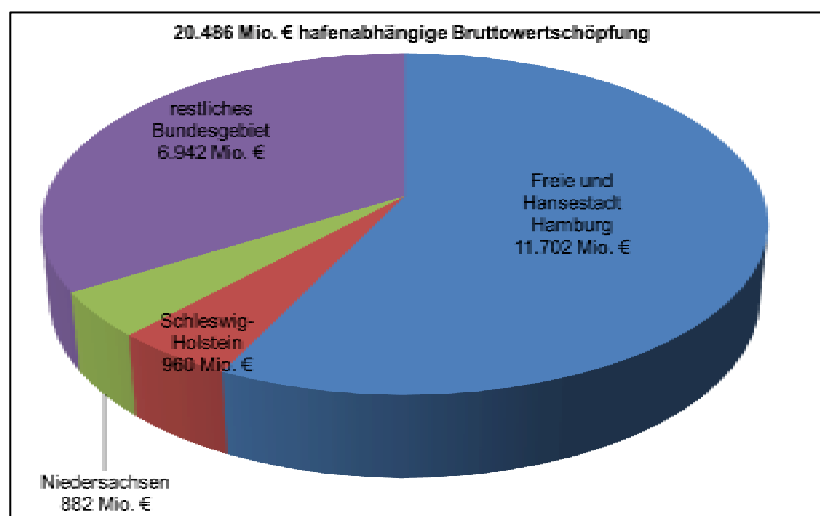
Abbildung 4-15: Vom Hamburger Hafen ausgehende Bruttowertschöpfung insgesamt nach Art der Abhängigkeit



60% 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 7% und auf die Hafenwirtschaft 33%.

57% der vom Hamburger Hafen ausgehenden Bruttowertschöpfung wurden in Hamburg erwirtschaftet, 9% in den Nachbarbundesländern und 34% auf dem übrigen Bundesgebiet. Vergleicht man die durch den Hafen in Hamburg generierte Bruttowertschöpfung mit den Beschäftigungseffekten, so fällt auf, dass bei den Beschäftigungseffekten lediglich 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.³¹

Abbildung 4-16: Regionale Aufteilung der gesamten vom Hamburger Hafen ausgehende Bruttowertschöpfung

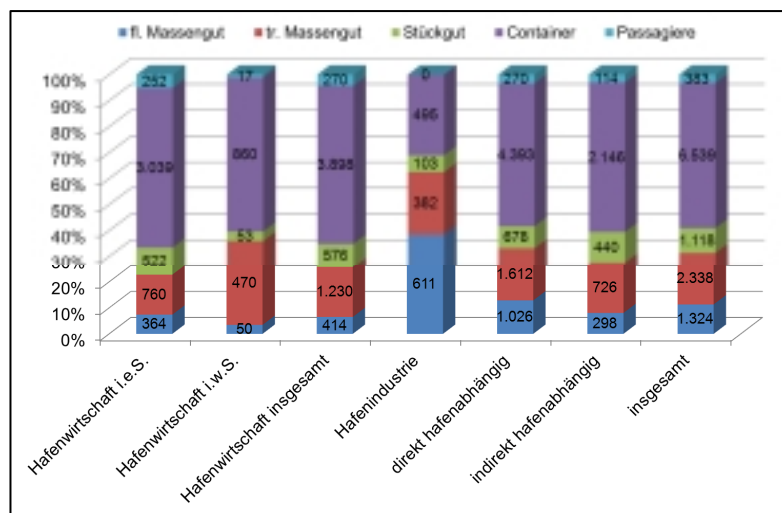


³¹ Insbesondere die Schifffahrt weist eine enorm hohe Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen auf. Dieser hohe Wert ist kein Erhebungsergebnis, sondern wurde ausschließlich auf Basis des sekundärstatistischen Materials des Statistischen Landesamtes Nord berechnet. Somit ist eine Verzerrung durch Fehlangaben 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

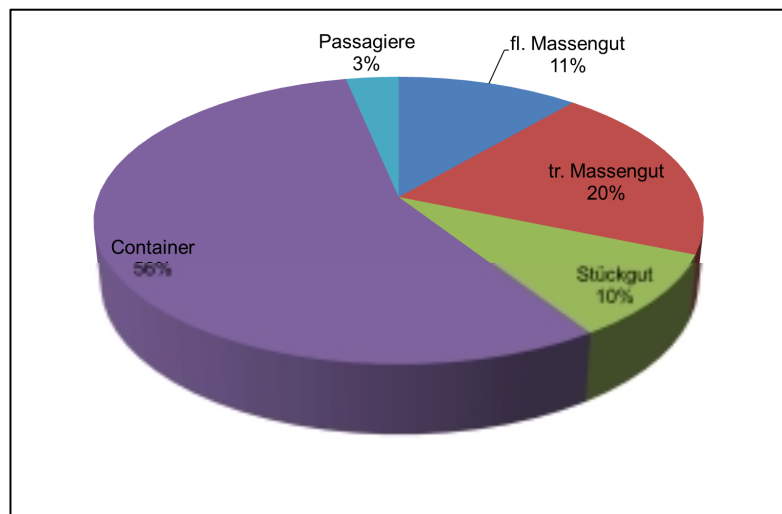
Betrachtet man die Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien und Wirtschaftsbereichen in der regionalen Abgrenzung „Freie und Hansestadt Hamburg“, so fällt die hohe Wertschöpfung beim flüssigen Massengut bei der Hafenindustrie besonders auf. Dies zeigt in erster Linie, dass die hafenabhängige Mineralölindustrie 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.³²

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



³² 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.³³

4.3.4 Zuordnung sämtlicher Wertschöpfungseffekte zu den direkt hafenabhängigen Branchen

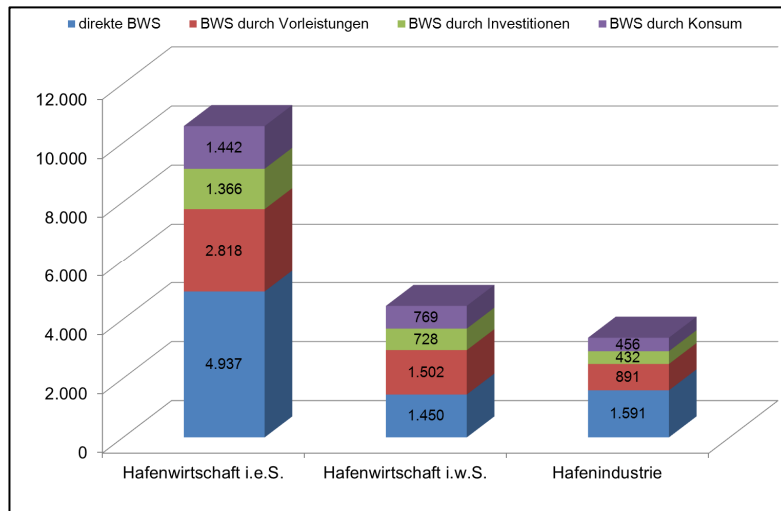
Während bei den Beschäftigungseffekten das Augenmerk darauf lag, wie viele zusätzliche indirekte Arbeitsplätze je direkten hafenabhängigen Arbeitsplatz hinzukommen, ist ein anderer Zusammenhang zwischen direkten und indirekten Effekten bei der Wertschöpfung von Interesse. Letztlich spiegelt sich die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

Die Hafenwirtschaft i.e.S. in Hamburg erwirtschaftete 2013 eine Bruttowertschöpfung von rund 4,9 Mrd. € selbst. Durch ihre Vorleistungsnachfrage wurde eine indirekt hafenabhängige Bruttowertschöpfung in Höhe von rund 2,8 Mrd. € erwirtschaftet, durch ihre Investitionsgüternachfrage eine in Höhe von rund 1,4 Mrd. € und durch die zurechenbaren Konsumeffekte

³³ 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.

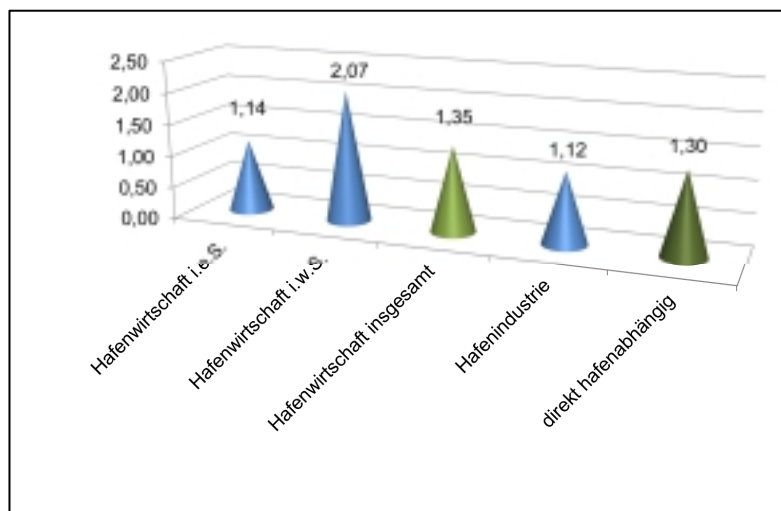
ebenfalls rund 1,4 Mrd. €. Insgesamt wurden somit rund 10,5 Mrd. € Bruttowertschöpfung durch die Hafenwirtschaft i.e.S. (s. Abbildung 4-19) erwirtschaftet.

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 2013 weitere 1,1 Euro durch indirekte Effekte erwirtschaftet. Im Durchschnitt der direkt hafenabhängigen Unternehmen in Hamburg wurde von ihnen je erwirtschaftetem Euro rund 1,3 Euro durch indirekte Effekte erwirtschaftet.

Abbildung 4-20: Indirekt hafenabhängige Bruttowertschöpfung je Euro Bruttowertschöpfung der direkt hafenabhängigen Wirtschaftsbereiche in der Freien und Hansestadt Hamburg



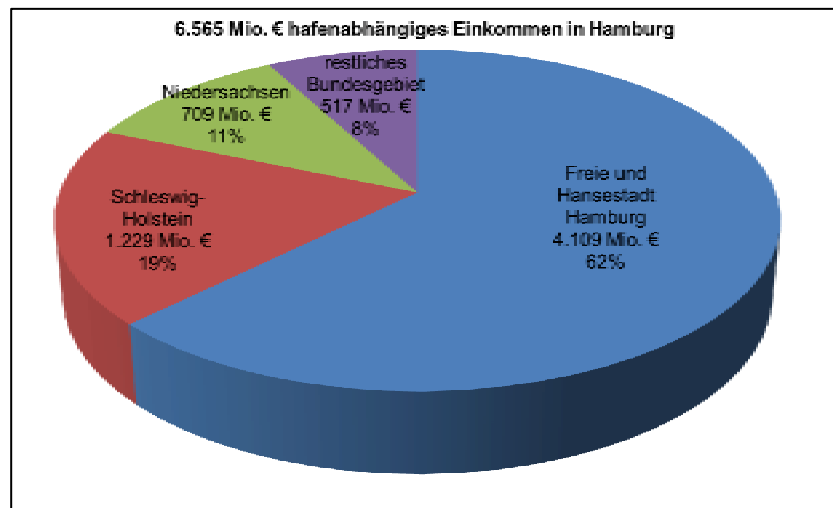
4.4 Einkommenseffekte

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 2013 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.

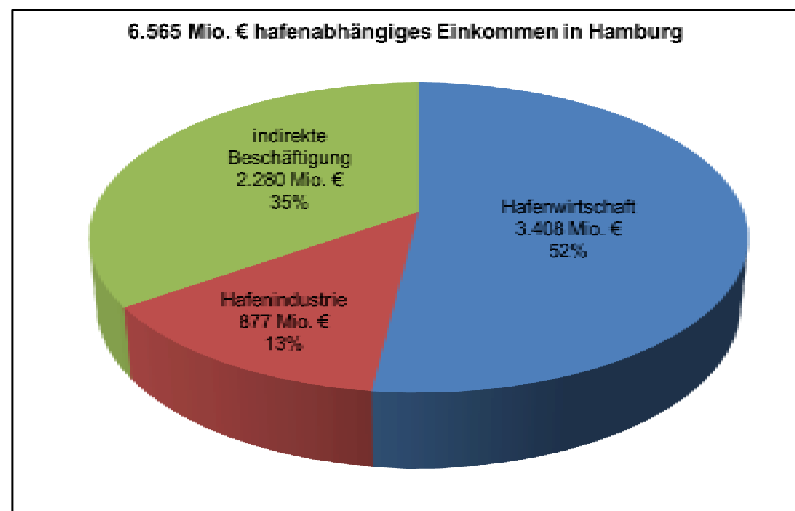
Abbildung 4-21: Aufteilung des auf Hamburger Stadtgebiet erzielten hafenabhängigen Einkommens auf die Wohnregionen



Nicht ganz zwei Drittel des in Hamburg erwirtschafteten hafenabhängigen Einkommens (rund 4,1 Mrd. €) verblieben 2013 in Hamburg. Rund 517 Mio. € verblieben nicht einmal im Umland, sondern entfielen auf Pendler außerhalb der Metropolregion Hamburgs in alter Abgrenzung.

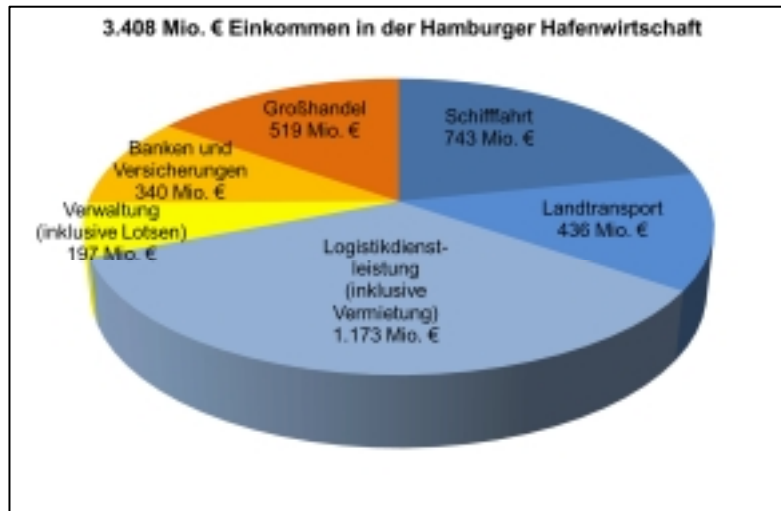
Schaut man sich an, in welchen hafenabhängigen Bereichen das Einkommen in Hamburg erzielt wurde, so sieht man, dass 2013 mit rund 4,3 Mrd. € 65 % der Einkommen auf direkt hafenabhängige Bereiche entfielen.

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 1,2 Mrd. € einen Anteil von 34 % an den Einkommen, die in der Hafenwirtschaft erzielt wurden bzw. einen Anteil von 18 % an den hafenabhängigen Einkommen in Hamburg insgesamt.

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

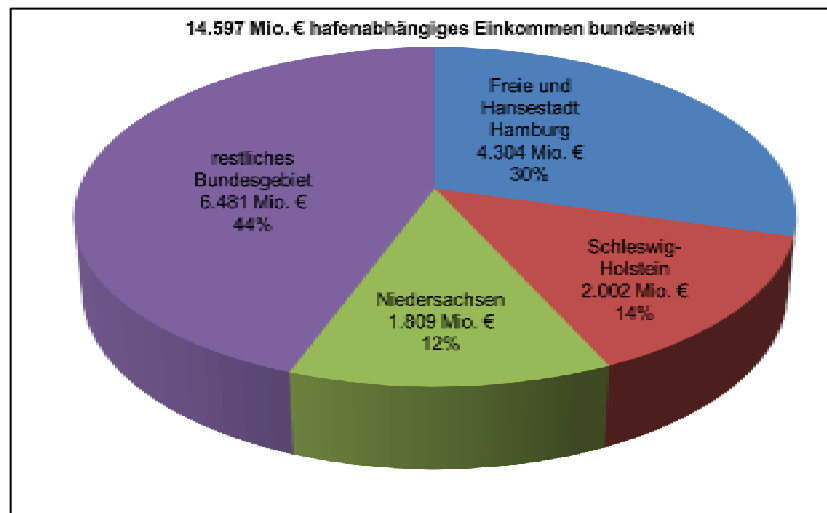


69% der hafenabhängigen Einkommen der Hafenwirtschaft in Hamburg wurden in der Hafenwirtschaft im engeren Sinne (blau) erzielt. An dieser Stelle wird deutlich, dass die Einkommenseffekte des Hamburger Hafens stärker mit den Beschäftigungs- als mit den Wertschöpfungseffekten einhergehen. Während 69% der hafenabhängigen Einkommen der Hafenwirtschaft in Hamburg von der Hafenwirtschaft im engeren Sinne erzielt wurden, wurden 77% der Bruttowertschöpfung der Hafenwirtschaft von der Hafenwirtschaft im engeren Sinne erwirtschaftet. Bei der Beschäftigung lag der entsprechende Anteil bei 65%.

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:

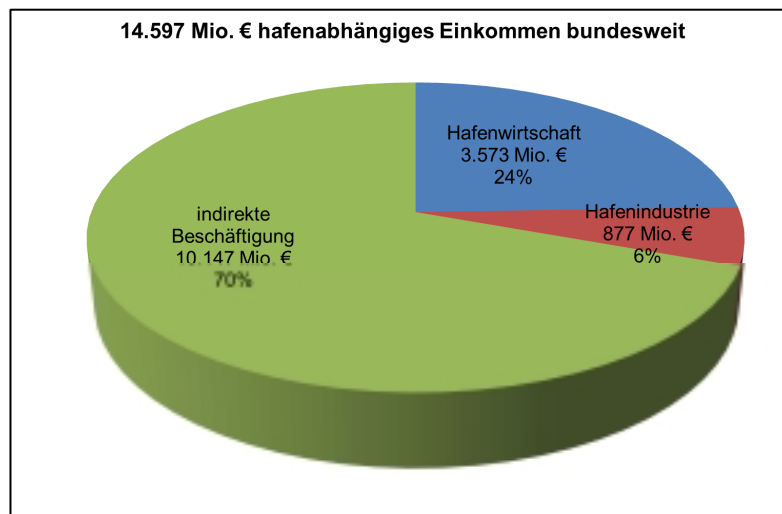
Abbildung 4-24: Regionale Aufteilung des insgesamt vom Hamburger Hafen abhängigen Einkommens



Insgesamt wurden durch den Hamburger Hafen in der Bundesrepublik Deutschland gut 14,6 Mrd. € Einkommen erzielt. Nicht einmal ein Drittel davon (rund 4,3 Mrd. €) verblieb in Hamburg. Auf das Umland entfielen insgesamt rd. 26% (rund 3,8 Mrd. €).³⁴ Die restlichen 44% (rund 6,5 Mrd. €) verteilten sich über das restliche Bundesgebiet. Über zwei Drittel der bundesweit vom Hamburger Hafen abhängigen Einkommen entfielen 2013 bei einer regionalen Zuordnung nach dem Wohnort folglich auf Regionen außerhalb Hamburgs.

³⁴ Dabei setzt sich das Einkommen in Höhe von 3,8 Mrd. € im Umland aus den Einkommen der in Hamburg arbeitenden hafenabhängig Beschäftigten mit Wohnsitz im Umland, sowie den im Umland hafenabhängig Beschäftigten mit Wohnsitz im Umland und den im restlichen Bundesgebiet vom Hamburger Hafen abhängig Beschäftigten mit Wohnsitz im Umland zusammen.

Abbildung 4-25: Aufteilung des insgesamt vom Hamburger Hafen abhängigen Einkommens auf die Wirtschaftsbereiche der Entstehung



Über zwei Drittel (rund 10,1 Mrd. €) des hafenabhängigen Einkommens 2013 wurde in indirekt hafenabhängigen Unternehmen erwirtschaftet. Knapp ein Viertel des hafenabhängigen Einkommens (rund 3,6 Mrd. €) wurde in der Hafenwirtschaft erzielt. Letztlich kann man festhalten, dass für jeden Euro Einkommen, der in direkt hafenabhängigen Bereichen erwirtschaftet wurde, gut 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 60% der vom Hamburger Hafen ausgehenden Bruttowertschöpfung in den indirekt hafenabhängigen Sektoren entstand, wurden in diesen Sektoren rund 70% des hafenabhängigen Einkommens erzielt. Der entsprechende Beschäftigungsanteil lag ebenfalls bei 70%.

4.4.3 Hafengebunden Einkommen nach Ladungskategorien

Von den in Hamburg erzielten hafengebunden 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 (26 % der Einkommen in der Hafenindustrie).

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

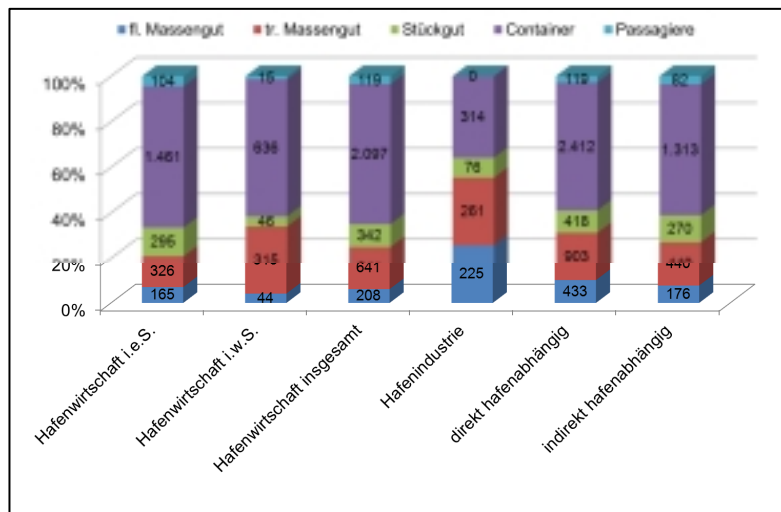
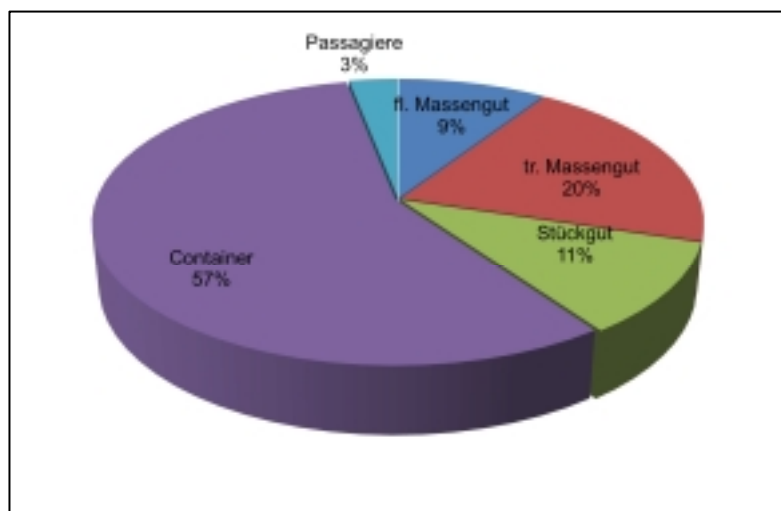


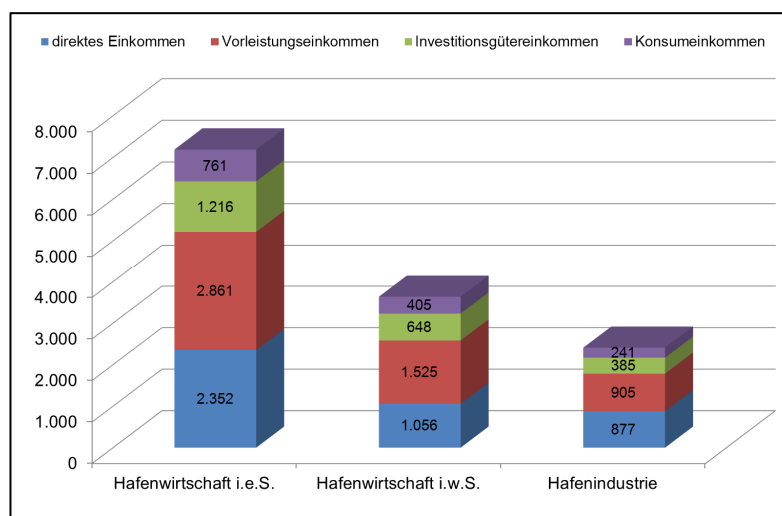
Abbildung 4-27: Aufteilung des hafengebunden Einkommens in Hamburg auf die Ladungskategorien



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 2013 auf die unterschiedlichen Entstehungsbereiche aufteilt.

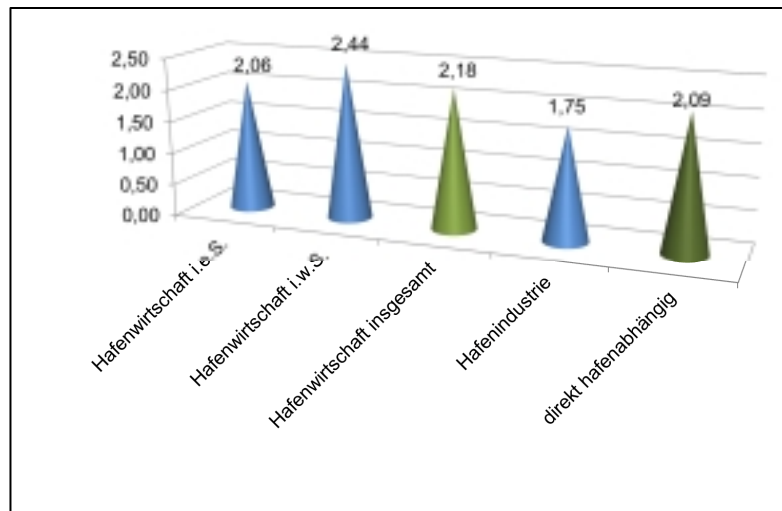
Abbildung 4-28: Von den direkt hafengebunden Wirtschaftsbereichen in der Freien und Hansestadt Hamburg generierte Einkommen nach ihren Entstehungsbereichen in Mio. €



Von den direkt hafengebunden Unternehmen in Hamburg insgesamt werden rund 4,3 Mrd. Euro Einkommen generiert. Von der durch ihre Vorleistungsnachfrage generierten Beschäftigung werden zusätzlich rund 5,3 Mrd. Euro Einkommen erzielt. Von der Beschäftigung in der entsprechenden Investitionsgüterindustrie sind es rund 2,2 Mrd. Euro und bei der konsuminduzierten Beschäftigung rund 1,4 Mrd. Euro.

2013 wurden für jeden Euro Einkommen, der direkt hafenabhängig in Hamburg erwirtschaftet wurde, durchschnittlich 2,1 Euro indirekt hafenabhängiges Einkommen erzielt. Betrachtet man die Hafengewirtschaft im weiteren Sinne, waren es sogar 2,44 Euro.

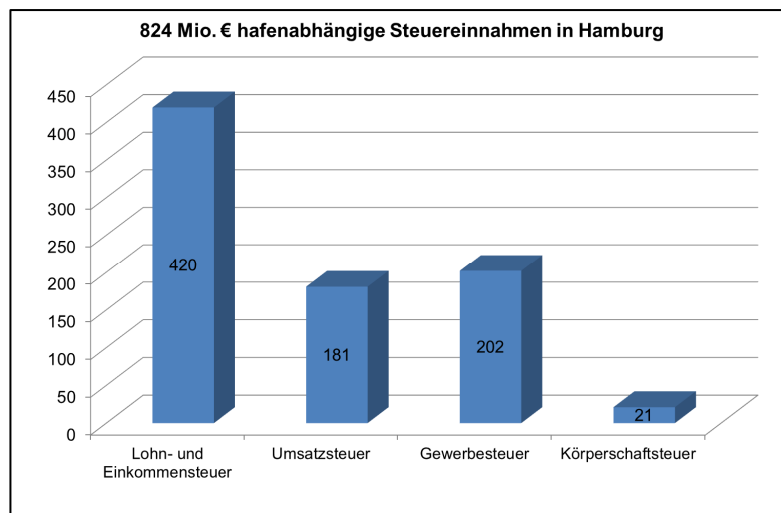
Abbildung 4-29: Zusätzliches Einkommen je direkt hafenabhängig erwirtschafteten Euro Einkommen in Hamburg



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 2013 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.

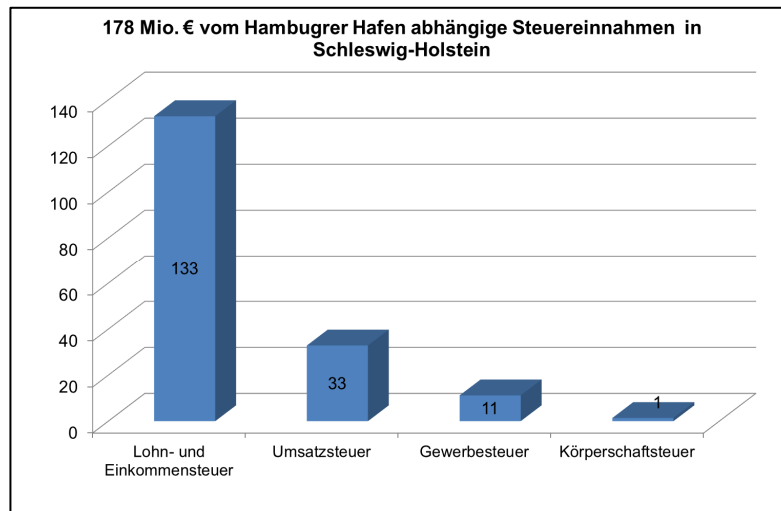
Abbildung 4-30: Hafengebundenen Steueraufkommen in der Freien und Hansestadt Hamburg 2013



Auch in den Nachbarbundesländern werden vom Hamburger Hafen abhängige Steuereinnahmen erzielt. Rund 2,3 % der Steuereinnahmen in den genannten Kategorien in Schleswig-Holstein waren 2013 vom Hamburg Hafen abhängig. In Niedersachsen waren es 0,6 %.

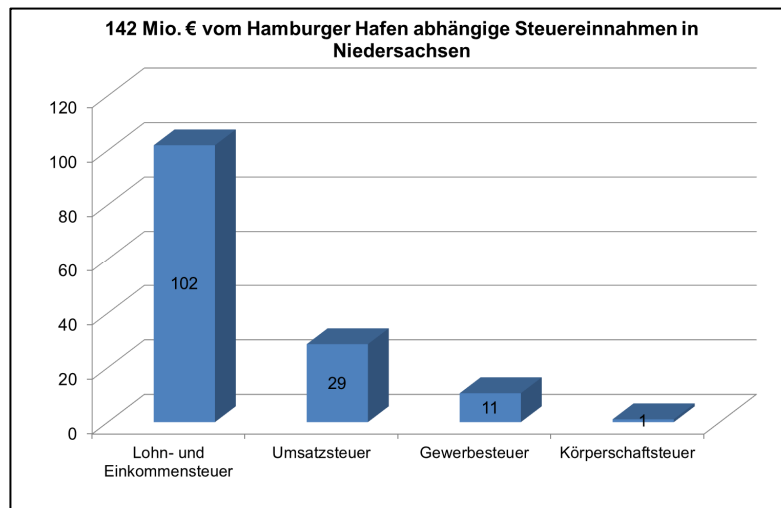
2013 ergab sich in Schleswig-Holstein folgendes Bild:

Abbildung 4-31: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen in Schleswig-Holstein 2013



Für Niedersachsen ergab sich folgendes Bild:

Abbildung 4-32: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen in Niedersachsen 2013



4.6 Fazit

Die Bedeutung des Hafens für die Freie und Hansestadt Hamburg wird durch die hafenabhängige Beschäftigung und hafenabhängige Bruttowertschöpfung deutlich. 10,8 % der Arbeitsplätze in Hamburg hingen 2013 von der Existenz des Hafens ab und 13,4% der Hamburger Bruttowertschöpfung wurden in hafenabhängigen Unternehmen erwirtschaftet.

126.919 Arbeitsplätze in Hamburg waren vom Hafen abhängig. Bundesweit waren es 267.372, in Schleswig-Holstein 14.350 und in Niedersachsen 12.050. 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.

Die hafenabhängige Bruttowertschöpfung in Hamburg selbst betrug 2013 rund 11,7 Mrd. Euro. Bundesweit waren es 20,5 Mrd. Euro. In Schleswig-Holstein waren es rund 960 Mio. Euro und in Niedersachsen waren es gut 880 Mio. Euro. Die hafenabhängige Bruttowertschöpfung insgesamt ist gegenüber der in Hamburg somit nicht um denselben Faktor höher als 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 wiederum nahezu dasselbe wie bei den hafenabhängigen Beschäftigten. In Hamburg werden rund 6,6 Mrd. Euro hafenabhängig erzielt, bundesweit sind es 14,6 Mrd. Euro. Betrachtet man die hafenabhängigen Einkommen nach dem Wohnort der Beschäftigten, so verbleiben rund 4,3 Mrd. Euro in der Freien und Hansestadt Hamburg, in Schleswig-Holstein gut 2,0 Mrd. Euro und in Niedersachsen gut 1,8 Mrd. Die restlichen 6,5 Mrd. Euro verteilen sich über das übrige Bundesgebiet.

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 11,0% vom Hafen abhängig. Für Schleswig-Holstein liegt diese Quote bei 2,3% und für Niedersachsen bei 0,6%. Insgesamt verzeichnet die Freie und Hansestadt Hamburg hafenabhängige Steuereinnahmen in Höhe von 824 Mio. Euro.

5 Kommentierter Tabellenanhang

5.1 Beschäftigungseffekte

5.1.1 Beschäftigungseffekte in regionaler Gliederung

Von den insgesamt 267.372 Arbeitsplätzen, die 2013 direkt oder indirekt vom Hamburger Hafen abhängig waren, hatten 126.919 ihren Standort in Hamburg selbst (47%), 14.350 (5%) in Schleswig-Holstein, 12.050 in Niedersachsen (5%) und 114.053 (43%) außerhalb dieser Regionen. Im Hamburger Umland sind somit 26.400 Arbeitsplätze vom Hamburger Hafen abhängig, dies entspricht 10% der gesamten vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigung. 33% (41.414) der hafenabhängigen Arbeitsplätze in Hamburg selbst waren der Hafengewirtschaft i.e.S. zuzurechnen.

Nicht ganz drei Viertel (72%) der hafenabhängigen Arbeitsplätze in Hamburg entfallen auf den Dienstleistungssektor, ein Fünftel (20%) auf das produzierende Gewerbe und 8% auf die Bauwirtschaft. Insgesamt waren 2013 knapp 11% aller Hamburger Arbeitsplätze (1.178.673) dem Hafen zuzurechnen.

Tabelle 5-1: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2013 nach dem Arbeitsort

Teilbereich		Beschäftigte in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort				
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	8.071	0	0	0	8.071
	Landtransport	11.520	215	184	0	11.918
	Logistikdienstleistung	21.571	129	303	0	22.003
	Vermietung	253	0	0	0	253
	Hafenwirtschaft i.e.S.	41.414	343	487	0	42.244
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	3.538	0	0	0	3.538
	Banken und Versicherungen	4.134	0	0	0	4.134
	Großhandel	14.401	2.853	1.158	0	18.412
	Hafenwirtschaft i.w.S.	22.073	2.853	1.158	0	26.083
Hafenwirtschaft insgesamt		63.487	3.196	1.645	0	68.327
Hafenindustrie	Fischerei	14	0	0	0	14
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	731	0	0	0	731
	Mineralölverarbeitung	1.724	0	0	0	1.724
	H. v. chemischen Erzeugnissen	822	0	0	0	822
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	539	0	0	0	539
	H. v. Metallernzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	4.870	0	0	0	4.870
	Maschinenbau	3.109	0	0	0	3.109
	Sonstiger Fahrzeugbau	1.293	0	0	0	1.293
Hafenindustrie gesamt		13.102	0	0	0	13.102
direkt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		76.588	3.196	1.645	0	81.429
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	3.252	2.561	2.570	12.957	21.340
	Bauwirtschaft	1.706	372	370	1.741	4.189
	Dienstleistungen	10.335	2.081	2.239	56.533	71.188
	gesamt	15.293	5.014	5.179	71.231	96.717
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	6.376	2.004	1.607	8.881	18.868
	Bauwirtschaft	7.523	2.331	1.979	10.823	22.656
	Dienstleistungen	2.895	728	730	4.619	8.972
	gesamt	16.794	5.063	4.316	24.323	50.496
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	3.168	141	123	3.357	6.789
	Bauwirtschaft	75	1	2	80	158
	Dienstleistungen	15.001	935	785	15.062	31.783
	gesamt	18.244	1.077	910	18.499	38.730
indirekt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		50.331	11.154	10.405	114.053	185.943
Summe	Produzierendes Gewerbe	25.898	4.706	4.300	25.195	60.099
	Bauwirtschaft	9.304	2.704	2.351	12.644	27.003
	Dienstleistungen	91.718	6.940	5.399	76.214	180.270
	gesamt	126.919	14.350	12.050	114.053	267.372
Gesamtbeschäftigung in Hamburg		1.178.673				
Anteil des Hafens in %		10,8%				

Ein Teil der hafenabhängigen Arbeitsplätze auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg (37%) kam Einpendlern aus dem Umland oder aus anderen Regionen zugute (s. Tabelle 5-2). Unter Berücksichtigung der Einpendler partizipierten Hamburger Einwohner zu 31% an allen hafenabhängigen Arbeitsplätzen. 53% der Arbeitsplätze hatten den Standort außerhalb von Hamburg und 37% hatten zwar den Standort in Hamburg, wurden aber von Einpendlern belegt.³⁵ Die Beschäftigungswirkungen sind somit auch überregional von Bedeutung.

Tabelle 5-2: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2013 (Standort FHH) nach dem Wohnort der Beschäftigten

Teilbereich		Beschäftigte in regionaler Gliederung nach dem Wohnort				
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	5.052	1.511	872	636	8.071
	Landtransport	7.211	2.156	1.245	908	11.520
	Logistikdienstleistung	13.503	4.038	2.330	1.700	21.571
	Vermietung	158	47	27	20	253
	Hafenwirtschaft i.e.S.	25.924	7.752	4.474	3.264	41.414
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	2.214	662	382	279	3.538
	Banken und Versicherungen	2.588	774	447	326	4.134
	Großhandel	9.015	2.696	1.556	1.135	14.401
	Hafenwirtschaft i.w.S.	13.817	4.131	2.385	1.740	22.073
Hafenwirtschaft insgesamt		39.741	11.883	6.859	5.004	63.487
Hafenindustrie	Fischerei	9	3	2	1	14
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	457	137	79	58	731
	Mineralölverarbeitung	1.079	323	186	136	1.724
	H. v. chemischen Erzeugnissen	514	154	89	65	822
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	337	101	58	42	539
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	3.048	911	526	384	4.870
	Maschinenbau	1.946	582	336	245	3.109
Sonstiger Fahrzeugbau	810	242	140	102	1.293	
Hafenindustrie gesamt		8.201	2.452	1.415	1.033	13.102
direkt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		47.942	14.336	8.274	6.036	76.588
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	2.036	609	351	256	3.252
	Bauwirtschaft	1.068	319	184	134	1.706
	Dienstleistungen	6.469	1.934	1.117	815	10.335
	gesamt	9.573	2.862	1.652	1.205	15.293
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	3.991	1.193	689	503	6.376
	Bauwirtschaft	4.709	1.408	813	593	7.523
	Dienstleistungen	1.812	542	313	228	2.895
	gesamt	10.513	3.143	1.814	1.324	16.794
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	1.983	593	342	250	3.168
	Bauwirtschaft	47	14	8	6	75
	Dienstleistungen	9.390	2.808	1.621	1.182	15.001
	gesamt	11.420	3.415	1.971	1.438	18.244
indirekt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		31.506	9.421	5.437	3.967	50.331
Summe	Produzierendes Gewerbe	16.211	4.847	2.798	2.041	25.898
	Bauwirtschaft	5.824	1.741	1.005	733	9.304
	Dienstleistungen	57.413	17.167	9.909	7.229	91.718
	gesamt	79.448	23.756	13.711	10.003	126.919

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

Tabelle 5-3 zeigt, dass 28% aller hafenabhängigen Arbeitsplätze auf Einwohner des Umlandes und 41% auf Einwohner der anderen Regionen entfallen.

Tabelle 5-3: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2013 (alle Standorte) nach dem Wohnort der Beschäftigten

Teilbereich		Beschäftigte in regionaler Gliederung nach dem Wohnort					insgesamt
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete		
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	5.052	1.511	872	636	8.071	
	Landtransport	7.225	2.343	1.415	935	11.918	
	Logistikdienstleistung	13.513	4.150	2.607	1.733	22.003	
	Vermietung	158	47	27	20	253	
	Hafenwirtschaft i.e.S.	25.948	8.051	4.921	3.324	42.244	
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	2.214	662	382	279	3.538	
	Banken und Versicherungen	2.588	774	447	326	4.134	
	Großhandel	9.195	5.173	2.654	1.389	18.412	
	Hafenwirtschaft i.w.S.	13.997	6.609	3.483	1.994	26.083	
Hafenwirtschaft insgesamt		39.945	14.661	8.404	5.318	68.327	
Hafenindustrie	Fischerei	9	3	2	1	14	
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	457	137	79	58	731	
	Mineralölverarbeitung	1.079	323	186	136	1.724	
	H. v. chemischen Erzeugnissen	514	154	89	65	822	
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	337	101	58	42	539	
	H. v. Metallernzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	3.048	911	526	384	4.870	
	Maschinenbau	1.946	582	336	245	3.109	
	Sonstiger Fahrzeugbau	810	242	140	102	1.293	
Hafenindustrie gesamt		8.201	2.452	1.415	1.033	13.102	
direkt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		48.147	17.113	9.819	6.350	81.429	
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	2.495	3.265	3.944	11.636	21.340	
	Bauwirtschaft	1.131	700	690	1.667	4.189	
	Dienstleistungen	7.864	5.603	8.509	49.212	71.188	
	gesamt	11.490	9.568	13.144	62.515	96.717	
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	4.320	3.229	3.016	8.303	18.868	
	Bauwirtschaft	5.103	3.792	3.665	10.095	22.656	
	Dienstleistungen	1.963	1.328	1.422	4.259	8.972	
	gesamt	11.387	8.349	8.103	22.658	50.496	
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	2.067	826	773	3.124	6.789	
	Bauwirtschaft	49	18	17	74	158	
	Dienstleistungen	9.786	4.116	3.768	14.113	31.783	
	gesamt	11.902	4.959	4.558	17.311	38.730	
indirekt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		34.778	22.876	25.804	102.484	185.943	
Summe	Produzierendes Gewerbe	17.083	9.772	9.148	24.096	60.099	
	Bauwirtschaft	6.283	4.510	4.373	11.836	27.003	
	Dienstleistungen	59.558	25.707	22.103	72.902	180.270	
	gesamt	82.925	39.989	35.624	108.835	267.372	

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 bei den Unternehmen 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 2013 vorgenommen.

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 5-4: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2013 nach Ladungskategorien insgesamt (Übersicht)

Verflechtungstyp	Beschäftigte nach Ladungskategorien					Summe
	flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	
Hafenwirtschaft (im engeren Sinne u. im weiteren Sinne)	3.420	13.875	6.661	42.570	1.803	68.327
Hafenbezogene Industrie	2.387	4.047	1.314	5.353	0	13.102
Lieferungen von Vorleistungen	10.140	20.063	11.518	52.498	2.498	96.717
Lieferungen von Investitionsgütern	3.064	9.358	5.959	30.387	1.728	50.496
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	4.175	7.687	4.124	21.175	1.568	38.730
Summe	23.186	55.029	29.577	151.983	7.597	267.372

2013 entfielen von insgesamt 267.372 hafenabhängigen Arbeitsplätzen in und außerhalb Hamburgs 68% auf Stückgut inklusive Container (181.560) und 29% auf trockenes und flüssiges Massengut. Der Anteil, der auf die Kreuzschifffahrt entfiel, lag bei 3%. Detaillierte Angaben bietet Tabelle 5-5.

Tabelle 5-5: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2013 nach Ladungskategorien insgesamt

Teilbereich		Beschäftigte nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	732	1.556	130	5.165	488	8.071
	Landtransport	829	974	1.415	8.699	0	11.918
	Logistikdienstleistung	1.205	2.764	4.437	12.498	1.100	22.003
	Vermietung	26	50	4	172	0	253
Hafenwirtschaft i.e.S.		2.793	5.345	5.985	26.534	1.588	42.244
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	287	533	298	2.320	99	3.538
	Banken und Versicherungen	336	623	348	2.711	116	4.134
	Großhandel	4	7.374	29	11.004	0	18.412
	Hafenwirtschaft i.w.S.	627	8.530	676	16.035	215	26.083
Hafenwirtschaft insgesamt		3.420	13.875	6.661	42.570	1.803	68.327
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	14	0	0	14
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	52	189	9	481	0	731
	Mineralölverarbeitung	1.724	0	0	0	0	1.724
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	611	0	65	146	0	822
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	405	133	0	539
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	3.858	111	900	0	4.870
	Maschinenbau	0	0	709	2.400	0	3.109
Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	1.293	0	1.293	
Hafenindustrie gesamt		2.387	4.047	1.314	5.353	0	13.102
direkt hafengebunden Beschäftigte insge- samt		5.807	17.922	7.975	47.923	1.803	81.429
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	2.477	4.304	2.573	11.452	535	21.340
	Bauwirtschaft	425	842	518	2.294	110	4.189
	Dienstleistungen	7.239	14.917	8.428	38.751	1.853	71.188
	gesamt	10.140	20.063	11.518	52.498	2.498	96.717
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	1.145	3.496	2.227	11.354	646	18.868
	Bauwirtschaft	1.375	4.199	2.673	13.634	775	22.656
	Dienstleistungen	544	1.663	1.059	5.399	307	8.972
	gesamt	3.064	9.358	5.959	30.387	1.728	50.496
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	Produzierendes Gewerbe	741	1.364	732	3.758	194	6.789
	Bauwirtschaft	17	32	17	87	5	158
	Dienstleistungen	3.417	6.291	3.376	17.330	1.370	31.783
	gesamt	4.175	7.687	4.124	21.175	1.568	38.730
indirekt hafengebunden Beschäftigte insge- samt		17.379	37.107	21.602	104.060	5.795	185.943
Summe	Produzierendes Gewerbe	6.750	13.211	6.845	31.918	1.375	60.099
	Bauwirtschaft	1.817	5.073	3.208	16.016	890	27.003
	Dienstleistungen	14.620	36.745	19.523	104.050	5.333	180.270
	gesamt	23.186	55.029	29.577	151.983	7.597	267.372

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

Tabelle 5-6: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2013 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	732	1.556	130	5.165	488	8.071
	Landtransport	829	974	1.415	8.699	0	11.918
	Logistikdienstleistung	1.205	2.764	4.437	12.498	1.100	22.003
	Vermietung	26	50	4	172	0	253
	Hafenwirtschaft i.e.S.	2.793	5.345	5.985	26.534	1.588	42.244
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	287	533	298	2.320	99	3.538
	Banken und Versicherungen	336	623	348	2.711	116	4.134
	Großhandel	4	7.374	29	11.004	0	18.412
	Hafenwirtschaft i.w.S.	627	8.530	676	16.035	215	26.083
Hafenwirtschaft insgesamt		3.420	13.875	6.661	42.570	1.803	68.327
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	14	0	0	14
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	52	189	9	481	0	731
	Mineralölverarbeitung	1.724	0	0	0	0	1.724
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	611	0	65	146	0	822
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	405	133	0	539
	H. v. Metallzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	3.858	111	900	0	4.870
	Maschinenbau	0	0	709	2.400	0	3.109
	Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	1.293	0	1.293
Hafenindustrie gesamt		2.387	4.047	1.314	5.353	0	13.102
direkt hafengebunden Beschäftigte insge- samt		5.807	17.922	7.975	47.923	1.803	81.429
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	1.153	1.530	1.075	4.425	199	8.383
	Bauwirtschaft	247	470	317	1.350	65	2.448
	Dienstleistungen	1.464	2.814	1.895	8.094	387	14.655
	gesamt	2.864	4.813	3.287	13.870	651	25.486
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	607	1.844	1.182	6.011	343	9.987
	Bauwirtschaft	719	2.185	1.400	7.122	407	11.833
	Dienstleistungen	265	804	515	2.620	150	4.353
	gesamt	1.591	4.832	3.097	15.754	899	26.173
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	Produzierendes Gewerbe	378	689	366	1.901	97	3.432
	Bauwirtschaft	9	16	8	43	2	78
	Dienstleistungen	1.790	3.262	1.734	8.997	938	16.721
	gesamt	2.177	3.967	2.109	10.941	1.037	20.231
indirekt hafengebunden Beschäftigte insge- samt		6.633	13.613	8.492	40.564	2.588	71.890
Summe	Produzierendes Gewerbe	4.526	8.110	3.937	17.691	640	34.904
	Bauwirtschaft	975	2.670	1.725	8.516	473	14.359
	Dienstleistungen	6.939	20.754	10.806	62.280	3.277	104.056
	gesamt	12.439	31.535	16.467	88.487	4.390	153.319

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 2013 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	732	1.556	130	5.165	488	8.071
	Landtransport	829	923	1.317	8.452	0	11.520
	Logistikdienstleistung	1.204	2.708	4.330	12.230	1.100	21.571
	Vermietung	26	50	4	172	0	253
	Hafenwirtschaft i.e.S.	2.791	5.237	5.780	26.019	1.588	41.414
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	287	533	298	2.320	99	3.538
	Banken und Versicherungen	336	623	348	2.711	116	4.134
	Großhandel	4	6.496	28	7.874	0	14.401
	Hafenwirtschaft i.w.S.	627	7.652	674	12.904	215	22.073
Hafenwirtschaft insgesamt		3.418	12.889	6.454	38.923	1.803	63.487
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	14	0	0	14
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	52	189	9	481	0	731
	Mineralölverarbeitung	1.724	0	0	0	0	1.724
	H. v. chemischen Erzeugnissen	611	0	65	146	0	822
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	0	0	405	133	0	539
	H. v. Metallserzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	0	3.858	111	900	0	4.870
	Maschinenbau	0	0	709	2.400	0	3.109
	Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	1.293	0	1.293
Hafenindustrie gesamt		2.387	4.047	1.314	5.353	0	13.102
direkt hafengebunden Beschäftigte insgesamt		5.805	16.936	7.768	44.276	1.803	76.588
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	211	654	424	1.869	94	3.252
	Bauwirtschaft	111	343	222	981	49	1.706
	Dienstleistungen	670	2.078	1.347	5.941	299	10.335
	gesamt	992	3.075	1.993	8.791	442	15.293
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	392	1.162	761	3.840	221	6.376
	Bauwirtschaft	462	1.371	898	4.531	260	7.523
	Dienstleistungen	178	528	345	1.744	100	2.895
	gesamt	1.032	3.062	2.004	10.115	581	16.794
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	350	636	337	1.755	90	3.168
	Bauwirtschaft	8	15	8	42	2	75
	Dienstleistungen	1.604	2.918	1.546	8.045	888	15.001
	gesamt	1.962	3.570	1.891	9.841	980	18.244
indirekt hafengebunden Beschäftigte insgesamt		3.987	9.706	5.887	28.748	2.003	50.331
Summe	Produzierendes Gewerbe	3.340	6.500	2.836	12.818	404	25.898
	Bauwirtschaft	581	1.730	1.128	5.553	312	9.304
	Dienstleistungen	5.871	18.413	9.692	54.653	3.090	91.718
	gesamt	9.792	26.642	13.655	73.024	3.806	126.919

Tabelle 5-8: Umschlag im Hamburger Hafen 2013

Gesamtumschlag	Umschlag in 1.000 t				Umschlag in 1.000 TEU	
	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Konventionelles Stückgut	Containergut	Containergut	Passagiere
139.050	14.536	27.756	1.931	94.827	9.257	552.459

Das konventionelle Stückgut bewirkte mit 4,13 Beschäftigten (direkt hafenabhängig gesamt) je 1.000 Tonnen Umschlag die größten Beschäftigungseffekte (Tabelle 5-9) in der Metropolregion (alte Abgrenzung). Neben dem konventionellen Stückgut, hat die Kreuzschifffahrt einen großen Einfluss auf die Beschäftigung. Je 1.000 Passagiere werden in der Metropolregion (alte Abgrenzung) rund 8 Arbeitsplätze geschaffen. Allerdings gilt es dabei zu berücksichtigen, dass die Kreuzschifffahrt zwar einen sehr hohen Beschäftigungsmultiplikator hat, aber der Anteil an der Beschäftigung eher niedrig ausfällt, d.h. absolut gesehen die geringsten Beschäftigungseffekte von allen Ladungskategorien aufweist.

Tabelle 5-9: Beschäftigte je umgeschlagener Gütermenge nach Ladungskategorie bzw. je Passagier 2013

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	3,10	0,28	2,87	0,56
Hafenwirtschaft i.w.S.	0,04	0,31	0,35	0,17	0,39	1,73
Hafenwirtschaft gesamt	0,24	0,50	3,45	0,45	3,26	4,60
Industrie	0,16	0,15	0,68	0,06	0,00	0,58
direkt hafenabhängig gesamt	0,40	0,65	4,13	0,51	3,26	5,18
durch Vorleistungsnachfrage	0,20	0,17	1,70	0,15	1,18	1,50
durch Investitionsnachfrage	0,11	0,17	1,60	0,17	1,63	1,70
durch Konsumausgaben	0,15	0,14	1,09	0,12	1,88	1,18
indirekt hafenabhängig gesamt	0,46	0,49	4,40	0,43	4,68	4,38
insgesamt	0,86	1,14	8,53	0,93	7,95	9,56

5.1.3 Zuordnung der Beschäftigungseffekte auf die direkt hafengebundenen Sektoren

Die Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte zu den direkt hafengebundenen 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 253.987 Beschäftigten, die indirekt auf die direkte hafengebundene Beschäftigung in Hamburg zurückzuführen sind, 84% (213.044) in der Hafengewirtschaft zu finden und 16% in der Hafenindustrie. Der wichtigste „Jobmotor“ sind die Logistikdienstleistungen mit 40% Anteil am Hamburger Gesamtbeschäftigungseffekt (s. Tabelle 5-10).

Tabelle 5-10: Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2013 in der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte

Teilbereich		Beschäftigte in Zuordnung zu den direkt hafengebundenen Sektoren				
		direkt	Vorleistung	Investition	Konsum	insgesamt
Hafengewirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	8.071	3.438	8.143	4.820	24.472
	Landtransport	11.520	4.049	6.721	2.864	25.154
	Logistikdienstleistung	21.571	42.856	22.404	14.539	101.370
	Vermietung	253	57	224	24	558
	Hafengewirtschaft i.e.S.	41.414	50.400	37.492	22.247	151.553
Hafengewirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	3.538	1.117	295	742	5.692
	Banken und Versicherungen	4.134	1.347	2.741	1.548	9.770
	Großhandel	14.401	19.173	6.160	6.295	46.029
	Hafengewirtschaft i.w.S.	22.073	21.637	9.196	8.585	61.491
Hafengewirtschaft insgesamt		63.487	72.037	46.688	30.832	213.044
Hafenindustrie	Fischerei	14	2	0	0	16
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	731	779	309	101	1.920
	Mineralölverarbeitung	1.724	5.549	206	2.033	9.512
	H. v. chemischen Erzeugnissen	822	2.771	105	749	4.447
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	539	312	109	60	1.020
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	4.870	1.902	345	1.259	8.376
	Maschinenbau	3.109	7.103	642	2.075	12.929
	Sonstiger Fahrzeugbau	1.293	1.029	148	254	2.724
Hafenindustrie gesamt		13.102	19.447	1.864	6.531	40.944
Direkt hafengebunden gesamt		76.588	91.484	48.552	37.363	253.987

Wie Tabelle 5-10 zu lesen ist, wird an dem Beispiel der Logistikdienstleistung verdeutlicht. In der Freien und Hansestadt waren 2013 21.571 Arbeitsplätze dieses Wirtschaftsbereiches direkt vom Hafen abhängig. Durch die Vorleistungsnachfrage der hafengebundenen Unternehmen dieses Wirtschaftsbereiches waren bundesweit 42.856 Arbeitsplätze indirekt vom Hamburger Hafen abhängig, durch die Investitionsgüternachfrage waren es noch einmal 22.404. Durch die Konsumausgaben der direkt hafengebundenen Beschäftigten dieses Wirtschaftsbereiches sowie durch die Konsumausgaben der durch die Vorleistungs- und Investitionsgüternachfrage dieses Wirtschaftsbereiches indirekt hafengebundenen Beschäftigten hatten bundesweit 14.539 Beschäftigte ebenfalls einen indirekt hafengebundenen Arbeitsplatz. Durch die

hafenabhängigen Logistikdienstleistungen in Hamburg werden bundesweit insgesamt 101.370 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 direkt hafenabhängig Beschäftigten im Bereich der Logistikdienstleistungen in Hamburg kommen bundesweit knapp 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 2013 in Schleswig-Holstein 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	215	44	26	16	301
	Logistikdienstleistung	129	164	47	8	348
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	343	208	73	24	648
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	2.853	3.112	1.234	951	8.150
	Hafenwirtschaft i.w.S.	2.853	3.112	1.234	951	8.150
Direkt hafenabhängig gesamt		3.196	3.320	1.307	975	8.798

Der größte „Jobmotor“ in Niedersachsen ist ebenso wie in Schleswig-Holstein der Großhandel (s. Tabelle 5-12).

Tabelle 5-12: Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2013 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	184	50	20	7	261
	Logistikdienstleistung	303	593	128	81	1.105
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	487	643	148	88	1.366
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	1.158	1.270	489	304	3.221
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.158	1.270	489	304	3.221
Direkt hafenabhängig gesamt		1.645	1.913	637	392	4.587

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 2013 insgesamt mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte

Teilbereich		Beschäftigte in Zuordnung zu den direkt hafenabhängigen Sektoren				
		direkt	Vorleistung	Investition	Konsum	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	8.071	3.438	8.143	4.820	24.472
	Landtransport	11.918	4.143	6.767	2.887	25.715
	Logistikdienstleistung	22.003	43.613	22.579	14.628	102.823
	Vermietung	253	57	224	24	558
	Hafenwirtschaft i.e.S.	42.244	51.251	37.713	22.359	153.567
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	3.538	1.117	295	742	5.692
	Banken und Versicherungen	4.134	1.347	2.741	1.548	9.770
	Großhandel	18.412	23.555	7.883	7.550	57.400
	Hafenwirtschaft i.w.S.	26.083	26.019	10.919	9.840	72.861
Hafenwirtschaft insgesamt		68.327	77.270	48.632	32.199	226.428
Hafenindustrie	Fischerei	14	2	0	0	16
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	731	779	309	101	1.920
	Mineralölverarbeitung	1.724	5.549	206	2.033	9.512
	H. v. chemischen Erzeugnissen	822	2.771	105	749	4.447
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	539	312	109	60	1.020
	H. v. Metallerzeugnisse und Metall- erzeugung und -bearbeitung	4.870	1.902	345	1.259	8.376
	Maschinenbau	3.109	7.103	642	2.075	12.929
Sonstiger Fahrzeugbau	1.293	1.029	148	254	2.724	
Hafenindustrie gesamt		13.102	19.447	1.864	6.531	40.944
Direkt hafenabhängig gesamt		81.429	96.717	50.496	38.730	267.372

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 2013. 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 2013 nach dem Arbeitsort

Teilbereich		Bruttowertschöpfung in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort				
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	2.333	0	0	0	2.333
	Landtransport	403	26	18	0	446
	Logistikdienstleistung	2.185	15	29	0	2.230
	Vermietung	16	0	0	0	16
	Hafenwirtschaft i.e.S.	4.937	41	47	0	5.026
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	222	0	0	0	222
	Banken und Versicherungen	390	0	0	0	390
	Großhandel	838	159	64	0	1.060
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.450	159	64	0	1.673
Hafenwirtschaft insgesamt		6.387	200	110	0	6.698
Hafenindustrie	Fischerei	1	0	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	91	0	0	0	91
	Mineralölverarbeitung	528	0	0	0	528
	H. v. chemischen Erzeugnissen	103	0	0	0	103
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	34	0	0	0	34
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	453	0	0	0	453
	Maschinenbau	249	0	0	0	249
Sonstiger Fahrzeugbau	133	0	0	0	133	
Hafenindustrie gesamt		1.591	0	0	0	1.591
direkt hafengebundene Bruttowertschöpfung insgesamt		7.979	200	110	0	8.290
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	354	199	219	1.048	1.820
	Bauwirtschaft	100	16	18	81	216
	Dienstleistungen	730	185	209	3.054	4.178
	gesamt	1.185	401	445	4.183	6.214
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	550	128	119	629	1.426
	Bauwirtschaft	442	103	96	505	1.147
	Dienstleistungen	211	49	45	242	546
	gesamt	1.203	281	260	1.375	3.119
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	232	10	8	248	498
	Bauwirtschaft	4	0	0	4	9
	Dienstleistungen	1.099	68	57	1.131	2.356
	gesamt	1.336	78	66	1.384	2.863
indirekt hafengebundene Bruttowertschöpfung insgesamt		3.724	759	771	6.942	12.196
Summe	Produzierendes Gewerbe	2.728	337	346	1.925	5.336
	Bauwirtschaft	547	120	114	590	1.371
	Dienstleistungen	8.428	503	422	4.427	13.779
	gesamt	11.702	960	882	6.942	20.486
Hamburg insgesamt		87.606				
Anteil des Hafens in %		13,4%				

Von der gesamten dem Hamburger Hafen indirekt oder direkt zurechenbaren Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen (2013) von gut 20 Mrd. Euro entstanden 57% durch Arbeitsplätze am Standort Hamburg, 5% 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. 42% der hafengebundenen Bruttowertschöpfung in Hamburg selbst sind der Hafenwirtschaft i.e.S. zuzurechnen. Nicht ganz drei Viertel der hafengebundenen Bruttowertschöpfung in Hamburg entfallen auf den Dienstleistungssektor (72%), nicht ganz ein Viertel (23%) auf das produzierende Gewerbe und 5% auf die Bauwirtschaft. Ein Teil der hafengebundenen Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der Freien und Hanse-

stadt Hamburg (37%) 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 2013 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	1.460	437	252	184	2.333
	Landtransport	252	75	44	32	403
	Logistikdienstleistung	1.368	409	236	172	2.185
	Vermietung	10	3	2	1	16
	Hafenwirtschaft i.e.S.	3.091	924	533	389	4.937
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	139	42	24	17	222
	Banken und Versicherungen	244	73	42	31	390
	Großhandel	524	157	91	66	838
	Hafenwirtschaft i.w.S.	908	271	157	114	1.450
Hafenwirtschaft insgesamt		3.998	1.196	690	503	6.387
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	57	17	10	7	91
	Mineralölverarbeitung	331	99	57	42	528
	H. v. chemischen Erzeugnissen	65	19	11	8	103
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	21	6	4	3	34
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	283	85	49	36	453
	Maschinenbau	156	47	27	20	249
Sonstiger Fahrzeugbau	83	25	14	10	133	
Hafenindustrie gesamt		996	298	172	125	1.591
direkt hafengebundenen Bruttowertschöpfung insgesamt		4.995	1.493	862	629	7.979
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	222	66	38	28	354
	Bauwirtschaft	63	19	11	8	100
	Dienstleistungen	457	137	79	58	730
	gesamt	742	222	128	93	1.185
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	344	103	59	43	550
	Bauwirtschaft	277	83	48	35	442
	Dienstleistungen	132	39	23	17	211
	gesamt	753	225	130	95	1.203
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	145	43	25	18	232
	Bauwirtschaft	3	1	0	0	4
	Dienstleistungen	688	206	119	87	1.099
	gesamt	836	250	144	105	1.336
indirekt hafengebundenen Bruttowertschöpfung insgesamt		2.331	697	402	293	3.724
Summe	Produzierendes Gewerbe	1.708	511	295	215	2.728
	Bauwirtschaft	342	102	59	43	547
	Dienstleistungen	5.275	1.577	910	664	8.428
	gesamt	7.325	2.190	1.264	922	11.702

Unter Berücksichtigung der Einpendler partizipierten Hamburger Einwohner zu 37% an der gesamten hafengebundenen 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
2013 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	1.460	437	252	184	2.333
	Landtransport	254	98	60	35	446
	Logistikdienstleistung	1.369	423	263	176	2.230
	Vermietung	10	3	2	1	16
	Hafenwirtschaft i.e.S.	3.093	960	577	395	5.026
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	139	42	24	17	222
	Banken und Versicherungen	244	73	42	31	390
	Großhandel	534	295	151	80	1.060
	Hafenwirtschaft i.w.S.	918	410	217	128	1.673
Hafenwirtschaft insgesamt		4.011	1.370	794	524	6.698
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	57	17	10	7	91
	Mineralölverarbeitung	331	99	57	42	528
	H. v. chemischen Erzeugnissen	65	19	11	8	103
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	21	6	4	3	34
	H. v. Metallernzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	283	85	49	36	453
	Maschinenbau	156	47	27	20	249
Sonstiger Fahrzeugbau	83	25	14	10	133	
Hafenindustrie gesamt		996	298	172	125	1.591
direkt hafengebunden Bruttowertschöpfung insgesamt		5.007	1.668	966	649	8.290
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	258	274	338	949	1.820
	Bauwirtschaft	66	36	35	79	216
	Dienstleistungen	537	398	559	2.683	4.178
	gesamt	862	708	933	3.711	6.214
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	367	235	229	595	1.426
	Bauwirtschaft	295	189	184	478	1.147
	Dienstleistungen	141	90	87	229	546
	gesamt	802	515	500	1.302	3.119
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	152	60	56	231	498
	Bauwirtschaft	3	1	1	4	9
	Dienstleistungen	718	302	279	1.058	2.356
	gesamt	872	363	336	1.292	2.863
indirekt hafengebunden Bruttowertschöpfung insgesamt		2.536	1.586	1.768	6.306	12.196
Summe	Produzierendes Gewerbe	1.773	868	795	1.900	5.336
	Bauwirtschaft	363	226	220	561	1.371
	Dienstleistungen	5.407	2.160	1.718	4.493	13.779
	gesamt	7.543	3.254	2.734	6.955	20.486

5.2.2 Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien

Die hafenabhängige Bruttowertschöpfung wurde entsprechend der Verteilung der Arbeitsplätze auf die Ladungskategorien aufgegliedert. Demnach entfallen von insgesamt gut 11,7 Mrd. Euro, die auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg in hafenabhängigen Tätigkeiten erwirtschaftet wurden, gut 2,3 Mrd. Euro auf trockenes Massengut und gut 6,5 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 2013 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien					Summe
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	212	450	38	1.493	141	2.333
	Landtransport	29	32	46	295	0	403
	Logistikdienstleistung	122	274	439	1.239	111	2.185
	Vermietung	2	3	0	11	0	16
	Hafenwirtschaft i.e.S.	364	760	522	3.039	252	4.937
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	18	33	19	146	6	222
	Banken und Versicherungen	32	59	33	256	11	390
	Großhandel	0	378	2	458	0	838
	Hafenwirtschaft i.w.S.	50	470	53	860	17	1.450
Hafenwirtschaft insgesamt		414	1.230	576	3.898	270	6.387
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	1	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	6	23	1	60	0	91
	Mineralölverarbeitung	528	0	0	0	0	528
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	77	0	8	18	0	103
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	26	8	0	34
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	359	10	84	0	453
	Maschinenbau	0	0	57	192	0	249
	Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	133	0	133
Hafenindustrie gesamt		611	382	103	495	0	1.591
direkt hafenabhängige Bruttowertschöpfung insgesamt		1.026	1.612	678	4.393	270	7.979
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	23	71	46	204	10	354
	Bauwirtschaft	7	20	13	58	3	100
	Dienstleistungen	47	147	95	420	21	730
	gesamt	77	238	154	681	34	1.185
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	34	100	66	331	19	550
	Bauwirtschaft	27	81	53	266	15	442
	Dienstleistungen	13	38	25	127	7	211
	gesamt	74	219	144	725	42	1.203
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	Produzierendes Gewerbe	26	47	25	129	7	232
	Bauwirtschaft	0	1	0	2	0	4
	Dienstleistungen	121	221	117	609	31	1.099
	gesamt	147	268	142	740	38	1.336
indirekt hafenabhängige Bruttowertschöp- fung insgesamt		298	726	440	2.146	114	3.724
Summe	Produzierendes Gewerbe	694	600	239	1.159	36	2.728
	Bauwirtschaft	34	102	66	326	18	547
	Dienstleistungen	596	1.636	813	5.054	329	8.428
	gesamt	1.324	2.338	1.118	6.539	383	11.702

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 2013 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	212	450	38	1.493	141	2.333
	Landtransport	29	38	57	323	0	446
	Logistikdienstleistung	122	280	450	1.267	111	2.230
	Vermietung	2	3	0	11	0	16
	Hafenwirtschaft i.e.S.	364	771	544	3.093	252	5.026
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	18	33	19	146	6	222
	Banken und Versicherungen	32	59	33	256	11	390
	Großhandel	0	427	2	632	0	1.060
	Hafenwirtschaft i.w.S.	50	519	53	1.033	17	1.673
Hafenwirtschaft insgesamt		414	1.290	598	4.127	270	6.698
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	1	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	6	23	1	60	0	91
	Mineralölverarbeitung	528	0	0	0	0	528
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	77	0	8	18	0	103
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	26	8	0	34
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	359	10	84	0	453
	Maschinenbau	0	0	57	192	0	249
Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	133	0	133	
Hafenindustrie gesamt		611	382	103	495	0	1.591
direkt hafengebundene Bruttowertschöpfung insgesamt		1.026	1.672	700	4.622	270	8.290
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	100	142	99	412	19	772
	Bauwirtschaft	13	26	17	75	4	135
	Dienstleistungen	120	214	145	616	29	1.124
	gesamt	232	382	262	1.103	52	2.031
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	49	147	94	480	27	797
	Bauwirtschaft	39	118	76	386	22	642
	Dienstleistungen	19	56	36	183	10	305
	gesamt	106	322	207	1.050	60	1.744
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	Produzierendes Gewerbe	28	50	27	139	7	250
	Bauwirtschaft	0	1	0	2	0	4
	Dienstleistungen	135	246	131	678	35	1.225
	gesamt	163	297	158	819	42	1.479
indirekt hafengebundene Bruttowertschöpfung insgesamt		502	1.001	626	2.972	154	5.254
Summe	Produzierendes Gewerbe	787	722	323	1.526	53	3.411
	Bauwirtschaft	52	145	94	464	26	781
	Dienstleistungen	688	1.806	910	5.605	344	9.352
	gesamt	1.527	2.673	1.326	7.594	423	13.544

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

Tabelle 5-19: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung insgesamt nach Ladungskategorien 2013 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	212	450	38	1.493	141	2.333
	Landtransport	29	38	57	323	0	446
	Logistikdienstleistung	122	280	450	1.267	111	2.230
	Vermietung	2	3	0	11	0	16
	Hafenwirtschaft i.e.S.	364	771	544	3.093	252	5.026
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	18	33	19	146	6	222
	Banken und Versicherungen	32	59	33	256	11	390
	Großhandel	0	427	2	632	0	1.060
	Hafenwirtschaft i.w.S.	50	519	53	1.033	17	1.673
Hafenwirtschaft insgesamt		414	1.290	598	4.127	270	6.698
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	1	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	6	23	1	60	0	91
	Mineralölverarbeitung	528	0	0	0	0	528
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	77	0	8	18	0	103
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	26	8	0	34
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	359	10	84	0	453
	Maschinenbau	0	0	57	192	0	249
Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	133	0	133	
Hafenindustrie gesamt		611	382	103	495	0	1.591
direkt hafengebundene Bruttowertschöpfung insgesamt		1.026	1.672	700	4.622	270	8.290
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	207	367	220	980	46	1.820
	Bauwirtschaft	21	43	27	119	6	216
	Dienstleistungen	432	868	498	2.272	108	4.178
	gesamt	660	1.278	745	3.371	160	6.214
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	87	264	168	858	49	1.426
	Bauwirtschaft	70	212	135	690	39	1.147
	Dienstleistungen	33	101	65	329	19	546
	gesamt	189	577	368	1.877	107	3.119
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	Produzierendes Gewerbe	54	100	54	276	14	498
	Bauwirtschaft	1	2	1	5	0	9
	Dienstleistungen	257	473	254	1.304	67	2.356
	gesamt	313	575	309	1.585	82	2.863
indirekt hafengebundene Bruttowertschöp- fung insgesamt		1.162	2.430	1.422	6.833	349	12.196
Summe	Produzierendes Gewerbe	959	1.113	545	2.610	109	5.336
	Bauwirtschaft	92	257	163	813	45	1.371
	Dienstleistungen	1.137	2.732	1.414	8.032	464	13.779
	gesamt	2.187	4.103	2.122	11.455	618	20.486

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. 253.987 hafengebundene Arbeitsplätze lassen sich direkt und indirekt auf die Aktivitäten Hamburger Unternehmen zurückführen (s. Tabelle 5-10). Der Anteil der Hafenwirtschaft hieran beträgt 84%. Eine hafengebundene Bruttowertschöpfung von rund 18,4 Mrd. Euro lässt sich direkt oder indirekt auf die Aktivitäten Hamburger Unternehmen zurückführen (s. Tabelle 5-20). 82% davon lassen sich auf die Aktivitäten der Hafenwirtschaft zurückführen.

Die hafengebundenen Logistikdienstleister in Hamburg erwirtschafteten 2013 rund 2,2 Mrd. Euro. Die durch ihre Vorleistungsnachfrage bundesweit indirekt hafengebunden Beschäftigten erwirtschafteten rund 1,5 Mrd. Euro. Die indirekt durch die Investitionsgüternachfrage hafengebunden Beschäftigten erwirtschafteten 0,7 Mrd. Euro und die konsuminduziert indirekt hafengebunden Beschäftigten bundesweit knapp 0,8 Mrd. Euro. Insgesamt sind somit bundesweit Wertschöpfungseffekte in Höhe von rund 5,1 Mrd. Euro auf die Aktivitäten der hafengebundenen Logistikdienstleister in Hamburg zurückzuführen.

Tabelle 5-20: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2013 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	2.333	549	266	281	3.430
	Landtransport	403	784	380	401	1.968
	Logistikdienstleistung	2.185	1.468	712	751	5.116
	Vermietung	16	17	8	9	50
	Hafenwirtschaft i.e.S.	4.937	2.818	1.366	1.442	10.564
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	222	241	117	123	703
	Banken und Versicherungen	390	281	136	144	952
	Großhandel	838	980	475	502	2.794
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.450	1.502	728	769	4.449
Hafenwirtschaft insgesamt		6.387	4.319	2.095	2.211	15.013
Hafenindustrie	Fischerei	1	1	0	1	3
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	91	50	24	25	190
	Mineralölverarbeitung	528	117	57	60	762
	H. v. chemischen Erzeugnissen	103	56	27	29	215
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	34	37	18	19	107
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	453	331	161	170	1.114
	Maschinenbau	249	212	103	108	671
	Sonstiger Fahrzeugbau	133	88	43	45	309
Hafenindustrie gesamt		1.591	891	432	456	3.371
Direkt hafengebunden gesamt		7.979	5.211	2.527	2.667	18.384

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

Tabelle 5-21: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2013 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	26	34	21	7	88
	Logistikdienstleistung	15	20	13	4	53
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	41	54	34	12	141
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	159	448	280	99	987
	Hafenwirtschaft i.w.S.	159	448	280	99	987
Direkt hafenabhängig gesamt		200	502	314	111	1.128

In Niedersachsen liegt der Anteil des Großhandels an der hafenabhängigen Bruttowertschöpfung bei 69%.

Tabelle 5-22: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2013 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	18	56	31	9	114
	Logistikdienstleistung	29	92	51	16	189
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	47	148	82	25	303
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	64	353	196	59	672
	Hafenwirtschaft i.w.S.	64	353	196	59	672
Direkt hafenabhängig gesamt		110	501	278	84	974

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

Tabelle 5-23: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2013 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	2.333	549	266	281	3.430
	Landtransport	446	873	432	418	2.170
	Logistikdienstleistung	2.230	1.580	776	771	5.357
	Vermietung	16	17	8	9	50
	Hafenwirtschaft i.e.S.	5.026	3.020	1.483	1.479	11.007
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	222	241	117	123	703
	Banken und Versicherungen	390	281	136	144	952
	Großhandel	1.060	1.781	951	660	4.453
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.673	2.303	1.204	927	6.107
Hafenwirtschaft insgesamt		6.698	5.323	2.687	2.407	17.114
Hafenindustrie	Fischerei	1	1	0	1	3
	H. v. Nahrungs- und Futter- mitteln	91	50	24	25	190
	Mineralölverarbeitung	528	117	57	60	762
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	103	56	27	29	215
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	34	37	18	19	107
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	453	331	161	170	1.114
	Maschinenbau	249	212	103	108	671
	Sonstiger Fahrzeugbau	133	88	43	45	309
Hafenindustrie gesamt		1.591	891	432	456	3.371
Direkt hafenabhängig gesamt		8.290	6.214	3.119	2.863	20.486

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*. Im Folgenden werden die Berechnungsergebnisse zusammengefasst.

5.3.1 Einkommen in regionaler Gliederung

Vom Gesamtwert der dem Hamburger Hafen direkt oder indirekt zurechenbaren Bruttoeinkommen (2013) von gut 14,6 Mrd. Euro entstanden 45% am Standort Hamburg, 4% in Schleswig-Holstein, 3% in Niedersachsen und 48% an anderen Standorten.

Tabelle 5-24: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt in Mio. Euro 2013 nach dem Arbeitsort

Teilbereich		Bruttoeinkommen in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort				
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	743	0	0	0	743
	Landtransport	436	11	7	0	453
	Logistikdienstleistung	1.164	6	11	0	1.181
	Vermietung	9	0	0	0	9
	Hafenwirtschaft i.e.S.	2.352	17	18	0	2.387
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	197	0	0	0	197
	Banken und Versicherungen	340	0	0	0	340
	Großhandel	519	100	30	0	649
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.056	100	30	0	1.186
Hafenwirtschaft insgesamt		3.408	117	48	0	3.573
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	19	0	0	0	19
	Mineralölverarbeitung	174	0	0	0	174
	H. v. chemischen Erzeugnissen	66	0	0	0	66
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	16	0	0	0	16
	H. v. Metallernzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	324	0	0	0	324
	Maschinenbau	226	0	0	0	226
Sonstiger Fahrzeugbau	52	0	0	0	52	
Hafenindustrie gesamt		877	0	0	0	877
direkt hafengebunden Einkommen insgesamt		4.284	117	48	0	4.450
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	202	150	140	1.107	1.599
	Bauwirtschaft	74	13	12	77	176
	Dienstleistungen	443	84	74	3.563	4.164
	gesamt	719	247	226	4.747	5.940
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	383	113	83	694	1.274
	Bauwirtschaft	328	81	66	478	953
	Dienstleistungen	143	30	26	276	475
	gesamt	854	225	175	1.448	2.702
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	121	4	4	130	259
	Bauwirtschaft	3	0	0	3	6
	Dienstleistungen	583	35	29	594	1.240
	gesamt	707	39	33	727	1.506
indirekt hafengebunden Einkommen insgesamt		2.280	511	434	6.922	10.147
Summe	Produzierendes Gewerbe	1.583	268	226	1.931	4.009
	Bauwirtschaft	405	94	78	558	1.136
	Dienstleistungen	4.576	265	178	4.433	9.452
	gesamt	6.565	628	482	6.922	14.597

36% der hafengebundenen Bruttoeinkommen in Hamburg selbst waren der Hafenwirtschaft i.e.S. zuzurechnen. 70% der hafengebundenen Bruttoeinkommen in Hamburg entfielen auf den Dienstleistungssektor, 24% auf das produzierende Gewerbe und 6% auf die Bauwirtschaft.

Ein Teil der hafenabhängigen Einkommen auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg (37%) 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 2013 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	465	139	80	59	743
	Landtransport	273	82	47	34	436
	Logistikdienstleistung	728	218	126	92	1.164
	Vermietung	6	2	1	1	9
	Hafenwirtschaft i.e.S.	1.472	440	254	185	2.352
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	123	37	21	16	197
	Banken und Versicherungen	213	64	37	27	340
	Großhandel	325	97	56	41	519
	Hafenwirtschaft i.w.S.	661	198	114	83	1.056
Hafenwirtschaft insgesamt		2.133	638	368	269	3.408
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	12	4	2	1	19
	Mineralölverarbeitung	109	33	19	14	174
	H. v. chemischen Erzeugnissen	41	12	7	5	66
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	10	3	2	1	16
	H. v. Metallernzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	203	61	35	26	324
	Maschinenbau	141	42	24	18	226
Sonstiger Fahrzeugbau	33	10	6	4	52	
Hafenindustrie gesamt		549	164	95	69	877
direkt hafenabhängiges Einkommen insgesamt		2.682	802	463	338	4.284
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	126	38	22	16	202
	Bauwirtschaft	47	14	8	6	74
	Dienstleistungen	277	83	48	35	443
	gesamt	450	135	78	57	719
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	240	72	41	30	383
	Bauwirtschaft	205	61	35	26	328
	Dienstleistungen	89	27	15	11	143
	gesamt	535	160	92	67	854
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	76	23	13	10	121
	Bauwirtschaft	2	1	0	0	3
	Dienstleistungen	365	109	63	46	583
	gesamt	443	132	76	56	707
indirekt hafenabhängiges Einkommen insgesamt		1.427	427	246	180	2.280
Summe	Produzierendes Gewerbe	991	296	171	125	1.583
	Bauwirtschaft	254	76	44	32	405
	Dienstleistungen	2.865	857	494	361	4.576
	gesamt	4.109	1.229	709	517	6.565

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 (12%) oder andere Regionen (44%) (Tabelle 5-26).

Tabelle 5-26: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt in Mio. Euro 2013 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	465	139	80	59	743
	Landtransport	273	91	53	36	453
	Logistikdienstleistung	729	223	136	93	1.181
	Vermietung	6	2	1	1	9
	Hafenwirtschaft i.e.S.	1.473	455	271	188	2.387
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	123	37	21	16	197
	Banken und Versicherungen	213	64	37	27	340
	Großhandel	331	184	85	49	649
	Hafenwirtschaft i.w.S.	667	284	143	91	1.186
Hafenwirtschaft insgesamt		2.141	739	414	279	3.573
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	12	4	2	1	19
	Mineralölverarbeitung	109	33	19	14	174
	H. v. chemischen Erzeugnissen	41	12	7	5	66
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	10	3	2	1	16
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	203	61	35	26	324
	Maschinenbau	141	42	24	18	226
Sonstiger Fahrzeugbau	33	10	6	4	52	
Hafenindustrie gesamt		549	164	95	69	877
direkt hafenabhängiges Einkommen insgesamt		2.689	903	509	348	4.450
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	161	205	255	978	1.599
	Bauwirtschaft	49	28	27	73	176
	Dienstleistungen	362	273	452	3.077	4.164
	gesamt	572	506	734	4.128	5.940
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	263	193	184	634	1.274
	Bauwirtschaft	221	148	141	443	953
	Dienstleistungen	98	62	66	250	475
	gesamt	581	403	391	1.326	2.702
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	79	31	29	121	259
	Bauwirtschaft	2	1	1	3	6
	Dienstleistungen	380	159	146	555	1.240
	gesamt	461	190	175	679	1.506
indirekt hafenabhängiges Einkommen insgesamt		1.615	1.099	1.301	6.133	10.147
Summe	Produzierendes Gewerbe	1.052	593	563	1.802	4.009
	Bauwirtschaft	272	176	169	518	1.136
	Dienstleistungen	2.980	1.233	1.078	4.161	9.452
	gesamt	4.304	2.002	1.809	6.481	14.597

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 2013 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttoeinkommen nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	67	143	12	475	45	743
	Landtransport	31	35	50	320	0	436
	Logistikdienstleistung	65	146	234	660	59	1.164
	Vermietung	1	2	0	6	0	9
Hafenwirtschaft i.e.S.		165	326	295	1.461	104	2.352
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	16	30	17	129	6	197
	Banken und Versicherungen	28	51	29	223	10	340
	Großhandel	0	234	1	284	0	519
	Hafenwirtschaft i.w.S.	44	315	46	636	15	1.056
Hafenwirtschaft insgesamt		208	641	342	2.097	119	3.408
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	1	5	0	12	0	19
	Mineralölverarbeitung	174	0	0	0	0	174
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	49	0	5	12	0	66
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	12	4	0	16
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	256	7	60	0	324
	Maschinenbau	0	0	51	174	0	226
Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	52	0	52	
Hafenindustrie gesamt		225	261	76	314	0	877
direkt hafengebundenen Bruttoeinkommen insgesamt		433	903	418	2.412	119	4.284
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	13	41	26	116	6	202
	Bauwirtschaft	5	15	10	43	2	74
	Dienstleistungen	29	89	58	255	13	443
	gesamt	47	145	94	413	21	719
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	24	70	46	231	13	383
	Bauwirtschaft	20	60	39	197	11	328
	Dienstleistungen	9	26	17	86	5	143
	gesamt	53	156	102	514	30	854
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	Produzierendes Gewerbe	13	24	13	67	3	121
	Bauwirtschaft	0	1	0	2	0	3
	Dienstleistungen	63	115	61	316	28	583
	gesamt	77	140	74	385	31	707
indirekt hafengebundenen Bruttoeinkommen insgesamt		176	440	270	1.313	82	2.280
Summe	Produzierendes Gewerbe	275	396	161	729	23	1.583
	Bauwirtschaft	25	75	49	242	14	405
	Dienstleistungen	309	871	477	2.754	165	4.576
	gesamt	609	1.343	688	3.725	201	6.565

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 2013 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttoeinkommen nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	67	143	12	475	45	743
	Landtransport	31	37	54	331	0	453
	Logistikdienstleistung	65	148	238	671	59	1.181
	Vermietung	1	2	0	6	0	9
	Hafenwirtschaft i.e.S.	165	331	304	1.483	104	2.387
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	16	30	17	129	6	197
	Banken und Versicherungen	28	51	29	223	10	340
	Großhandel	0	263	1	385	0	649
	Hafenwirtschaft i.w.S.	44	344	46	738	15	1.186
Hafenwirtschaft insgesamt		208	674	351	2.221	119	3.573
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	1	5	0	12	0	19
	Mineralölverarbeitung	174	0	0	0	0	174
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	49	0	5	12	0	66
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	12	4	0	16
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	256	7	60	0	324
	Maschinenbau	0	0	51	174	0	226
	Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	52	0	52
Hafenindustrie gesamt		225	261	76	314	0	877
direkt hafengebunden Bruttoeinkommen insgesamt		433	936	427	2.535	119	4.450
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	66	90	63	260	12	492
	Bauwirtschaft	9	19	13	55	3	100
	Dienstleistungen	58	116	78	333	16	601
	gesamt	133	226	154	649	30	1.192
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	35	107	69	349	20	580
	Bauwirtschaft	29	88	56	286	16	475
	Dienstleistungen	12	37	24	120	7	199
	gesamt	76	231	148	755	43	1.254
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	Produzierendes Gewerbe	14	26	14	72	4	129
	Bauwirtschaft	0	1	0	2	0	3
	Dienstleistungen	70	127	68	352	29	646
	gesamt	85	154	82	425	33	779
indirekt hafengebunden Bruttoeinkommen insgesamt		294	611	384	1.829	107	3.225
Summe	Produzierendes Gewerbe	340	484	222	995	35	2.077
	Bauwirtschaft	39	107	69	343	19	578
	Dienstleistungen	348	955	520	3.025	172	5.020
	gesamt	727	1.546	811	4.364	226	7.675

Tabelle 5-29 stellt das gesamte hafenabhängig erwirtschaftete Einkommen nach Ladungskategorien dar.

Tabelle 5-29: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt nach Ladungskategorien 2013 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttoeinkommen nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	67	143	12	475	45	743
	Landtransport	31	37	54	331	0	453
	Logistikdienstleistung	65	148	238	671	59	1.181
	Vermietung	1	2	0	6	0	9
	Hafenwirtschaft i.e.S.	165	331	304	1.483	104	2.387
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	16	30	17	129	6	197
	Banken und Versicherungen	28	51	29	223	10	340
	Großhandel	0	263	1	385	0	649
	Hafenwirtschaft i.w.S.	44	344	46	738	15	1.186
Hafenwirtschaft insgesamt		208	674	351	2.221	119	3.573
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	1	5	0	12	0	19
	Mineralölverarbeitung	174	0	0	0	0	174
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	49	0	5	12	0	66
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	12	4	0	16
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	256	7	60	0	324
	Maschinenbau	0	0	51	174	0	226
Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	52	0	52	
Hafenindustrie gesamt		225	261	76	314	0	877
direkt hafenabhängige Bruttoeinkommen insgesamt		433	936	427	2.535	119	4.450
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	179	327	191	861	40	1.599
	Bauwirtschaft	17	36	22	97	5	176
	Dienstleistungen	422	879	490	2.266	108	4.164
	gesamt	618	1.242	702	3.223	154	5.940
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	77	236	150	766	44	1.274
	Bauwirtschaft	58	176	113	574	33	953
	Dienstleistungen	29	88	56	286	16	475
	gesamt	164	500	319	1.626	92	2.702
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	Produzierendes Gewerbe	28	52	28	144	7	259
	Bauwirtschaft	1	1	1	4	0	6
	Dienstleistungen	134	247	132	680	47	1.240
	gesamt	163	300	161	827	54	1.506
indirekt hafenabhängige Bruttoeinkommen insgesamt		945	2.043	1.182	5.676	300	10.147
Summe	Produzierendes Gewerbe	510	877	446	2.085	91	4.009
	Bauwirtschaft	76	213	135	674	37	1.136
	Dienstleistungen	793	1.888	1.029	5.452	291	9.452
	gesamt	1.379	2.978	1.609	8.212	419	14.597

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 13 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 82% erwirtschaftet.

Tabelle 5-30: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2013 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	743	557	237	148	1.686
	Landtransport	436	796	338	212	1.781
	Logistikdienstleistung	1.164	1.490	633	396	3.683
	Vermietung	9	17	7	5	38
	Hafenwirtschaft i.e.S.	2.352	2.861	1.216	761	7.189
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	197	244	104	65	610
	Banken und Versicherungen	340	286	121	76	823
	Großhandel	519	995	423	265	2.201
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.056	1.525	648	405	3.634
Hafenwirtschaft insgesamt		3.408	4.385	1.864	1.166	10.823
Hafenindustrie	Fischerei	0	1	0	0	2
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	19	50	21	13	104
	Mineralölverarbeitung	174	119	51	32	376
	H. v. chemischen Erzeugnissen	66	57	24	15	162
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	16	37	16	10	79
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	324	336	143	89	892
	Maschinenbau	226	215	91	57	589
	Sonstiger Fahrzeugbau	52	89	38	24	204
Hafenindustrie gesamt		877	905	385	241	2.407
Direkt hafenabhängig gesamt		4.284	5.290	2.248	1.407	13.230

Ebenso wie bei der Bruttowertschöpfung lassen sich auch bei den Bruttoeinkommen für jede regionale Abgrenzung die indirekten Effekte 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 2013 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	11	25	18	4	57
	Logistikdienstleistung	6	15	11	2	34
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	17	40	28	6	92
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	100	332	235	52	718
	Hafenwirtschaft i.w.S.	100	332	235	52	718
Direkt hafenabhängig gesamt		117	372	263	58	810

In Niedersachsen liegt der Anteil des Großhandels an den hafenabhängigen Bruttoeinkommen bei 70%.

Tabelle 5-32: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2013 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	7	31	21	5	64
	Logistikdienstleistung	11	51	35	8	105
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	18	82	56	12	169
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	30	195	134	29	389
	Hafenwirtschaft i.w.S.	30	195	134	29	389
Direkt hafenabhängig gesamt		48	278	191	41	558

Die Logistikdienstleistungen sind insgesamt betrachtet der Sektor, in dem die Bruttoeinkommen die größten Wertschöpfungseffekte generieren (26%).

Tabelle 5-33: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2013 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	743	557	237	148	1.686
	Landtransport	453	852	377	220	1.902
	Logistikdienstleistung	1.181	1.556	679	406	3.823
	Vermietung	9	17	7	5	38
	Hafenwirtschaft i.e.S.	2.387	2.983	1.300	779	7.449
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	197	244	104	65	610
	Banken und Versicherungen	340	286	121	76	823
	Großhandel	649	1.522	792	345	3.308
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.186	2.052	1.017	486	4.741
Hafenwirtschaft insgesamt		3.573	5.035	2.317	1.265	12.190
Hafenindustrie	Fischerei	0	1	0	0	2
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	19	50	21	13	104
	Mineralölverarbeitung	174	119	51	32	376
	H. v. chemischen Erzeugnissen	66	57	24	15	162
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	16	37	16	10	79
	H. v. Metallerzeugnisse und -bearbeitung	324	336	143	89	892
	Maschinenbau	226	215	91	57	589
	Sonstiger Fahrzeugbau	52	89	38	24	204
Hafenindustrie gesamt		877	905	385	241	2.407
Direkt hafenabhängig gesamt		4.450	5.940	2.702	1.506	14.597

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. In 2013 ergaben sich die folgenden hafenabhängigen Steuereinnahmen.

Tabelle 5-34: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2013 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	3.736	737.820	82.925	nach Wohnort	420
Umsatzsteuer	1.678	1.178.673	126.919	nach Arbeitsort	181
Gewerbesteuer	1.876	1.178.673	126.919	nach Arbeitsort	202
Körperschaftsteuer	196	1.178.673	126.919	nach Arbeitsort	21
Summe Steuereinnahmen	7.485				824
Anteil des Hafens					11,0%

Tabelle 5-35: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2013 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	3.785	1.138.551	39.989	nach Wohnort	133
Umsatzsteuer	3.009	1.313.482	14.350	nach Arbeitsort	33
Gewerbesteuer	1.024	1.313.482	14.350	nach Arbeitsort	11
Körperschaftsteuer	126	1.313.482	14.350	nach Arbeitsort	1
Summe Steuereinnahmen	7.945				178
Anteil des Hafens					2,3%

**Tabelle 5-36: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2013 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	9.953	3.480.793	35.624	nach Wohnort	102
Umsatzsteuer	9.124	3.846.943	12.050	nach Arbeitsort	29
Gewerbsteuer	3.382	3.846.943	12.050	nach Arbeitsort	11
Körperschaftsteuer	334	3.846.943	12.050	nach Arbeitsort	1
Summe Steuereinnahmen	22.793				142
Anteil des Hafens					0,6%

5.5 Vergleich der Ergebnisse 2013 mit denen für 2012

2012 ist erst das zweite Jahr, bei dem ein Vergleich der von der Kreuzschiffahrt abhängigen Beschäftigten mit dem Vorjahr möglich ist. Basis des Jahresvergleichs ist naheliegenderweise die Umschlagentwicklung 2013 zu 2012 (Tabelle 5-37).

Tabelle 5-37: Umschlag im Hamburger Hafen 2012 und 2013

Jahr	Umschlag in 1.000 t					Umschlag in 1.000 TEU	Passagiere
	Gesamt- umschlag	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Konventionelles Stückgut	Containergut	Containergut	
2012	130.937	14.113	25.326	2.090	89.408	8.864	430.329
2013	139.050	14.536	27.756	1.931	94.827	9.257	552.459
Veränderung	6,2%	3,0%	9,6%	-7,6%	6,1%	4,4%	28,4%

Beim Güterumschlag gab es einen Umschlagzuwachs von insgesamt gut 8 Mio. Tonnen, welcher sich allerdings recht unterschiedlich auf die Ladungskategorien verteilte. Während beim Massengut generell ein Zuwachs zu verzeichnen war, muss dies beim Stückgut differenzierter betrachtet werden. Beim Containerumschlag gab es einen Zuwachs von knapp 5,5 Mio. Tonnen und beim konventionellen Stückgut einen Rückgang um knapp 160.000 Tonnen. Betrachtet man die Gesamtzahlen, so wird deutlich, dass die Beschäftigtenzuwächse geringer als die Umschlagzuwächse sind, d.h. die Beschäftigung wuchs unterproportional. Dies ist plausibel, da gleichzeitig mit dem Umschlagzuwachs auch ein Produktivitätszuwachs zu verzeichnen war. Vor diesem Hintergrund ist es auch plausibel, dass der Beschäftigungsrückgang beim konventionellen Stückgut größer als der Umschlagrückgang war. Hier kommen beide Effekte zum Tragen. Umschlagrückgang plus Produktivitätssteigerung führt zu einem überproportionalen Beschäftigungsrückgang. Lediglich beim flüssigen Massengut ist trotz Umschlagzuwachs ein Beschäftigungsrückgang zu verzeichnen. Hier kommen mehrere Effekte zum Tragen. Es gibt zwar einen Umschlagzuwachs um 3%, aber gleichzeitig steigt die Produktivität und bei den für das flüssige Massengut relevanten Branchen sinken die Vorleistungsnachfragen im Vergleich zum Vorjahr. Die beiden letzten Effekte überkompensieren den Umschlagzuwachs.

Tabelle 5-38: Hafenabhängige Beschäftigung nach Ladungskategorien 2012 und 2013

Jahr	Beschäftigte					
	Gesamt	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Konventionelles Stückgut	Containergut	Passagiere
2012	260.222	26.583	49.071	32.204	146.312	6.051
2013	267.372	23.186	55.029	29.577	151.983	7.597
Veränderung	2,7%	-12,8%	12,1%	-8,2%	3,9%	25,5%

Dass sich die Beschäftigungswirkungen zwischen den Ladungskategorien unterscheiden, liegt daran, dass je Ladungskategorie andere Branchen betroffen sind bzw. die Anteile der Branchen bei der hafengebundenen Beschäftigung je Ladungskategorie andere sind. Letzt-

lich sind die Richtung und das Ausmaß der Beschäftigungswirkung beim Güterumschlag für
alle Ladungskategorien plausibel.

