

**Fortschreibung der Berechnungen zur
regional- und gesamtwirtschaftlichen
Bedeutung des Hamburger Hafens
für das Jahr 2014**

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

Dezember 2015

Projekt 832

Inhaltsverzeichnis

1	<i>Management Summary</i>	1
2	<i>Aufgabe</i>	1
3	<i>Methodik zur Bestimmung der regional- und gesamtwirtschaftlichen 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.....	21
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>	27
4.1	Darstellungsweise	27
4.2	Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens	28
4.2.1	Beschäftigungseffekte in Hamburg.....	28
4.2.2	Beschäftigungseffekte in den Nachbarbundesländern	30
4.2.3	Bundesweite Beschäftigungseffekte.....	32
4.2.4	Beschäftigungseffekte nach Ladungskategorien	33
4.2.5	Zuordnung sämtlicher Beschäftigungseffekte zu den direkt hafengebundenen Branchen	36
4.3	Bruttowertschöpfung	38
4.3.1	Wertschöpfungseffekte in Hamburg	38
4.3.2	Bundesweite Wertschöpfungseffekte	40
4.3.3	Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien	42
4.3.4	Zuordnung sämtlicher Wertschöpfungseffekte zu den direkt hafengebundenen Branchen	43
4.4	Einkommenseffekte	45
4.4.1	Einkommenseffekte in Hamburg	45
4.4.2	Bundesweite Einkommenseffekte	48
4.4.3	Hafenabhängiges Einkommen nach Ladungskategorien	50
4.4.4	Zuordnung sämtlicher Einkommenseffekte zu den direkt hafengebundenen Branchen	51
4.5	Hafenabhängiges Steueraufkommen	53
4.6	Fazit	55
5	<i>Kommentierter Tabellenanhang</i>	56
5.1	Beschäftigungseffekte	56
5.1.1	Beschäftigungseffekte in regionaler Gliederung.....	56
5.1.2	Beschäftigung nach Ladungskategorien	60
5.1.3	Zuordnung der Beschäftigungseffekte auf die direkt hafengebundenen Sektoren	65
5.2	Bruttowertschöpfung	69
5.2.1	Bruttowertschöpfung in regionaler Gliederung	69
5.2.2	Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien	73
5.2.3	Zuordnung der Bruttowertschöpfung auf die direkt hafengebundenen Sektoren	76

5.3	Einkommen	78
5.3.1	Einkommen in regionaler Gliederung	79
5.3.2	Einkommen nach Ladungskategorien	82
5.3.3	Zuordnung der Bruttoeinkommen auf die direkt hafenabhängigen Sektoren	85
5.4	Steuern	88
5.5	Vergleich der Ergebnisse 2014 mit denen für 2013	90



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	21
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	22
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 2014 nach dem Arbeitsort	57
Tabelle 5-2:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2014 (Standort FHH) nach dem Wohnort der Beschäftigten	58
Tabelle 5-3:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2014 (alle Standorte) nach dem Wohnort der Beschäftigten	59
Tabelle 5-4:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2014 nach Ladungskategorien insgesamt (Übersicht)	60
Tabelle 5-5:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2014 nach Ladungskategorien insgesamt	61
Tabelle 5-6:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2014 nach Ladungskategorien auf dem Gebiet der Metropolregion (inklusive FHH) in alter Abgrenzung	62

Tabelle 5-7:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2014 nach Ladungskategorien auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg	63
Tabelle 5-8:	Umschlag im Hamburger Hafen 2014	63
Tabelle 5-9:	Beschäftigte je umgeschlagener Gütermenge nach Ladungskategorie bzw. je Passagier 2014	64
Tabelle 5-10:	Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2014 in der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte	65
Tabelle 5-11:	Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2014 in Schleswig-Holstein mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte	66
Tabelle 5-12:	Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2014 in Niedersachsen mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte	67
Tabelle 5-13:	Vom Hamburger Hafen direkt abhängige Arbeitsplätze 2014 insgesamt mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte	68
Tabelle 5-14:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung in Mio. Euro 2014 nach dem Arbeitsort	70
Tabelle 5-15:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der FHH in Mio. Euro 2014 nach dem Wohnort der Beschäftigten	71
Tabelle 5-16:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung insgesamt in Mio. Euro 2014 nach dem Wohnort der Beschäftigten	72
Tabelle 5-17:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg nach Ladungskategorien 2014 in Mio. Euro	73
Tabelle 5-18:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der gesamten Metropolregion in alter Abgrenzung (inklusive FHH) nach Ladungskategorien 2014 in Mio. Euro	74
Tabelle 5-19:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung insgesamt nach Ladungskategorien 2014 in Mio. Euro	75
Tabelle 5-20:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2014 in der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	76
Tabelle 5-21:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2014 in Schleswig-Holstein mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	77
Tabelle 5-22:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2014 in Niedersachsen mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	77
Tabelle 5-23:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2014 insgesamt mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro	78
Tabelle 5-24:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt in Mio. Euro 2014 nach dem Arbeitsort	79

Tabelle 5-25:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen auf dem Gebiet der FHH in Mio. Euro 2014 nach dem Wohnort der Beschäftigten	80
Tabelle 5-26:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt in Mio. Euro 2014 nach dem Wohnort der Beschäftigten.....	81
Tabelle 5-27:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg nach Ladungskategorien 2014 in Mio. Euro	82
Tabelle 5-28:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen auf dem Gebiet der Metropolregion (alte Abgrenzung) nach Ladungskategorien 2014 in Mio. Euro	83
Tabelle 5-29:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt nach Ladungskategorien 2014 in Mio. Euro	84
Tabelle 5-30:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2014 in der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro.....	85
Tabelle 5-31:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2014 in Schleswig-Holstein mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro.....	86
Tabelle 5-32:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2014 in Niedersachsen mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro.....	86
Tabelle 5-33:	Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2014 insgesamt mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro.....	87
Tabelle 5-34:	Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2014 in Mio. Euro Hamburgs	88
Tabelle 5-35:	Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2014 in Mio. Euro Schleswig-Holsteins	88
Tabelle 5-36:	Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2014 in Mio. Euro Niedersachsens	89
Tabelle 5-37:	Umschlag im Hamburger Hafen 2013 und 2014.....	90
Tabelle 5-38:	Hafenabhängige Beschäftigung nach Ladungskategorien 2013 und 2014.....	90

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 4-1:	Hafenabhängige Arbeitsplätze in Hamburg in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsplatz nach Art der Abhängigkeit.....	28
Abbildung 4-2:	Aufteilung der Arbeitsplätze in der Hafenwirtschaft auf Wirtschaftszweige	29
Abbildung 4-3:	Hamburger hafenabhängige Beschäftigte nach dem Wohnort.....	29
Abbildung 4-4:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze in Schleswig-Holstein nach Art der Abhängigkeit	30
Abbildung 4-5:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze in Niedersachsen nach Art der Abhängigkeit	31
Abbildung 4-6:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze insgesamt in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort	32
Abbildung 4-7:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze insgesamt in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort und der Art der Abhängigkeit	32
Abbildung 4-8:	Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze insgesamt in regionaler Gliederung nach dem Wohnort.....	33
Abbildung 4-9:	Zuordnung der hafenabhängigen Beschäftigung in Hamburg zu den Ladungskategorien.....	34
Abbildung 4-10:	Aufteilung der hafenabhängigen Beschäftigung in Hamburg auf die Ladungskategorien.....	35
Abbildung 4-11:	Indirekt hafenabhängige Arbeitsplätze bundesweit je direkt hafenabhängigen Arbeitsplatz in der Freien und Hansestadt Hamburg	36
Abbildung 4-12:	Zuordnung der Beschäftigungseffekte zu den direkt hafenabhängigen Bereichen in Hamburg	37
Abbildung 4-13:	Vom Hamburger Hafen ausgehende Bruttowertschöpfung in Hamburg nach Art der Abhängigkeit.....	38
Abbildung 4-14:	Von der Hamburger Hafenwirtschaft ausgehende Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftsbereichen.....	39
Abbildung 4-15:	Vom Hamburger Hafen ausgehende Bruttowertschöpfung insgesamt nach Art der Abhängigkeit.....	40
Abbildung 4-16:	Regionale Aufteilung der gesamten vom Hamburger Hafen ausgehende Bruttowertschöpfung	41
Abbildung 4-17:	Von hafenabhängigen Hamburger Unternehmen ausgehende Bruttowertschöpfung auf dem Gebiet der FHH nach Ladungskategorien und Wirtschaftsbereichen in Mio. €.....	42
Abbildung 4-18:	Von hafenabhängigen Hamburger Unternehmen ausgehende Bruttowertschöpfung anteilig nach Ladungskategorien.....	43
Abbildung 4-19:	Von den direkt hafenabhängigen Wirtschaftsbereichen in der Freien und Hansestadt Hamburg ausgehende Bruttowertschöpfung nach ihrer Entstehung in Mio. €.....	44

Abbildung 4-20: Indirekt hafengebundene Bruttowertschöpfung je Euro Bruttowertschöpfung der direkt hafengebundenen Wirtschaftsbereiche in der Freien und Hansestadt Hamburg.....	44
Abbildung 4-21: Aufteilung des auf Hamburger Stadtgebiet erzielten hafengebundenen Einkommens auf die Wohnregionen.....	45
Abbildung 4-22: Aufteilung des hafengebundenen Einkommens auf Hamburger Stadtgebiet auf die Wirtschaftsbereiche der Entstehung	46
Abbildung 4-23: Aufteilung des hafengebundenen Einkommens auf Hamburger Stadtgebiet auf die Bereiche der Hafengewirtschaft.....	47
Abbildung 4-24: Regionale Aufteilung des insgesamt vom Hamburger Hafen abhängigen Einkommens.....	48
Abbildung 4-25: Aufteilung des insgesamt vom Hamburger Hafen abhängigen Einkommens auf die Wirtschaftsbereiche der Entstehung.....	49
Abbildung 4-26: Hafengebundenes Einkommen in Hamburg nach Ladungskategorien in Mio. €	50
Abbildung 4-27: Aufteilung des hafengebundenen Einkommens in Hamburg auf die Ladungskategorien.....	50
Abbildung 4-28: Von den direkt hafengebundenen Wirtschaftsbereichen in der Freien und Hansestadt Hamburg generierte Einkommen nach ihren Entstehungsbereichen in Mio. €	51
Abbildung 4-29: Zusätzliches Einkommen je direkt hafengebunden erwirtschafteten Euro Einkommen in Hamburg	52
Abbildung 4-30: Hafengebundenes Steueraufkommen in der Freien und Hansestadt Hamburg 2014	53
Abbildung 4-31: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen in Schleswig-Holstein 2014	54
Abbildung 4-32: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen in Niedersachsen 2014	54

1 Management Summary

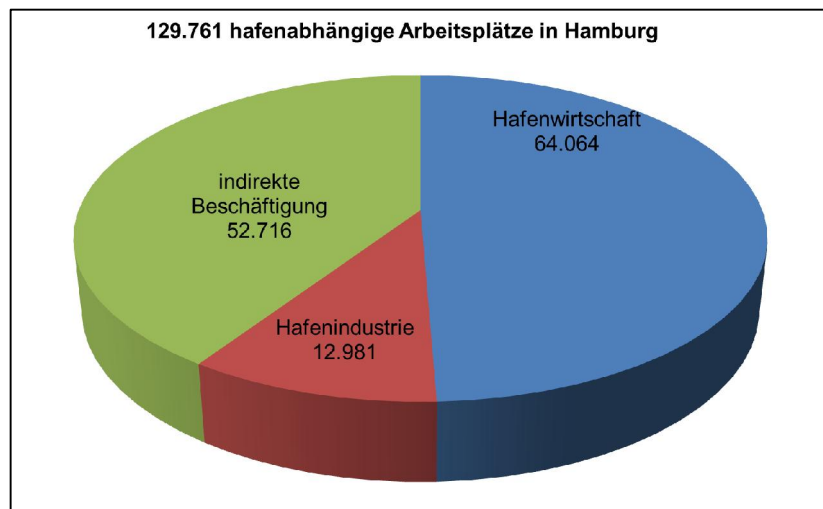
Der Hamburger Hafen ist einer der bedeutendsten Häfen Europas und der Welt. 2014 lag er beim Containerumschlag im weltweiten Vergleich auf Platz 15 direkt vor Antwerpen und war damit gleichzeitig im europäischen Vergleich zweiter hinter Rotterdam. Mit einem Gesamtgüterumschlag von 146 Mio. Tonnen war der Hamburger Hafen der größte deutsche Hafen 2014. 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 2014 fortgeschrieben.

Beschäftigungseffekte

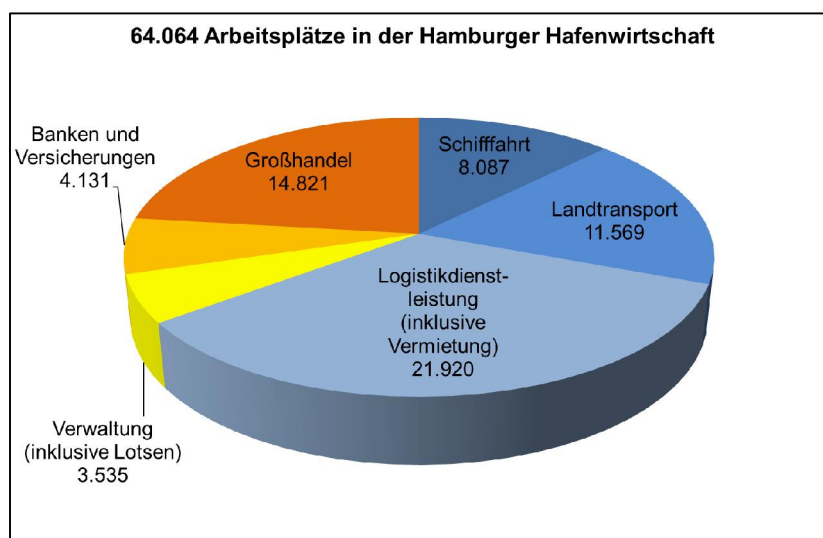
Der Hamburger Hafen schafft nicht nur in der unmittelbaren Hafenwirtschaft Arbeitsplätze, sondern auch in der Hafenindustrie. Die Hafenwirtschaft und Hafenindustrie werden auch als direkt hafenabhängige Wirtschaftsbereiche bezeichnet. Diese direkt hafenabhängigen Wirtschaftsbereiche benötigen für ihre 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 1.193.390 Arbeitsplätzen in der Freien und Hansestadt Hamburg im Jahr 2014 waren 10,9 % vom Hafen abhängig. 59% der hafenabhängigen Arbeitsplätze sind direkt vom Hafen abhängig, 41% indirekt.

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

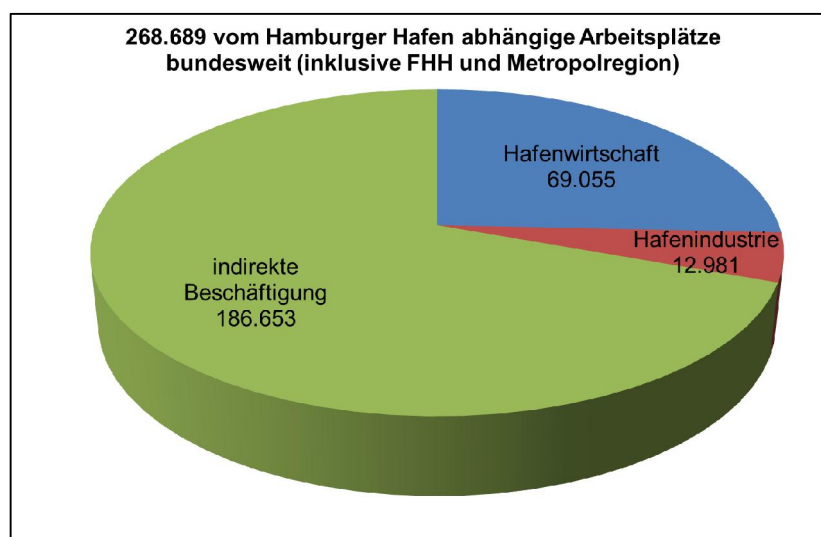


² Dabei ist zu beachten, dass die Beschäftigungseffekte der Kreuzschifffahrt nicht alleine dem Bereich der Schifffahrt zugeordnet werden können sondern zum Teil auch bei Logistikdienstleistern anzusiedeln sind. Von den insgesamt 41.577 Beschäftigten in der Hafenwirtschaft i.e.S. 2014 entfielen 1.616 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 268.689 Arbeitsplätze vom Hamburger Hafen abhängig. Durch die hafenabhängigen Arbeitsplätze in der übrigen Metropolregion (25.801 vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze) und dem restlichen Bundesgebiet (113.127 vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze) kommen also noch einmal 138.928 Arbeitsplätze hinzu, die vom Hamburger Hafen abhängig sind. Dabei entfallen dann allerdings mehr als zwei Drittel (69%) auf indirekte Arbeitsplatzeffekte.

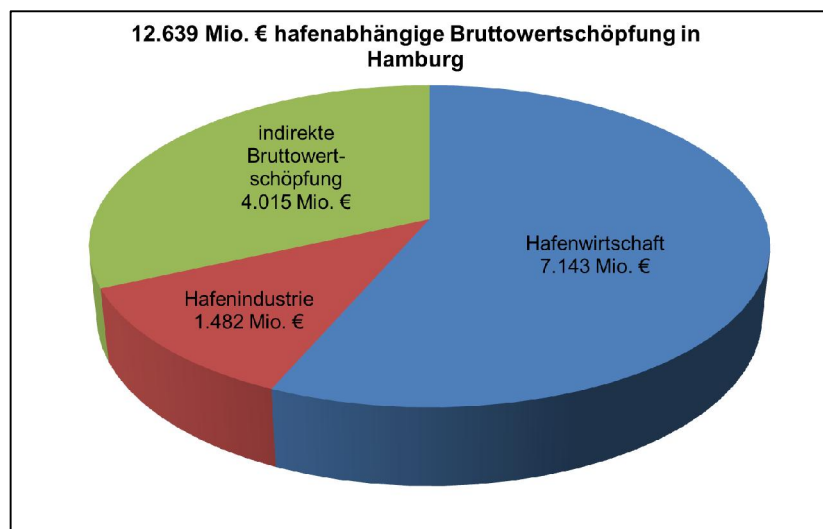


Auf jeden Arbeitsplatz in der Hamburger Hafenwirtschaft (ohne Berücksichtigung der Hafenwirtschaft im Umland) entfallen bundesweit 2,4 indirekt hafenabhängige Arbeitsplätze. Auf jeden Arbeitsplatz in der Hafenindustrie entfallen bundesweit rund 2,1 indirekte Arbeitsplätze, d.h. im Durchschnitt entfallen 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,

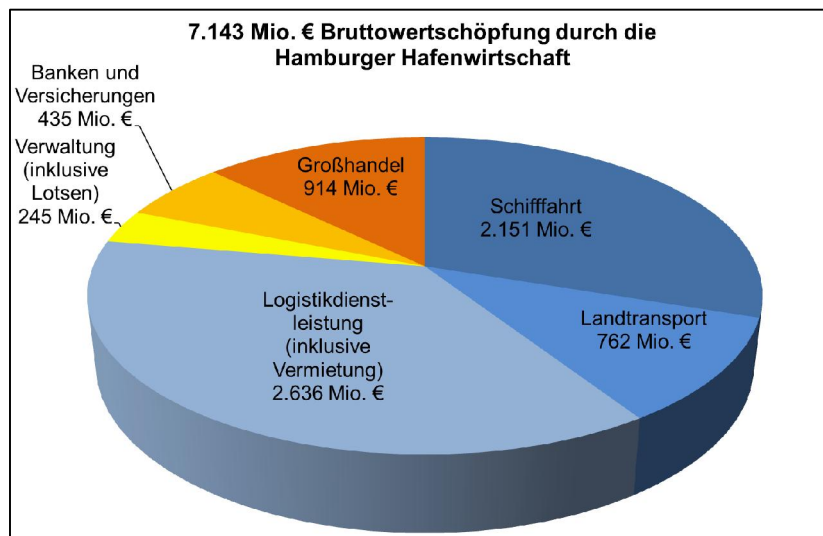
z.B. ein Beschäftigter bei einem Umschlagunternehmen, bundesweit knapp 4 zusätzliche Arbeitsplätze entfallen.

Wertschöpfungseffekte

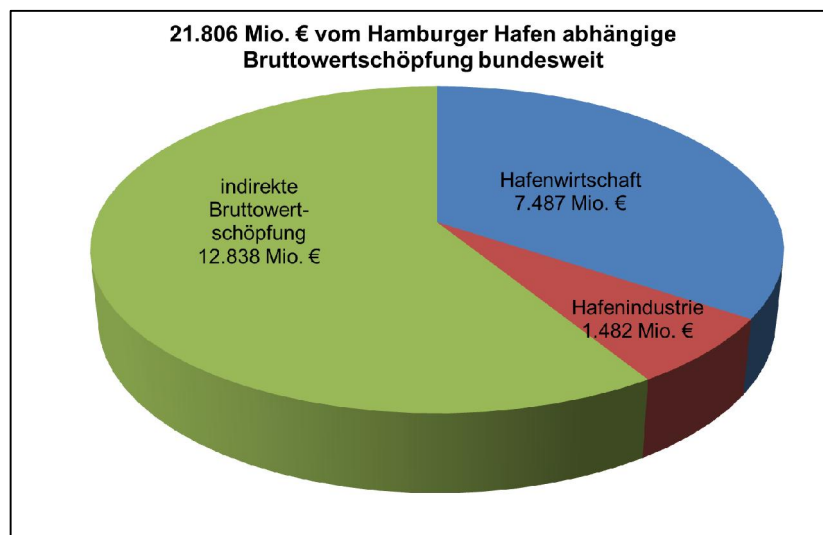
Neben den Beschäftigungswirkungen des Hamburger Hafens sind die Wertschöpfungseffekte der wichtigste Indikator für die wirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens. Die Wertschöpfungseffekte, gemessen in Form der Bruttowertschöpfung, stellen unmittelbar die wirtschaftliche Leistung, welche auf den Hafen zurückzuführen ist, monetär dar. 2014 wurde in der Freien und Hansestadt Hamburg eine Bruttowertschöpfung von 92,7 Mrd. € erwirtschaftet. Rund 13,6% 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 (10,9%).



56% der hafenabhängigen Bruttowertschöpfung in Hamburg wurde von der Hafenvirtschaft erwirtschaftet, 12% von der Hafenindustrie und 32% entfielen auf indirekte Wertschöpfungseffekte. Ein Blick auf die Hafenvirtschaft macht deutlich, dass rund 78% der Bruttowertschöpfung der Hafenvirtschaft durch die Hafenvirtschaft im engeren Sinne (blau) erwirtschaftet wurde. Dabei dominieren die Schifffahrt mit 30% und die Logistikdienstleistungen mit 37% der Bruttowertschöpfung der Hafenvirtschaft.



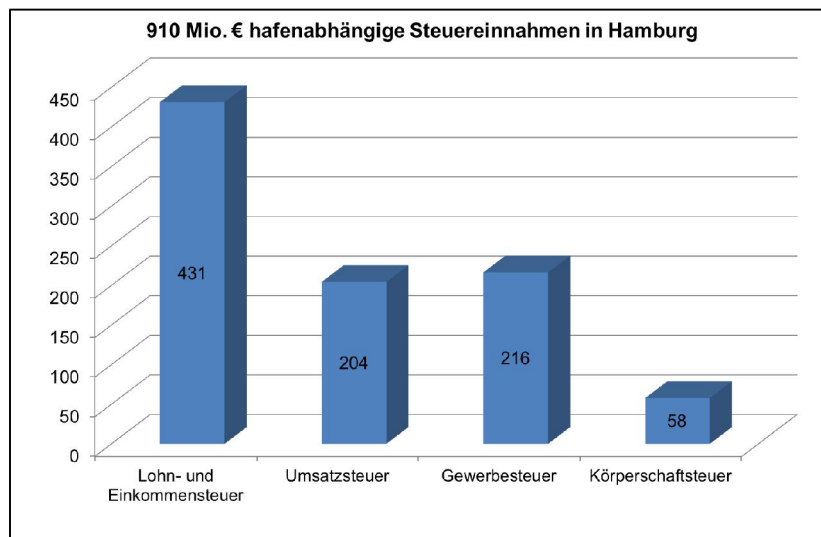
Bezieht man bei der Bruttowertschöpfung die überregionalen hafenabhängigen Unternehmen mit ein, so generiert der Hamburger Hafen bundesweit eine Bruttowertschöpfung von insgesamt rund 21,8 Mrd. €. Der Anteil der Bruttowertschöpfung der indirekt hafenabhängigen Unternehmen liegt in der überregionalen Abgrenzung bei 59%.



Die Hamburger Hafenwirtschaft hat einen Anteil von 33% 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 über 11% der genannten Steuereinnahmen in Hamburg hafenabhängig.



Hauptstudie

2 Aufgabe

Der Hamburger Hafen ist einer der bedeutendsten Häfen Europas und der Welt. 2014 lag er beim Containerumschlag im weltweiten Vergleich auf Platz 15 direkt vor Antwerpen und war damit gleichzeitig im europäischen Vergleich zweiter hinter Rotterdam. Mit einem Gesamtgüterumschlag von 146 Mio. Tonnen war der Hamburger Hafen der größte deutsche Hafen 2014. 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 2014 wird nun nach den letztjährigen Ergebnissen für 2013 die dritte 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 ein Hafen also nicht oder zumindest nicht an diesem Standort existieren würde. Aktuell wird die Frage der Definition der Hafenabhängigkeit kaum noch diskutiert. Es herrscht weitestgehende Einigkeit, dass sich der With-and-Without-Ansatz bewährt hat.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'); Umschlaganlagen und Lagerkapazitäten sind in den übrigen europäischen Häfen nicht in einem ausreichenden Umfang zur Verfügung. Auch alle Arbeitsplätze in den Niederlanden, deren Existenz durch den plötzlichen Wegfall des Rotterdamer Hafens gefährdet wäre, werden als hafenabhän-

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

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

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

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

Beim With-and-Without-Ansatz gibt es zwei unterschiedliche Hypothesen: (a) der Hafen hat - gedanklich - nie bestanden; (b) der Hafen fällt - gedanklich - weg. In der Mehrzahl der Studien wird der Fall (b) unterstellt. In diesem Fall ist denkbar, dass ein Teil der Arbeitsplätze, der wegen des Hafens entstanden ist, auch nach dessen Fortfall bestehen bleiben würde, da die Nachteile einer Verlagerung an einen anderen Hafenstandort zu hoch wären. Diese Frage wird in keiner der vorliegenden Studien behandelt. Sie stellt sich nicht in dieser Form, wenn von der Hypothese (a) ausgegangen wird - so z.B. in der Studie der Hamburgischen Landesbank (1985)⁷. Unterschiede bestehen in den anzunehmenden Ausweichmöglichkeiten für Verlagerer bei dem - gedanklichen - Fortfall eines Hafens. Grundsätzlich wird angenommen, dass in diesem Fall die als hafenabhängig charakterisierten Arbeitsplätze entweder einen anderen Standort suchen oder vollständig entfallen würden. Welcher der beiden Fälle wahrscheinlicher ist, wird i.d.R. nicht untersucht. Der Hafenregion würden sie jedenfalls verloren gehen.

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

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

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

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



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

Auch für die hier betrachtete Aufgabe kann der 'With-and-Without'-Vergleich verwendet werden. Grundsätzlich wurde bei der vorliegenden Studie von Hypothese (b) ausgegangen. Bei Wegfall des Hamburger Hafens würden die hafenabhängigen Arbeitsplätze in Hamburg und seinem Umland verloren gehen. 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 Anpassungsprozessen - 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 entstehen. 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 nehmen¹⁰. 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 Ruhrgebiet. Dem Argument der „zeitlich begrenzten Anpassungsprozesse“ kommt dann eine besondere Bedeutung zu.

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



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 Losen), Banken und Versicherungen sowie den Großhandel. Diese Wirtschaftsbereiche werden auch als komplementäre Wirtschaftsbereiche der Hafenwirtschaft im engeren Sinne bezeichnet. Der Grund hierfür ist offensichtlich. Damit die Hafenwirtschaft i.e.S. ihre Aufgaben erfüllen kann, bedarf sie der Dienste der öffentlichen Verwaltung und der Finanzwirtschaft. Diese Bereiche erfüllen komplementäre Aufgaben, die im Zusammenwirken mit der Hafenwirtschaft i.e.S. erst als Gesamtpaket die Hafendienstleistungen (inklusive Schifffahrt und Hinterlandtransporte) 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.¹¹ Als direkt hafenabhängiger Wirtschaftsbereich sollte die Hafenwirtschaft i.w.S. auch als solche erfasst, 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 Schätzungsgenauigkeit 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 Schätzungsgenauigkeit 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. Deshalb können die Effekte des Hafens auf diese Sektoren auch mit Hilfe der Input-Output-Verflechtung quantifiziert werden.

¹¹ 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.

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 vorgenommen¹². 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.

¹² 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.¹³ 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.

¹³ 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.¹⁴ 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

¹⁴ 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 2004.¹⁵ 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 Hafenvirtschaft im engeren Sinne (Schifffahrt, Logistik, Landtransport usw.)
	1.1 Hafenvirtschaft im weiteren Sinne (zu 1.1 komplementäre Leistungen: Banken, Versicherungen, öffentliche Verwaltung, Großhandel)
	2. Hafenindustrie (Mineralölverarbeitung, Metallherzeugung, Ölmühlen, Fischerei usw.)
Indirekt vom Hafen abhängige Beschäftigte (Einkommen, Wertschöpfung)	3. bzw. 4. Lieferung von Vorleistungs- bzw. Investitionsgütern an die direkt vom Hafen abhängige Wirtschaft
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

¹⁵ 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 2014,
- die Zahl der Erwerbstätigen in den relevanten Branchen 2011 und 2014,¹⁶
- die Arbeitsproduktivität¹⁷ und
- das Einkommen¹⁸

zurückgegriffen.

¹⁶ Angaben des Statistischen Amtes Nord

¹⁷ Angaben des Statistischen Amtes Nord

¹⁸ 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
2013	139.050	14.536	27.756	1.931	94.827	9.257	552.459
2014	145.673	14.423	28.569	2.004	100.676	9.729	588.690
Veränderung	4,8%	-0,8%	2,9%	3,8%	6,2%	5,1%	6,6%

Die Änderungen im Umschlag zwischen den Jahren 2013 und 2014 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 den meisten Branchen Produktivitätszuwächse realisiert, in einigen aber auch relativ deutliche Rückgänge.

**Tabelle 3-5: Entwicklung der Bruttowertschöpfung je Beschäftigten in der Hafenwirtschaft
2014 zu 2013¹⁹**

Verflechtungstyp	Wirtschaftszweig	BWS-Index 2014 zu 2013
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	1,05
	Landtransport	1,05
	Logistikdienstleistung	1,05
	Vermietung	0,88
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	1,05
	Banken und Versicherungen	1,05
	Großhandel	1,02
Hafenindustrie	Fischerei	0,70
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	1,05
	H. v. Druckerzeugnissen	1,05
	Mineralölverarbeitung	1,05
	H. v. chemischen Erzeugnissen	1,05
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	1,05
	H.v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	1,05
	Maschinenbau	1,05
Sonstiger Fahrzeugbau	1,05	

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 2014 fortgeschrieben. Somit wirkt dem beschäftigungsfördernden Umschlagwachstum der Effekt der Produktivitätssteigerung in einigen Bereichen entgegen. Das relativ geringe Umschlagwachstum beim trockenen Massengut und das ebenfalls nicht sehr hohe Umschlagwachstum beim konventionellen Stückgut mit entgegengesetzt wirkenden Produktivitätssteigerungen gehen mit Beschäftigungsrückgängen einher (s. Abschnitt 5.5). Der leichte Umschlagrückgang beim flüssigen Massengut geht aufgrund des Produktivitätszuwachses mit einem deutlichen Rückgang bei der auf dieser Ladungskategorie basierenden Beschäftigung einher. Lediglich die deutlichen Umschlagsteigerungen bei den Containern und die deutlich gestiegenen Passagierzahlen wurden nicht von Produktivitätssteigerungen überkompensiert und führten zu gestiegenen Beschäftigungszahlen.

Die direkten Wertschöpfungs- und Einkommenseffekte des Hamburger Hafens wurden auf Basis der direkt hafenabhängigen Beschäftigung berechnet. Die branchenspezifische Brut-

¹⁹ Die BWS-Indexwerte basieren auf Angaben zu den Erwerbstätigen und Bruttowertschöpfungen des Statistischen Amtes Nord. Im Falle von unplausiblen Entwicklungen wie einer Steigerung der Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen auf 188 Prozent des Vorjahres, wurden die Werte der nächst höheren Aggregationsebene der Wirtschaftszweigesystematik gewählt.

towerschöpfung 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 2014 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.²⁰ Da strukturelle Änderungen zwischen den Wirtschaftssektoren eher langfristige Effekte sind, ist dies aber unproblematisch. Zwar sind mögliche Verzerrungen im dritten Fortschreibungsjahr bei nicht aktualisierter Input-Output-Tabelle größer als nach einem Jahr, aber immer noch nicht so groß, dass sie einen signifikanten Einfluss auf das Ergebnis haben. Eine Ausnahme hiervon wäre gegeben, wenn es in der Zwischenzeit zu einem Strukturbruch in der Wirtschaft gekommen wäre.

²⁰ Der Vorteil der regelmäßigen Aktualisierung gegenüber dem Multiplikator-Ansatz (s. Abschnitt 3.1.3) scheint nur auf den ersten Blick in Frage gestellt zu sein. Auch wenn nach der letzten Umstellung der Wirtschaftszweigesystematik die Aktualisierung der Input-Output-Tabellen bisher nicht erfolgte, so findet sie dennoch prinzipiell regelmäßig statt. Bei Multiplikator-Rechnungen handelt es sich in der Regel aber um unregelmäßige Sonderauswertungen.

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 entsprechenden 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 Bruttoproduktionswerte 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 Ham-



burger 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 Personengruppe 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.²¹ 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.²²

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.

²¹ Vgl. Handelskammer Hamburg, Wertschöpfung der Kreuzschifffahrt in Hamburg, Hamburg 2012 sowie Handelskammer Hamburg, Wertschöpfung der Kreuzschifffahrt in Hamburg, Hamburg 2013.

²² 2014 waren 535 Arbeitsplätze in der Freien und Hansestadt Hamburg durch den Konsum der Passagiere und Crew-Mitglieder der Kreuzschifffahrt induziert.

3.2.4.1 Schätzung der direkt hafenabhängig Beschäftigten in der Schifffahrt

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

Tabelle 3-6: Beschäftigte in der Schifffahrt 2011

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

Zwischen 2011 und 2012 kam es beim Güterumschlag zu Rückgängen und bei den Passagierzahlen zu 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 fol-

gende sektorale und regionale Aufteilung der Vorleistungsnachfrage für Schifffahrtsunternehmen 2012.²³

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

Sektor	Region				Insgesamt
	Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	Übrige Gebiete	
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.²⁴

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

Arbeitsort	Region				Insgesamt
	Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	Übrige Gebiete	
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

²³ 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.

²⁴ 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.

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

Tabelle 3-16: Direkt und indirekt hafengebunden Beschäftigung 2012 am Beispiel der Schifffahrt in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort

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

Mit der Berechnung der konsuminduzierten indirekt hafengebundenen 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:²⁵

- nach dem Arbeitsort,
- nach dem Wohnort der Beschäftigten,
- nach Ladungskategorien,
- als Zuordnung sämtlicher indirekter Effekte zu den direkt hafenabhängigen Branchen bzw. Multiplikatorwirkungen.²⁶

Die Ergebnisse nach dem Arbeitsort, 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. Für die fiskalischen Effekte stellt sich die Frage nach der regionalen Zuordnung nicht.

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

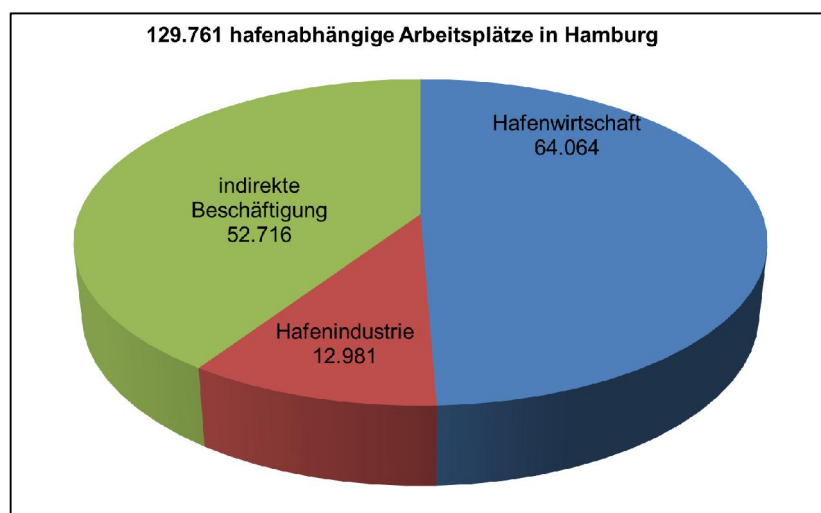
²⁶ Es werden ausschließlich die von hafenabhängigen Unternehmen in Hamburg ausgehenden indirekten Effekte eben diesen Unternehmen zugeordnet. Darüber hinaus ist eine solche Zuordnung auch für die direkt hafenabhängigen Unternehmen in Schleswig-Holstein und Niedersachsen möglich. Auf die Darstellung dieser Effekte wurde im Hauptteil verzichtet. Entsprechende Tabellen befinden sich aber im Anhang.

4.2 Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens

4.2.1 Beschäftigungseffekte in Hamburg

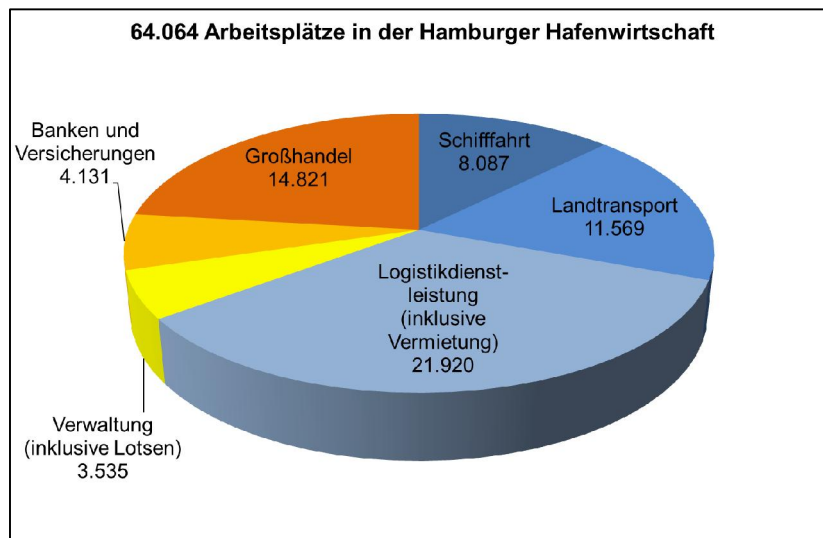
129.761 Arbeitsplätze in Hamburg waren 2014 vom Hafen abhängig. Dies entspricht 10,9% der gesamten Arbeitsplätze in Hamburg (1.193.390) in diesem Jahr. Der Anteil der Hafenwirtschaft an den hafenabhängigen Arbeitsplätzen lag bei 49%, der der Hafenindustrie bei 10% und der der indirekten Beschäftigung bei 41%. Abbildung 4-1 zeigt die Aufteilung in absoluten Zahlen.

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



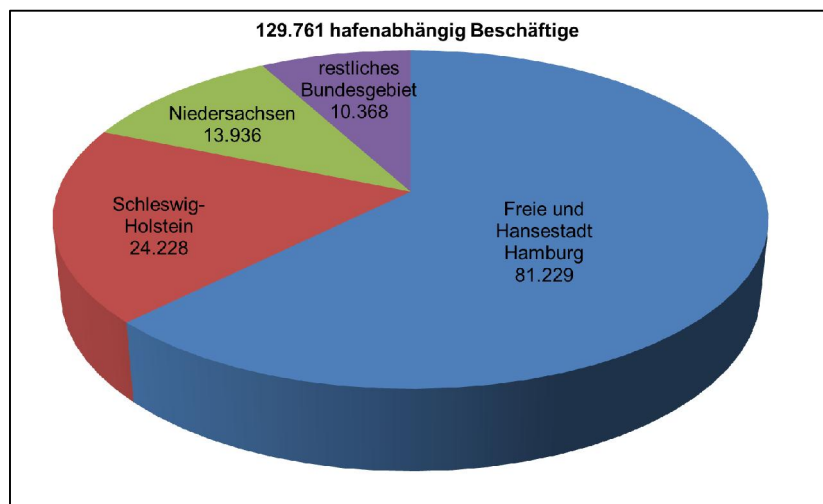
Von besonderem Interesse ist ein Blick auf die Beschäftigung in der Hafenwirtschaft als Teil der direkt hafenabhängigen Beschäftigung. Abbildung 4-2 zeigt, wie sich die Arbeitsplätze der Hafenwirtschaft auf die einzelnen Wirtschaftsbereiche verteilten. In der Hafenwirtschaft i.e.S. (blau) hatten 2014 mit 65% knapp zwei Drittel der Beschäftigten der gesamten Hafenwirtschaft 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 Hafenwirtschaft i.w.S. (gelb/orange).

Abbildung 4-2: Aufteilung der Arbeitsplätze in der Hafenwirtschaft auf Wirtschaftszweige



Unter Berücksichtigung der Pendlerverflechtungen ergibt sich folgendes Bild bei der Zuordnung der Hamburger hafenabhängigen Beschäftigung auf die Wohnorte 2014.

Abbildung 4-3: Hamburger hafenabhängige Beschäftigte nach dem Wohnort

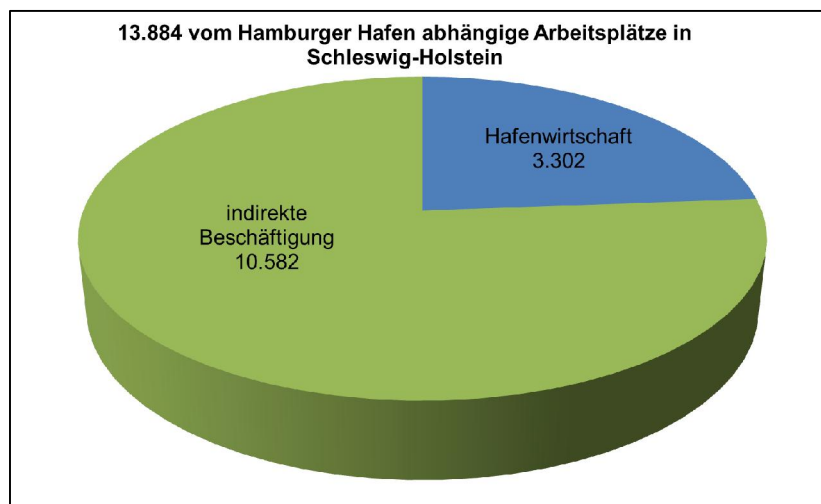


63% der hafenabhängigen Beschäftigten, die ihren Arbeitsplatz in Hamburg haben, wohnen auch in Hamburg. Die restlichen pendeln aus dem Umland (29%) ein, bzw. haben ihren Wohnsitz außerhalb Hamburgs und der Nachbarbundesländer (8%).

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:²⁷

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

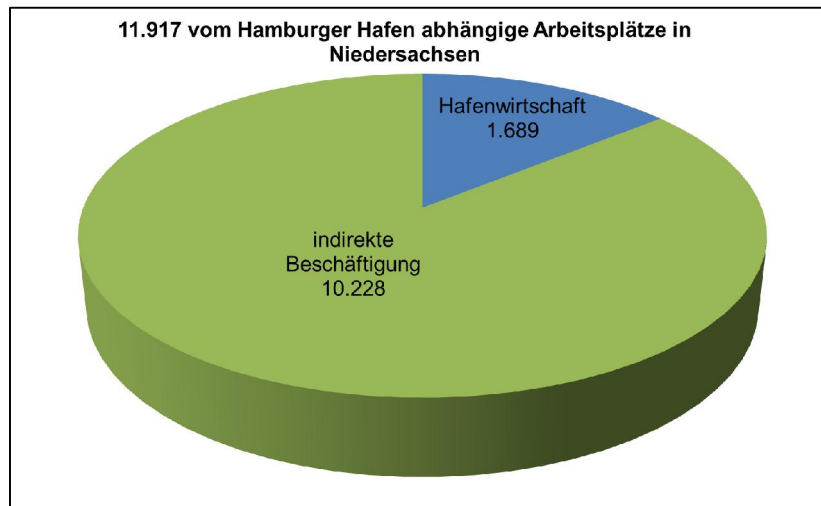


Da aus Gründen einer vorsichtigen Schätzung auf die Einbeziehung der Hafenindustrie im Umland verzichtet wurde, besteht die Aufteilung der Beschäftigungseffekte in den Nachbarbundesländern ausschließlich aus den direkten Effekten im Bereich der Hafenwirtschaft und den indirekten Effekten. Plausiblerweise ist der Anteil der indirekt hafenabhängigen Beschäftigung im Umland größer als in Hamburg. In Schleswig-Holstein beträgt er 76%.

²⁷ 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



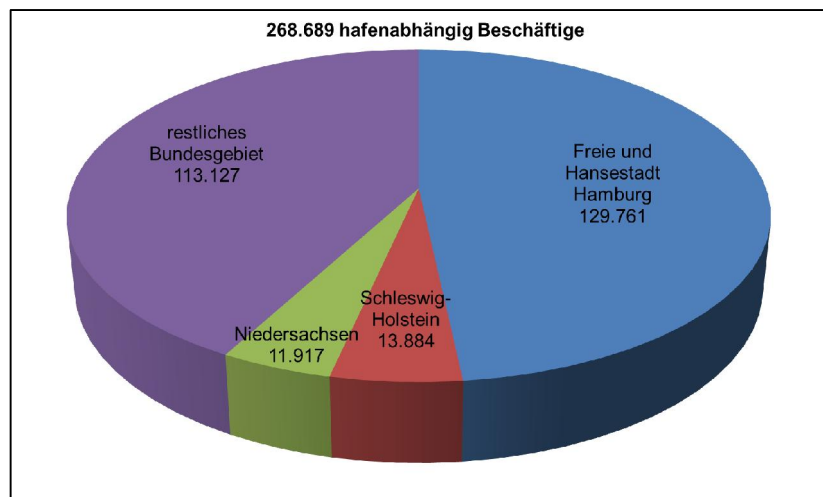
Der Anteil der indirekt hafenabhängigen Beschäftigung in Niedersachsen an der gesamten vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigung Niedersachsens beträgt 86%.²⁸

²⁸ 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 2014 268.689 Arbeitsplätze vom Hamburger Hafen abhängig.

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



48% 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 42%. In den Nachbarbundesländern waren insgesamt 25.801 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

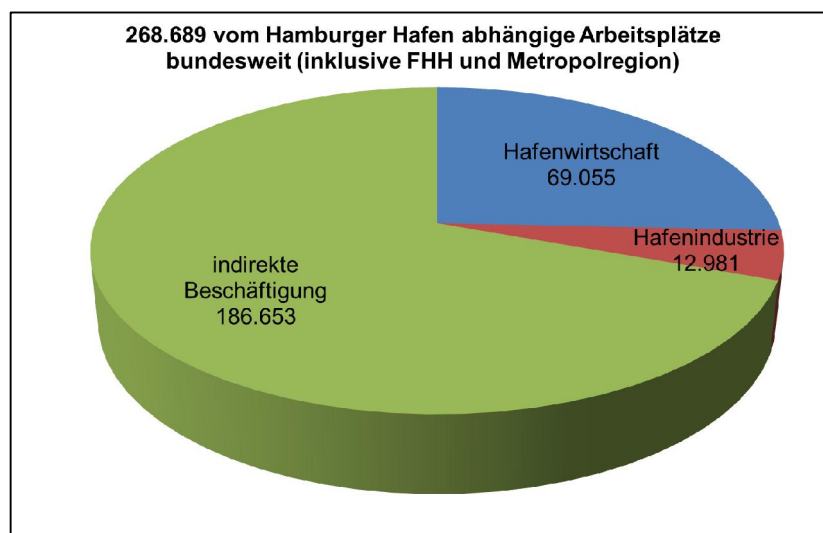
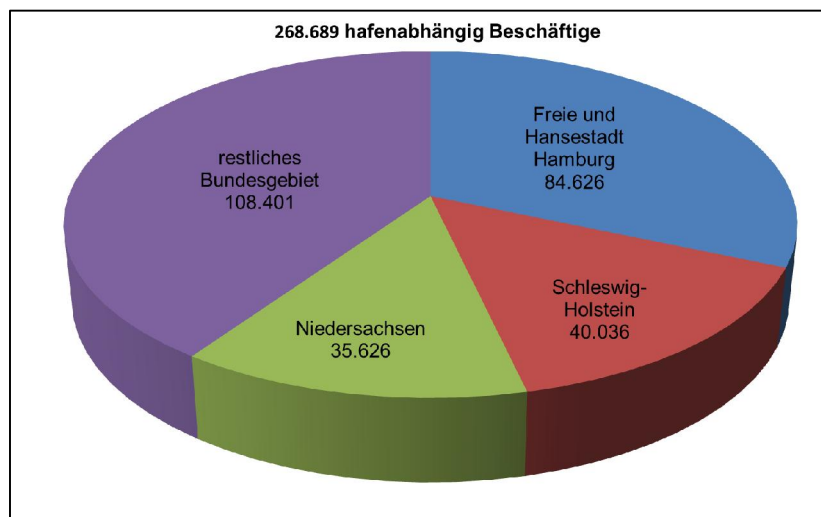


Abbildung 4-7 macht deutlich, dass von der bundesweit vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigung 31% direkt hafenabhängig waren. 69% waren durch Vorleistungs- und Investitionsgüternachfrage der direkt hafenabhängigen Unternehmen und durch den Konsum der hafenabhängig Beschäftigten vom Hamburger Hafen abhängig.

Berücksichtigt man, dass der Arbeitsort und der Wohnort der Erwerbstätigen häufig nicht identisch sind, so ergibt sich eine andere Darstellung der Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens in regionaler Gliederung, wenn nach dem Wohnort zugeordnet wird. Die Darstellung der hafenabhängigen Beschäftigung nach dem Wohnort wird dadurch ermittelt, dass man die Pendlerverflechtungen gemäß der Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit berücksichtigt. Abbildung 4-8 zeigt, dass 2014 die bundesweiten Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens in regionaler Gliederung nach dem Wohnort zu 32% 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 75.662 vom Hamburger Hafen abhängig Beschäftigte. Auf das restliche Bundesgebiet entfielen 40% der vom Hamburger Hafen abhängig Beschäftigung.

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

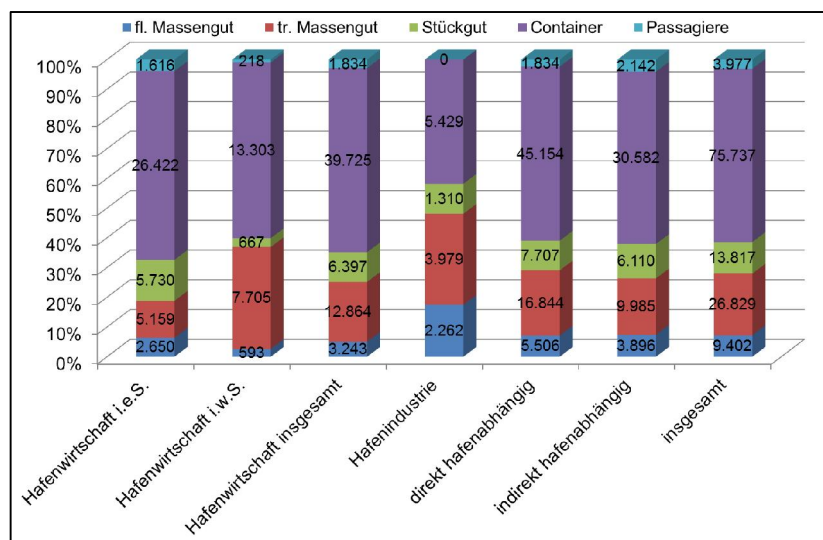


4.2.4 Beschäftigungseffekte nach Ladungskategorien

Die Zuordnung der Beschäftigungswirkungen des Hamburger Hafens auf die Ladungskategorien wurde bei der Hafenvirtschaft 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.

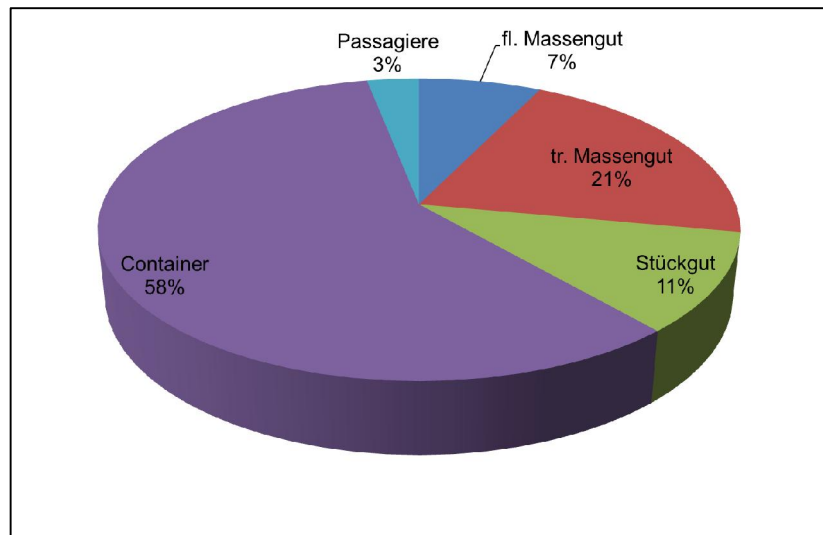
Abbildung 4-9: Zuordnung der hafenabhängigen Beschäftigung in Hamburg zu den Ladungskategorien



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 62%.

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



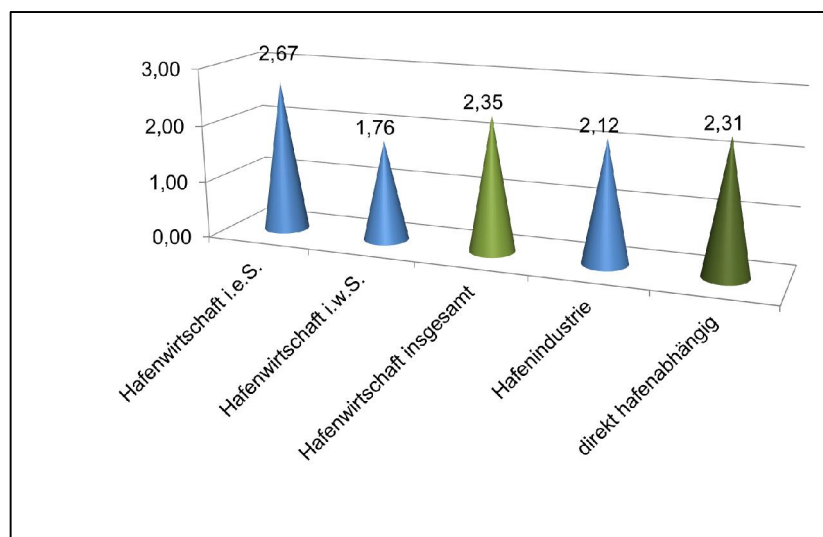
Die Aufteilung auf die Ladungskategorien in den regionalen Abgrenzungen Metropolregion (alte Abgrenzung) und bundesweit war nahezu identisch. Lediglich die absoluten Werte lagen natürlich jeweils höher.²⁹

²⁹ 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 hafenabhängig Beschäftigten entstanden. Im Durchschnitt kamen 2014 auf jeden direkt hafenabhängigen Arbeitsplatz rund 2,3 indirekt hafenabhängige Arbeitsplätze hinzu.³⁰ Bei der Hafenwirtschaft i.e.S. sind es sogar rund 2,7 indirekt hafenabhängige Arbeitsplätze je direkt hafenabhängigen Arbeitsplatz.

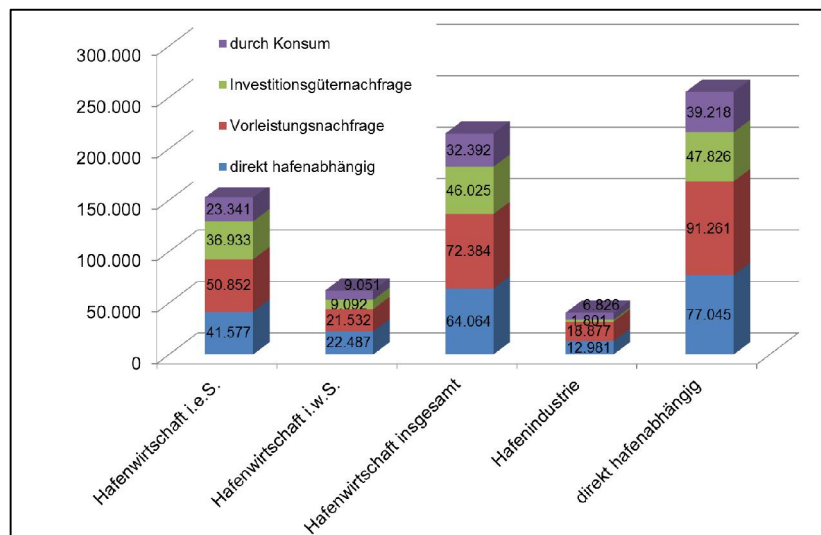
Abbildung 4-11: Indirekt hafenabhängige Arbeitsplätze bundesweit je direkt hafenabhängigen Arbeitsplatz in der Freien und Hansestadt Hamburg



³⁰ 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 hafenabhängigen Bereichen in Hamburg



In Abbildung 4-12 umfasst die Säule „Hafenwirtschaft i.e.S.“ einerseits die direkt hafenabhängige Beschäftigung dieses Wirtschaftsbereichs in der Freien und Hansestadt Hamburg und andererseits sämtliche zuzuordnenden indirekten Effekte bundesweit. 41.577 Arbeitsplätze in der Hamburger Hafenwirtschaft i.e.S. sind direkt hafenabhängig. 50.852 Arbeitsplätze sind aufgrund der Vorleistungsnachfrage der entsprechenden Hamburger hafenwirtschaftlichen Unternehmen bundesweit indirekt vom Hamburger Hafen abhängig. 36.933 Arbeitsplätze in der Bundesrepublik Deutschland sind aufgrund der Investitionsgüternachfrage der Hafenwirtschaft i.e.S. in Hamburg indirekt hafenabhängig. Durch die Konsumausgaben der bisher genannten direkt und indirekt hafenabhängig Beschäftigten sind noch einmal 23.341 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.³¹

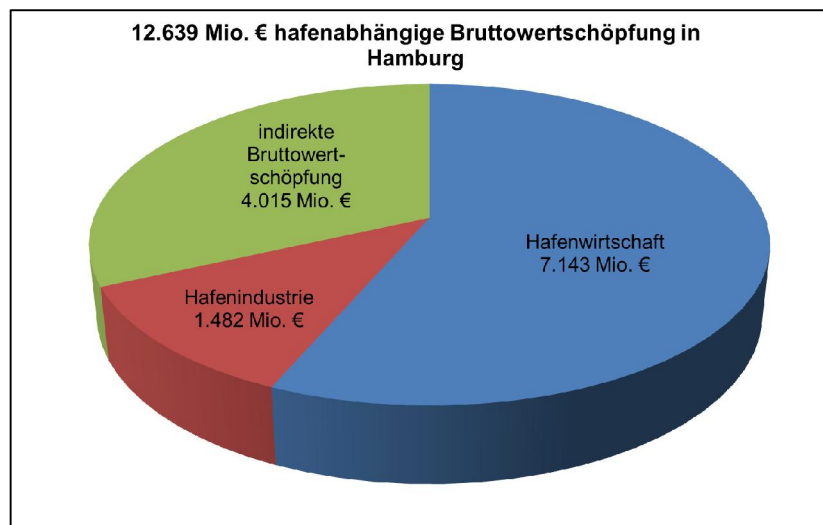
³¹ Bei den 255.350 direkt und indirekt vom Hamburger Hafen abhängig Beschäftigten handelt es sich um Beschäftigungseffekte des Hafens, die ihren Ursprung auf dem Hamburger Stadtgebiet haben. Bei den insgesamt 268.689 vom Hamburger Hafen abhängigen Arbeitsplätzen kommen noch die direkt hafenabhängigen Arbeitsplätze in der übrigen Metropolregion in alter Abgrenzung mit den entsprechenden indirekten Beschäftigungseffekten hinzu.

4.3 Bruttowertschöpfung

4.3.1 Wertschöpfungseffekte in Hamburg

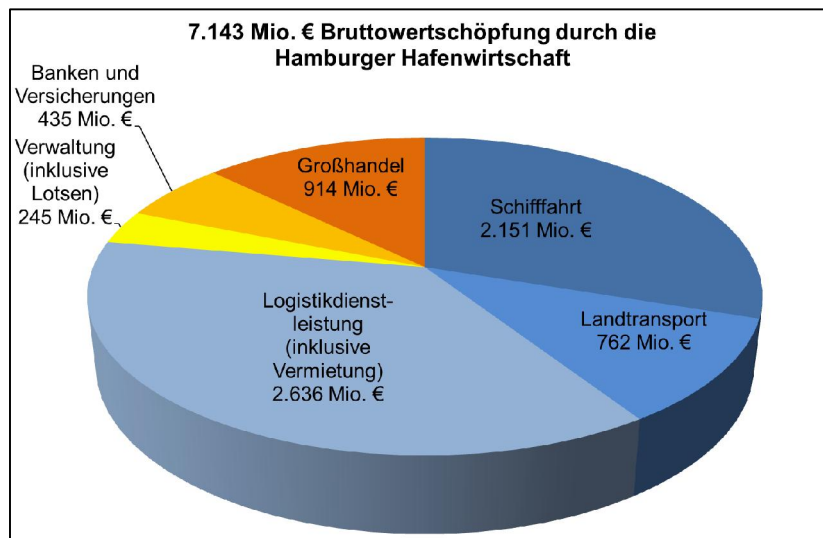
Neben den Beschäftigungswirkungen des Hamburger Hafens sind die Wertschöpfungseffekte der wichtigste Indikator für die wirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens. Die Wertschöpfungseffekte, gemessen in Form der Bruttowertschöpfung, stellen unmittelbar die wirtschaftliche Leistung, welche auf den Hafen zurückzuführen ist, monetär dar. Insgesamt wurden 2014 92,8 Mrd. € in Hamburg erwirtschaftet. 13,6% davon (12,6 Mrd. €) erwirtschafteten hafenabhängige Unternehmen. Unter anderem dadurch wird deutlich, dass die Hafenvirtschaft besonders produktiv war, denn der hafenabhängige Beschäftigungsanteil lag bei „nur“ 10,9%.

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



Allein die Hamburger Hafenvirtschaft hatte 2014 einen Anteil von 8% an der Hamburger Bruttowertschöpfung. Ihr Anteil an der hafenabhängigen Bruttowertschöpfung in Hamburg betrug 57%. An der bundesweiten vom Hamburger Hafen abhängigen Bruttowertschöpfung lag ihr Anteil bei 33%.

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

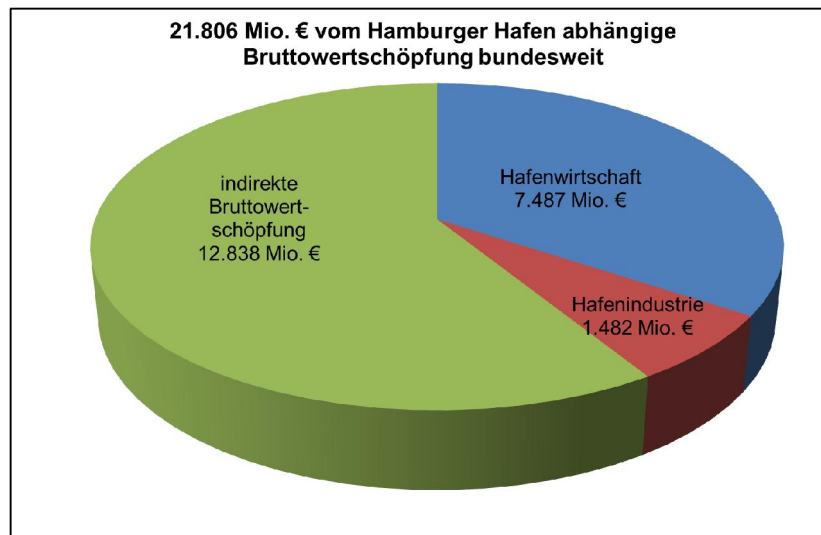


Insgesamt hat die Hafenwirtschaft in Hamburg über 7,1 Mrd. € in 2014 erwirtschaftet. Davon entfielen 78% auf die Hafenwirtschaft im engeren Sinne (blau). Insbesondere die Schifffahrt (mit einem Anteil von 30%) und die Logistikdienstleister (mit einem Anteil von 37%) waren als besonders produktiv einzuschätzen.

4.3.2 Bundesweite Wertschöpfungseffekte

Über das Bundesgebiet verteilt wurde 2014 durch den Hamburger Hafen direkt und indirekt eine Bruttowertschöpfung von rund 21,8 Mrd. € erwirtschaftet.

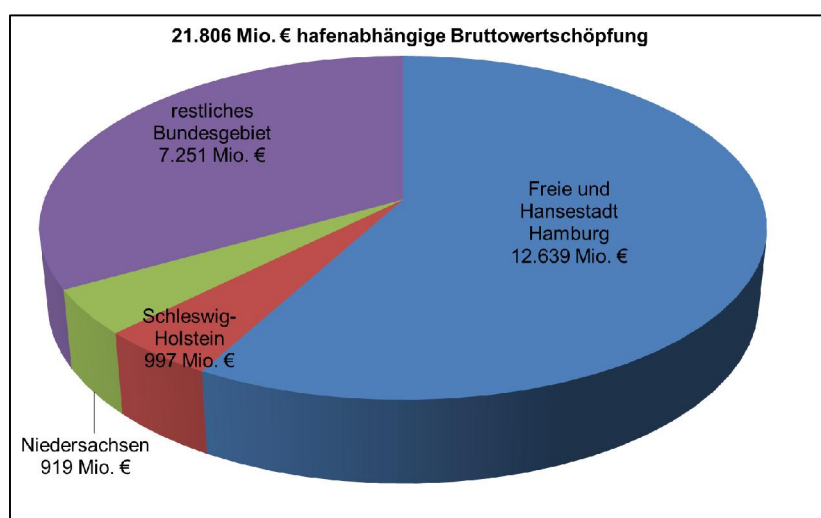
Abbildung 4-15: Vom Hamburger Hafen ausgehende Bruttowertschöpfung insgesamt nach Art der Abhängigkeit



59% 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 34%.

58% der vom Hamburger Hafen ausgehenden Bruttowertschöpfung wurden in Hamburg erwirtschaftet, 9% in den Nachbarbundesländern und 33% 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 48% 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.³²

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

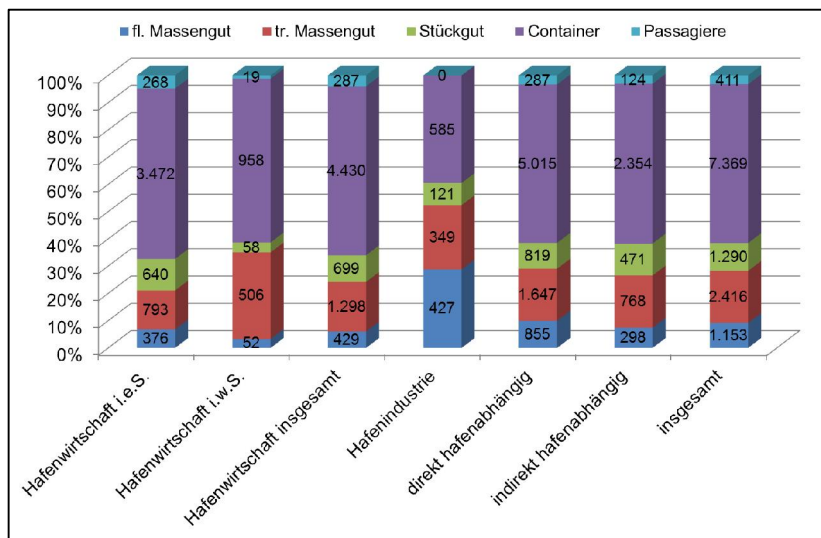


³² Insbesondere die Schifffahrt weist eine enorm hohe Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen auf. Dieser hohe Wert ist kein Erhebungsergebnis, sondern wurde ausschließlich auf Basis des sekundärstatistischen Materials des Statistischen Landesamtes Nord berechnet. Somit ist eine Verzerrung durch Fehlangaben 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

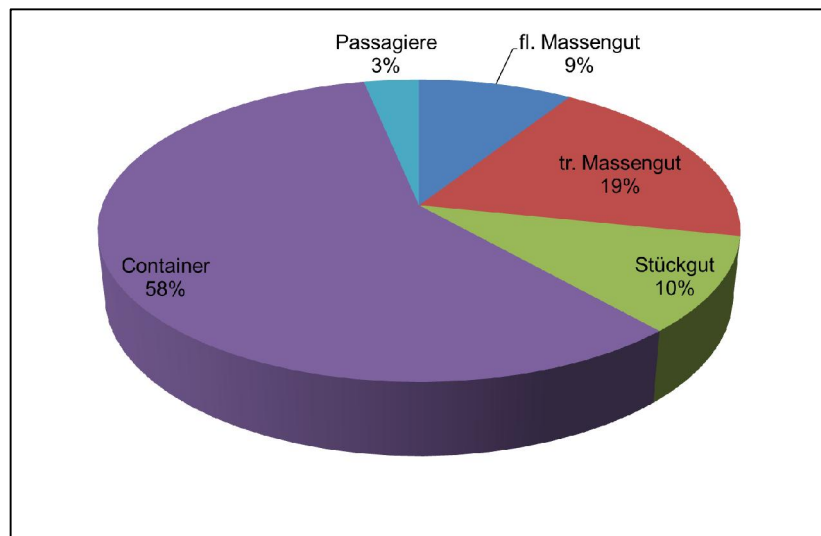
Betrachtet man die Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien und Wirtschaftsbereichen in der regionalen Abgrenzung „Freie und Hansestadt Hamburg“, so fällt die hohe Wertschöpfung beim flüssigen Massengut bei der Hafenindustrie besonders auf. Dies zeigt in erster Linie, dass die hafenabhängige Mineralölindustrie 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.³³

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



³³ 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. 58% der hafenabhängigen Bruttowertschöpfung entfielen auf eben diese Ladungskategorie.³⁴

4.3.4 Zuordnung sämtlicher Wertschöpfungseffekte zu den direkt hafenabhängigen Branchen

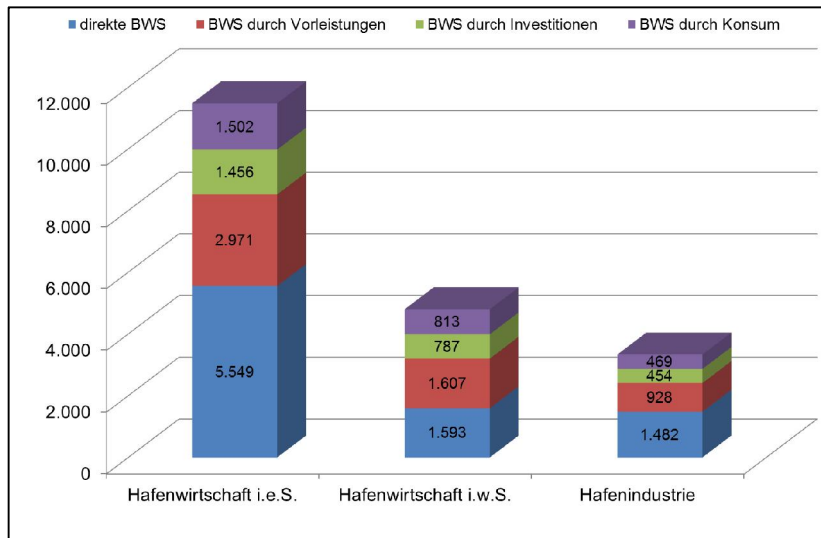
Während bei den Beschäftigungseffekten das Augenmerk darauf lag, wie viele zusätzliche indirekte Arbeitsplätze je direkten hafenabhängigen Arbeitsplatz hinzukommen, ist ein ähnlicher Zusammenhang zwischen direkten und indirekten Effekten bei der Wertschöpfung von Interesse. Letztlich spiegelt sich die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

Die Hafenwirtschaft i.e.S. in Hamburg erwirtschaftete 2014 eine Bruttowertschöpfung von über 5,5 Mrd. € selbst. Durch ihre Vorleistungsnachfrage wurde eine indirekt hafenabhängige Bruttowertschöpfung in Höhe von rund 3,0 Mrd. € erwirtschaftet, durch ihre Investitionsgüternachfrage eine in Höhe von rund 1,5 Mrd. € und durch die zurechenbaren Konsumeffekte

³⁴ 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.

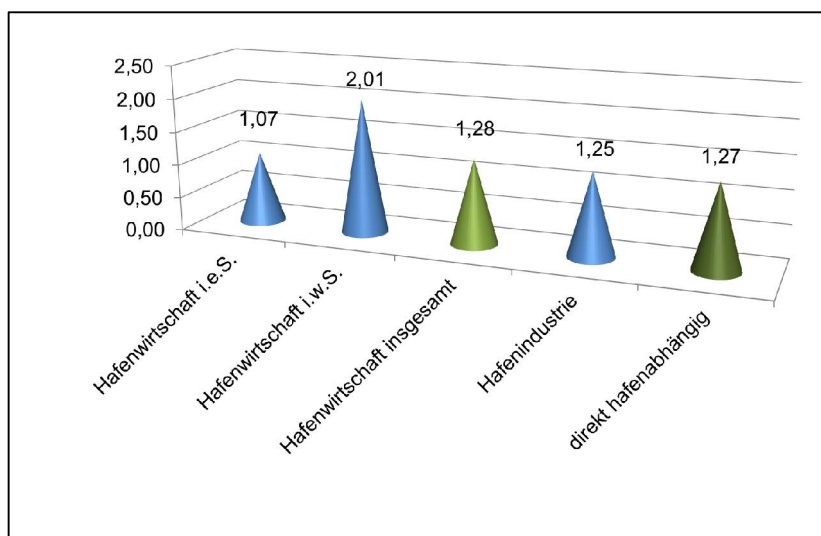
ebenfalls rund 1,5 Mrd. €. Insgesamt wurden somit rund 11,5 Mrd. € Bruttowertschöpfung durch die Hafenwirtschaft i.e.S. (s. Abbildung 4-19) erwirtschaftet.

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



Je erwirtschafteten Euro in der Hafenwirtschaft i.e.S. wurden 2014 weitere 1,1 Euro durch indirekte Effekte erwirtschaftet. Im Durchschnitt der direkt hafengebundenen Unternehmen in Hamburg wurde von ihnen je erwirtschaftetem Euro rund 1,3 Euro durch indirekte Effekte erwirtschaftet.

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



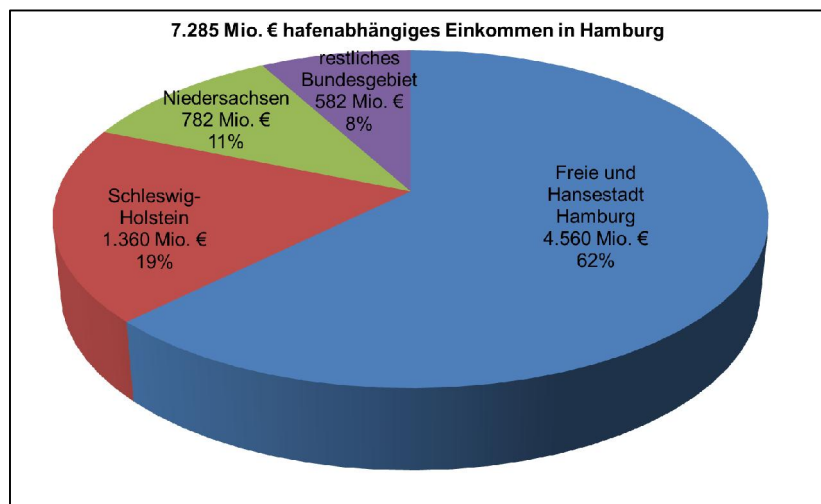
4.4 Einkommenseffekte

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 2014 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.

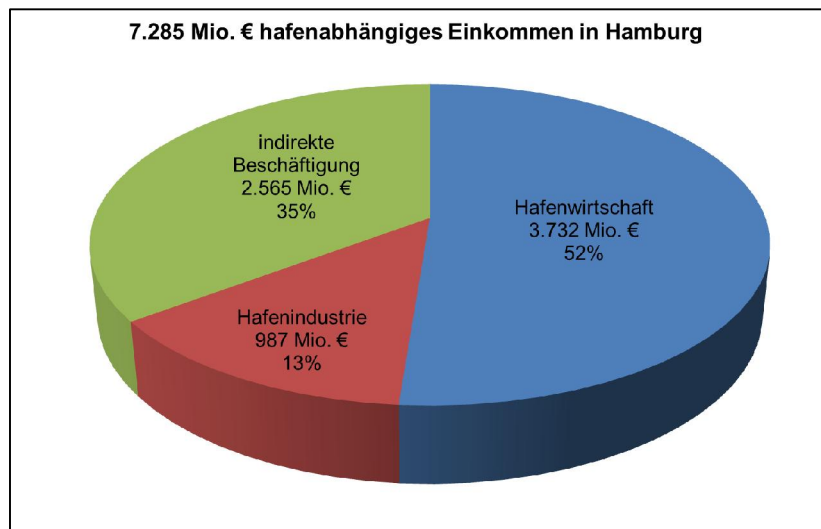
Abbildung 4-21: Aufteilung des auf Hamburger Stadtgebiet erzielten hafenabhängigen Einkommens auf die Wohnregionen



Nicht ganz zwei Drittel des in Hamburg erwirtschafteten hafenabhängigen Einkommens (rund 4,6 Mrd. €) verblieben 2014 in Hamburg. Rund 582 Mio. € verblieben nicht einmal im Umland, sondern entfielen auf Pendler außerhalb der Metropolregion Hamburgs in alter Abgrenzung.

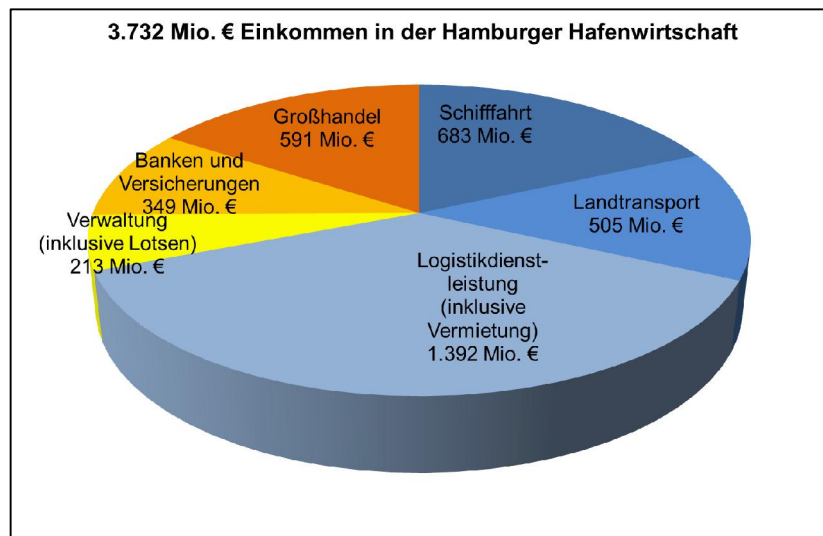
Schaut man sich an, in welchen hafenabhängigen Bereichen das Einkommen in Hamburg erzielt wurde, so sieht man, dass 2014 mit rund 4,7 Mrd. € 65 % der Einkommen auf direkt hafenabhängige Bereiche entfielen.

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 1,4 Mrd. € einen Anteil von 37 % an den Einkommen, die in der Hafenwirtschaft erzielt wurden bzw. einen Anteil von 19 % an den hafenabhängigen Einkommen in Hamburg insgesamt.

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

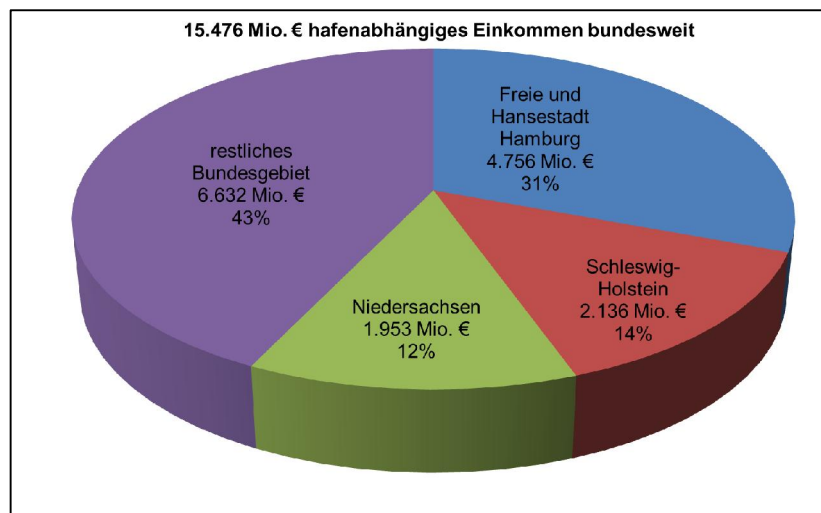


69% der hafenabhängigen Einkommen der Hafenwirtschaft in Hamburg wurden in der Hafenwirtschaft im engeren Sinne (blau) erzielt. An dieser Stelle wird deutlich, dass die Einkommenseffekte des Hamburger Hafens stärker mit den Beschäftigungs- als mit den Wertschöpfungseffekten einhergehen. Während 69% der hafenabhängigen Einkommen der Hafenwirtschaft in Hamburg von der Hafenwirtschaft im engeren Sinne erzielt wurden, wurden 78% 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:

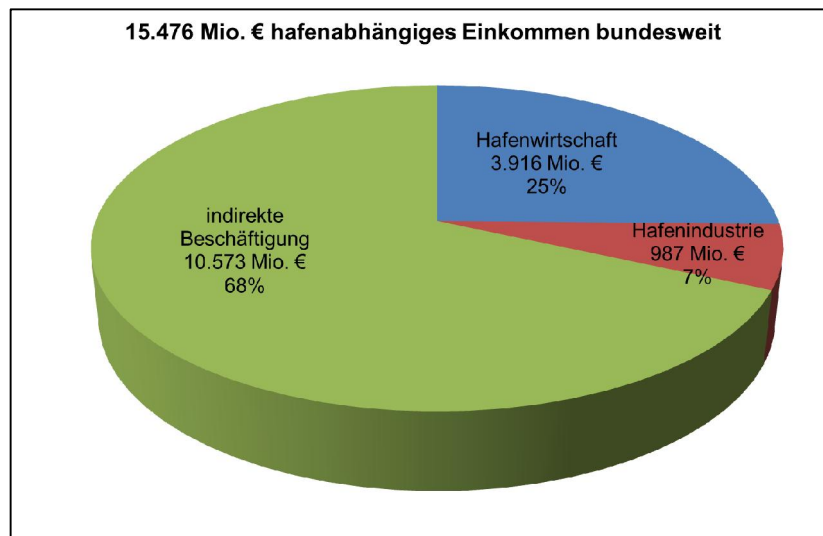
Abbildung 4-24: Regionale Aufteilung des insgesamt vom Hamburger Hafen abhängigen Einkommens



Insgesamt wurden durch den Hamburger Hafen in der Bundesrepublik Deutschland knapp 15,5 Mrd. € Einkommen erzielt. Nicht einmal ein Drittel davon (rund 4,8 Mrd. €) verblieb in Hamburg. Auf das Umland entfielen insgesamt rd. 26% (rund 4,1 Mrd. €).³⁵ Die restlichen 43% (rund 6,6 Mrd. €) verteilten sich über das restliche Bundesgebiet. Über zwei Drittel der bundesweit vom Hamburger Hafen abhängigen Einkommen entfielen 2014 bei einer regionalen Zuordnung nach dem Wohnort folglich auf Regionen außerhalb Hamburgs.

³⁵ Dabei setzt sich das Einkommen in Höhe von 4,1 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 10,6 Mrd. €) des hafenabhängigen Einkommens 2014 wurde in indirekt hafenabhängigen Unternehmen erwirtschaftet. Gut ein Viertel des hafenabhängigen Einkommens (rund 3,9 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 59% der vom Hamburger Hafen ausgehenden Bruttowertschöpfung in den indirekt hafenabhängigen Sektoren entstand, wurden in diesen Sektoren rund 68% des hafenabhängigen Einkommens erzielt. Der entsprechende Beschäftigungsanteil lag bei 69%.

4.4.3 Hafengebunden Einkommen nach Ladungskategorien

Von den in Hamburg erzielten hafengebunden Einkommen waren 58% 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 (22 % der Einkommen in der Hafenindustrie).

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

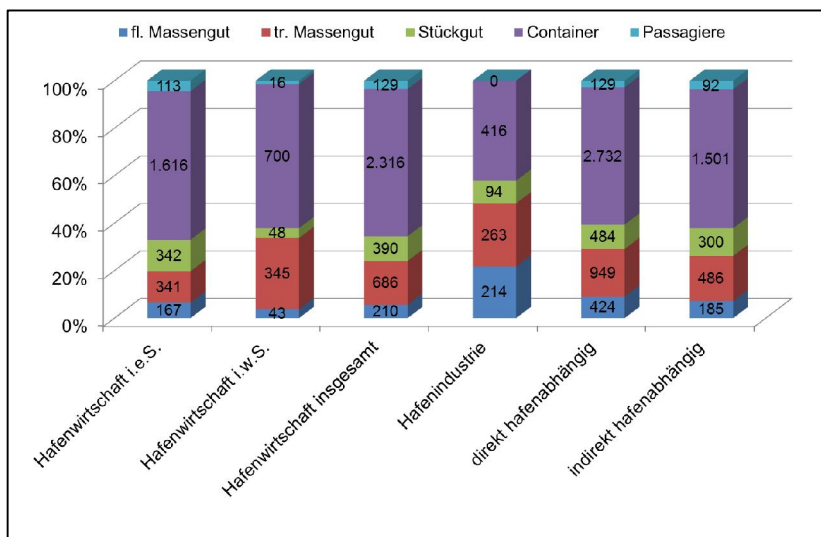
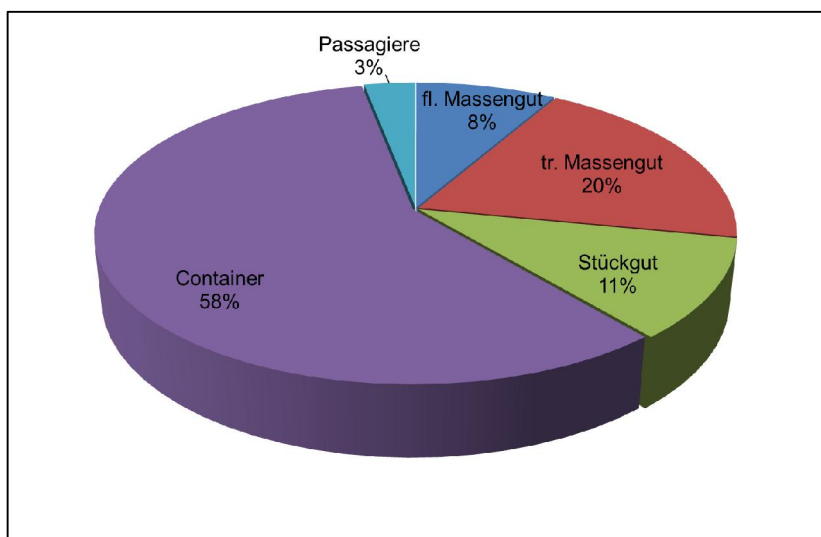


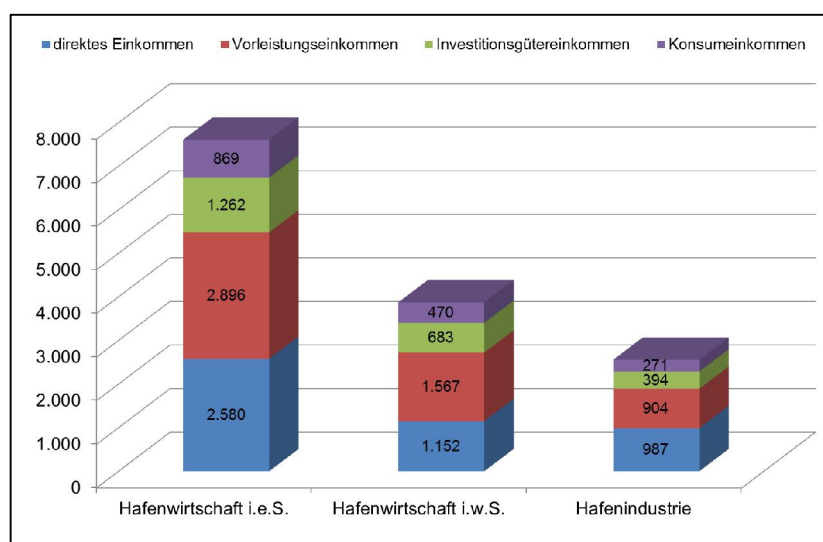
Abbildung 4-27: Aufteilung des hafengebunden Einkommens in Hamburg auf die Ladungskategorien



4.4.4 Zuordnung sämtlicher Einkommenseffekte zu den direkt hafenabhängigen Branchen

Zusätzlich zu den Einkommenseffekten der direkt hafenabhängig Beschäftigten in Hamburg entstehen noch die den direkt hafenabhängigen Unternehmen zuzuordnenden indirekten Einkommenseffekte. Abbildung 4-28 zeigt, wie sich das hafenabhängige Einkommen in Hamburg 2014 auf die unterschiedlichen Entstehungsbereiche aufteilte.

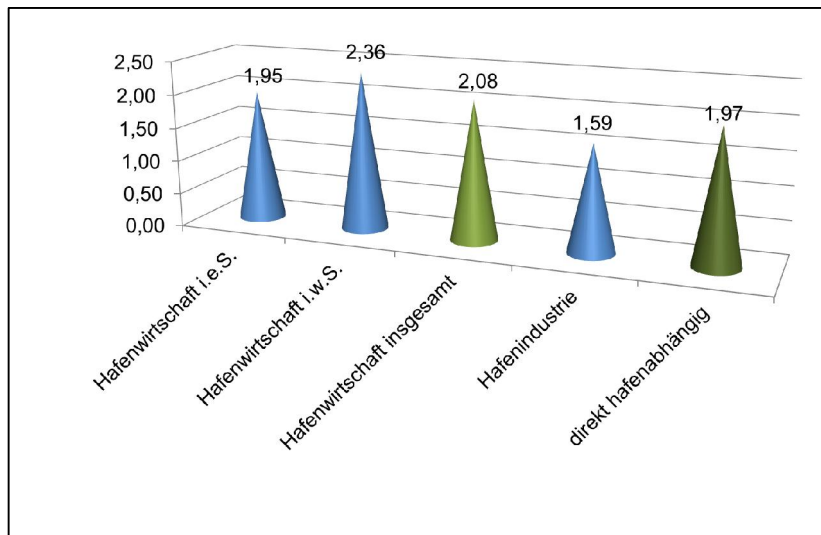
Abbildung 4-28: Von den direkt hafenabhängigen Wirtschaftsbereichen in der Freien und Hansestadt Hamburg generierte Einkommen nach ihren Entstehungsbereichen in Mio. €



Von den direkt hafenabhängigen Unternehmen in Hamburg insgesamt werden rund 4,7 Mrd. Euro Einkommen generiert. Von der durch ihre Vorleistungsnachfrage generierten Beschäftigung werden zusätzlich rund 5,4 Mrd. Euro Einkommen erzielt. Von der Beschäftigung in der entsprechenden Investitionsgüterindustrie sind es rund 2,3 Mrd. Euro und bei der konsuminduzierten Beschäftigung rund 1,6 Mrd. Euro.

2014 wurden für jeden Euro Einkommen, der direkt hafenabhängig in Hamburg erwirtschaftet wurde, durchschnittlich 2,0 Euro indirekt hafenabhängiges Einkommen erzielt. Betrachtet man die Hafengewirtschaft im weiteren Sinne, waren es sogar 2,36 Euro.

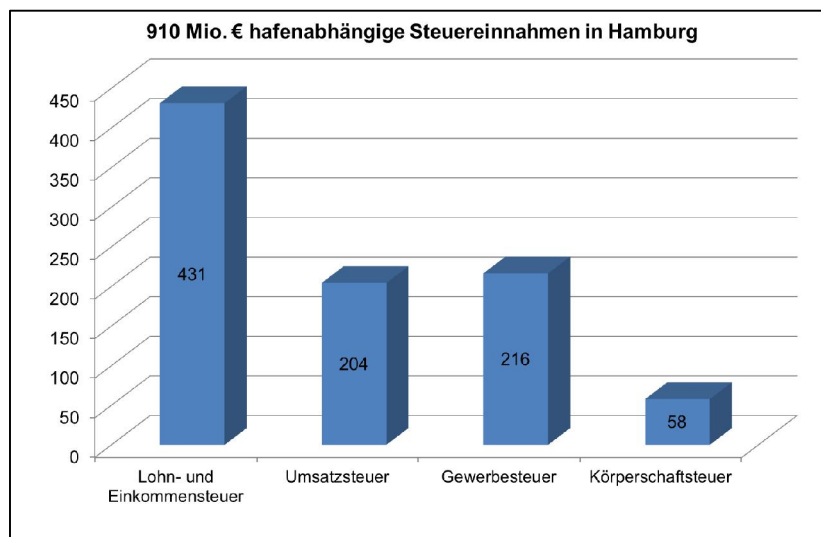
Abbildung 4-29: Zusätzliches Einkommen je direkt hafenabhängig erwirtschafteten Euro Einkommen in Hamburg



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, Gewerbesteuer und Körperschaftsteuer unterschieden. Im Durchschnitt waren 2014 11,1% 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.

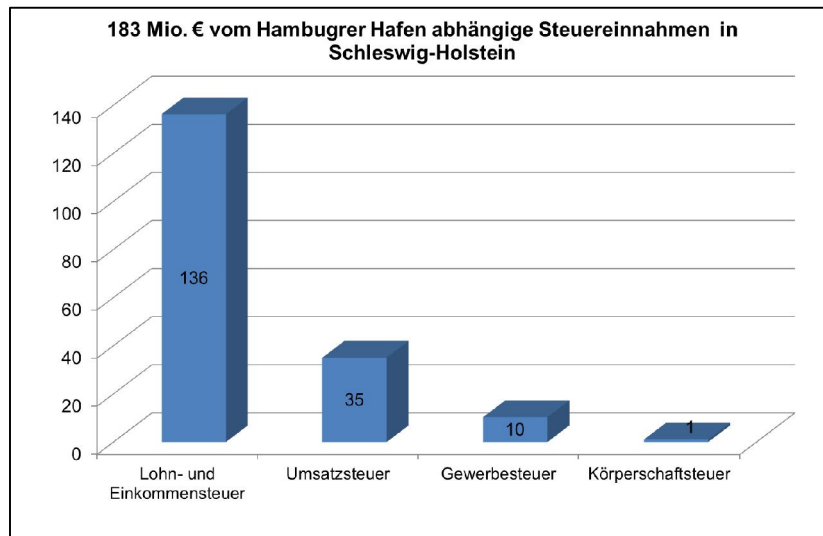
Abbildung 4-30: Hafengebundenen Steueraufkommen in der Freien und Hansestadt Hamburg 2014



Auch in den Nachbarbundesländern werden vom Hamburger Hafen abhängige Steuereinnahmen erzielt. Rund 2,2 % der Steuereinnahmen in den genannten Kategorien in Schleswig-Holstein waren 2014 vom Hamburg Hafen abhängig. In Niedersachsen waren es 0,6 %.

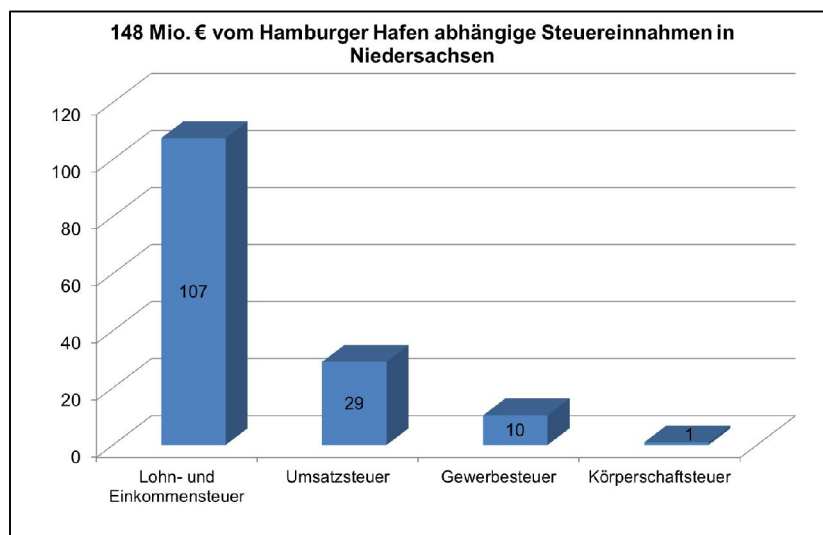
2014 ergab sich in Schleswig-Holstein folgendes Bild:

Abbildung 4-31: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen in Schleswig-Holstein 2014



Für Niedersachsen ergab sich folgendes Bild:

Abbildung 4-32: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen in Niedersachsen 2014



4.6 Fazit

Die Bedeutung des Hafens für die Freie und Hansestadt Hamburg wird durch die hafenabhängige Beschäftigung und hafenabhängige Bruttowertschöpfung deutlich. 10,9 % der Arbeitsplätze in Hamburg hingen 2014 von der Existenz des Hafens ab und 13,6% der Hamburger Bruttowertschöpfung wurden in hafenabhängigen Unternehmen erwirtschaftet.

129.761 Arbeitsplätze in Hamburg waren vom Hafen abhängig. Bundesweit waren es 268.689, in Schleswig-Holstein 13.884 und in Niedersachsen 11.917. 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 2014 rund 12,6 Mrd. Euro. Bundesweit waren es 21,8 Mrd. Euro. In Schleswig-Holstein waren es rund 997 Mio. Euro und in Niedersachsen waren es gut 919 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 hafenabhängig Beschäftigten. In Hamburg werden rund 7,3 Mrd. Euro hafenabhängig erzielt, bundesweit sind es 15,5 Mrd. Euro. Betrachtet man die hafenabhängigen Einkommen nach dem Wohnort der Beschäftigten, so verbleiben rund 4,8 Mrd. Euro in der Freien und Hansestadt Hamburg, in Schleswig-Holstein gut 2,1 Mrd. Euro und in Niedersachsen knapp 2,0 Mrd. Die restlichen 6,6 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 11,1% vom Hafen abhängig. Für Schleswig-Holstein liegt diese Quote bei 2,2% und für Niedersachsen bei 0,6%. Insgesamt verzeichnet die Freie und Hansestadt Hamburg hafenabhängige Steuereinnahmen in Höhe von 910 Mio. Euro.

5 Kommentierter Tabellenanhang

5.1 Beschäftigungseffekte

5.1.1 Beschäftigungseffekte in regionaler Gliederung

Von den insgesamt 268.689 Arbeitsplätzen, die 2014 direkt oder indirekt vom Hamburger Hafen abhängig waren, hatten 129.761 ihren Standort in Hamburg selbst (48%), 13.884 (5%) in Schleswig-Holstein, 11.917 in Niedersachsen (5%) und 113.127 (42%) außerhalb dieser Regionen. Im Hamburger Umland sind somit 25.801 Arbeitsplätze vom Hamburger Hafen abhängig, dies entspricht 10% der gesamten vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigung. 32% (41.577) der hafenabhängigen Arbeitsplätze in Hamburg selbst waren der Hafengewirtschaft i.e.S. zuzurechnen.

Nicht ganz drei Viertel (73%) der hafenabhängigen Arbeitsplätze in Hamburg entfallen auf den Dienstleistungssektor, ein Fünftel (19%) auf das produzierende Gewerbe und 8% auf die Bauwirtschaft. Insgesamt waren 2014 knapp 11% aller Hamburger Arbeitsplätze (1.193.390) dem Hafen zuzurechnen.

Tabelle 5-1: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2014 nach dem Arbeitsort

Teilbereich		Beschäftigte in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort				
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	8.087	0	0	0	8.087
	Landtransport	11.569	216	185	0	11.970
	Logistikdienstleistung	21.618	129	305	0	22.052
	Vermietung	302	0	0	0	302
	Hafenwirtschaft i.e.S.	41.577	345	489	0	42.411
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	3.535	0	0	0	3.535
	Banken und Versicherungen	4.131	0	0	0	4.131
	Großhandel	14.821	2.957	1.200	0	18.978
	Hafenwirtschaft i.w.S.	22.487	2.957	1.200	0	26.644
Hafenwirtschaft insgesamt		64.064	3.302	1.689	0	69.055
Hafenindustrie	Fischerei	22	0	0	0	22
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	732	0	0	0	732
	Mineralölverarbeitung	1.634	0	0	0	1.634
	H. v. chemischen Erzeugnissen	791	0	0	0	791
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	537	0	0	0	537
	H. v. Metallernzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	4.817	0	0	0	4.817
	Maschinenbau	3.137	0	0	0	3.137
Sonstiger Fahrzeugbau	1.312	0	0	0	1.312	
Hafenindustrie gesamt		12.981	0	0	0	12.981
direkt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		77.045	3.302	1.689	0	82.036
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	3.122	2.263	2.116	11.984	19.485
	Bauwirtschaft	1.545	279	310	1.448	3.582
	Dienstleistungen	11.474	2.154	2.424	57.194	73.246
	gesamt	16.141	4.696	4.850	70.626	96.313
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	5.502	1.962	1.556	8.795	17.815
	Bauwirtschaft	8.167	2.130	2.037	10.830	23.164
	Dienstleistungen	2.841	744	783	4.364	8.732
	gesamt	16.510	4.836	4.376	23.989	49.711
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	3.737	160	150	3.581	7.628
	Bauwirtschaft	80	1	2	77	160
	Dienstleistungen	16.248	889	850	14.854	32.841
	gesamt	20.065	1.050	1.002	18.512	40.629
indirekt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		52.716	10.582	10.228	113.127	186.653
Summe	Produzierendes Gewerbe	25.342	4.385	3.822	24.360	57.909
	Bauwirtschaft	9.792	2.410	2.349	12.355	26.906
	Dienstleistungen	94.627	7.089	5.746	76.412	183.874
	gesamt	129.761	13.884	11.917	113.127	268.689
Gesamtbeschäftigung in Hamburg		1.193.390				
Anteil des Hafens in %		10,9%				

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 30% an allen hafenabhängigen Arbeitsplätzen. 52% der Arbeitsplätze hatten den Standort außerhalb von Hamburg und 18% hatten zwar den Standort in Hamburg, wurden aber von Einpendlern belegt.³⁶ Die Beschäftigungswirkungen sind somit auch überregional von Bedeutung.

Tabelle 5-2: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2014 (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	5.063	1.510	869	646	8.087
	Landtransport	7.242	2.160	1.243	924	11.569
	Logistikdienstleistung	13.533	4.036	2.322	1.727	21.618
	Vermietung	189	56	32	24	302
	Hafenwirtschaft i.e.S.	26.027	7.763	4.465	3.322	41.577
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	2.213	660	380	282	3.535
	Banken und Versicherungen	2.586	771	444	330	4.131
	Großhandel	9.278	2.767	1.592	1.184	14.821
	Hafenwirtschaft i.w.S.	14.077	4.199	2.415	1.797	22.487
Hafenwirtschaft insgesamt		40.103	11.961	6.880	5.119	64.064
Hafenindustrie	Fischerei	13	4	2	2	22
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	458	137	79	58	732
	Mineralölverarbeitung	1.023	305	176	131	1.634
	H. v. chemischen Erzeugnissen	495	148	85	63	791
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	336	100	58	43	537
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	3.015	899	517	385	4.817
	Maschinenbau	1.963	586	337	251	3.137
Sonstiger Fahrzeugbau	821	245	141	105	1.312	
Hafenindustrie gesamt		8.126	2.424	1.394	1.037	12.981
direkt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		48.229	14.385	8.275	6.156	77.045
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	1.954	583	335	249	3.122
	Bauwirtschaft	967	288	166	123	1.545
	Dienstleistungen	7.183	2.142	1.232	917	11.474
	gesamt	10.104	3.014	1.734	1.290	16.141
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	3.444	1.027	591	440	5.502
	Bauwirtschaft	5.112	1.525	877	653	8.167
	Dienstleistungen	1.778	530	305	227	2.841
	gesamt	10.335	3.083	1.773	1.319	16.510
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	2.339	698	401	299	3.737
	Bauwirtschaft	50	15	9	6	80
	Dienstleistungen	10.171	3.034	1.745	1.298	16.248
	gesamt	12.561	3.746	2.155	1.603	20.065
indirekt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		33.000	9.843	5.662	4.212	52.716
Summe	Produzierendes Gewerbe	15.864	4.732	2.722	2.025	25.342
	Bauwirtschaft	6.130	1.828	1.052	782	9.792
	Dienstleistungen	59.236	17.668	10.163	7.561	94.627
	gesamt	81.229	24.228	13.936	10.368	129.761

³⁶ 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 40% auf Einwohner der anderen Regionen entfallen.

Tabelle 5-3: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2014 (alle Standorte) 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	5.063	1.510	869	646	8.087
	Landtransport	7.256	2.348	1.413	952	11.970
	Logistikdienstleistung	13.542	4.150	2.599	1.760	22.052
	Vermietung	189	56	32	24	302
	Hafenwirtschaft i.e.S.	26.051	8.064	4.914	3.383	42.411
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	2.213	660	380	282	3.535
	Banken und Versicherungen	2.586	771	444	330	4.131
	Großhandel	9.462	5.337	2.729	1.451	18.978
	Hafenwirtschaft i.w.S.	14.260	6.768	3.552	2.063	26.644
Hafenwirtschaft insgesamt		40.311	14.832	8.466	5.446	69.055
Hafenindustrie	Fischerei	13	4	2	2	22
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	458	137	79	58	732
	Mineralölverarbeitung	1.023	305	176	131	1.634
	H. v. chemischen Erzeugnissen	495	148	85	63	791
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	336	100	58	43	537
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	3.015	899	517	385	4.817
	Maschinenbau	1.963	586	337	251	3.137
Sonstiger Fahrzeugbau	821	245	141	105	1.312	
Hafenindustrie gesamt		8.126	2.424	1.394	1.037	12.981
direkt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		48.437	17.256	9.860	6.483	82.036
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	2.367	2.948	3.419	10.751	19.485
	Bauwirtschaft	1.018	579	588	1.397	3.582
	Dienstleistungen	8.587	5.900	8.857	49.902	73.246
	gesamt	11.972	9.427	12.863	62.051	96.313
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	3.765	3.024	2.862	8.164	17.815
	Bauwirtschaft	5.491	3.737	3.778	10.159	23.164
	Dienstleistungen	1.924	1.322	1.438	4.048	8.732
	gesamt	11.180	8.083	8.077	22.370	49.711
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	2.429	955	878	3.367	7.628
	Bauwirtschaft	52	18	18	72	160
	Dienstleistungen	10.557	4.296	3.930	14.057	32.841
	gesamt	13.038	5.269	4.826	17.496	40.629
indirekt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt		36.189	22.780	25.766	101.918	186.653
Summe	Produzierendes Gewerbe	16.686	9.351	8.552	23.319	57.909
	Bauwirtschaft	6.561	4.334	4.383	11.628	26.906
	Dienstleistungen	61.379	26.351	22.691	73.454	183.874
	gesamt	84.626	40.036	35.626	108.401	268.689

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 2014 vorgenommen.

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

Tabelle 5-4: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2014 nach Ladungskategorien insgesamt (Übersicht)

Verflechtungstyp	Beschäftigte nach Ladungskategorien					Summe
	flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	
Hafenwirtschaft (im engeren Sinne u. im weiteren Sinne)	3.245	13.858	6.602	43.515	1.834	69.055
Hafenbezogene Industrie	2.262	3.979	1.310	5.429	0	12.981
Lieferungen von Vorleistungen	9.439	19.737	11.323	53.263	2.550	96.313
Lieferungen von Investitionsgütern	2.845	9.036	5.776	30.355	1.700	49.711
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	4.055	7.857	4.337	22.703	1.677	40.629
Summe	21.846	54.467	29.349	155.266	7.761	268.689

2014 entfielen von insgesamt 268.689 hafenabhängigen Arbeitsplätzen in und außerhalb Hamburgs 69% auf Stückgut inklusive Container (184.615) und 28% 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 2014 nach Ladungskategorien insgesamt

Teilbereich		Beschäftigte nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	694	1.530	129	5.238	496	8.087
	Landtransport	786	958	1.403	8.823	0	11.970
	Logistikdienstleistung	1.142	2.717	4.398	12.675	1.120	22.052
	Vermietung	30	59	4	209	0	302
Hafenwirtschaft i.e.S.		2.652	5.265	5.934	26.945	1.616	42.411
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	271	523	295	2.346	101	3.535
	Banken und Versicherungen	317	611	344	2.741	118	4.131
	Großhandel	4	7.460	30	11.484	0	18.978
	Hafenwirtschaft i.w.S.	593	8.594	669	16.571	218	26.644
Hafenwirtschaft insgesamt		3.245	13.858	6.602	43.515	1.834	69.055
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	22	0	0	22
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	49	186	9	488	0	732
	Mineralölverarbeitung	1.634	0	0	0	0	1.634
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	579	0	65	148	0	791
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	402	135	0	537
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	3.794	110	913	0	4.817
	Maschinenbau	0	0	703	2.434	0	3.137
Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	1.312	0	1.312	
Hafenindustrie gesamt		2.262	3.979	1.310	5.429	0	12.981
direkt hafengebunden Beschäftigte insge- samt		5.507	17.838	7.912	48.945	1.834	82.036
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	2.080	3.905	2.320	10.677	502	19.485
	Bauwirtschaft	328	714	439	2.004	97	3.582
	Dienstleistungen	7.031	15.118	8.564	40.582	1.951	73.246
	gesamt	9.439	19.737	11.323	53.263	2.550	96.313
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	1.019	3.239	2.070	10.878	609	17.815
	Bauwirtschaft	1.326	4.209	2.692	14.145	792	23.164
	Dienstleistungen	500	1.588	1.014	5.332	299	8.732
	gesamt	2.845	9.036	5.776	30.355	1.700	49.711
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	Produzierendes Gewerbe	772	1.495	825	4.319	217	7.628
	Bauwirtschaft	16	31	17	91	5	160
	Dienstleistungen	3.267	6.331	3.495	18.293	1.455	32.841
	gesamt	4.055	7.857	4.337	22.703	1.677	40.629
indirekt hafengebunden Beschäftigte insge- samt		16.339	36.630	21.437	106.321	5.927	186.653
Summe	Produzierendes Gewerbe	6.133	12.619	6.525	31.304	1.328	57.909
	Bauwirtschaft	1.670	4.954	3.149	16.239	894	26.906
	Dienstleistungen	14.042	36.895	19.675	107.723	5.539	183.874
	gesamt	21.846	54.467	29.349	155.266	7.761	268.689

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

Tabelle 5-6: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2014 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	694	1.530	129	5.238	496	8.087
	Landtransport	786	958	1.403	8.823	0	11.970
	Logistikdienstleistung	1.142	2.717	4.398	12.675	1.120	22.052
	Vermietung	30	59	4	209	0	302
	Hafenwirtschaft i.e.S.	2.652	5.265	5.934	26.945	1.616	42.411
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	271	523	295	2.346	101	3.535
	Banken und Versicherungen	317	611	344	2.741	118	4.131
	Großhandel	4	7.460	30	11.484	0	18.978
	Hafenwirtschaft i.w.S.	593	8.594	669	16.571	218	26.644
Hafenwirtschaft insgesamt		3.245	13.858	6.602	43.515	1.834	69.055
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	22	0	0	22
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	49	186	9	488	0	732
	Mineralölverarbeitung	1.634	0	0	0	0	1.634
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	579	0	65	148	0	791
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	402	135	0	537
	H. v. Metallserzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	3.794	110	913	0	4.817
	Maschinenbau	0	0	703	2.434	0	3.137
	Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	1.312	0	1.312
Hafenindustrie gesamt		2.262	3.979	1.310	5.429	0	12.981
direkt hafenabhängig Beschäftigte insge- samt		5.507	17.838	7.912	48.945	1.834	82.036
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	904	1.381	958	4.073	186	7.501
	Bauwirtschaft	186	409	275	1.206	59	2.134
	Dienstleistungen	1.416	3.070	2.065	9.062	440	16.052
	gesamt	2.505	4.860	3.298	14.340	684	25.687
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	515	1.635	1.051	5.510	309	9.020
	Bauwirtschaft	705	2.233	1.438	7.535	423	12.334
	Dienstleistungen	250	792	509	2.668	150	4.368
	gesamt	1.470	4.659	2.997	15.713	883	25.722
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	Produzierendes Gewerbe	414	793	433	2.292	115	4.047
	Bauwirtschaft	9	16	9	47	2	83
	Dienstleistungen	1.785	3.421	1.867	9.883	1.031	17.987
	gesamt	2.208	4.231	2.309	12.222	1.148	22.117
indirekt hafenabhängig Beschäftigte insge- samt		6.182	13.750	8.603	42.276	2.714	73.526
Summe	Produzierendes Gewerbe	4.095	7.788	3.752	17.304	610	33.549
	Bauwirtschaft	900	2.658	1.721	8.788	484	14.551
	Dienstleistungen	6.694	21.141	11.043	65.129	3.455	107.462
	gesamt	11.690	31.588	16.515	91.221	4.549	155.562

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 2014 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	694	1.530	129	5.238	496	8.087
	Landtransport	785	907	1.305	8.572	0	11.569
	Logistikdienstleistung	1.141	2.663	4.292	12.403	1.120	21.618
	Vermietung	30	59	4	209	0	302
	Hafenwirtschaft i.e.S.	2.650	5.159	5.730	26.422	1.616	41.577
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	271	523	295	2.346	101	3.535
	Banken und Versicherungen	317	611	344	2.741	118	4.131
	Großhandel	4	6.572	28	8.217	0	14.821
	Hafenwirtschaft i.w.S.	593	7.705	667	13.303	218	22.487
Hafenwirtschaft insgesamt	3.243	12.864	6.397	39.725	1.834	64.064	
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	22	0	0	22
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	49	186	9	488	0	732
	Mineralölverarbeitung	1.634	0	0	0	0	1.634
	H. v. chemischen Erzeugnissen	579	0	65	148	0	791
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	0	0	402	135	0	537
	H. v. Metallernzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	0	3.794	110	913	0	4.817
	Maschinenbau	0	0	703	2.434	0	3.137
	Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	1.312	0	1.312
Hafenindustrie gesamt	2.262	3.979	1.310	5.429	0	12.981	
direkt hafengebunden Beschäftigte insgesamt	5.506	16.844	7.707	45.154	1.834	77.045	
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	181	620	404	1.824	93	3.122
	Bauwirtschaft	89	307	200	903	46	1.545
	Dienstleistungen	664	2.279	1.484	6.704	343	11.474
	gesamt	934	3.206	2.087	9.431	482	16.141
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	319	983	646	3.363	190	5.502
	Bauwirtschaft	473	1.460	960	4.992	282	8.167
	Dienstleistungen	165	508	334	1.736	98	2.841
	gesamt	957	2.951	1.940	10.091	571	16.510
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	384	732	399	2.116	106	3.737
	Bauwirtschaft	8	16	9	45	2	80
	Dienstleistungen	1.613	3.080	1.676	8.898	981	16.248
	gesamt	2.005	3.828	2.083	11.060	1.089	20.065
indirekt hafengebunden Beschäftigte insgesamt	3.896	9.985	6.110	30.582	2.142	52.716	
Summe	Produzierendes Gewerbe	3.146	6.315	2.759	12.733	390	25.342
	Bauwirtschaft	571	1.782	1.168	5.940	331	9.792
	Dienstleistungen	5.685	18.731	9.890	57.064	3.256	94.627
	gesamt	9.402	26.829	13.817	75.737	3.977	129.761

Tabelle 5-8: Umschlag im Hamburger Hafen 2014

Gesamtumschlag	Umschlag in 1.000 t				Umschlag in 1.000 TEU	
	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Konventionelles Stückgut	Containergut	Containergut	Passagiere
145.673	14.423	28.569	2.004	100.676	9.729	588.690

Das konventionelle Stückgut bewirkte mit 3,95 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 2014

Beschäftigte je Metropolregion	1.000 t				1.000 Passagiere	1.000 TEU
	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Container
Hafenwirtschaft i.e.S.	0,18	0,18	2,96	0,27	2,74	0,54
Hafenwirtschaft i.w.S.	0,04	0,30	0,33	0,16	0,37	1,70
Hafenwirtschaft gesamt	0,22	0,49	3,29	0,43	3,12	4,47
Industrie	0,16	0,14	0,65	0,05	0,00	0,56
direkt hafenabhängig gesamt	0,38	0,62	3,95	0,49	3,12	5,03
durch Vorleistungsnachfrage	0,17	0,17	1,65	0,14	1,16	1,47
durch Investitionsnachfrage	0,10	0,16	1,50	0,16	1,50	1,62
durch Konsumausgaben	0,15	0,15	1,15	0,12	1,95	1,26
indirekt hafenabhängig gesamt	0,43	0,48	4,29	0,42	4,61	4,35
insgesamt	0,81	1,11	8,24	0,91	7,73	9,38

5.1.3 Zuordnung der Beschäftigungseffekte auf die direkt hafenabhängigen Sektoren

Die Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte zu den direkt hafenabhängigen Sektoren macht deutlich, welche Bedeutung die einzelnen Sektoren für die Arbeitsplatzsituation insgesamt haben. Dabei wird allerdings nicht mehr unterschieden, in welchen Regionen die indirekten Effekte auftreten, d.h. die indirekten Effekte werden lediglich in ihrer Gänze berücksichtigt. So sind von insgesamt 255.350 Beschäftigten, die bundesweit indirekt oder direkt hafenabhängig beschäftigt waren, 84% (214.865) auf direkt hafenabhängige Arbeitsplätze in der Hamburger Hafenwirtschaft und dementsprechend 16% in der Hamburger Hafenindustrie zurückzuführen. 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 2014 in der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zuordnung der indirekten Beschäftigungseffekte

Teilbereich		Beschäftigte in Zuordnung zu den direkt hafenabhängigen Sektoren				
		direkt	Vorleistung	Investition	Konsum	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	8.087	3.947	7.879	4.711	24.624
	Landtransport	11.569	4.207	7.094	3.258	26.128
	Logistikdienstleistung	21.618	42.625	21.700	15.338	101.281
	Vermietung	302	73	260	34	669
	Hafenwirtschaft i.e.S.	41.577	50.852	36.933	23.341	152.703
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	3.535	1.054	288	781	5.658
	Banken und Versicherungen	4.131	1.370	2.655	1.606	9.762
	Großhandel	14.821	19.108	6.149	6.664	46.742
	Hafenwirtschaft i.w.S.	22.487	21.532	9.092	9.051	62.162
Hafenwirtschaft insgesamt		64.064	72.384	46.025	32.392	214.865
Hafenindustrie	Fischerei	22	3	0	0	25
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	732	950	304	183	2.169
	Mineralölverarbeitung	1.634	5.021	183	1.957	8.795
	H. v. chemischen Erzeugnissen	791	2.605	99	718	4.213
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	537	316	107	106	1.066
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	4.817	1.889	329	1.242	8.277
	Maschinenbau	3.137	6.934	633	2.165	12.869
	Sonstiger Fahrzeugbau	1.312	1.159	146	455	3.072
Hafenindustrie gesamt		12.981	18.877	1.801	6.826	40.485
Direkt hafenabhängig gesamt		77.045	91.261	47.826	39.218	255.350

Wie Tabelle 5-10 zu lesen ist, wird an dem Beispiel der Logistikdienstleistung verdeutlicht. In der Freien und Hansestadt waren 2014 21.618 Arbeitsplätze dieses Wirtschaftsbereiches direkt vom Hafen abhängig. Durch die Vorleistungsnachfrage der hafenabhängigen Unternehmen dieses Wirtschaftsbereiches waren bundesweit 42.625 Arbeitsplätze indirekt vom Hamburger Hafen abhängig, durch die Investitionsgüternachfrage waren es noch einmal 21.700. Durch die Konsumausgaben der direkt hafenabhängig Beschäftigten dieses Wirtschaftsbereiches sowie durch die Konsumausgaben der durch die Vorleistungs- und Investitionsgüternachfrage dieses Wirtschaftsbereiches indirekt hafenabhängig Beschäftigten hatten bundesweit 15.338 Beschäftigte ebenfalls einen indirekt hafenabhängigen Arbeitsplatz. Durch die

hafenabhängigen Logistikdienstleistungen in Hamburg wurden 2014 bundesweit insgesamt 101.281 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 kamen 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 2014 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	216	41	25	16	298
	Logistikdienstleistung	129	161	46	7	343
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	345	202	71	23	641
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	2.957	3.018	1.206	975	8.156
	Hafenwirtschaft i.w.S.	2.957	3.018	1.206	975	8.156
Direkt hafenabhängig gesamt		3.302	3.220	1.277	998	8.797

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 2014 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	185	44	18	8	255
	Logistikdienstleistung	305	570	120	77	1.072
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	489	614	138	85	1.326
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	1.200	1.218	470	328	3.216
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.200	1.218	470	328	3.216
Direkt hafenabhängig gesamt		1.689	1.832	608	413	4.542

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 2014 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	8.087	3.947	7.879	4.711	24.624
	Landtransport	11.970	4.292	7.137	3.282	26.681
	Logistikdienstleistung	22.052	43.356	21.866	15.422	102.696
	Vermietung	302	73	260	34	669
	Hafenwirtschaft i.e.S.	42.411	51.668	37.142	23.449	154.670
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	3.535	1.054	288	781	5.658
	Banken und Versicherungen	4.131	1.370	2.655	1.606	9.762
	Großhandel	18.978	23.344	7.825	7.967	58.114
	Hafenwirtschaft i.w.S.	26.644	25.768	10.768	10.354	73.534
Hafenwirtschaft insgesamt		69.055	77.436	47.910	33.803	228.204
Hafenindustrie	Fischerei	22	3	0	0	25
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	732	950	304	183	2.169
	Mineralölverarbeitung	0	0	0	0	0
	H. v. chemischen Erzeugnissen	1.634	5.021	183	1.957	8.795
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	791	2.605	99	718	4.213
	H. v. Metallerzeugnisse und Metall- erzeugung und -bearbeitung	537	316	107	106	1.066
	Maschinenbau	4.817	1.889	329	1.242	8.277
Sonstiger Fahrzeugbau	3.137	6.934	633	2.165	12.869	
Hafenindustrie gesamt		12.981	18.877	1.801	6.826	40.485
Direkt hafenabhängig gesamt		82.036	96.313	49.711	40.629	268.689

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 2014. 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 2014 nach dem Arbeitsort

Teilbereich		Bruttowertschöpfung in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort				
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	2.151	0	0	0	2.151
	Landtransport	762	28	19	0	809
	Logistikdienstleistung	2.619	17	31	0	2.667
	Vermietung	17	0	0	0	17
	Hafenwirtschaft i.e.S.	5.549	45	50	0	5.644
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	245	0	0	0	245
	Banken und Versicherungen	435	0	0	0	435
	Großhandel	914	177	73	0	1.163
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.593	177	73	0	1.843
Hafenwirtschaft insgesamt		7.143	221	123	0	7.487
Hafenindustrie	Fischerei	1	0	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	72	0	0	0	72
	Mineralölverarbeitung	372	0	0	0	372
	H. v. chemischen Erzeugnissen	68	0	0	0	68
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	38	0	0	0	38
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	420	0	0	0	420
	Maschinenbau	337	0	0	0	337
Sonstiger Fahrzeugbau	174	0	0	0	174	
Hafenindustrie gesamt		1.482	0	0	0	1.482
direkt hafengebundene Bruttowertschöpfung insgesamt		8.624	221	123	0	8.968
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	357	196	214	1.034	1.802
	Bauwirtschaft	89	14	16	72	191
	Dienstleistungen	823	191	218	3.300	4.531
	gesamt	1.270	402	448	4.406	6.525
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	587	137	127	671	1.522
	Bauwirtschaft	473	111	103	539	1.225
	Dienstleistungen	226	52	48	258	584
	gesamt	1.286	299	278	1.468	3.331
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	279	11	10	270	570
	Bauwirtschaft	4	0	0	4	9
	Dienstleistungen	1.176	64	60	1.103	2.403
	gesamt	1.459	75	71	1.377	2.982
indirekt hafengebundene Bruttowertschöpfung insgesamt		4.015	775	796	7.251	12.838
Summe	Produzierendes Gewerbe	2.706	344	352	1.975	5.376
	Bauwirtschaft	566	125	118	615	1.425
	Dienstleistungen	9.367	528	449	4.661	15.005
	gesamt	12.639	997	919	7.251	21.806
Hamburg insgesamt		92.772				
Anteil des Hafens in %		13,6%				

Von der gesamten dem Hamburger Hafen indirekt oder direkt zurechenbaren Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen (2014) von knapp 22 Mrd. Euro entstanden 58% durch Arbeitsplätze am Standort Hamburg, 5% entstanden in Schleswig-Holstein, 4% in Niedersachsen und 33% an anderen Standorten. Damit sind über 13% der Hamburger Bruttowertschöpfung direkt oder indirekt dem Hafen zuzurechnen. 44% 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 (74%), gut ein Fünftel (21%) 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 2014 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	1.347	402	231	172	2.151
	Landtransport	477	142	82	61	762
	Logistikdienstleistung	1.640	489	281	209	2.619
	Vermietung	11	3	2	1	17
	Hafenwirtschaft i.e.S.	3.474	1.036	596	443	5.549
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	153	46	26	20	245
	Banken und Versicherungen	272	81	47	35	435
	Großhandel	572	171	98	73	914
	Hafenwirtschaft i.w.S.	997	297	171	127	1.593
Hafenwirtschaft insgesamt		4.471	1.334	767	571	7.143
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	45	13	8	6	72
	Mineralölverarbeitung	233	69	40	30	372
	H. v. chemischen Erzeugnissen	43	13	7	5	68
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	24	7	4	3	38
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	263	78	45	34	420
	Maschinenbau	211	63	36	27	337
Sonstiger Fahrzeugbau	109	32	19	14	174	
Hafenindustrie gesamt		927	277	159	118	1.482
direkt hafengebundenen Bruttowertschöpfung insgesamt		5.399	1.610	926	689	8.624
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	224	67	38	29	357
	Bauwirtschaft	56	17	10	7	89
	Dienstleistungen	515	154	88	66	823
	gesamt	795	237	136	101	1.270
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	368	110	63	47	587
	Bauwirtschaft	296	88	51	38	473
	Dienstleistungen	142	42	24	18	226
	gesamt	805	240	138	103	1.286
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	175	52	30	22	279
	Bauwirtschaft	3	1	0	0	4
	Dienstleistungen	736	220	126	94	1.176
	gesamt	914	273	157	117	1.459
indirekt hafengebundenen Bruttowertschöpfung insgesamt		2.513	750	431	321	4.015
Summe	Produzierendes Gewerbe	1.694	505	291	216	2.706
	Bauwirtschaft	355	106	61	45	566
	Dienstleistungen	5.864	1.749	1.006	748	9.367
	gesamt	7.912	2.360	1.357	1.010	12.639

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
2014 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	1.347	402	231	172	2.151
	Landtransport	479	167	100	64	809
	Logistikdienstleistung	1.641	504	310	213	2.667
	Vermietung	11	3	2	1	17
	Hafenwirtschaft i.e.S.	3.477	1.075	642	450	5.644
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	153	46	26	20	245
	Banken und Versicherungen	272	81	47	35	435
	Großhandel	583	324	167	89	1.163
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.008	451	240	143	1.843
Hafenwirtschaft insgesamt		4.485	1.526	882	593	7.487
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	45	13	8	6	72
	Mineralölverarbeitung	233	69	40	30	372
	H. v. chemischen Erzeugnissen	43	13	7	5	68
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	24	7	4	3	38
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	263	78	45	34	420
	Maschinenbau	211	63	36	27	337
Sonstiger Fahrzeugbau	109	32	19	14	174	
Hafenindustrie gesamt		927	277	159	118	1.482
direkt hafengebunden Bruttowertschöpfung insgesamt		5.413	1.803	1.041	712	8.968
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	260	272	333	937	1.802
	Bauwirtschaft	59	32	31	70	191
	Dienstleistungen	601	429	600	2.902	4.531
	gesamt	919	732	964	3.910	6.525
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	391	251	244	636	1.522
	Bauwirtschaft	315	202	196	511	1.225
	Dienstleistungen	151	96	93	245	584
	gesamt	857	549	533	1.392	3.331
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	182	70	65	253	570
	Bauwirtschaft	3	1	1	4	9
	Dienstleistungen	764	311	286	1.041	2.403
	gesamt	949	383	352	1.299	2.982
indirekt hafengebunden Bruttowertschöpfung insgesamt		2.724	1.664	1.849	6.601	12.838
Summe	Produzierendes Gewerbe	1.760	870	801	1.945	5.376
	Bauwirtschaft	376	235	228	586	1.425
	Dienstleistungen	6.001	2.362	1.861	4.782	15.005
	gesamt	8.137	3.466	2.890	7.313	21.806

5.2.2 Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien

Die hafenabhängige Bruttowertschöpfung wurde entsprechend der Verteilung der Arbeitsplätze auf die Ladungskategorien aufgegliedert. Demnach entfallen von insgesamt gut 12,6 Mrd. Euro, die auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg in hafenabhängigen Tätigkeiten erwirtschaftet wurden, gut 2,4 Mrd. Euro auf trockenes Massengut und rund 7,4 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 2014 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien					Summe
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	185	407	34	1.393	132	2.151
	Landtransport	52	60	86	565	0	762
	Logistikdienstleistung	138	323	520	1.503	136	2.619
	Vermietung	2	3	0	12	0	17
	Hafenwirtschaft i.e.S.	376	793	640	3.472	268	5.549
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	19	36	20	163	7	245
	Banken und Versicherungen	33	64	36	288	12	435
	Großhandel	0	405	2	506	0	914
	Hafenwirtschaft i.w.S.	52	506	58	958	19	1.593
Hafenwirtschaft insgesamt		429	1.298	699	4.430	287	7.143
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	1	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	5	18	1	48	0	72
	Mineralölverarbeitung	372	0	0	0	0	372
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	50	0	6	13	0	68
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	28	10	0	38
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	331	10	80	0	420
	Maschinenbau	0	0	75	261	0	337
Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	174	0	174	
Hafenindustrie gesamt		427	349	121	585	0	1.482
direkt hafenabhängige Bruttowertschöpfung insgesamt		855	1.647	819	5.015	287	8.624
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	21	71	46	209	11	357
	Bauwirtschaft	5	18	12	52	3	89
	Dienstleistungen	48	163	106	481	25	823
	gesamt	73	252	164	742	38	1.270
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	34	105	69	359	20	587
	Bauwirtschaft	27	84	56	289	16	473
	Dienstleistungen	13	40	27	138	8	226
	gesamt	75	230	151	786	44	1.286
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	Produzierendes Gewerbe	29	55	30	158	8	279
	Bauwirtschaft	0	1	0	3	0	4
	Dienstleistungen	121	230	125	666	33	1.176
	gesamt	150	286	156	827	41	1.459
indirekt hafenabhängige Bruttowertschöp- fung insgesamt		298	768	471	2.354	124	4.015
Summe	Produzierendes Gewerbe	510	580	266	1.311	39	2.706
	Bauwirtschaft	33	103	68	344	19	566
	Dienstleistungen	610	1.732	957	5.715	353	9.367
	gesamt	1.153	2.416	1.290	7.369	411	12.639

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 2014 in Mio. Euro

Teilbereich	Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien						Summe
	flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere		
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	185	407	34	1.393	132	2.151
	Landtransport	52	66	97	594	0	809
	Logistikdienstleistung	138	329	532	1.533	136	2.667
	Vermietung	2	3	0	12	0	17
	Hafenwirtschaft i.e.S.	376	805	664	3.532	268	5.644
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	19	36	20	163	7	245
	Banken und Versicherungen	33	64	36	288	12	435
	Großhandel	0	458	2	702	0	1.163
	Hafenwirtschaft i.w.S.	52	559	58	1.153	19	1.843
Hafenwirtschaft insgesamt		429	1.364	722	4.685	287	7.487
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	1	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	5	18	1	48	0	72
	Mineralölverarbeitung	372	0	0	0	0	372
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	50	0	6	13	0	68
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	28	10	0	38
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	331	10	80	0	420
	Maschinenbau	0	0	75	261	0	337
Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	174	0	174	
Hafenindustrie gesamt		427	349	121	585	0	1.482
direkt hafengebundene Bruttowertschöpfung insgesamt		855	1.713	843	5.270	287	8.968
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	88	142	98	420	19	768
	Bauwirtschaft	10	23	15	68	3	119
	Dienstleistungen	115	234	158	691	33	1.231
	gesamt	213	399	272	1.179	56	2.119
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	49	154	99	520	29	851
	Bauwirtschaft	39	124	80	419	24	686
	Dienstleistungen	19	59	38	199	11	326
	gesamt	107	337	217	1.138	64	1.863
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	Produzierendes Gewerbe	31	59	32	170	9	300
	Bauwirtschaft	0	1	0	3	0	5
	Dienstleistungen	133	255	139	736	37	1.300
	gesamt	164	315	172	909	46	1.605
indirekt hafengebundene Bruttowertschöp- fung insgesamt		484	1.050	661	3.226	165	5.587
Summe	Produzierendes Gewerbe	594	704	350	1.695	57	3.401
	Bauwirtschaft	50	148	96	489	27	810
	Dienstleistungen	695	1.911	1.057	6.312	368	10.344
	gesamt	1.339	2.763	1.504	8.496	452	14.555

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

Tabelle 5-19: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung insgesamt nach Ladungskategorien 2014 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttowertschöpfung nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	185	407	34	1.393	132	2.151
	Landtransport	52	66	97	594	0	809
	Logistikdienstleistung	138	329	532	1.533	136	2.667
	Vermietung	2	3	0	12	0	17
	Hafenwirtschaft i.e.S.	376	805	664	3.532	268	5.644
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	19	36	20	163	7	245
	Banken und Versicherungen	33	64	36	288	12	435
	Großhandel	0	458	2	702	0	1.163
	Hafenwirtschaft i.w.S.	52	559	58	1.153	19	1.843
Hafenwirtschaft insgesamt		429	1.364	722	4.685	287	7.487
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	1	0	0	1
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	5	18	1	48	0	72
	Mineralölverarbeitung	372	0	0	0	0	372
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	50	0	6	13	0	68
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	28	10	0	38
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	331	10	80	0	420
	Maschinenbau	0	0	75	261	0	337
Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	174	0	174	
Hafenindustrie gesamt		427	349	121	585	0	1.482
direkt hafengebundene Bruttowertschöpfung insgesamt		855	1.713	843	5.270	287	8.968
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	190	360	216	990	47	1.802
	Bauwirtschaft	17	38	24	107	5	191
	Dienstleistungen	439	929	533	2.510	120	4.531
	gesamt	646	1.327	773	3.607	172	6.525
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	87	276	177	929	52	1.522
	Bauwirtschaft	70	222	142	748	42	1.225
	Dienstleistungen	33	106	68	357	20	584
	gesamt	191	605	387	2.034	114	3.331
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	Produzierendes Gewerbe	58	112	62	323	16	570
	Bauwirtschaft	1	2	1	5	0	9
	Dienstleistungen	243	471	260	1.361	68	2.403
	gesamt	302	584	323	1.689	85	2.982
indirekt hafengebundene Bruttowertschöp- fung insgesamt		1.138	2.516	1.483	7.330	371	12.838
Summe	Produzierendes Gewerbe	761	1.097	575	2.828	115	5.376
	Bauwirtschaft	88	262	167	860	47	1.425
	Dienstleistungen	1.144	2.870	1.583	8.913	496	15.005
	gesamt	1.993	4.229	2.325	12.600	658	21.806

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. 255.350 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 19,6 Mrd. Euro lässt sich direkt oder indirekt auf die Aktivitäten Hamburger Unternehmen zurückführen (s. Tabelle 5-20). 83% davon lassen sich auf die Aktivitäten der Hafenwirtschaft zurückführen.

Die hafengebundenen Logistikdienstleister in Hamburg erwirtschafteten 2014 rund 2,6 Mrd. Euro. Die durch ihre Vorleistungsnachfrage bundesweit indirekt hafengebunden Beschäftigten erwirtschafteten rund 1,5 Mrd. Euro. Die indirekt durch die Investitionsgüternachfrage hafengebunden Beschäftigten erwirtschafteten rund 0,8 Mrd. Euro und die konsuminduziert indirekt hafengebunden Beschäftigten bundesweit knapp 0,8 Mrd. Euro. Insgesamt sind somit bundesweit Wertschöpfungseffekte in Höhe von rund 5,7 Mrd. Euro auf die Aktivitäten der hafengebundenen Logistikdienstleister in Hamburg zurückzuführen.

Tabelle 5-20: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2014 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	2.151	578	283	292	3.305
	Landtransport	762	827	405	418	2.412
	Logistikdienstleistung	2.619	1.545	757	781	5.702
	Vermietung	17	22	11	11	60
	Hafenwirtschaft i.e.S.	5.549	2.971	1.456	1.502	11.479
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	245	253	124	128	749
	Banken und Versicherungen	435	295	145	149	1.024
	Großhandel	914	1.059	519	536	3.027
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.593	1.607	787	813	4.800
Hafenwirtschaft insgesamt		7.143	4.578	2.243	2.315	16.279
Hafenindustrie	Fischerei	1	2	1	1	4
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	72	52	26	26	176
	Mineralölverarbeitung	372	117	57	59	605
	H. v. chemischen Erzeugnissen	68	57	28	29	181
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	38	38	19	19	115
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	420	344	169	174	1.107
	Maschinenbau	337	224	110	113	784
	Sonstiger Fahrzeugbau	174	94	46	47	361
Hafenindustrie gesamt		1.482	928	454	469	3.333
Direkt hafengebunden gesamt		8.624	5.506	2.697	2.784	19.612

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 2014 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	28	33	22	7	90
	Logistikdienstleistung	17	20	13	4	54
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	45	53	35	11	144
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	177	457	300	97	1.031
	Hafenwirtschaft i.w.S.	177	457	300	97	1.031
Direkt hafenabhängig gesamt		221	511	335	108	1.175

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

Tabelle 5-22: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2014 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	19	56	33	10	117
	Logistikdienstleistung	31	92	54	16	193
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	50	147	86	26	310
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	73	361	212	64	709
	Hafenwirtschaft i.w.S.	73	361	212	64	709
Direkt hafenabhängig gesamt		123	508	298	90	1.019

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

Tabelle 5-23: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttowertschöpfung 2014 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	2.151	578	283	292	3.305
	Landtransport	809	916	460	435	2.619
	Logistikdienstleistung	2.667	1.657	824	802	5.949
	Vermietung	17	22	11	11	60
	Hafenwirtschaft i.e.S.	5.644	3.172	1.577	1.540	11.933
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lot- sen)	245	253	124	128	749
	Banken und Versicherungen	435	295	145	149	1.024
	Großhandel	1.163	1.877	1.031	696	4.767
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.843	2.425	1.299	973	6.540
Hafenwirtschaft insgesamt		7.487	5.597	2.876	2.513	18.473
Hafenindustrie	Fischerei	1	2	1	1	4
	H. v. Nahrungs- und Futter- mitteln	72	52	26	26	176
	Mineralölverarbeitung	372	117	57	59	605
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	68	57	28	29	181
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	38	38	19	19	115
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	420	344	169	174	1.107
	Maschinenbau	337	224	110	113	784
	Sonstiger Fahrzeugbau	174	94	46	47	361
Hafenindustrie gesamt		1.482	928	454	469	3.333
Direkt hafenabhängig gesamt		8.968	6.525	3.331	2.982	21.806

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 (2014) von knapp 15,5 Mrd. Euro entstanden 47% am Standort Hamburg, 4% in Schleswig-Holstein, 4% in Niedersachsen und 45% an anderen Standorten.

Tabelle 5-24: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt in Mio. Euro 2014 nach dem Arbeitsort

Teilbereich		Bruttoeinkommen in regionaler Gliederung nach dem Arbeitsort				
		Hamburg	Schleswig-Holstein	Niedersachsen	übrige Gebiete	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	683	0	0	0	683
	Landtransport	505	11	8	0	523
	Logistikdienstleistung	1.382	6	13	0	1.402
	Vermietung	10	0	0	0	10
	Hafenwirtschaft i.e.S.	2.580	17	21	0	2.618
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	213	0	0	0	213
	Banken und Versicherungen	349	0	0	0	349
	Großhandel	591	108	38	0	737
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.152	108	38	0	1.298
Hafenwirtschaft insgesamt		3.732	125	59	0	3.916
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	45	0	0	0	45
	Mineralölverarbeitung	167	0	0	0	167
	H. v. chemischen Erzeugnissen	60	0	0	0	60
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	33	0	0	0	33
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	319	0	0	0	319
	Maschinenbau	252	0	0	0	252
Sonstiger Fahrzeugbau	110	0	0	0	110	
Hafenindustrie gesamt		987	0	0	0	987
direkt hafengebunden Einkommen insgesamt		4.719	125	59	0	4.903
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	223	134	136	1.052	1.546
	Bauwirtschaft	69	10	12	66	157
	Dienstleistungen	497	90	97	3.639	4.323
	gesamt	789	235	245	4.757	6.026
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	418	113	96	701	1.327
	Bauwirtschaft	366	80	79	492	1.017
	Dienstleistungen	146	32	33	272	482
	gesamt	930	225	207	1.465	2.826
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	181	7	7	174	368
	Bauwirtschaft	3	0	0	3	7
	Dienstleistungen	663	34	33	616	1.345
	gesamt	847	41	39	793	1.721
indirekt hafengebunden Einkommen insgesamt		2.565	501	492	7.015	10.573
Summe	Produzierendes Gewerbe	1.809	254	239	1.927	4.229
	Bauwirtschaft	439	91	91	561	1.181
	Dienstleistungen	5.037	281	221	4.527	10.066
	gesamt	7.285	626	551	7.015	15.476

35% der hafengebundenen Bruttoeinkommen in Hamburg selbst waren der Hafenwirtschaft i.e.S. zuzurechnen. 69% der hafengebundenen Bruttoeinkommen in Hamburg entfielen auf den Dienstleistungssektor, 25% 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 2014 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	428	128	73	55	683
	Landtransport	316	94	54	40	505
	Logistikdienstleistung	865	258	148	110	1.382
	Vermietung	6	2	1	1	10
	Hafenwirtschaft i.e.S.	1.615	482	277	206	2.580
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	133	40	23	17	213
	Banken und Versicherungen	218	65	37	28	349
	Großhandel	370	110	63	47	591
	Hafenwirtschaft i.w.S.	721	215	124	92	1.152
Hafenwirtschaft insgesamt		2.336	697	401	298	3.732
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	28	8	5	4	45
	Mineralölverarbeitung	104	31	18	13	167
	H. v. chemischen Erzeugnissen	38	11	6	5	60
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	20	6	4	3	33
	H. v. Metallernzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	200	60	34	26	319
	Maschinenbau	158	47	27	20	252
Sonstiger Fahrzeugbau	69	21	12	9	110	
Hafenindustrie gesamt		618	184	106	79	987
direkt hafenabhängiges Einkommen insgesamt		2.954	881	507	377	4.719
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	139	42	24	18	223
	Bauwirtschaft	43	13	7	6	69
	Dienstleistungen	311	93	53	40	497
	gesamt	494	147	85	63	789
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	262	78	45	33	418
	Bauwirtschaft	229	68	39	29	366
	Dienstleistungen	91	27	16	12	146
	gesamt	582	174	100	74	930
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	113	34	19	14	181
	Bauwirtschaft	2	1	0	0	3
	Dienstleistungen	415	124	71	53	663
	gesamt	530	158	91	68	847
indirekt hafenabhängiges Einkommen insgesamt		1.606	479	276	205	2.565
Summe	Produzierendes Gewerbe	1.132	338	194	145	1.809
	Bauwirtschaft	275	82	47	35	439
	Dienstleistungen	3.153	941	541	402	5.037
	gesamt	4.560	1.360	782	582	7.285

Unter Berücksichtigung der Einpendler partizipierten Hamburgs Einwohner zu rund 31% 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 (43%) (Tabelle 5-26).

Tabelle 5-26: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt in Mio. Euro 2014 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	428	128	73	55	683
	Landtransport	317	104	61	42	523
	Logistikdienstleistung	866	264	160	112	1.402
	Vermietung	6	2	1	1	10
	Hafenwirtschaft i.e.S.	1.616	497	296	209	2.618
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	133	40	23	17	213
	Banken und Versicherungen	218	65	37	28	349
	Großhandel	376	204	100	56	737
	Hafenwirtschaft i.w.S.	728	309	160	101	1.298
Hafenwirtschaft insgesamt		2.344	806	456	310	3.916
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	28	8	5	4	45
	Mineralölverarbeitung	104	31	18	13	167
	H. v. chemischen Erzeugnissen	38	11	6	5	60
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	20	6	4	3	33
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	200	60	34	26	319
	Maschinenbau	158	47	27	20	252
Sonstiger Fahrzeugbau	69	21	12	9	110	
Hafenindustrie gesamt		618	184	106	79	987
direkt hafenabhängiges Einkommen insgesamt		2.962	990	562	389	4.903
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	172	193	249	932	1.546
	Bauwirtschaft	45	24	25	63	157
	Dienstleistungen	397	291	486	3.149	4.323
	gesamt	614	508	759	4.144	6.026
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	284	199	200	644	1.327
	Bauwirtschaft	245	154	158	459	1.017
	Dienstleistungen	99	64	71	248	482
	gesamt	629	417	429	1.351	2.826
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	117	45	42	164	368
	Bauwirtschaft	2	1	1	3	7
	Dienstleistungen	431	174	159	581	1.345
	gesamt	550	220	202	748	1.721
indirekt hafenabhängiges Einkommen insgesamt		1.793	1.146	1.391	6.243	10.573
Summe	Produzierendes Gewerbe	1.191	622	596	1.819	4.229
	Bauwirtschaft	293	179	184	525	1.181
	Dienstleistungen	3.271	1.334	1.173	4.288	10.066
	gesamt	4.756	2.136	1.953	6.632	15.476

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 2014 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttoeinkommen nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	59	129	11	442	42	683
	Landtransport	34	40	57	374	0	505
	Logistikdienstleistung	73	170	274	793	72	1.382
	Vermietung	1	2	0	7	0	10
	Hafenwirtschaft i.e.S.	167	341	342	1.616	113	2.580
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	16	31	18	141	6	213
	Banken und Versicherungen	27	52	29	232	10	349
	Großhandel	0	262	1	327	0	591
	Hafenwirtschaft i.w.S.	43	345	48	700	16	1.152
Hafenwirtschaft insgesamt		210	686	390	2.316	129	3.732
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	3	11	1	30	0	45
	Mineralölverarbeitung	167	0	0	0	0	167
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	44	0	5	11	0	60
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	24	8	0	33
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	252	7	61	0	319
	Maschinenbau	0	0	57	196	0	252
Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	110	0	110	
Hafenindustrie gesamt		214	263	94	416	0	987
direkt hafengebundenen Bruttoeinkommen insgesamt		424	949	484	2.732	129	4.719
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	13	44	29	130	7	223
	Bauwirtschaft	4	14	9	40	2	69
	Dienstleistungen	29	99	64	290	15	497
	gesamt	46	157	102	461	24	789
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	24	75	49	255	14	418
	Bauwirtschaft	21	65	43	224	13	366
	Dienstleistungen	8	26	17	89	5	146
	gesamt	54	166	109	568	32	930
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	Produzierendes Gewerbe	19	35	19	102	5	181
	Bauwirtschaft	0	1	0	2	0	3
	Dienstleistungen	67	127	69	368	32	663
	gesamt	86	163	89	472	37	847
indirekt hafengebundenen Bruttoeinkommen insgesamt		185	486	300	1.501	92	2.565
Summe	Produzierendes Gewerbe	270	417	191	904	26	1.809
	Bauwirtschaft	26	80	52	266	15	439
	Dienstleistungen	314	938	541	3.063	181	5.037
	gesamt	609	1.435	784	4.234	222	7.285

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 2014 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttoeinkommen nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	59	129	11	442	42	683
	Landtransport	34	42	61	386	0	523
	Logistikdienstleistung	73	173	279	805	72	1.402
	Vermietung	1	2	0	7	0	10
	Hafenwirtschaft i.e.S.	167	346	352	1.640	113	2.618
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	16	31	18	141	6	213
	Banken und Versicherungen	27	52	29	232	10	349
	Großhandel	0	293	1	442	0	737
	Hafenwirtschaft i.w.S.	43	376	48	815	16	1.298
Hafenwirtschaft insgesamt		210	722	400	2.455	129	3.916
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Fut- termitteln	3	11	1	30	0	45
	Mineralölverarbeitung	167	0	0	0	0	167
	H. v. chemischen Erzeug- nissen	44	0	5	11	0	60
	H. v. Gummi- und Kunst- stoffwaren	0	0	24	8	0	33
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und - bearbeitung	0	252	7	61	0	319
	Maschinenbau	0	0	57	196	0	252
	Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	110	0	110
Hafenindustrie gesamt		214	263	94	416	0	987
direkt hafengebunden Bruttoeinkommen insgesamt		424	985	494	2.871	129	4.903
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	58	91	63	269	12	494
	Bauwirtschaft	8	18	12	52	3	92
	Dienstleistungen	59	131	88	386	19	684
	gesamt	125	240	163	708	34	1.269
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	36	113	73	383	22	626
	Bauwirtschaft	30	95	61	321	18	525
	Dienstleistungen	12	38	25	128	7	210
	gesamt	78	246	159	832	47	1.361
Durch Konsum- ausgaben indu- zierte Beschäf- tigung	Produzierendes Gewerbe	20	38	21	110	6	194
	Bauwirtschaft	0	1	0	2	0	4
	Dienstleistungen	73	140	77	406	33	730
	gesamt	94	179	98	518	39	927
indirekt hafengebunden Bruttoeinkommen insgesamt		296	665	419	2.057	120	3.558
Summe	Produzierendes Gewerbe	327	506	251	1.178	39	2.301
	Bauwirtschaft	38	113	73	375	21	620
	Dienstleistungen	355	1.031	589	3.375	189	5.540
	gesamt	720	1.650	913	4.928	249	8.461

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

Tabelle 5-29: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen insgesamt nach Ladungskategorien 2014 in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttoeinkommen nach Ladungskategorien					
		flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Stückgut	Container	Passagiere	Summe
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	59	129	11	442	42	683
	Landtransport	34	42	61	386	0	523
	Logistikdienstleistung	73	173	279	805	72	1.402
	Vermietung	1	2	0	7	0	10
	Hafenwirtschaft i.e.S.	167	346	352	1.640	113	2.618
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	16	31	18	141	6	213
	Banken und Versicherungen	27	52	29	232	10	349
	Großhandel	0	293	1	442	0	737
	Hafenwirtschaft i.w.S.	43	376	48	815	16	1.298
Hafenwirtschaft insgesamt		210	722	400	2.455	129	3.916
Hafenindustrie	Fischerei	0	0	0	0	0	0
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	3	11	1	30	0	45
	Mineralölverarbeitung	167	0	0	0	0	167
	H. v. chemischen Erzeugnissen	44	0	5	11	0	60
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	0	0	24	8	0	33
	H. v. Metallserzeugnisse und Metallherzeugung und -bearbeitung	0	252	7	61	0	319
	Maschinenbau	0	0	57	196	0	252
	Sonstiger Fahrzeugbau	0	0	0	110	0	110
Hafenindustrie gesamt		214	263	94	416	0	987
direkt hafenabhängige Bruttoeinkommen insgesamt		424	985	494	2.871	129	4.903
Lieferung von Vorleistungen	Produzierendes Gewerbe	161	313	183	849	40	1.546
	Bauwirtschaft	14	31	19	88	4	157
	Dienstleistungen	417	898	501	2.392	115	4.323
	gesamt	592	1.242	703	3.330	159	6.026
Lieferungen von Investitionen	Produzierendes Gewerbe	76	241	154	810	45	1.327
	Bauwirtschaft	58	185	118	621	35	1.017
	Dienstleistungen	28	88	56	295	16	482
	gesamt	162	513	328	1.726	97	2.826
Durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung	Produzierendes Gewerbe	37	72	40	209	10	368
	Bauwirtschaft	1	1	1	4	0	7
	Dienstleistungen	135	261	144	754	51	1.345
	gesamt	173	335	185	967	62	1.721
indirekt hafenabhängige Bruttoeinkommen insgesamt		926	2.090	1.217	6.022	318	10.573
Summe	Produzierendes Gewerbe	488	889	471	2.284	96	4.229
	Bauwirtschaft	73	217	138	713	39	1.181
	Dienstleistungen	789	1.968	1.101	5.896	312	10.066
	gesamt	1.351	3.075	1.710	8.893	447	15.476

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 14 Mrd. Euro Bruttoeinkommen auf die direkten und indirekten Effekte der hafenabhängigen Unternehmen in der Freien und Hansestadt Hamburg zurückzuführen, davon durch die Aktivitäten der Hafenwirtschaft rund 82%.

Tabelle 5-30: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2014 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	683	563	246	169	1.661
	Landtransport	505	806	351	242	1.904
	Logistikdienstleistung	1.382	1.506	656	452	3.997
	Vermietung	10	21	9	6	47
	Hafenwirtschaft i.e.S.	2.580	2.896	1.262	869	7.608
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	213	246	107	74	640
	Banken und Versicherungen	349	288	125	86	848
	Großhandel	591	1.032	450	310	2.383
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.152	1.567	683	470	3.871
Hafenwirtschaft insgesamt		3.732	4.463	1.945	1.339	11.480
Hafenindustrie	Fischerei	0	2	1	0	3
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	45	51	22	15	134
	Mineralölverarbeitung	167	114	50	34	365
	H. v. chemischen Erzeugnissen	60	55	24	17	156
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	33	37	16	11	98
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	319	336	146	101	902
	Maschinenbau	252	219	95	66	631
	Sonstiger Fahrzeugbau	110	91	40	27	269
Hafenindustrie gesamt		987	904	394	271	2.557
Direkt hafenabhängig gesamt		4.719	5.367	2.339	1.610	14.037

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 2014 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	23	17	4	55
	Logistikdienstleistung	6	14	10	2	33
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	17	37	27	6	88
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	108	319	235	55	717
	Hafenwirtschaft i.w.S.	108	319	235	55	717
Direkt hafenabhängig gesamt		125	356	262	61	805

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

Tabelle 5-32: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2014 in Niedersachsen mit Zuordnung der indirekten Wertschöpfungseffekte in Mio. Euro

Teilbereich		Bruttoeinkommen in Zuordnung zu den direkt hafenabhängigen Sektoren				
		direkt	Vorleistung	Investition	Konsum	insgesamt
Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt	0	0	0	0	0
	Landtransport	8	33	25	5	71
	Logistikdienstleistung	13	55	41	9	117
	Vermietung	0	0	0	0	0
	Hafenwirtschaft i.e.S.	21	88	65	14	187
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	0	0	0	0	0
	Banken und Versicherungen	0	0	0	0	0
	Großhandel	38	215	160	35	447
	Hafenwirtschaft i.w.S.	38	215	160	35	447
Direkt hafenabhängig gesamt		59	302	225	49	635

Die Logistikdienstleistungen sind insgesamt betrachtet der Sektor, in dem die Bruttoeinkommen die größten Wertschöpfungseffekte generieren (27%).

Tabelle 5-33: Vom Hamburger Hafen abhängige Bruttoeinkommen 2014 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	683	563	246	169	1.661
	Landtransport	523	862	393	251	2.030
	Logistikdienstleistung	1.402	1.574	707	463	4.146
	Vermietung	10	21	9	6	47
	Hafenwirtschaft i.e.S.	2.618	3.021	1.355	890	7.884
Hafenwirtschaft i.w.S.	Verwaltung (inklusive Lotsen)	213	246	107	74	640
	Banken und Versicherungen	349	288	125	86	848
	Großhandel	737	1.567	844	399	3.547
	Hafenwirtschaft i.w.S.	1.298	2.101	1.077	560	5.036
Hafenwirtschaft insgesamt		3.916	5.122	2.432	1.449	12.919
Hafenindustrie	Fischerei	0	2	1	0	3
	H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	45	51	22	15	134
	Mineralölverarbeitung	167	114	50	34	365
	H. v. chemischen Erzeugnissen	60	55	24	17	156
	H. v. Gummi- und Kunststoffwaren	33	37	16	11	98
	H. v. Metallerzeugnisse und Metallerzeugung und -bearbeitung	319	336	146	101	902
	Maschinenbau	252	219	95	66	631
	Sonstiger Fahrzeugbau	110	91	40	27	269
Hafenindustrie gesamt		987	904	394	271	2.557
Direkt hafenabhängig gesamt		4.903	6.026	2.826	1.721	15.476

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 2014 ergaben sich die folgenden hafenabhängigen Steuereinnahmen.

Tabelle 5-34: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2014 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	3.808	747.053	84.626	nach Wohnort	431
Umsatzsteuer	1.880	1.193.390	129.761	nach Arbeitsort	204
Gewerbesteuer	1.991	1.193.390	129.761	nach Arbeitsort	216
Körperschaftsteuer	531	1.193.390	129.761	nach Arbeitsort	58
Summe Steuereinnahmen	8.209				910
Anteil des Hafens					11,1%

Tabelle 5-35: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2014 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	3.964	1.164.200	40.036	nach Wohnort	136
Umsatzsteuer	3.390	1.342.342	13.884	nach Arbeitsort	35
Gewerbesteuer	1.001	1.342.342	13.884	nach Arbeitsort	10
Körperschaftsteuer	99	1.342.342	13.884	nach Arbeitsort	1
Summe Steuereinnahmen	8.455				183
Anteil des Hafens					2,2%

**Tabelle 5-36: Vom Hamburger Hafen abhängiges Steueraufkommen 2014 in Mio. Euro
Niedersachsens**

Steuerart	Einnahmen insg. In Mio. Euro	Beschäftigte in Niedersachsen			hafenabhängige Einnahmen in Mio. Euro
		insgesamt	hafenabhängig	Konzept	
Lohn- und Einkommensteuer	10.719	3.553.063	35.626	nach Wohnort	107
Umsatzsteuer	9.606	3.930.579	11.917	nach Arbeitsort	29
Gewerbsteuer	3.437	3.930.579	11.917	nach Arbeitsort	10
Körperschaftsteuer	309	3.930.579	11.917	nach Arbeitsort	1
Summe Steuereinnahmen	24.071				148
Anteil des Hafens					0,6%

5.5 Vergleich der Ergebnisse 2014 mit denen für 2013

2014 ist erst das dritte Jahr, bei dem ein Vergleich der von der Kreuzschifffahrt abhängigen Beschäftigten mit dem Vorjahr möglich ist. Basis des Jahresvergleichs ist naheliegenderweise die Umschlagentwicklung 2014 zu 2013 (Tabelle 5-37).

Tabelle 5-37: Umschlag im Hamburger Hafen 2013 und 2014

Jahr	Umschlag in 1.000 t					Umschlag in 1.000 TEU	
	Gesamtumschlag	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Konventionelles Stückgut	Containergut	Containergut	Passagiere
2013	139.050	14.536	27.756	1.931	94.827	9.257	552.459
2014	145.673	14.423	28.569	2.004	100.676	9.729	588.690
Veränderung	4,8%	-0,8%	2,9%	3,8%	6,2%	5,1%	6,6%

Beim Güterumschlag gab es einen Umschlagzuwachs von insgesamt rund 7 Mio. Tonnen, welcher sich allerdings recht unterschiedlich auf die Ladungskategorien verteilte. Während beim Stückgut generell ein Zuwachs zu verzeichnen war, muss dies beim Massengut differenzierter betrachtet werden. Beim trockenen Massengut gab es einen Zuwachs von rund 0,8 Mio. Tonnen und beim flüssigen Massengut einen Rückgang um rund 113.000 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 es lediglich in den Ladungskategorien Container und Passagiere zu Beschäftigungszuwächsen gekommen ist. Beim trockenen Massengut und beim konventionellen Stückgut wurden die Umschlagzuwächse u.a. durch die Produktivitätszuwächse überkompensiert. Beim flüssigen Massengut war aufgrund des Umschlagrückgangs ein Beschäftigungsrückgang zu erwarten.

Tabelle 5-38: Hafenabhängige Beschäftigung nach Ladungskategorien 2013 und 2014

Jahr	Beschäftigte					
	Gesamt	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Konventionelles Stückgut	Containergut	Passagiere
2013	267.372	23.186	55.029	29.577	151.983	7.597
2014	268.689	21.846	54.467	29.349	155.266	7.761
Veränderung	0,5%	-5,8%	-1,0%	-0,8%	2,2%	2,2%

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