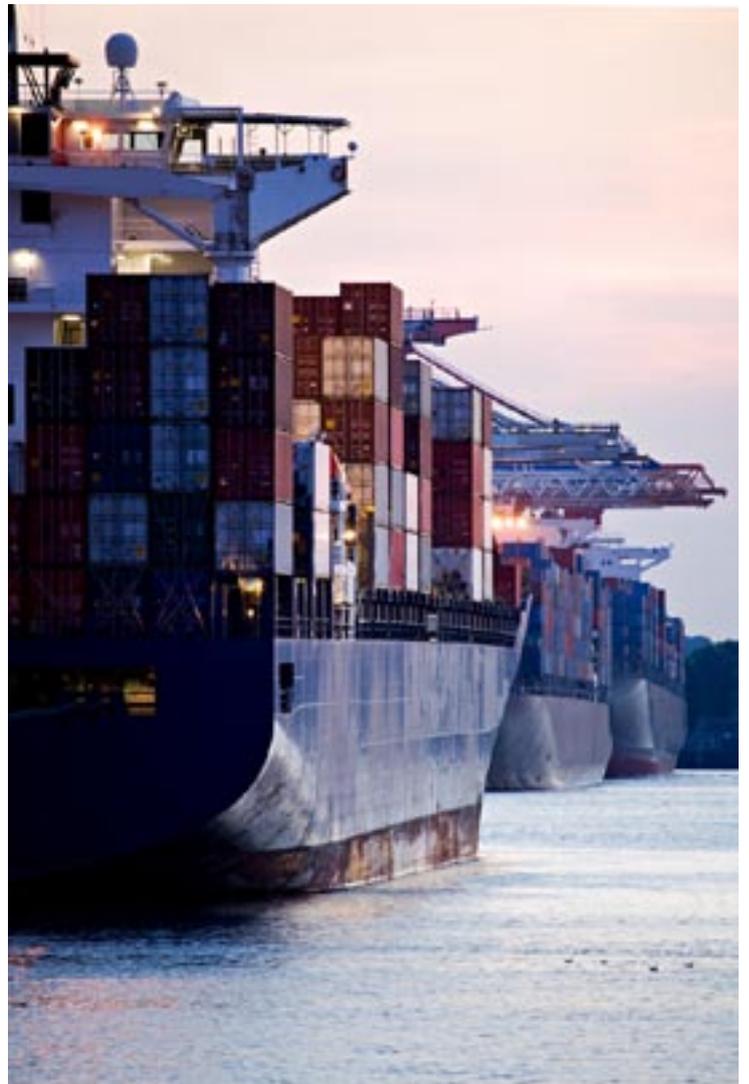




for a living planet

Arbeitsplatzeffekte des Hamburger Hafens

Auswirkungen der geplanten Elbvertiefung



Herausgeber: WWF Deutschland, Frankfurt am Main

Stand: März 2009

Autor: Ulrich Petschow, Institut für Ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW)

Redaktion: Beatrice Claus (WWF)

Kontakt: Internationales WWF - Zentrum für Meeresschutz,
Hongkongstr. 7, 20457 Hamburg, E-Mail: hamburg@wwf.de

Koordination: Heike Mühldorfer (WWF)

Layout: astrid ernst, Text- und Webdesign, Bremen

© 2009 WWF Deutschland, Frankfurt am Main

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Inhalt

Zusammenfassung	4
Kurzfassung	6
1 Einleitung	8
2 Wettbewerb in der Containerschifffahrt (Nordrange)	8
2.1 Überblick	8
2.2 Entwicklungsdynamiken Containertransporte	9
2.3 Entwicklungsdynamiken im Containerverkehr (Schiffsgrößen)	10
3 Entwicklungsdynamik der Häfen	13
4 Seehäfen und Arbeitsplätze	18
4.1 Standörtliche Bindung der Arbeitsplätze	18
4.2 Loco Quoten	22
5 Arbeitsplätze und Verkehrsinfrastrukturen	26
5.1 Impact Studien	26
5.2 Studien zu Hafenregionen	28
6 Arbeitsplatzzahlen der Planco Studie (2006)	29
7 Begründung der Elbvertiefung (Bedarfsbegründung)	34
8 Bewertung	36
Literaturverzeichnis	38

Zusammenfassung

Diese Studie geht der Frage nach, in welchem Zusammenhang die Entwicklung des Containerumschlags im Hamburger Hafen voraussichtlich mit Arbeitsplätzen verbunden ist bzw. inwieweit die geplante Elbvertiefung zur Schaffung von Arbeitsplätzen beiträgt und inwieweit eine Nicht-Vertiefung zu einem Verlust an Arbeitsplätzen führen würde. Die Studie von Planco (2006) bzgl. der Arbeitsplatzeffekte des Hamburger Hafens lieferte die Grundlage für die Bedarfsbegründung der geplanten Elbvertiefung. Sie basiert auf früheren (Planco-) Studien zum gleichen Thema, deren Inhalte der Öffentlichkeit nicht zugänglich sind. Die Transparenz bzgl. der Vorgehensweise und Methodik ist von daher begrenzt. Eine wesentliche Rolle spielt zudem die von Planco im Januar 2004 vorgelegte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zur geplanten Elbvertiefung, die in wesentlichen Annahmen (z. B. angenommene Kosten) von der realen, stark abweichenden Entwicklung überholt ist. Eine Aktualisierung hierzu liegt nicht vor.

Die vorliegende Studie analysiert die relevante Literatur zu der wirtschaftlichen Bedeutung (insbesondere der Arbeitsplatzeffekte) von Seehäfen und unternimmt den Versuch einer differenzierteren Analyse unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklung.

Die Studie kommt zu folgenden Ergebnissen:

Die Annahme, dass eine Nichtvertiefung der Elbe zu einem massiven Arbeitsplatzverlust in Hamburg und umliegender Region führt, ist wenig plausibel, weil

- sie die tatsächliche Bedeutung der Schiffsgrößenentwicklung für den Arbeitsmarkt überschätzt und getroffene Annahmen zur Ladungsentwicklung (Auslastung der Schiffe) und zum Reederverhalten letztlich auf Vermutungen beruhen. Die reale Entwicklung zeigt, dass Hamburg wie bisher auch weiterhin von den weltgrößten Containerschiffen angelaufen wird und der Containerumschlag im Hamburger Hafen bis zu Beginn der weltweiten Finanzkrise gewachsen ist. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, bleiben die realen Tiefgänge großer Containerschiffe auf der Unterelbe weit unter den bereits heute bestehenden Möglichkeiten.
- die bestehenden Tiefgangsrestriktionen zum Hamburger Hafen hinsichtlich ihrer Negativ-Wirkung von Planco überschätzt wurden. Dies zeigt neben der realen Entwicklung beispielsweise eine von der Hypovereinsbank Ende 2007 veröffentlichte Studie, die aufzeigt, dass der Hamburger Hafen offenbar die höchste Attraktivität in der Nordrange hat.

- die Lagevorteile des Hamburger Hafens nur begrenzt berücksichtigt wurden. Laut Angabe des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg entstehen die wesentlichen Transportkosten für Produkte mit ca. 20% nicht auf dem Seeweg, sondern im Hinterlandtransport mit rd. 80% (Unternehmensverband Hafen Hamburg 2006, S. 9). Damit hat der Hamburger Hafen einen deutlichen Standortvorteil durch seine Lage im „Binnenland“, die den Transportdienstleistern erhebliche Kostenvorteile ermöglicht. Welche Schiffsgrößen den Hamburger Hafen mit welcher Menge an Containern anlaufen können, ist für den wirtschaftlichen Betrieb der Transportkette vom Lieferanten zum Abnehmer aus genannten Gründen wichtig, aber nicht zwangsläufig entscheidend.

Damit erweisen sich die Hinweise der Befürworter einer weiteren Elbvertiefung auf die generelle Schiffsgrößenentwicklung als nur begrenzt hilfreich, da es einerseits darauf ankommt, welche Beladung diese Containerschiffe haben (werden) und sich andererseits die Frage stellt, inwieweit die heute bereits ohne weitere Fahrwasservertiefung bestehenden (Transport-) Kostenvorteile des Hamburger Hafens sich so stark verschlechtern, dass Reeder ihre Schiffe aus Hamburg abziehen. Das Abwandern von Containerlinien von Hamburg hat Planco in seiner Nutzen-Kosten-Analyse zu Recht ausgeschlossen. Die Lagevorteile Hamburgs für die großen Umschlagsvolumina, die für das südliche und östliche Hamburger Hinterland bestimmt sind, sind für signifikante Ladungsumlenkungen einfach zu groß (Planco 2004).

Die Arbeitsplatzwirkungen der Seehäfen haben sich generell deutlich verändert. So ist festzustellen, dass zunehmend eine Entkopplung des Containerumschlags von der direkten Beschäftigung festzustellen ist. Das Beispiel des stark automatisierten Containerterminals Hamburg-Altenwerder zeigt, dass immer weniger Hafentarbeiter immer mehr Container umschlagen. Der wesentliche Teil der von Planco berechneten Beschäftigung sind die indirekten Beschäftigungseffekte, die kaum noch von der konkreten Umschlagstätigkeit im Hafen abhängig sind. Das Beispiel des Verkaufs von Hapag-Lloyd hat dies aktuell noch einmal deutlich gemacht. Der Verkauf der Reederei hätte dazu führen können, dass die Hapag-Lloyd Arbeitsplätze am Standort Hamburg weggefallen wären, dies im Übrigen völlig unabhängig von den Containerumschlägen im Hamburger Hafen. Viele Arbeitsplätze stehen zwar im Zusammenhang mit der Hafen- und Logistikwirtschaft,

sind aber nicht an den konkret an den Hamburger Hafen oder gar eine weitere Elbvertiefung gebunden.

Die direkten Arbeitsplatzeffekte sind hingegen sehr begrenzt. So stellt die Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit (Leitfaden Hafeninformation, 2005) fest:

„Die Zahl der direkt umschlagsabhängigen Arbeitsplätze im Hafen hat von 11.594 im Januar 1980 über 8.050

im Januar 1990 auf 4.718 im Januar 2003 abgenommen“. Die Zahlen zu den direkt umschlagabhängigen Arbeitsplätzen dürften durchaus realistisch sein, wie auch entsprechende Daten zu anderen Seehäfen (Rotterdam) verdeutlichen. Seit 2003 ist die Zahl der Arbeitsplätze wieder leicht angestiegen.



Ladekräne im Hamburger Containerhafen © shutterstock / pmphoto

Kurzfassung

I. Zur Bedarfsbegründung der Stadt Hamburg

Die Elbvertiefung wird damit begründet, dass es im Falle der Nicht-Vertiefung der Elbe zur Nicht-Erschließung von Beschäftigungspotenzialen und vor allem auch Wertschöpfungspotenzialen kommt und damit schwerwiegende Nachteile für Hamburg zu erwarten seien.

Vereinfacht lautet die Argumentation wie folgt: die Containerschiffe werden zunehmend größer. Bei einer entsprechenden Auslastung der Containerschiffe, die in der Bedarfsbegründung vorausgesetzt wird, können diese großen Containerschiffe den Hamburger Hafen nicht mehr voll ausgelastet erreichen. Die Reeder können mithin die „economies of scale“ der Großcontainerschiffe nicht ausnutzen und werden darauf reagieren, indem sie Hamburg weiterhin vorrangig in einer Mittelhafensituation belassen und/oder mit Teilverlagerungen des Containerumschlags reagieren. Bei einem Nicht-Ausbau der Elbe ist, vor dem Hintergrund der angenommenen Entwicklungen, davon auszugehen, dass wesentliche Containerumschlagspotenziale für den Hamburger Hafen nicht erschlossen werden können.

Eine Nicht-Erschließung von Containerumschlägen führt zu einer Minderung der potenziellen Arbeitsplätze und Wertschöpfung und im schlechtesten Fall, der von der Bedarfsbegründung angenommen wird, sogar zu einer nicht mehr beherrschbaren Abwärtsspirale.

II. Studien zu den wirtschaftlichen und Arbeitsplatzeffekten von (See-) Häfen

Verallgemeinernd kann gesagt werden, dass zwei Typen von Studien existieren.

Zum einen Studien, die ähnlich wie Planco vorgehen, indem sie eine Bewertung von Investitionsmaßnahmen (Bau oder Ausbau von Infrastrukturen bzw. Häfen) vornehmen und über mehrere methodische Schritte, meist ausgehend von Unternehmensbefragungen, die wirtschaftlichen Effekte entsprechender Maßnahmen bewerten. Diese Studien kommen in der überwiegenden Anzahl der Fälle zu Ergebnissen, die die meist immense wirtschaftliche Bedeutung der Häfen „nachweisen“. Zum anderen Studien, die die Entwicklung von Seehafenregionen analysieren. Diese befassen sich i.d.R. nicht mit einzelnen Infrastrukturvorhaben, sondern analysieren, wie sich Seehafenregionen im Vergleich zu anderen Regionen wirtschaftlich entwickelt haben. Diese Studien kommen vielfach zu dem Ergebnis, dass sich

Seehafenregionen wirtschaftlich schlechter entwickeln als andere Regionen, die beispielsweise nicht über einen direkten Seehafenzugang verfügen.

Mithin ist bereits die Art des Zugangs der Studien mit entscheidend, welche Ergebnisse zu Stande kommen.

III. Entwicklungsdynamiken der Seehäfen

Die Seehäfen sind einem tief greifenden Strukturwandel unterworfen.

Zum einen ist festzustellen, dass der Wettbewerb zwischen den Seehäfen, insbesondere in der Nordrange, deutlich zugenommen hat. Dies u.a. auch als Folge dessen, dass die Exklusivität des jeweiligen Hinterlandes abnimmt, d.h. die Seehäfen konkurrieren um das gleiche Hinterland.

Zum anderen sind Aktivitäten zunehmend weniger an den Hafenstandort gebunden, vielmehr werden im Zuge der Optimierung und der Veränderung der „supply chains“ wertschöpfende Aktivitäten (und damit auch Arbeitsplätze) zunehmend ins Hinterland verlagert.

Beide Effekte führen dazu, dass die wirtschaftlichen Effekte des Containerumschlags in den jeweiligen Seehäfen abnehmen und tendenziell „footloose“ werden, d.h. die wirtschaftlichen Effekte sind immer weniger an einen konkreten Standort gebunden.

Im Grundsatz ist davon auszugehen, dass vorrangig solche wirtschaftlichen Aktivitäten bzw. Wertschöpfungsprozesse hafenaffin sind, die sehr konkret beispielsweise mit dem Handling der Container befasst sind. Alle anderen Aktivitäten sind hingegen nicht mehr zwangsläufig mit den (Container-) Umschlägen verbunden, sondern können unabhängig von dem jeweiligen Seehafen erbracht werden. Deutlich wurde dies bei der aktuellen Diskussion um Hapag Lloyd, bei der (berechtigte) Befürchtungen geäußert wurden, dass die Übernahme des Unternehmens zu einem Wegfall von 2000 Arbeitsplätzen führen könnte, ohne dass damit eine Verminderung des Containerschlags verbunden wäre.

Insofern wird in der Literatur auf die zunehmenden Entkoppelungstendenzen von Containerumschlägen und Beschäftigung verwiesen. Mit Blick auf entsprechende Studien wird auf die regionalwirtschaftlichen „declining benefits“ verwiesen.

IV. Schiffsgrößenentwicklung

Die Befürworter der Elbvertiefung verweisen auf die zunehmenden Schiffsgrößen im Containerverkehr, die sich nicht zuletzt durch die Schiffsbestellungen nachweisen lassen. Demnach können die Großcontainerschiffe Größenvorteile (economies of scale) erschließen, womit die Wirtschaftlichkeit des Einsatzes großer Containerschiffe gegeben sei. Die Wirtschaftlichkeit des Einsatzes von Containerschiffen ist allerdings von einer Vielzahl von Variablen abhängig. Sie ist eng mit den „supply chains“ verbunden, wie z.B. den Möglichkeiten und den Kosten des Hinterlandtransportes. Der eigentliche Schiffstransport hat nur einen begrenzten Anteil an den „supply chain“ Logistikkosten, sodass die Erschließung der „economies of scale“ durch das Schiffsgrößenwachstum nur eine begrenzte Bedeutung hat. In jüngeren Studien wird dabei auf das Größenzwachstum der Öltanker zu Beginn der siebziger Jahre verwiesen, das sich bei veränderten Marktbedingungen als nichtnachhaltig erwiesen hat.

V. Die Planco Studie

Die Nutzen-Kosten-Analyse von Planco aus dem Jahre 2006 bildet das Fundament der Bedarfsbegründung bzgl. der ökonomischen Effekte der Elbvertiefung bzw. der ökonomischen Folgen einer Nicht-Vertiefung.

Die Planco Studie macht hinsichtlich der Methodik kaum Aussagen. Soweit es der vorliegenden Studie entnehmbar ist, handelt es sich um die Fortschreibung einer Studie aus dem Jahr 2002, bei der eine Unternehmensbefragung die Basis für die weiteren Arbeitsschritte bildete. Entsprechende Studien sind, wie das Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) bzgl. der Planco Studie betont, nicht mit den amtlichen Statistiken vergleich- bzw. analysierbar. Gleichwohl werden entsprechende Untersuchungsdesigns in vergleichbaren Analysen angewendet. Dabei werden i.d.R. folgende Probleme benannt,

- (i) die in die Befragung einbezogenen Unternehmen,
- (ii) welche Responsquoten zu verzeichnen sind
- (iii) wie die erforderliche Hochrechnung durchgeführt wurde und schließlich, wie die Abgrenzung „hafenabhängig“ vorgenommen wurde.

Gerade zu letzterem Aspekt wird von FiFo (2006) angemerkt, dass dabei vielfach Klientelpolitik betrieben würde, indem die Hafenabhängigkeit überzeichnet wird. Dabei wird vor allen Dingen darauf verwiesen, dass Austauschbeziehungen zwischen Unternehmen ein konstituierendes Merkmal der Marktwirtschaft darstellen. Daraus ergibt sich allerdings keineswegs zwangsläufig eine Abhängigkeit, vielmehr sind in der Regel Substitutionsmöglichkeiten gegeben, sodass von einer Abhängigkeit nur in wenigen Fällen gesprochen werden kann. Dies wird aber in der Planco Studie unterstellt.

Auf Grund der nicht nachvollziehbaren Grunddaten der Studie, können die folgenden Schritte zwar ggf. rechnerisch nachvollzogen werden, ihr Realismusgehalt kann allerdings nicht geprüft werden.

Sollte es zu einem Rückgang bzw. eher einem verringerten Wachstum des Containerumschlags im Hamburger Hafen kommen, so wären im Wesentlichen solche Arbeitsplätze betroffen, die mit dem direkten Handling der Container befasst sind, also im Wesentlichen die Transportdienstleistungen.

1 Einleitung

Seehäfen haben eine wichtige Rolle im internationalen Güterverkehr. Durch die Globalisierungsprozesse, die u. a. auch durch die rapiden Veränderungen im Transport- und Kommunikationssektor ermöglicht wurden, haben insbesondere die Seehäfen einen erheblichen Bedeutungszuwachs erfahren. Dies gilt insbesondere für die Containerverkehre, die in den vergangenen Jahren erhebliche Wachstumsraten zu verzeichnen hatten und denen auch in der Perspektive deutliche Wachstumsraten unterstellt werden. Auch wenn die derzeitige Weltwirtschaftskrise in Hamburg das bisherige Wachstum unterbrochen hat, geht die Seehafenbranche gegenwärtig noch davon aus, dass dieses nur vorübergehend ist.

Mit diesen Entwicklungsdynamiken des Containerverkehrs werden die internationalen wirtschaftlichen Verflechtungen verstärkt (und vice versa). In der Folge ist ein erheblicher Zuwachs des Güterverkehrs festzustellen. Zur Bewältigung des Verkehrszuwachses wird insbesondere der Ausbau der relevanten Verkehrsinfrastrukturen für erforderlich gehalten. Im Hinblick auf die internationalen Containertransporte (vor allem Süd-Ost-Asien und USA) sind dabei vor allem die Verkehrsinfrastrukturen der Seehäfen sowohl im Hafen

selbst als auch der Hinterlandverkehre betroffen. Ein massiver Ausbau der Infrastrukturen wird für erforderlich gehalten um einerseits die Verkehre abwickeln zu können und andererseits um damit wirtschaftliche Wachstumsprozesse zu ermöglichen und zugleich auch Arbeitsplätze zu schaffen.

Gegenwärtig wird in Hamburg insbesondere die seewärtige Elbevertiefung um bis zu 2,40 m für 14,50 m tiefgehende Seeschiffe - tideabhängig – bzw. 13,50 m tideunabhängig von Hafenwirtschaft und Politikern für erforderlich gehalten. Hauptbegründung: Nur so könne der Hamburger Hafen seine Umschlagspotentiale im Containerverkehr ausschöpfen und gleichzeitig Tausende Arbeitsplätze sichern oder schaffen.

Die Studie geht der Frage nach, wo die Entwicklung des Containerverkehrs voraussichtlich mit Arbeitsplätzen verbunden ist bzw. inwieweit die Elbevertiefung und damit der Möglichkeit, dass Containerschiffe der Post Panama Klasse den Hamburger Hafen anlaufen können, voraussichtlich zur Schaffung von Arbeitsplätzen beiträgt bzw. inwieweit eine Nicht-Vertiefung zu einem Verlust an Arbeitsplätzen führen würde.

2 Wettbewerb in der Containerschifffahrt (Nordrange)

2.1 Überblick

Trotz und gerade wegen des zunehmenden Containerverkehrs nimmt der Wettbewerb zwischen den Häfen insbesondere im Bereich der Nordrange deutlich zu, wie die zahlreichen Hafenerweiterungen oder –neubauten wie der geplante JadeWeserPort in Wilhelmshaven deutlich machen.

Die Containerisierung hat dazu beigetragen, dass die Transportkosten gesunken, die Transportzeiten reduziert wurden und die Transportqualität sich erhöht hat. Damit wurden neue Produktionsmodelle überhaupt erst möglich (global sourcing). Dies hat selbst wieder dazu beigetragen, dass die internationale Arbeitsteilung und damit auch das Transportaufkommen deutlich gestiegen sind.

Die Containerisierung hat zugleich dazu beigetragen, dass der Wettbewerb zwischen den Häfen (insbes. auch der Nordrange) deutlich zugenommen hat (vgl. bspw. Cullinane/Song 2006). Dies zum einen auf Grund der teilweise drastischen Abnahme der Handlingskosten und zum anderen (und mit dem erstgenannten Faktor zusammenhängend) die seewärtige bzw. binnenwärtige Erreichbarkeit (Hinterlandverbindungen) der Märkte, die

durch die Häfen bedient werden können. Damit steigt auch der Wettbewerbsdruck auf die Seehäfen, da sich das jeweilige Hinterland zunehmend überlappt. Damit lösen sich auch bisherige Monopolstellungen der einzelnen Häfen zunehmend auf, die transportierten Wegstrecken werden immer länger und Regionen wie Norddeutschland werden immer mehr zu Transitstrecken.

Mit der zunehmenden Containerisierung und dem Wachstum des Containerverkehrs geht zugleich einher, dass zunehmend das gesamte Transportsystem in den Fokus gerät, wobei insbesondere die Bedeutung des Hinterlandverkehrs betont wird. So verweist Heaver (2006) darauf, dass sich im Kontext der Veränderung der Seeschiffstransporte (einschl. der Containerisierung) die Engpässe verschoben haben von der Verladung zur Schiff/Hafen Schnittstelle (Terminals Kräne etc.) hin zur Hafen/Hinterland Schnittstelle (Anbindung an das Hinterland, Binnentransporte). Damit geraten die Transportketten in den Blick und der Fokus erweitert sich vom Hafen auf die Hinterlandverkehre.¹

¹ Stopford (2002) verweist darauf, dass bei Betrachtung der möglichen Kosteneinsparungsmöglichkeiten des Containerverkehrs die höchsten Potenziale im Bereich des Hinterlandverkehrs liegen und weniger in der Schiffsgrößenentwicklung.

Die Dynamik der Containerverkehre wesentlicher Seehäfen der Nordrange bildet die folgende Tabelle ab.

Tabelle 1: Containerverkehre der Seehäfen entlang der Nordseeküste (Le Havre/Hamburg) ausgewählter Jahre (1000 TEU)

	1985	1995	2006	Wachstumsrate 1995-85	Wachstumsrate 2006-95
Rotterdam	2.715	4.787	9.690	76%	102%
Hamburg	1.159	2.890	8.862	149%	207%
Antwerpen	1.243	2.329	7.018	87%	201%
Bremerhaven	998	1.524	4.450	53%	192%
Le Havre	566	970	2.121	71%	119%
Zeebrügge	218	528	1.653	142%	213%
Gesamt	6.899	13.028	33.794	89%	159%

Quelle: Zhang (2008: 19)

Die Tabelle verdeutlicht die Dynamik der Entwicklung des Containerumschlags in den verschiedenen Seehäfen. Die größten Steigerungsraten, allerdings ausgehend von einem geringen Niveau, verzeichnete demnach Zeebrügge gefolgt von Hamburg und Antwerpen. Rotterdam verzeichnete in Relation hingegen nur geringe Steigerungsraten. In absoluten Zahlen hat Hamburg die des Hafens von Rotterdam fast erreicht, Vertreter des Hamburger Hafens erwarten, dass der Containerumschlag Hamburgs den von Rotterdam in den kommenden Jahren übertreffen wird.

2.2 Entwicklungsdynamiken Containertransporte

Seit 1985 ist bis zum Konjunkturreinbruch in der zweiten Jahreshälfte 2008 ein jährliches Wachstum des Containerumschlags in den Häfen von durchschnittlich 10% zu beobachten gewesen. Dabei wird davon ausge-

gangen, dass ein Zusammenhang zwischen dem generellen Wirtschaftswachstum und Welthandel und dem Containertransport existiert, bei dem die das Wachstum des Containertransports um den Faktor x über dem Wachstum des Welthandels liegt.

Das Wachstum des Containerumschlags in der Nordrange lag dabei bisher etwas unter der generellen Entwicklung, gleichwohl war bisher ein Wachstum von 8,2% insgesamt festzustellen, wobei in der östlichen Nordrange die Wachstumsraten deutlich höher waren.

Seit 2000 ist der Containerumschlag in der Nordrange (Hamburg-Antwerpen-Range) um 37% angestiegen, dabei konnten insbesondere Hamburg mit 65%, Bremerhaven mit 55% und Rotterdam mit 26% Wachstum profitieren.

Tabelle 2: Seegüterumschlag in den Nord-Range Häfen - Sea-Borne Cargo Handling in the North Range Ports from 2000 to 2007 in 1000 Tons

Port/Year	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Rotterdam	322,427	314,702	321,851	327,798	352,591	370,233	378,185	406,812
Antwerp	130,530	130,050	131,628	142,875	152,327	160,054	167,373	182,897
Hamburg	85,093	92,361	97,641	106,283	114,484	125,743	134,861	140,381
Bremen / Bremerhaven	44,770	46,029	46,518	48,888	52,285	54,342	65,099	69,212
Total	582,820	583,142	597,638	625,844	671,687	710,372	745,518	799,302

Quelle: HBV 2008: 6

Tabelle 3: Containerumschlag in unterschiedlichen Häfen der Nord-Range

Container Handling in Hamburg form 2000 to 2007 in TEU

Year	Handling in TEU	Handling with Asia in TEU	Share of handling from Asia in %
2000	4,281,059	2,097,077	49.0
2001	4,683,969	2,198,696	46.9
2002	5,389,985	2,674,189	49.6
2003	6,131,150	3,104,107	50.6
2004	7,010,789	3,619,746	51.6
2005	8,094,964	4,244,580	52.4
2006	8,882,108	4,820,315	54.3
2007	9,889,792	5,559,000	56.2

Source: HHM, 2008

Container Handling in the Ports of Bremen / Bremerhaven from 2000 to 2007 in TEU

Year	Handling in TEU	Handling with Asia in TEU	Share of handling from Asia in %
2000	2,622,261	653,270	24.9
2001	2,972,882	710,572	23.9
2002	3,031,587	673,135	22.2
2003	3,189,853	736,523	23.1
2004	3,466,532	828,780	23.9
2005	3,743,975	848,741	22.7
2006	4,444,389	1,008,750	22.7
2007	4,912,177	1,129,800*	23.0*

*Preliminary: Sources: HHM, 2008; Bremenports, 2008

Container Handling in Rotterdam form 2000 to 2007 in TEU

Year	Handling in TEU	Handling with Asia in TEU	Share of handling from Asia in %
2000	6,273,536	2,610,833	41.6
2001	6,043,470	2,427,184	40.2
2002	6,526,194	2,648,943	40.6
2003	7,130,137	2,973,093	41.7
2004	8,269,216	3,599,519	43.5
2005	9,228,052	3,896,490	42.2
2006	9,612,526	4,137,370	43.0
2007	10,790,604	no data	no data

Sources: HHM, 2008; Port of Rotterdam, 2008

Container Handling in Antwerp from 2000 to 2007 in TEU

Year	Handling in TEU	Handling with Asia in TEU	Share of handling from Asia in %
2000	4,082,334	no data	no data
2001	4,218,176	no data	no data
2002	4,777,151	no data	no data
2003	5,445,437	no data	no data
2004	6,063,746	no data	no data
2005	6,482,029	no data	no data
2006	7,018,799	2,684,372	38.2
2007	8,175,951	3,500,802	42.8

Sources: HHM, 2008; Port of Antwerp, 2008

Quelle: HBV 2008: 7

Wie aus den vorangestellten Tabellen hervorgeht, konnte Hamburg seine Position im Containerumschlag deutlich verbessern, wobei insbesondere die Containerverkehre von Asien einen deutlichen Zuwachs erfahren haben (Anteilszunahme von 2000 mit 49% auf 2007 mit 56%). Aufgrund der in Hamburg dominierenden Ostasienverkehre hat die aktuelle Weltwirtschaftskrise in Hamburg in der zweiten Jahreshälfte 2008 auch zu besonders hohen Einbrüchen geführt. So war der Containerumschlag in Hamburg 2008 mit 9,7 Mio. TEU sogar 1,5% niedriger als 2007 (Jahrespressekonferenz 2009, 5.02.2009, www.hafen-hamburg.de).

2.3 Entwicklungsdynamiken im Containerverkehr (Schiffsgrößen)

Generell wird von einer Zunahme der Ladungsfähigkeit der Containerschiffe gerechnet. In der Regel wird darauf verwiesen, dass die Zahl der Bestellungen für die Großcontainerschiffe zunimmt. (vgl. die folgende Abbildung)

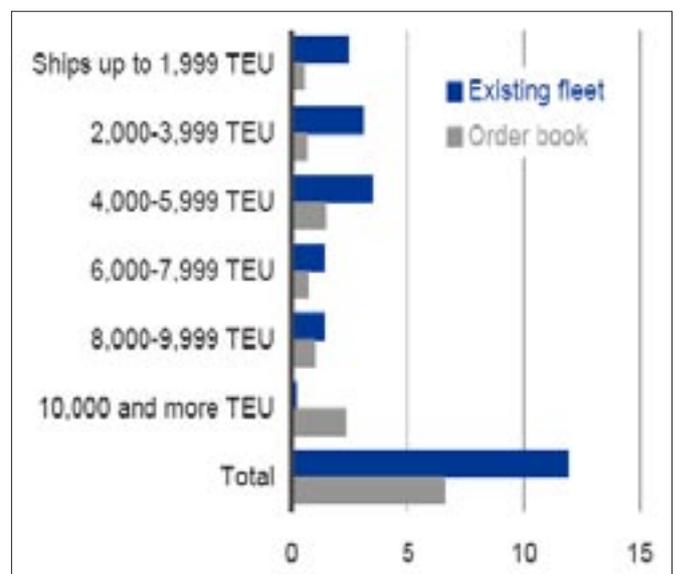


Abbildung 1: Kapazitäten der bestehenden Flotte und bestellte Schiffe (order book). Quelle: Heymann (2008) nach ISL

Auch wenn sich ein Trend der Bestellungen bis in das vergangene Jahr hinein auf große Containerschiffe aufzeigen lässt, bedeutet dies keineswegs, dass sich damit bereits direkte „Vorgaben“ bzgl. der Fahrrirentiefe ergeben, da es einerseits auf die jeweilige Auslastung der Schiffe ankommt (auch dem Anteil an Leercontainern und durchschnittlichen Containergewichten) und andererseits die reduzierten Wachstumsraten des Welt Handels (und auch des Containerumschlags) ggf. dem scheinbaren Trend zu den großen Containerschiffen relativieren kann. Die aktuelle Krise macht die Problematik deutlich: bei einer sinkenden Nachfrage nach Transportdienstleistungen, relativieren sich die potenziellen Vorteile der Megacarrier, da die Auslastung schlechter sichergestellt werden kann (Folge: höhere Kosten) und damit zudem die Verbindungen zwischen den Häfen reduziert werden müssen (Folge: Zeitnachteile)².

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung differenziert nach durchschnittlicher Schiffsgröße im Bestand, die durchschnittliche Schiffsgröße Neubau und das größte ausgelieferte Schiff.

Schönknecht (2007) und Pawellek/Schönknecht (2007) gehen auf die Argumentation ein, dass das steigende Transportaufkommen im Seecontainerverkehr zu einer Zunahme der Containerschiffsgrößen führen werde. Die Argumentation lautet, dass „mit immer größeren Schiffen ... pro Containerschiffsumlauf deutlich mehr Container befördert werden (können) als heute, die Umsätze werden steigen und damit die Gewinne“ (Pawellek/Schönknecht 2007:1). Die beiden Autoren stimmen dem im Grundsatz zu, wenn

- (i) sich die Kosten unterproportional zur Schiffsgröße entwickeln und
- (ii) die Anzahl der Containerschiffsumläufe nahezu gleich bleibt.

Sie verweisen darauf, dass „Die Kombination der Kriterien aus Einnahmen, Kosten und Containerschiffsumläufen in einem bestimmten Zeitraum, kurz, die Tonnage- oder Slot-Produktivität, wurde bei der Diskussion der Schiffsgrößenentwicklung jedoch kaum geführt. Diese hängt von vielen logistischen Einflussfaktoren ab. Steigt die Slot-Produktivität mit zunehmender

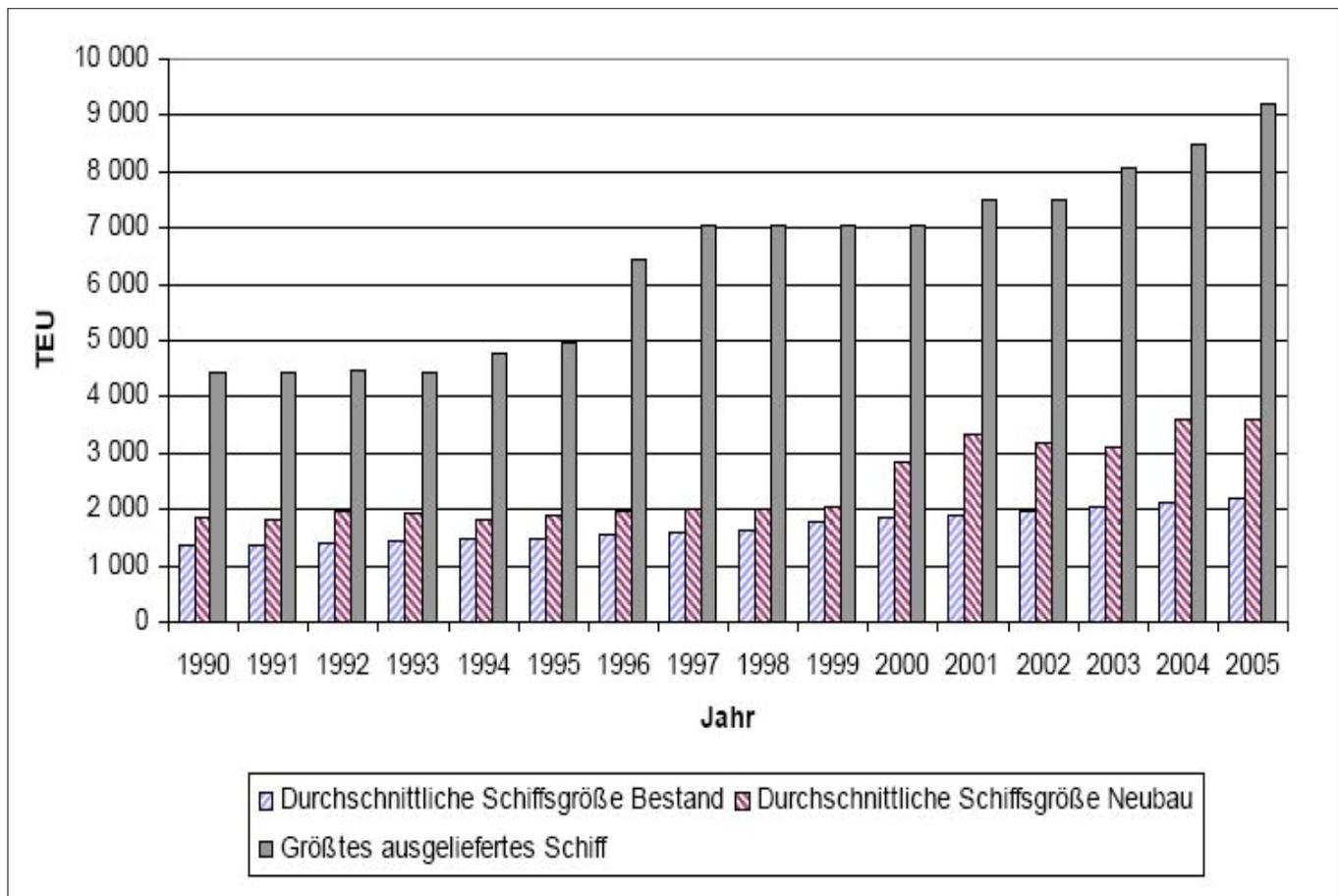


Abbildung 2: Entwicklung der durchschnittlichen und maximalen Containerschiffsgrößen. Quelle: Schönknecht (2007: 3)

² Die Megaöltanker zu Beginn der 70er Jahre erfuhren nach der Ölpreiskrise ein schnelles Ende.

Schiffsgröße nicht bzw. nimmt diese gar ab, so erwirtschaften die Groß-Containerschiffe letztlich eine geringere Kapitalrendite. Tritt dies ein, so ist eine ähnliche Entwicklung wie bei den Großtankern der 70er Jahre zu befürchten, die nahezu über Nacht verschrottet wurden. Bis dahin erstellte Infrastrukturen, zumeist finanziert durch die öffentliche Hand, erwiesen sich danach als sinnlos.“ (Pawellek/Schönknecht 2007: 1).

Pawellek/Schönknecht (2007: 14) gehen des Weiteren auf die Produktivität (Rentabilität je Zeiteinheit) ein. Sie kommen zu dem Ergebnis, dass Schiffe im Bereich von 7.000-9.000 TEU die höchste Produktivität aufweisen, d.h. „pro Zeiteinheit erwirtschaften diese Schiffe relativ mehr Geld“. Mit Blick auf die Parameter Produktivität und Rentabilität stellen sie fest, „insofern ist das Führen der Diskussion über die Wirtschaftlichkeit bzw. Unwirtschaftlichkeit eines Schiffes allein über die Schiffsgröße überhaupt nicht zielführend, ja sogar thematisch nebensächlich.“

Die Großcontainerschiffe stellen nicht nur an die Seehäfen, sondern auch an die Hinterlandverkehre erhebliche zusätzliche Anforderungen und bewirken selbst wieder neue Dynamiken. Es erweist sich nach Schönknecht (2007) geradezu als erforderlich, dass der wirtschaftliche Einsatz der Hinterlandverkehrsträger bei verteilten Hafenregionen wie beim Hamburger

Hafen, neue Hinterlandhubs (also Logistikzentren bzw. Umschlagsplätze erfordern, um Sammel-, Verteil- und Sortierfunktionen für die Vor- und Nachlaufverkehrsträger zu übernehmen. Dies bedeutet aber zugleich, dass die Großcontainerschiffe die bereits bestehenden Tendenzen verschärfen, dass der Hamburger Hafen zunehmend zu einem Transithafen wird, die Mehrwert schöpfenden Aktivitäten zwangsläufig ins Hinterland „abwandern“. Die mit der Vertiefung der Elbe angestrebte Erleichterung des Einlaufens von Großcontainerschiffen führt in der Konsequenz zu einer Verringerung der Wertschöpfungstiefe des Containerumschlags in der Metropolregion.

In der Konsequenz bedeutet dies, dass die Bedeutung des Hamburger Hafens für die regionale Wirtschaft und die Arbeitsplätze abnimmt, zum einen durch den wachsenden Transshipmentanteil und zum anderen durch die erforderlichen Hinterland Hubs und damit der Herauslösung entsprechender Aktivitäten aus dem Hamburger Raum (vgl. dazu das folgende Kapitel).

3 Entwicklungsdynamik der Häfen

Seehäfen und eben auch Hamburg wird in der Regel zugeschrieben, dass sie einen wesentlichen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung und zur Schaffung von Arbeitsplätzen leisten. So wurde in der Vergangenheit den Seehäfen bzw. auch Häfen generell eine struktur-bildende Kraft zugesprochen. In der Folge der weitreichenden Wandlungsprozesse ist allerdings zunehmend festzustellen, dass Häfen diese Funktion immer weniger erfüllen, da die Wertschöpfungsprozesse u.a. auf Grund der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur zunehmend aufgliedert werden (können). Ist dies bereits bislang für Häfen an den Flüssen festzustellen, insbesondere auch Grund des modalen Wettbewerbs der Verkehrsträger, so ist davon auszugehen, dass dies zunehmend auch für die Seehäfen gilt.

Die Stellung der Seehäfen wandelt sich in der Folge der Containerisierung und der Globalisierung insbesondere

der Optimierung der global supply chains. Der Blick wandelt sich von der Funktion der Häfen als Umschlagplatz zu einem Element der Optimierung der gesamten supply chain.

Notteboom/Rodrigue (2007) haben die Evolution der Häfen vor dem Hintergrund der angesprochenen Entwicklungsdynamiken graphisch dargestellt:

In der Phase 1 haben die einzelnen Seehäfen eine bestimmende Rolle für die Stadt, in einer Phase 2, in welcher zunehmend das spezifische Hinterland erschlossen wird, können einige Seehafenstädte von ihrer Funktion (Erschließung des Hinterlandes) wirtschaftlichen Nutzen generieren. In der dritten Phase kommt es demnach zu Konzentrationsprozessen der Seehäfen, es bilden sich dominierende Häfen heraus und die Verbindung verstärkt sich. In Phase 4 ist eine zunehmende

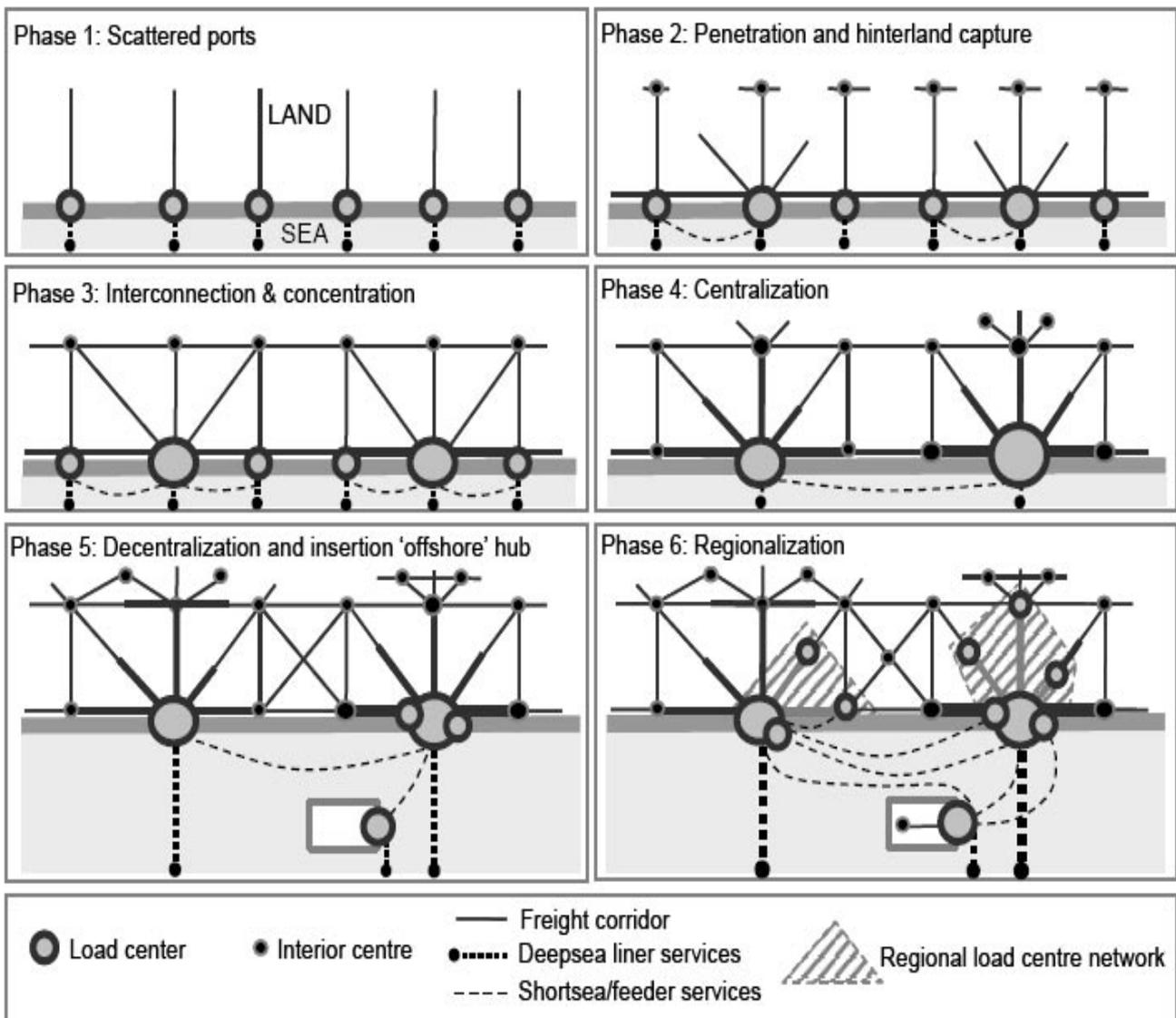


Abbildung 3: Räumliche Entwicklung eines Hafensystems. Quelle: Notteboom/Rodrigue (2007)

Konzentration festzustellen. Die Phase 5 ist gekennzeichnet durch eine gewisse Dezentralisierung und die Zwischenschaltung von offshore hubs. Die Phase 6 „Regionalisierung“ verweist landseitig darauf, dass das Hinterland an Bedeutung zunimmt ebenso sind Tendenzen der Überlappung des Hinterlandes der jeweiligen Häfen und damit auch eine zunehmende Konkurrenz zwischen den einzelnen Hafenstandorten festzustellen.

Die Phase der Hafen-Regionalisierung ist charakterisiert durch eine starke funktionale Interdependenz (also die Entwicklung der Logistikfunktionen des Hafens und des Hinterlands) und der mehr oder weniger gemeinsamen Entwicklung des Hafens und den multimodalen Logistikplattformen in seinem Hinterland. Dies führt in der Folge zu der Herausbildung eines „regional load centre networks“, also eines Netzwerks regionaler Verladungszentren. Diese Herausbildung ergibt sich zum einen auf Grund der Begrenzungen (Landverfügbarkeit – nicht zuletzt auf Grund der Größendimension der Schiffe, aber auch durch zunehmenden Verkehr) in den eigentlichen Hafenstandorten. Dabei spielt auch eine wesentliche Rolle, dass mit der Regionalisierung auch verbunden ist, dass lokale Begrenzungen durch Externalisierung von Funktionen überwunden werden, bspw. der begrenzten Flächenverfügbarkeit in den Häfen). Zum anderen, wenn auch mit dem ersten Punkt zusammenhängend, ist der Aspekt der Logistikintegration zu erwähnen. So verweisen Hesse/Rodrigue (2004) darauf hin, dass die internationalen supply chains komplexer werden und sich veränderte Logistikmodelle entwickeln, u.a. auf Grund der Globalisierungsprozesse, der Erschließung neuer Märkte, der mass customization, also der individualisierten Massenproduktion als Reaktion auf die Produkt- und Marktsegmentierung, den schlanken (lean) Produktionskonzepten und damit verbunden die Veränderungen der Kosten und zeitabhängigen Distributionsstrategien. „Logistics developed as a response to the rising complexity (e.g. division of labour) and increasing scale of economic activity. It now includes a wide array of activities such as order processing, production planning, scheduling, and even some manufacturing tasks as packaging and labelling.“ Und weiter „major characteristics of modern logistics are the functional integration of supply, manufacturing, distribution and recycling of materials in the concept of supply chain management, also the establishment of large scale logistic networks. Both have substantially changed the way good merchandise is being processed, in terms of magnitude, frequency or location“ (Hesse, Rodrigue 2008).³

Im Ergebnis kommt es zu Anpassungen des Hafensystems an die Vorgaben bzw. der Dynamiken des Distributionssystems und der globalen Produktionsnetzwerke.

Mit der Ausweitung des Hinterlandes der Seehäfen auf Grund der genannten ökonomischen und Logistikfaktoren, wird die Errichtung regionaler Inlandknoten erforderlich, die nicht allein auf den lokalen Markt orientiert sind, sondern ein weiteres Hinterland im Fokus haben. Durch die Entwicklung starker funktionaler Verbindungen mit bestimmten Inlandterminals können Häfen in das „natürliche“ Hinterland anderer Häfen eindringen.

Die folgende Abbildung 3 stellt typisierend die Überlappungstendenzen des Hinterlandes unterschiedlicher Seehäfen dar.

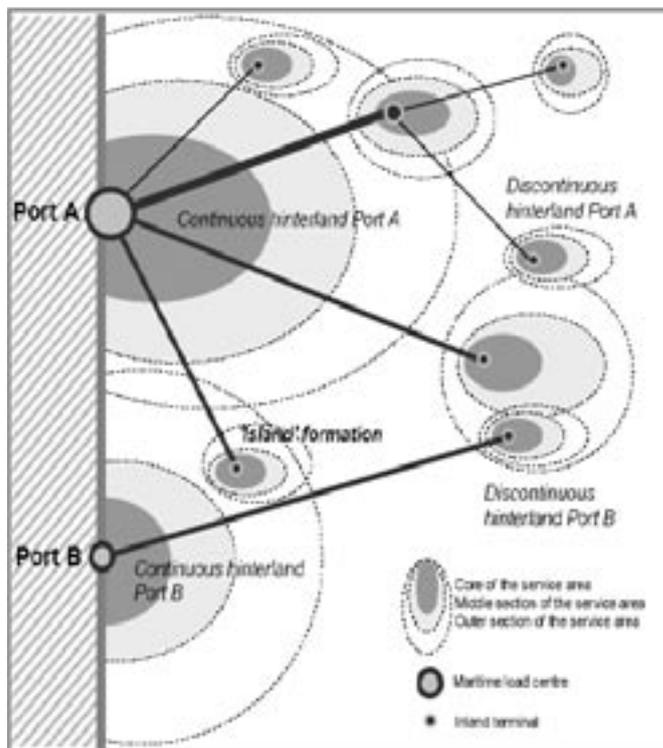


Abbildung 4: Überlappungen des Hinterlandes von Seehäfen.
Quelle: Notteboom/Rodrigue (2007)

³ Die Logistik hat sich in Reaktion auf die steigende Komplexität (u.a. der Arbeitsteilung) und der zunehmenden Skalenebene der ökonomischen Aktivitäten (bspw. Globalisierung) entwickelt. Die Logistikprozesse umfassen nunmehr eine große Bandbreite von Aktivitäten, u.a. die Auftragsabwicklung, die Produktionsplanung, die Disposition und sogar einige Aufgaben der Verarbeitung wie bspw. die Verpackung und die Etikettierung. Und weiter „zentrale Charakteristika der modernen Logistik bestehen in der funktionalen Integration von Zulieferung, der Verarbeitung, der Verteilung und dem Recycling von Materialien im Rahmen des Konzepts des supply Managements, ebenso der Aufbau von großräumigen Logistiknetzwerken. Beide Entwicklungen haben entscheidend zu den Veränderungen beigetragen, wie Güter verarbeitet werden, sowohl im Hinblick auf den Umfang, die Häufigkeit oder der Standorte. (Übersetzung d. V.)

Wie die Abbildung 3 verdeutlicht, löst sich das traditionelle Hinterland der Seehäfen auf und es kommt zu zunehmenden Überlappungen des Hinterlandes der unterschiedlichen Seehäfen. Dies hat zumindest zwei Konsequenzen, zum einen nimmt der Wettbewerb zwischen den Seehäfen um das zunehmend überlappende Hinterland zu, zum anderen werden Wertschöpfungsaktivitäten aus den Seehafenstandorten in das Hinterland (aus den angeführten Gründen) verlagert. Die Exklusivität der Seehäfen bzgl. „ihres“ Hinterlandes wird in Frage gestellt. Auf Grund des geringen Kostenanteils der reinen Transportkosten am Warenwert, erweisen sich die Kosten des Landtransports als relativ wenig bedeutend.

Die abstrakte Darstellung der Abbildung 3 wird an Hand der konkreten Situation in der Nord-Range in der folgenden Abbildung dargestellt.

Die Abbildung 5 zeigt deutlich, wie die Seehäfen in der Nord-Range zunehmend im Wettbewerb um das gleiche Hinterland stehen.

Im Hinblick auf die Fragestellung dieser Studie bleibt festzuhalten, dass es zunehmend problematischer wird, die potenziellen Nutzen, die durch die Verkehrsanbindungen der Seehäfen ermöglicht werden (bspw. Vorteile des internationalen Warenaustausches) einem Hafen konkret zuzuordnen, da zunehmend eine Substitution der Seehäfen untereinander ermöglicht wird. Ebenso wird es zunehmend fraglicher, die Bedeutung der deutschen Seehäfen für die deutsche Volkswirtschaft als fundamental zu bewerten, da durch die möglichen Substitutionseffekte diese Vorteile auch durch „nicht deutsche“ Seehäfen erbracht werden können bzw. in der Folge der Europäisierung seit langem erbracht werden (bspw. Antwerpen, Rotterdam über die „Rheinschiene“).

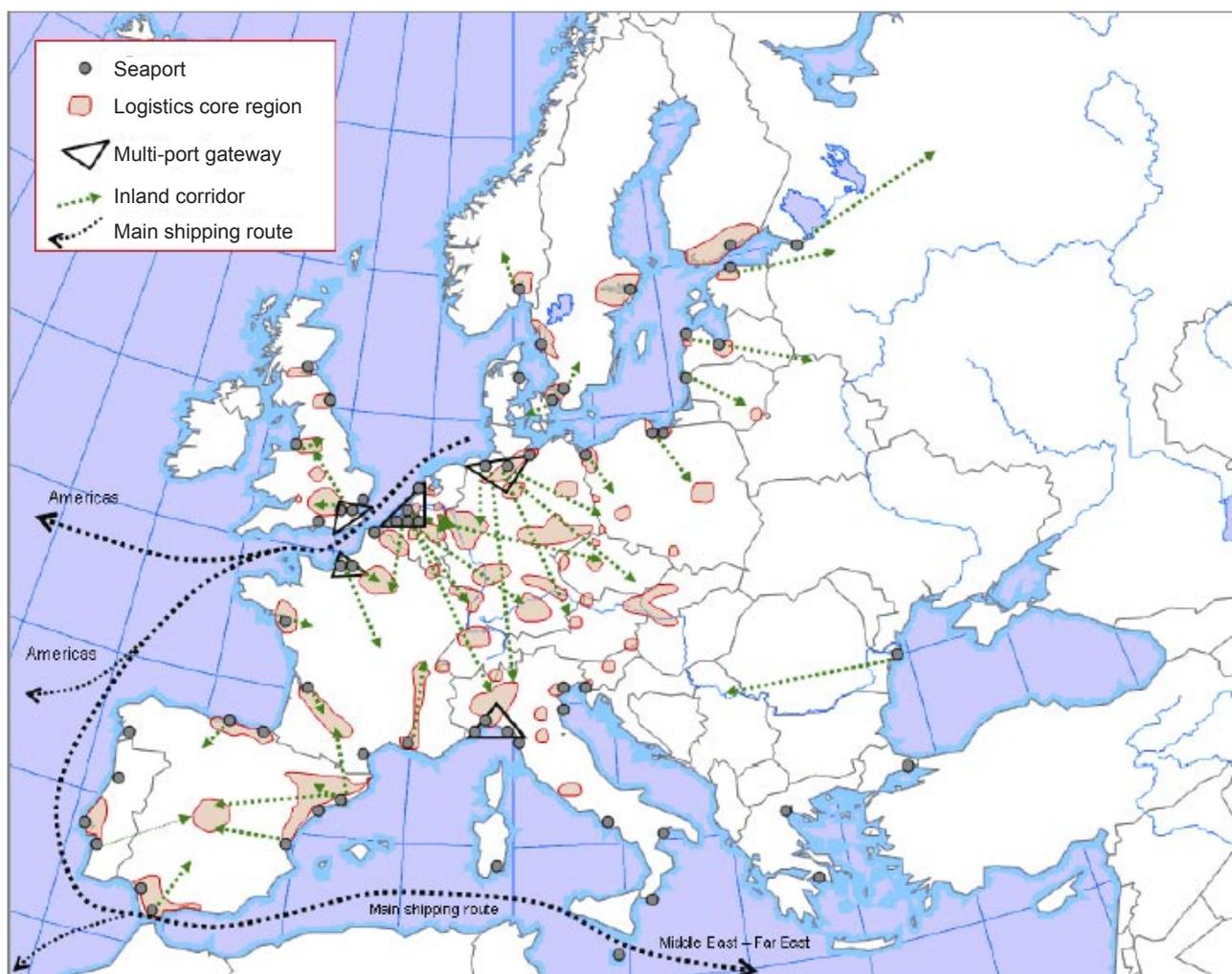


Abbildung 5: Dynamik des Hinterlands europäischer Seehäfen. Quelle: Ninnemann (2008)

Transportkosten – Optimierung des Hinterland- transports

Die Bedeutung des Hinterlandes nimmt zum einen wie beschrieben zu, da es zunehmend um die Integration der supply chains geht und zum anderen auf Grund der relativen Zunahme der Kosten des Hinterlandtransports. Die relative Zunahme der Kosten des Hinterlandverkehrs ergibt sich nicht zuletzt auf Grund der seeseitigen Optimierung, in dem die economies of scale des Containertransports durch größere Schiffe erschlossen wurden und werden und zugleich die Hafeninfrastruktur an die Großcontainerschiffe angepasst wurden (u. a. Umschlagsgeschwindigkeit). Die Größenvorteile der Großcontainerschiffe relativieren sich damit im Hinblick auf die Kosten der Hinterlandtransporte und machen ebendort Optimierungsstrategien erforderlich.

Die folgende Abbildung 6 gibt eine Orientierung im Hinblick auf die typisierende Verteilung der Kosten des Containertransports.

Wie aus der Abbildung deutlich wird, setzen sich die Kosten des Containertransports (von Haus zu Haus)

aus Transportkosten des Schiffstransports, sowie der Inlandtransportkosten von und zum Hafen, sowie den Containerkosten und den Terminalkosten zusammen. Die Abbildung macht deutlich, dass bereits gegenwärtig die Kosten des Inlandtransports den größten Kostenblock darstellen (es ist dabei darauf hinzuweisen, dass diese Kosten teilweise noch deutlich höher sein können (vgl. Noteboom/Rodrigue 2007: 6). Die Hamburger Hafenwirtschaft gibt für die Transportkette der Ostasienroute nur 20% Kosten für den weiten Seeweg, dagegen 80% für den viel kürzeren Landweg an (Unternehmensverband Hafen Hamburg 2006, S. 9).

Die Überwindung der Fragmentierung der landgestützten Distributionssysteme und deren funktionalen Integration ist ein Kennzeichen der beschriebenen Entwicklung, vereinfacht ausgedrückt: die Integration der gesamten Wertschöpfungskette steht im Fokus der Logistikdienstleister, um die Wertschöpfungsketten zu optimieren. So ist festzustellen, dass Hafenbetreiber, internationale Logistikdienstleister und Reeder zunehmend versuchen, eine Integration der Segmente der Transportkette zu erreichen, um die entsprechenden

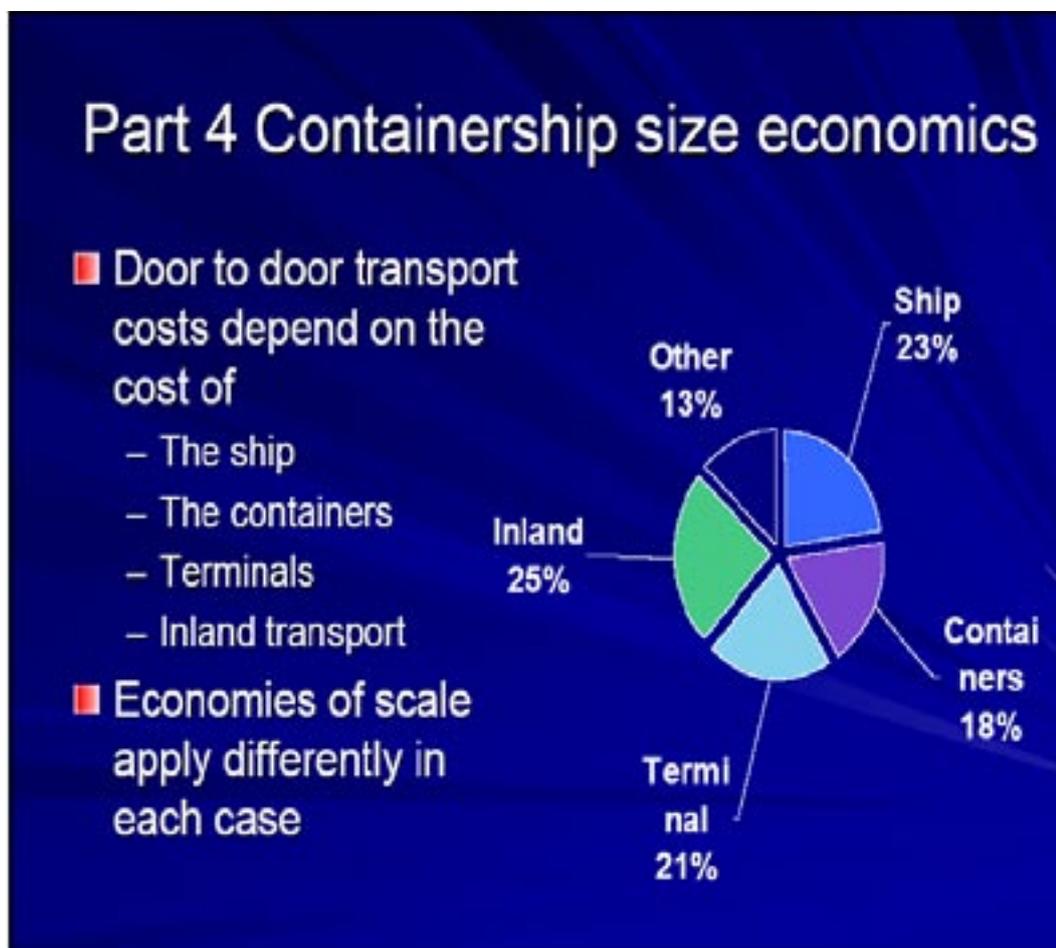


Abbildung 6: Kostenstrukturen des Containertransports. Quelle: Stopford (2002)

Wertschöpfungsanteile zu erschließen⁴. Diese vertikale und horizontale Integration der Transportketten beschleunigen den Durchlauf der Container bzw. der containerisierten Güter, sie ist mit ein Treiber der Regionalisierung der Häfen, indem wesentliche u. a. logistische Funktionen, die bislang in den Häfen stattgefunden haben, ins Hinterland verlagert werden können (Nuhn 2007: 116). Die Hafenbetreiber (Hafengesellschaften und Terminalbetreiber) sind dabei, selbst aktiv ihre logistische Leistungstiefe über die traditionellen Umschlagsfunktionen zu erweitern und entwickeln sich zu Service- und Logistikzentren (Aden 2004: 458ff.), wobei diese Entwicklung keineswegs standortgebunden erfolgen muss.

Zusammenfassend wird die Regionalisierung durch unterschiedliche Faktoren getrieben:

- Den Begrenzungen in den Seehafengebieten (u.a. höhere Kosten, Flächenverfügbarkeit, Bodenpreise, Arbeitskosten etc.) und den Angeboten von seehafenbezogene Logistikparks im Hinterland (bspw. Duisburg), die ihre Wettbewerbsvorteile hinsichtlich Flächenverfügbarkeit und Arbeitskosten etc. ausspielen können.
- Der Veränderung der Produktionsprozesse: Produzenten gliedern Teilprozesse aus und verlagern sie in die Logistikkette, also auf die Verteilzentren in der Nähe der Konsumentenmärkte. Die Wertschöpfung wird zunehmend in der supply chain auf die Logistikdienstleistungsanbieter verlagert (value chain logistics services) Damit werden die Logistikzentren im Hinterland zu direkten Wettbewerbern von diversifizierten Seehäfen, insbesondere auch im Hinblick auf die wertschöpfenden Aktivitäten.

Seehäfen stellen damit zwar ein wichtiges Element des Gütertransports dar, in dem sie ein Knotenpunkt des Güterumschlags sind, sie müssen sich aber an die veränderten logistischen Anforderungen der supply chain anpassen und verlieren dabei im Hinblick auf die Wertschöpfungsaktivitäten an Bedeutung. Das Hinterland, bzw. die dortigen Terminals, werden zunehmend wettbewerbsfähige Standorte bzgl. wertschöpfungsrelevanter Aktivitäten.

Insofern stellt sich die Situation für die Seehäfen so dar, dass die Zahl der strikt hafengebundenen Aktivitäten abnimmt (direkt Kai bezogen), solche Arbeitsplätze also die nicht „footloose“ also standortgebunden sind.

In der Summe bedeutet dies, dass die positiven externen spill-overs der Seehäfen sich erweitern von dem lokalen Hafensystem hin zu einem sehr viel größeren nationalen und internationalen ökonomischen System. Die Regionalisierungsphase verstärkt diese Effekte noch indem die Nutzen der Häfen zu Nutzern in den Inlandsstandorten „abwandern“. Sicher ist in jedem Fall, dass die negativen Externalitäten in den Hafenstandorten verbleiben.

Diese Veränderung der Position der Häfen bedeutet auch, dass der Zusammenhang zwischen dem Erfolg der Seehäfen im Hinblick auf den Umschlag und dem Erfolg des Hafens im Sinne des Beitrags zur wirtschaftlichen Entwicklung sich entkoppelt.

⁴ Die Integration der Logistikkette hat noch eine Reihe von weiteren Dynamiken ausgelöst, u. a. die Internationalisierung und Privatisierung des Hafen- und Terminalbetriebes mit der weiteren Folge der Zunahme des Wettbewerbs und der Konzentrationstendenzen der Containerterminalbetreiber. So spielt in Hamburg im Containerumschlag neben der HHLA nur EUROGATE eine Rolle.

4 Seehäfen und Arbeitsplätze

Die Bedeutung von Seehäfen für die wirtschaftliche Region und die Arbeitsplatzentwicklung war über lange Zeit wenig strittig. Mit dem Aufkommen der Containerschifffahrt und der damit verbundenen Rationalisierungseffekte ist allerdings festzustellen, dass die direkte Beschäftigung in den Häfen nicht zuletzt durch die Containerisierung umfassend abgenommen hat. Bspw. schreibt Slack (2001: 6): unter der Überschrift „declining economic benefits“, dass die Häfen zwar einen beträchtlichen Beitrag zur Arbeitsplatzschaffung geleistet haben und zwar sowohl bzgl. der Schiffsbesatzungen, den Hafendarbeitern als auch dem großen Bereich der Intermediäre, also den Unternehmen, die indirekt bspw. durch Finanzierungsdienstleistungen am Containerumschlag beteiligt sind, einschließlich ship brokers, den Speditionen und der Lagerhaltung. Diese Nutzen, so Slack, haben sich allerdings in der Folge der Containerisierung deutlich verringert und damit auch den ökonomischen Einfluss der Seehäfen auf die Hafenstädte vermindert (ähnlich Läßle im Hamburger Abendblatt 2007). Zu ähnlichen Ergebnissen ist bereits Campbell (1993) bei der Analyse der US-amerikanischen Häfen gekommen. Campbell verweist jedoch zugleich darauf, dass die Beschäftigung im Hinterland zugenommen habe.

Dabei sind gewisse Differenzierungen im Hinblick auf die Containerumschläge in den Häfen angebracht. In der Literatur wird auf die besondere Bedeutung der Loco Quote für die konkreten regionalen wirtschaftlichen Effekte der Seehäfen betont. So verweisen bspw. Nord LB/NIW (2006) darauf, dass „nur Verkehre, die landseitig weitertransportiert werden (die Chance bieten) durch eine weitere logistische Behandlung oder Weiterverarbeitung, Wertschöpfung am Standort zu generieren“.⁵ Dies verweist zugleich darauf, dass das Transshipmentsegment nur sehr begrenzt dazu geeignet ist, regionale Wertschöpfung zu generieren.

4.1 Standörtliche Bindung der Arbeitsplätze

Die Veränderungen der Situation der Seehäfen haben, wie beschrieben, zur Folge, dass die Standortbindungen abnehmen, dies gilt insbesondere auch für die Arbeitsplätze. Nuhn (2005:116) verweist darauf, dass die

⁵ Die Loco Quoten erweisen sich im Übrigen zwischen den Häfen kaum vergleichbar, da unterschiedliche Ansätze verfolgt werden. Ebenso ist festzustellen, dass die Loco Quoten teilweise durch die Literatur geistern, ohne dass klar ist woher die Zahlen letztlich stammen. So werden bspw. teilweise für Hamburg, als Beispiel hoher Loco Quoten, sehr unterschiedliche Angaben gemacht. (vgl. Kap. 4.2)

Veränderungen des Transportwesens und der Logistik sowie die zunehmende Containerisierung zu einer „voranschreitenden Entfunktionalisierung der Häfen“ führt und hafengebundene Dienstleistungen eher abnehmen. Die Studie von Nord LB/NIW (2006: 39) verweist darauf, dass mit dem Containerumschlag eine Reihe weiterer Dienstleistungen verbunden sind, wie Schifffahrt- und Hafendienste, technische Dienstleistungen, Transport, Logistik, Handel und Unternehmensdienstleistungen und dass diese Dienstleistungen keineswegs an den jeweiligen Terminal bzw. Hafen angebunden sein müssen, sondern sich auch in anderen Agglomerationen (Verdichtungsräumen) befinden können (hier in Bezug auf den Jade Weser Port).

Die folgende Tabelle stellt die Einschätzungen von Nord LB/NIW (2006: 44f.) dar. Sie stellt einerseits die Beschäftigungsrelevanz von Funktionen und Aktivitäten in den Bereichen Hafenwirtschaft, Containerumschlag und Containerlogistik dar sowie die Gebundenheit an den jeweiligen Hafenstandort (Spalte Hafenaaffinität).

Aus der Tabelle geht deutlich hervor, dass sowohl die Beschäftigungsrelevanz einzelner relevanter Aktivitäten als auch die standörtliche Gebundenheit dieser Aktivitäten hochgradig differenziert ist. In der Gesamtschau lässt sich dabei festhalten, dass selbst wenn bspw. eine hohe Beschäftigungsrelevanz vorliegt, dies keineswegs bedeutet, dass diese auch in den jeweiligen Seehäfen wirksam wird.

Vereinfacht ausgedrückt kann festgehalten werden, dass alleine die Tätigkeiten, die den direkten Kontakt zu den Schiffen bzw. zu den Besatzungen erfordern, in Hafennähe verbleiben. Höherwertige Dienstleistungen für den Containerbetrieb müssen hingegen nicht mehr standortgebunden am Hafen stattfinden. In ähnlicher Form argumentiert auch die Arbeitnehmerkammer Bremen (2004), die darauf verweist, dass die Rationalisierungsmaßnahmen im direkten Umschlag zu einer Entkoppelung von Umschlag und Beschäftigung führen und Beschäftigung in den vor- und nachgelagerten Bereichen vielfach eher in regionalen Ballungsräumen entstehen und kaum mehr im Seehafen selbst (Arbeitnehmerkammer Bremen 2004: 49). Ebenso dreht die Arbeitnehmerkammer die Argumentation um, statt davon auszugehen, dass der Containerumschlag zu einer wirtschaftlichen Entwicklung führt, sieht die Arbeitnehmerkammer, dass eine hohe Loco-Quote (s. Kap. 4.2) eine prosperierende regionale Wirtschaft voraussetzt.

Tabelle 4: Funktionen und Aktivitäten in den Bereichen Hafenwirtschaft, Containerumschlag und Containerlogistik

	Beschäftigungsrelevanz	Hafenaffinität
1. Schifffahrt und Hafen		
Lotsendienste	+	++
Reedereien Schiffsmakler und -agenten Linienagenturen Seehafenspedition Shipping services, port clearance Crewing Agenturen	++	o/+
Schiffsmeldedienst	o	+
Ladungskontrolle, Supercargo	o/+	++
Transport- und Zollrecht	?	o/+
Finanzierung	o/+	o
Versicherung	o/+	o
Havarieagenten	o/+	+
Schiffsbesichtiger Classification societies	o	++
Schiffshandel	o/+	o
Baggerarbeiten	+	+/>++
Hafenbau (v.a. Bauphase)	++/>+++	+/>++
Hafen Consulting	o/+	o
Geschäftsreisen	o	++
Hafen- und Seetouristik	o/+	++
Unterkünfte, Hotels, Gaststätten	o/+	+
Seemannsmission	o	++
Zoll	+	++
Hafenbehörde	+/>++	++
2. Technische Dienstleistungen		
Schlepper	+	++
Festmacher, Vertäuungen	+	++
Wartung und Reparatur, Kleingeräte und Gelände	+	++
Bunkerdienste, Mineralölversorgung und -entsorgung	+	++
Ver- und Entsorgung Schiffsausrüstung Schiffstechnik Nautische Ausrüstung Navigationsmittel	+/>++	+/>++
Schiffbau und -reparaturen	+	+
Zulieferer Schiffsbau	++	o/+
Elektrotechnik	o	o/+
Schiffsreinigung	o	+
Tauchtechnik	o	+
Gangwayservices, Schiffsbewachung	o	++
Bergungsdienste	o	+
Schwimmkräne	o	+

Tabelle 4: Fortsetzung

	Beschäftigungsrelevanz	Hafenaffinität
3. Containerdienstleistungen		
Containerreparatur	+/++	++
Containerdepots, Leercontainer-Handling	+	+/++
Kühlcontainertransport, -depots, -reparatur	+/++	+/++
Containerhandel, -vermietung Trailer-Rental	o/+	o/+
Spezialcontainer	o	?
Container-Packing	+/++	+
4. Transporte, Logistik und Handel		
Speditionen, Frachtführer	+++	o/+
Bahntransporte	+/++	o/+
Binnen- / Küstenschifffahrt	+	++
Lagerei, Stauerei	+/++	+/++
Schädlingsbekämpfung	o/+	++
Transport- und Zollrecht	o/+	o/+
Container-Logistik Sammelcontainerverkehre Sammelgutverkehre	++	o/+
Kühl-Logistik, Kühlhäuser	+/++	+/++
Packing und Repacking / Seeverpackung	++	o/+
Verpackung	+	+/++
Distributionsdienste Kommissionierung KEP-Dienste	+++	o/+
Fahrzeugteilelogistik	+/++	?
Projektlogistik	+	o
Supply-Chain-Management	+	o
Logistikdienstleister	++	o/+
Handelsvermittlung, Import- und Exporthandel	++	o/+
Großhandel, Spezialhandel	++	o/+
GVZ	+	o/+
KV-Anlage	+	++
5. Unternehmensdienstleistungen		
Consulting	o/+	o
Datenverarbeitung, IT	o/+	o
Marketing, Public Relations	o/+	o/+
Personalvermittlung / Crewing	o/+	o/+
Steuerberatung, Wirtschaftsprüfung	+	o/+
Finanzdienstleistungen	o	o
Versicherungen	o	o
Ausbildung, Weiterbildung	+	+/++
Sonstige Dienstleistungen (Catering, personengebundene Dienstleistungen)	+	++
Verbände	o	o

++ = starke positive Beziehung, + = positive Beziehung, o = keine zwangsläufige Beziehung (jeweils zwischen den jeweiligen Aktivitäten und den regionalen Beschäftigungseffekten). Quelle: Nord LB/ NIW (2006: 44 ff.)

Des Weiteren: „Die „alte“ Annahme, dass die Regionen von ihren erfolgreichen Häfen profitieren, löst sich somit immer mehr auf: Vielmehr profitieren die Häfen von einer prosperierenden regionalen Wirtschaft (Arbeitsnehmerkammer Bremen 2004: 32).⁶

Dies trifft auch auf den Hamburger Hafen zu, allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt Hamburg mit ihren Agglomerationsvorteilen und den historisch entwickelten Strukturen eine Vielzahl von Dienstleistungen etc. des Hamburger Hafens einbetten kann und darüber hinaus eine Reihe von Funktionen an sich bindet, wie Versicherungen, Schiffsfinanzierungen und Reedereien, die zwar hafenrelevant sind, deren Bindung an den Hamburger Hafen nur noch historisch begründet werden können und die nur noch sehr begrenzt mit der konkreten Umschlagstätigkeit vor Ort verbunden sind.

So stellt sich die Frage, inwieweit diese Zuordnungen als „hafenabhängig“ heute noch angemessen sind. Arbeitsplätze und Wertschöpfung sind auf Grund der Globalisierungsprozesse und der Veränderung der Produktionsstrukturen immer weniger an einen Ort gebunden, mithin „footloose“. Um es an einem aktuellen Beispiel aufzuzeigen:

Hapag-Lloyd, als Teil des TUI Konzerns sollte ausgliedert und verkauft werden⁷. Es wurden Szenarien entwickelt, was die Folgen eines Verkaufs sein könnten:

Ein für Hamburg worst case: Ein Wettbewerber hätte Hapag-Lloyd übernommen und in die Aktivitäten des Unternehmens integriert, mit der Konsequenz, dass die Hamburger Zentrale geschlossen wird⁸. In der Folge hätten die etwa 2000 Hapag- Arbeitsplätze in der Stadt wegfallen können. Die Arbeitsplätze sind zwar hafenbezogen, daran besteht kein Zweifel, gleichwohl sind sie nicht an den Hafen der Hansestadt Hamburg gebunden. Eine direkte Auswirkung auf den Containerumschlag hätte der Wegfall dieser Arbeitsplätze dementsprechend nicht gehabt, umgekehrt hat auch der Containerumschlag des Hamburg Hafens (in welcher

Höhe auch immer) keinen Einfluss auf die Beschäftigung dieses Unternehmens.

Bei einem Kauf von Hapag-Lloyd durch einen Wettbewerber könnte auch die Folge sein, dass die Struktur der Dienste verändert wird und der Hafen Hamburg deutliche Umschlagsverluste erleiden kann.⁹

Beide potenziellen Effekte sind zwar verbunden mit dem Hamburger Hafen, haben aber nichts mit der Durchführung der geplanten Vertiefung der seewärtigen Zufahrt zu tun. Es handelt sich mithin um „footloose“ also vom Standort ungebundene Arbeitsplätze, die im Wesentlichen auf Grund historischer Traditionen in Hamburg vorhanden sind.

Mittlerweile ist eine nationale Lösung gefunden worden, die Hamburger Bietergruppe konnte sich durchsetzen, sodass die gehegten Befürchtungen, die mit einer Übernahme verbunden wären, zunächst nicht eingetreten sind. (Financial Times Deutschland 14/10/08).

Ein weiteres Beispiel: Hamburg ist ein Zentrum der Schiffsfinanzierung. Die in Hamburg konzentrierten Emissionshäuser (Schiffsfonds) haben im vergangenen Jahr nach Angaben des Reeder-Verbandes 3,7 Mrd. Euro Eigenkapital für Schiffsneubauten eingesammelt. „Die weltweit führenden Institute zur Schiffsfinanzierung haben hier ihren Sitz.“ Die Emissionshäuser sind zu einer Zeit gegründet worden, als die Zusammenhänge zwischen Hafen und Hafendienstleistungen noch eng verbunden waren. Eine ursächliche Verbindung zwischen den Emissionshäusern und dem Hamburger Hafen existiert nicht mehr. Es handelt sich um eine Finanzdienstleistung, die international erbracht werden kann und nicht an einen Hafen gekoppelt ist. Historische Gründe und die angesammelte Kompetenz in diesem Bereich führen dazu, dass eine Konzentration in Hamburg stattgefunden hat.

Das Beispiel Hapag-Lloyd verdeutlicht vor allem, dass diese Arbeitsplätze nicht (mehr) an die Existenz des Hamburger Hafens bzw. des Ausbaus des Hamburger Hafens oder seiner seewärtigen Zufahrt gebunden sind. Sie können letztlich verlagert werden, ohne dass damit weitergehende Aktivitäten im Hamburger Hafen positiv oder negativ verändert werden.

⁶ Auch die tatsächlich realisierten Arbeitsplatzeffekte auf anderen neuen Containerterminals, wie etwa in Altenwerder, wurden im Vorfeld meistens überschätzt. So prognostizierten die Hamburger Hafenwirtschaft und die Politik die Schaffung von 4.000 Arbeitsplätzen. Tatsächlich entstanden unmittelbar nur 300, ein Großteil davon sind verlagerte Arbeitsplätze aus dem Bestand der HHLA. (Arbeitsnehmerkammer Bremen 2004: 29)

⁷ Das ist mittlerweile weitgehend geschehen. - Sämtliche Informationen sind einem Artikel des Handelsblatts entnommen: Handelsblatt (2008): Report: Mein Feld ist die Welt...Mittwoch, 18. Juni 2008 S. 12

⁸ So ist Hapag-Lloyd bei der Übernahme der britisch-kanadischen Reederei CP Ships selbst vorgegangen.

⁹ Die Übernahme von Hapag-Lloyd hätte aus den genannten Gründen eine Schwächung des Standorts Hamburg bedeutet, dementsprechend wurden Bemühungen unternommen, eine Hamburger Lösung bei dem Verkauf von Hapag-Lloyd zu ermöglichen.

Insofern erweisen sich sämtliche Berechnungen, die eine Verbindung zwischen den Umschlagsaktivitäten im Hafen und den indirekten (hafenauffinen) Arbeitsplätzen herstellen, mehr oder weniger als unzulässig, da eine Vielzahl von Aktivitäten nicht (mehr) mit den Umschlagsaktivitäten verbunden sind, sondern anderen Gesetzmäßigkeiten unterliegen. Dies gilt sowohl für den Standort der Reedereien, die zunehmend kapitalorientierten Logiken unterliegen, aber auch bspw. für die Schiffsfinanzierer, die mittlerweile letztlich auch völlig unabhängig von den Umschlägen des Hamburger Hafens sind. Nimmt man bspw. die Schiffsfinanzierer, dann ist festzuhalten, dass es sehr wohl einen Vorteil für den Standort Hamburg darstellt, wenn eine Vielzahl von einschlägigen Einrichtungen vorhanden sind, da dies die Branche bzw. den Bereich befördern kann, da zunehmend spezialisierte Geschäftstätigkeiten entwickelt werden und damit auch Clustereffekte existieren. Gleichwohl würde eine Verlagerung bspw. ins Finanzzentrum London möglich sein – der Hafen als solcher spielt dabei keine maßgebliche Rolle.

4.2 Loco Quoten

Die Loco Quote der Seehäfen wird vielfach als Orientierungsgröße für die regionalen wirtschaftlichen Effekte des Seehafenumschlags genutzt. Die Loco Quote stellt den Teil des Seehafenumschlags dar, dessen Ziel oder Ursprung die Seehafenregion ist. Damit verbunden ist die Vorstellung, dass die Seehafenumschläge, deren Ziel oder Ursprung die Seehafenregion ist, in der Region letztlich auch weiterverarbeitet oder produziert werden bzw. Mehrwert schöpfende Aktivitäten erfolgen und damit auch Arbeitsplätze erhalten oder gar geschaffen werden. Im Grundsatz steht die Idee dahinter, dass es sich nicht allein um einen reinen Transit handelt, dass also im Wesentlichen Verkehrsdienstleistungen bzw. die direkte hafenabhängige Beschäftigung profitiert, sondern weitere Be- oder Verarbeitungsprozesse der Waren vorgenommen werden.

Dem Hamburger Hafen wird dabei in der Literatur i.d.R. eine hohe Loco Quote zugeschrieben und damit auch darauf verwiesen, dass die wirtschaftlichen Effekte des Seehafens für die Region eher hoch sind. Die folgende Zusammenstellung von NordLB/NIW zeigt die bisherigen Loco Quoten europäischer Seehäfen.

Wie die Tabelle deutlich macht, werden vor allem Antwerpen und Hamburg weit überdurchschnittliche Loco Quoten zugeschrieben. Die Autoren der Studie, die die Analyse der Möglichkeiten der wirtschaftlichen

Tabelle 5: Loco-Quoten europäischer Häfen

	Loco-Quote in %
Antwerpen	40
Hamburg	30
Marseille	25
Rotterdam	17
Bremerhaven	10
Le Havre	13
Gioia Tauro	< 1

Quelle: NordLB/NIW (2005: 26)

Entwicklungseffekte des Jade Weser Hafens vorgelegt haben, nehmen die Abbildung als Hinweis auf die möglichen positiven Effekte einer hohen Loco Quote. Die Quellen werden allerdings nicht genannt, ein Problem, das vielfach festzustellen ist; Zahlen werden in Studien zitiert, deren Ursprung nicht eindeutig ist, ganz abgesehen von dem Zugang zu den Methodiken entsprechender Studien. Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass eine hohe Loco Quote allein ein Hinweis darauf ist, dass sich Unternehmen in der Region angesiedelt haben, die einen Standortvorteil in der Hafennähe sehen. Eine Zunahme bspw. des Containerumschlags in den jeweiligen Hafen hat allerdings keine direkten positiven Effekte auf diese Unternehmen. Vielmehr wird der Bedarf nach Transportdienstleistungen durch die jeweilige Branchenkonjunktur bzw. die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen bestimmt. Die Hafenstadt profitiert ggf. von den regional angesiedelten Unternehmen.

ISL/Global Insight haben im Juni 2008 eine Studie vorgelegt (Containerverkehrsmodell „Hafen Hamburg“), die für den Hafen Hamburg zu aktualisierten Ergebnissen kommt. ISL/GI differenzieren nach den unterschiedlichen Marktsegmenten (Transshipment und Hinterlandverkehre, diese wiederum differenziert nach shortsea-land und deepsea-land). Dabei verweisen sie darauf, dass die Seehäfen der Nordrange unterschiedliche Marktausrichtungen haben, die nur z.T. mit der geographischen Lage begründet werden können. Hamburg hat demnach im Transshipmentsegment die führende Position in der Nordrange inne (Anteil 35%) den dritten Platz im Segment Deepsea-Land (24%) und die vierte Position im Segment Shortsea-land (12%). (vgl. Tabelle 6)

In der Summe stellen sie fest, dass 2005 8.095.000 TEU umgeschlagen wurden, wovon ca. 3,7 Mio. TEU und damit 46% des gesamten Containerumschlags dem Segment Transshipment zuzuordnen waren.

Die Tabelle verdeutlicht die Bedeutung, die das Transshipment Segment für den Hamburger Hafen hat. Hamburg hat einen um 10 Prozentpunkte höheren Anteil an diesem Segment als der nächstfolgende Hafen nämlich Rotterdam. Wie die Diskussion um die Loco Quoten deutlich gemacht hat, ist ausgerechnet der Bereich Transshipment, von dem davon ausgegangen wird, dass mit diesem die geringsten wirtschaftlichen und damit auch Beschäftigungseffekte verbunden werden, für den Hamburger Hafen bzw. dessen Containerumschlag von zentraler Bedeutung. Die Bedeutung des Hafens für die wirtschaftliche Entwicklung der Region und der Arbeitsplätze nimmt von daher ab. Analysen der wirtschaftlichen Bedeutung des Hafens, die keine Differenzierung des Containerumschlags nach den unterschiedlichen Segmenten vornehmen und stattdessen Relationen von Containerumschlägen und Beschäftigungswirkungen identifizieren und fortschreiben (bspw. Planco) werden diesen Struktureffekten nicht gerecht. Für die Interessen der Hafenbetreiber spielt dies allerdings keine Rolle, da die Auslastung der Hafenskapazitäten etc. für die einzelwirtschaftlichen Kalkulationen entscheidend ist, die möglichen regionalwirtschaftlichen Effekte spielen nur insofern eine Rolle, als sie als Argumentationsbasis für die Notwendigkeit der Elbvertiefung bietet.

Der Containerumschlag des Hamburger Hafens (Transshipment, Hinterlandverkehr) konzentriert sich zu etwa 80% auf fünf Regionen: Nordwestdeutschland (Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und

Bremen) 1,9 Mio. TEU; Skandinavien 1,2 Mio. TEU, Süddeutschland, 0,8 Mio. TEU; Russland, Baltische Staaten 0,5 Mio. TEU und Polen 0,4 Mio. TEU.

Die detaillierte Analyse von ISL/GI macht deutlich, dass etwa ein Viertel des gesamten Container-Hinterlandverkehrs auf die Metropolregion entfiel, also 1,1 Mio. TEU von 4,4 Mio. TEU. Bezogen auf den Gesamtumschlag (8,095 Mio. TEU) ergibt sich eine Loco Quote von 13,3%, nach Abzug des Transshipment-Anteils, reduziert auf den Hinterlandverkehr von 25%. Es ist zu erwarten, dass die Loco Quote bezogen auf den gesamten Containerumschlag weiter abnehmen wird.

Eine differenzierte Analyse, also die Ermittlung einer sogenannten modifizierten Loco Quote, die zwischen Industrie/Endverbraucher im Hamburger Raum und den Distributionszentren im Hamburger Raum differenziert, kommt zu dem Ergebnis, dass die Loco Verkehre sich in etwa zu gleichen Teilen auf die verladende Wirtschaft in der Region und die Verloader im Hinterland verteilen, die ihre Ladung über Distributionszentren im Hamburger Hafen abwickeln. Die „bereinigte“ Loco Quote beträgt demnach 6,3%, also die (enge) Loco Quote, die bereinigt ist um Verkehre über Distributionszentren in das übrige Hinterland. Diese Verkehre berühren in der Folge den Hamburger Raum nicht mehr und üben auch keine weiteren wirtschaftlichen Effekte mehr aus (wobei der Transport über die Distributionszentren nicht mehr unbedingt via Container erfolgt, sondern auch containerrelevante Verkehre enthält).

Tabelle 6: Nordrangehäfen: Containerverkehr nach Marktsegmenten (in 1.000 TEU, Marktanteile in %)

Marktsegment	Nordhäfen												Gesamt	
	Hamburg		Bremen / Bhv.		Rotterdam		Antwerpen		Zeebrügge		Le Havre			
	1000 TEU	Anteil in %	1000 TEU	Anteil in %	1000 TEU	Anteil in %	1000 TEU	Anteil in %	1000 TEU	Anteil in %	1000 TEU	Anteil in %	1000 TEU	Anteil in %
Gesamter Hinterlandverkehr*	4.403	21	1.498	7	6.627	32	5.353	26	1.312	6	1.336	7	20.530	100
Deepsea-Land	3.852	24	1.271	8	4.727	30	4.351	28	465	3	1.145	7	15.810	100
Shortsea-Land	551	12	228	5	1.900	40	1.003	21	847	18	192	4	4.720	100
Transshipment	3.692	35	2.241	21	2.601	25	1.129	11	95	1	782	7	10.541	100
Gesamt	8.095	26	3.739	12	9.228	30	6.482	21	1.408	5	2.119	7	31.071	100

* Beinhaltet die Verkehrsträger Bahn, Binnenschiff und LKW.

Quelle: ISL (Deepsea-Land: Containerverkehre aus Übersee, Shortsea-land: Containerumschläge von Europäischen Häfen zum Landverkehr, Transshipment: Umschlag im Hafen und Verladung auf Schiffe zu anderen Häfen)

Die folgende Abbildung zeigt das Flussdiagramm des Containerhinterlandverkehrs.

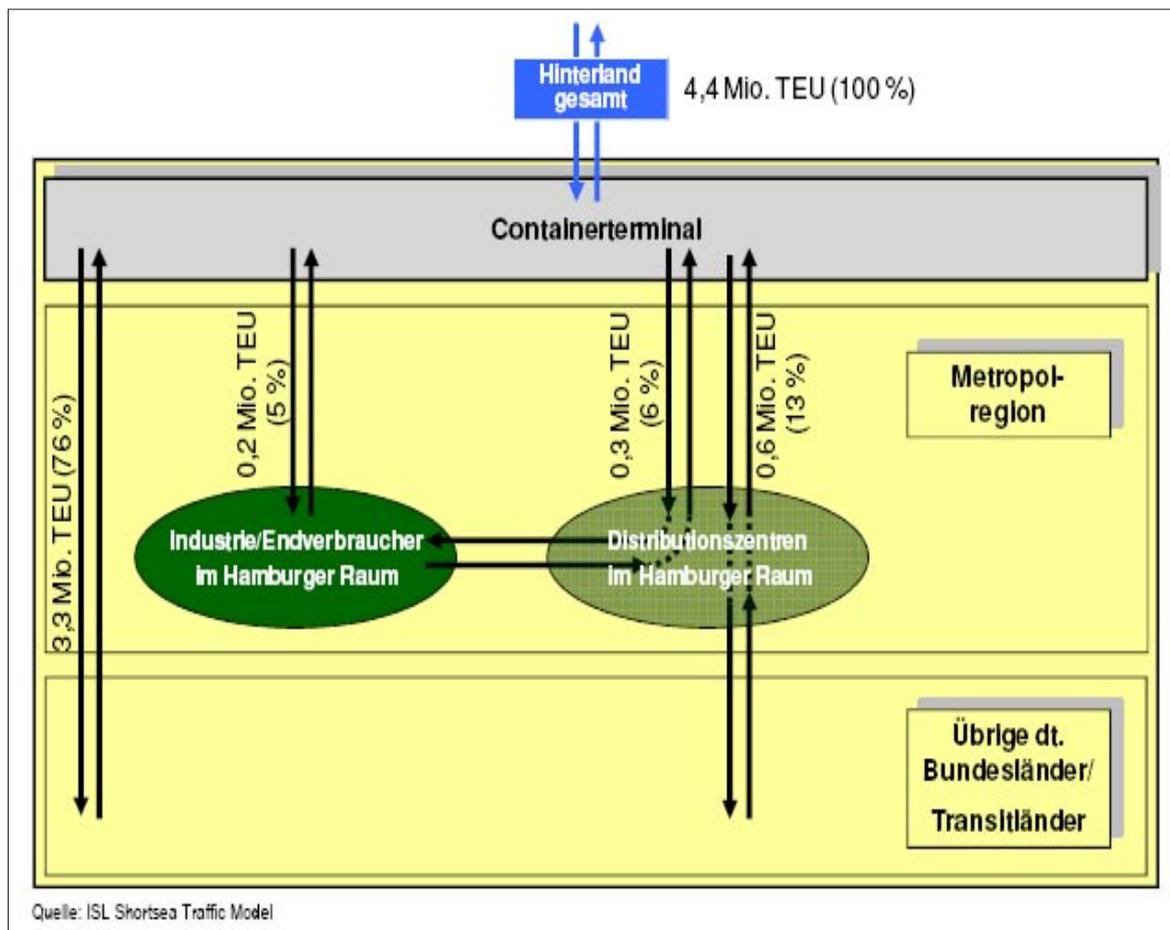


Abbildung 7: Hafen Hamburg: Container-Hinterlandverkehr nach Teilsegmenten 2005 (in Mio. TEU, Anteil der Segmente in %)

Betrachtet man die Abbildung, so wird deutlich, dass von den 4,4 Mio. TEU, die über den Seehafen Hamburg in das Hinterland umgeschlagen werden:

- 3,3 Mio. TEU (76%) in die übrigen Bundesländer und Transitländer transportiert werden
- 0,2 Mio. TEU (5%) als Ziel Industrie/Endverbraucher im Hamburger Raum haben
- 0,3 Mio. TEU (6%) als Ziel Distributionszentren im Hamburger Raum haben, die in enger Verflechtung mit der Region verbleiben
- 0,6 Mio. TEU (13%) haben als Ziel Distributionszentren im Hamburger Raum und werden in der Folge (containerisiert oder auch nicht) ins weitere Hinterland transportiert.

Damit wird auch deutlich, dass wesentliche Mehrwert schöpfende Aktivitäten durch ca. 0,5 Mio. TEU bewirkt werden können, mit Einschränkungen weitere 0,6 Mio.

TEU, die über die regionalen Verteilzentren laufen. Der überwiegende Teil des Containerumschlags hat dementsprechend eine nur geringe Bedeutung bzgl. Mehrwert schöpfender Aktivitäten.

Transshipment

Der Weltcontainerhandel nimmt seit 1990 um etwa 10% p.a. zu, das Handelsvolumen beträgt demnach ca. 114 Mio. TEU. Der weltweite Containerumschlag nahm etwas stärker zu und zwar im Durchschnitt um ca. 10,6%. Dies ist im Wesentlichen auf die Transshipment-Verkehre zurückzuführen, die in den angeführten Zeitraum um 14% p.a. gewachsen sind. Die DB Research (2006) schreibt dazu: „Wegen des steigenden Anteils des Transshipment-Verkehrs ist der Containerumschlag, der z.B. auch umgeschlagene leere Container erfasst, in absoluter Betrachtung (gemessen in TEU) deutlich größer als der Containerhandel (2005: 400 Mio. TEU gg. 114 Mio. TEU). Der Anteil des Transshipment-Verkehrs

am gesamten Containerumschlag stieg von 11% im Jahr 1980 auf über 27% im letzten Jahr (2005). Im Vergleich dazu blieb der Anteil der Leercontainer am Containerumschlag in diesem Zeitraum bei etwa 20% weitgehend konstant.“ (DB Research 2006: 3).

Es wird deutlich, dass der Anteil der Transshipmentverkehre deutlich zugenommen hat, es wird erwartet, dass dieser Anteil tendenziell weiter zunehmen wird, dies u.a. auf Grund der zunehmenden Containerschiffsgrößen und der Konzentrationsprozesse der Linienschiffahrt.

Im Hinblick auf die wirtschaftliche Bedeutung der Seehäfen ist der Zuwachs des Transshipmentsegments ein Hinweis darauf, dass ein wachsender Containerumschlag ggf. zu immer geringeren regionalwirtschaftlichen Effekten führen wird.



Abbildung 8: Entwicklung Transshipmentanteile.
Quelle: DB Research (2006)

5 Arbeitsplätze und Verkehrsinfrastrukturen

Die Diskussion um die Seehafenarbeitsplätze knüpft im Übrigen an die generelle Diskussion um den Zusammenhang zwischen der Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen und der jeweiligen regionalen wirtschaftlichen Entwicklung. Dieser Zusammenhang wird fast überwiegend als positiv angesehen (Verkehrsinfrastrukturen führen zu einer verbesserten wirtschaftlichen Entwicklung), es existiert demnach eine Automatik von Verkehrsinfrastrukturentwicklung und wirtschaftlicher Entwicklung. Diese in der Regel völlig einseitige Betrachtung ist allerdings deutlich relativiert worden (vgl. dazu FiFo 2006; IRS/IÖW 2004 und IÖW 2008), vielmehr können Verkehrsinfrastrukturen in spezifischen Kontexten durchaus auch zu gegenteiligen Effekten führen. In jedem Fall ist aber zu betonen, dass eine Vielzahl von Faktoren für die wirtschaftliche Entwicklung von Regionen von Bedeutung ist und dass die Verkehrsinfrastrukturen allein nicht hinreichend sind. Zugleich ist festzuhalten, dass auch eine Überinvestition in Verkehrsinfrastrukturen denkbar ist, in dem bspw. Fördermittel in den Infrastrukturbereich investiert werden, die an anderer Stelle einen größeren Nutzen hätten stiften können.

Es bestehen eine Reihe von Möglichkeiten die Auswirkungen von Seehäfen, wie auch von Verkehrsinfrastrukturen generell zu analysieren.

Zumeist werden bei der Einschätzung der wirtschaftlichen bzw. Arbeitsplatzeffekte sog. impact studies durchgeführt, die versuchen, die Effekte einer Veränderung (hier Elbvertiefung) zu analysieren. Dies in der Regel vor dem Hintergrund der Annahme, nämlich dass der Güterverkehr deutlich zunehmen wird und mit der Investition ein Engpass beseitigt wird bzw. bei einem Ausbau des Hafens zusätzliches wirtschaftliches Wachstum generiert wird.¹⁰ Bereits aus der Anlage der Studien ergeben sich letztlich positive wirtschaftliche Effekte, da einerseits davon ausgegangen wird, dass zusätzliches Transportaufkommen „bewältigt“ werden muss, dass dieses Transportaufkommen in der Regel in der Region zu wesentlichen wirtschaftlichen Effekten führt und sich damit die Investitionen quasi automatisch rentieren. Dementsprechend haben entsprechende Studien einen hohen legitimatorischen Wert für infrastrukturelle Investitionen.

Andere Studien gehen einen anderen Weg, indem sie analysieren, wie sich die wirtschaftliche Entwicklung von Seehafenregionen (ähnlich im Übrigen zu Flughä-

fen) im Vergleich zu Regionen ohne Seehäfen gestaltet. Diese Studien sind sehr viel rarer, sie kommen vielfach zu dem Ergebnis, dass sich Seehafenstandorte keineswegs besser entwickeln als Regionen ohne entsprechende Infrastrukturen.

Die beiden Herangehensweisen werden in der Folge kurz dargestellt.

5.1 Impact Studien

Studien zu den wirtschaftlichen Effekten der Hafenerweiterungen bzw. auch Vertiefungen der Fahrrinnen haben i. d. R. eine starke legitimatorische Ausrichtung, sie werden in Auftrag gegeben um nachzuweisen, dass diese Infrastrukturmaßnahmen deutliche wirtschaftliche Effekte für die Volkswirtschaft und im Speziellen für die jeweiligen Hafenstandorte bzw. -regionen haben. Studien dazu werden in allen Ländern durchgeführt vgl. bspw. zu Belgien Lagneaux (2007), zu Holland: Rebel-Group Advisory / mtbs – Buck Consultants International (2008), zu Spanien Coronado et al. (2006) oder zu den USA (Hall 2002).

Grundsätzlich werden die wirtschaftlichen und Arbeitsmarkteffekte durch die Impact Studien in drei Kategorien erfasst:

1. Die direkte Beschäftigung, die mit dem Umschlag von Gütern verbunden ist. Diese wird unterteilt u. a. in Aktivitäten, die den Schiffen und solchen, die mit den Arbeitsplätzen, die mit den Schiffen im Hafen und dem Umgang mit den Ladungen eng verbunden sind (vgl. dazu Tabelle 5). Diese Arbeitsplätze werden in der Regel an Hand von surveys bzw. Unternehmensbefragungen identifiziert. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass die unterschiedlichen transportierten Güter unterschiedliche Arbeitsplatzeffekte nach sich ziehen, sodass allein die Frage nach dem Umschlag (in t. oder TEU) zu undifferenziert ist.
2. Indirekte oder induzierte Effekte. Die Unternehmen, die am Umschlag der Güter beteiligt sind, schaffen indirekt Arbeitsplätze (auch Steuerzahlungen), indem einerseits Investitionen getätigt werden und die Beschäftigten durch ihr Einkommen wiederum Güter nachfragen. In der Regel werden diese Effekte durch die Erfassung der direkten Impacts mittels Multiplikator erfasst, der durch Input-Output-Tabellen abgeleitet werden. Sowohl die direkten als auch die indirekten Multiplikatoreffekte werden als Einkommen oder Beschäftigung dargestellt.

¹⁰ Die Argumentationen der Projektbefürworter sind im Übrigen sehr ähnlich, gleich ob es sich um Maßnahmen zur Entwicklung von Seehäfen oder von Flughäfen handelt.

- Arbeitsplätze werden aber nicht nur durch den eigentlichen Umschlag generiert, sondern auch durch die Nutzung der Ladung in der Produktion. Die Erfassung der so genannten hafenabhängigen Impacts erweist sich allerdings als schwierig, da die Möglichkeit der Substitution existiert. Theoretisch sind hafenabhängige Arbeitsplätze solche in den Unternehmen, die Ladung nutzen oder produzieren, die über den Hafen im- oder exportiert werden und die, so die Unterstellung in den entsprechenden Studien, verloren gehen würden, wenn der Hafen geschlossen würde.¹¹

Einige Kritikpunkte, die in diesem Kontext entwickelt worden sind, fokussieren darauf, dass vielfach in diesen Studien von der Grundannahme ausgegangen wird, dass kein Hafen existiert. Es wird die Frage gestellt, welche Konsequenzen dies hätte. Konkret auf die Kosten-Nutzen-Studien zum Hamburger Hafen bezogen wird bspw. in der Veröffentlichung des IAB Nord (Institut für Arbeitsmarkt und Berufsforschung) (2006) darauf verwiesen, dass die Studie Auskunft darüber gibt, „welche Beschäftigung bei Nichtexistenz des Hamburger Hafens entfallen würde“.¹² Die Grundannahmen der Modellvorstellungen sind allerdings nicht mit den üblichen Statistiken nachvollziehbar. Dementsprechend schreibt das IAB: „Diese Beschäftigtenzahlen können mit der Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit nicht weiter analysiert werden. Stattdessen sollen hier die eng mit der Hafen- und Logistikbranche verknüpften Bereiche des Außen- und Großhandels sowie des Schiffsbaus und Güterverkehrs näher vorgestellt werden“.

Grundsätzlich sind die Möglichkeiten der Substitution der Lieferbeziehungen gegeben. Es wird in den entsprechenden Studien der Anschein erweckt, dass ohne die Existenz des Seehafens alle Arbeitsplätze wegfallen würden und dementsprechend ein ökonomisches Desaster die Folge wäre, sowohl für die Hafenwirtschaft im engeren Sinne als auch die Unternehmen die von dem Hafen durch Zulieferungen bzw. durch Exporte „abhängig“ sind. Die Diskussion um die Effekte des Streiks in dem Hafen von Los Angeles hat verdeutlicht, dass die Nicht-Berücksichtigung der Substitutionseffekte, wie es

¹¹ Vgl. dazu bspw. die Analysen der zeitweiligen Schließung der Häfen in Los Angeles. Die Impact Studien kamen zu dem Ergebnis, dass massive wirtschaftliche Verluste zu verzeichnen seien, andere Studien, die die Substitutionsmöglichkeiten einbezogen haben, kommen zwar auch zu dem Ergebnis, dass es zu wirtschaftlichen Verlusten gekommen ist, die allerdings um Größenordnungen unter den Ergebnissen entsprechender Impact Studien liegen.

¹² Im Grundsatz wird damit die Möglichkeit einer anderen Entwicklungsrichtung nicht in Betracht gezogen.

die Regel bei den Impact Studien ist, zu weit übertriebenen wirtschaftlichen Effekten führt (vgl. dazu Congressional Budget Office 2006; Martin Associates 2001; Hall 2004).

Eine weitergehende Kritik wird an Hafenstudien (u.a. von Planco im Auftrag des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB)) von Seiten des Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstituts an der Universität Köln (FiFo) (2006) im Rahmen einer Studie für das Finanzministerium geäußert. „Ob diese eher großzügig bemessenen Schätzungen einer kritischen Überprüfung standhalten würden, ist überaus fraglich. Insbesondere die bei den Verbänden so beliebten Schätzungen, wie viele Arbeitsplätze indirekt vom eigenen Klientel „abhängen“, sind mit größter Vorsicht zu genießen. Umfangreiche Interdependenzen zwischen verschiedenen Branchen sind ein konstituierendes Merkmal der modernen Marktwirtschaft, sie sind nicht gleichzusetzen mit einseitigen und nicht-substituierbaren „Abhängigkeiten““ (FiFo 2006: 74). FiFo verweist dementsprechend darauf, dass zwar Beziehungen von den Unternehmen zu den Häfen existieren mögen, dass diese aber keineswegs exklusiv sein müssen. Der Wegfall des Hafens würde dementsprechend von den „abhängigen“ Unternehmen substituiert werden können und keineswegs bspw. zu einer Abwanderung bzw. einem „Zusammenbruch“ der „abhängigen“ Unternehmen führen.

In ähnlicher Form argumentiert bspw. Hall (2002) bzgl. der Nutzung der Input-Output- Modelle. So werden Arbeitsplätze erfasst, die im Zusammenhang stehen mit der Produktion von Produkten bzw. Ladung, welche exportiert wird oder der Nutzung von importierter Ladung, die von Unternehmen genutzt wird („this is estimated by multiplying the estimated value of cargo exported and imported, by an estimate of the jobs per \$ of goods produced for export or deployed as an intermediary input“). Dementsprechend wird davon ausgegangen, dass die Unternehmen abhängig von den Seehäfen sind. In der Realität ist es aber so, dass viele Unternehmen zwar die Häfen nutzen, aber keineswegs zwangsläufig von einem bestimmten Hafen abhängig sind.

Boon et al. (2005) verweisen in Bezug auf vergleichbare Flughafensstudien u.a. darauf, dass vielfach der Eindruck erweckt wird, dass die indirekt Beschäftigten bei einer Nicht-Erweiterung, hier einer weiteren Vertiefung des Hamburger Hafens und seiner seewärtigen Zufahrt, ohne diese Maßnahmen arbeitslos wären. Dies ist keineswegs der Fall, vielmehr wären sie größtenteils in

anderen Bereichen beschäftigt.¹³ Im Grundsatz kommt es auf den Nettoeffekt an, also wie viele Menschen wären bei einer alternativen Strategie tatsächlich arbeitslos. Dies verweist auch auf mögliche alternative Entwicklungspfade der Hamburger Wirtschaftspolitik: Erweist sich eine Strategie des Setzens auf den Hafen vor dem Hintergrund der Entwicklungsdynamiken als geeignet für eine Entwicklungsstrategie der Hansestadt oder sind nicht vielmehr andere Strategien langfristig auch in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung sinnvoller.

Schließlich ist darauf zu verweisen, dass eine Differenz zwischen den regionalwirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Effekten zu berücksichtigen ist. Die Unternehmensansiedlung in der Hafenregion mag für die Region ein Vorteil sein, aus gesamtwirtschaftlicher Sicht mag es aber ggf. nur ein Nullsummenspiel sein.

5.2 Studien zu Hafenregionen

Es wurden Tools zur Analyse der Nutzen der Häfen u. a. durch die Reduktion der Transportkosten entwickelt. Die Mehrwertschaffung (Wertschöpfung) von Seehäfen wurde mittels Impact Studien für viele Seehäfen berechnet (vgl. oben). Diese Studien zeigen die statistische Bedeutung der Hafen bezogenen ökonomischen Aktivitäten für die regionale wirtschaftliche Struktur auf, sie zeigen aber nicht auf, ob Hafenregionen sich besser oder schlechter entwickeln als andere Regionen (Bsp. Bremerhaven).

Studien in den USA, die entsprechende Vergleiche vorgenommen haben, kommen zu dem Ergebnis, dass Seehafenstädte (-regionen) keineswegs eine bessere regionale Entwicklung erreichen konnten als andere Regionen. So kommen Noponen et al. (1997) zu dem Ergebnis, dass Hafenstädte in den USA keinen Wettbewerbsvorteil (im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung und Beschäftigtenentwicklung) aus ihren Häfen ziehen konnten. Dies u. a. auf Grund der Containerisierung, die die Inlandtransportkosten deutlich reduziert haben.

Langen (2007) kommt, ebenfalls auf der Basis eines Regionenvergleichs in den USA zu ähnlichen Ergebnissen, die in der Folge knapp dargestellt werden sollen. Eine zentrale Aussage von Langen (2007: 196) ist dabei, dass „throughput growth and income growth are not related“. Des Weiteren stellt er in Bezug auf die Entwicklung der Seehafenstandorte fest: “this variety of possible trajectories show that there is no ‘automatic’ relation between

the success of a port and the success of a region.” Dies belegt er u. a. durch die Feststellung, dass im US-weiten Vergleich das durchschnittliche Einkommen in den Hafencounties um ca. 2,5% niedriger liegt als in einem durchschnittlichen US county. Im Fazit hält Langen u. a. fest, dass (i) bei unterschiedlichen Regionsabgrenzungen eine negative Korrelation zwischen einer Spezialisierung auf Hafenaktivitäten und dem durchschnittlichen persönlichen Einkommen existiert, (ii) die Performance der Häfen, gemessen an dem Wachstum des Umschlagsvolumens (throughput volumes) nicht verbunden ist mit der wirtschaftlichen Entwicklung der Hafenregion; (iii) die Analyse der letzten drei Dekaden deutlich macht, dass sich die Hafenregionen (harbour counties) seit den 80er Jahren ökonomisch schlechter entwickelt haben als die Regionen (counties) im Landesschnitt.

Dieser strukturelle Wandel des Transportsystems bedeutet, dass die Hafen Impact Studien in Bezug auf die relativ weniger wichtigen und abnehmenden direkten Beschäftigungseffekte immer genauer werden und bemüht sind, andere (indirekte) Nutzen der Güterumschlags zu erfassen, wobei die Aussagen zugleich darin zunehmend weniger verlässlich werden, die signifikanten und wachsenden ökonomischen Beiträge zu erfassen, die in der Ladung selbst liegen. Vereinfacht ausgedrückt gelingt es zwar, die direkten Beschäftigungseffekte immer genauer zu identifizieren, die indirekten Beschäftigungseffekte sind hingegen in starkem Maße von Annahmen über wirtschaftliche Verflechtungen geprägt.

Fazit

Impact Studien sind bzgl. der Abschätzung der ökonomischen Wirkungen der Entwicklung von Hafeninfrastrukturen weit verbreitet. Sie werden vor allem von interessierten Kreisen in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse entsprechender Studien gehen zumeist in eine ähnliche Richtung, gleichwohl sind diese Studien u. a. methodisch problematisch. Vergleichende Studien, die sich mit der wirtschaftlichen Entwicklung von Regionen mit und ohne Seehäfen befassen und damit nicht den Fokus auf den Seehafen legen, sondern fragen, wie ist die wirtschaftliche Entwicklung in unterschiedlichen Regionen, kommen zu dem Ergebnis, dass sich Seehafenregionen ökonomisch vielfach schlechter abschneiden als andere Regionen, die nicht über einen Seehafenzugang verfügen. In Deutschland gilt das bspw. für die Hafenstandorte von Bremerhaven, Cuxhaven und Wilhelmshaven gleichermaßen. Die Gründe dafür liegen in der Containerisierung, Konzentration der Häfen und Abnahme an regionaler Wertschöpfung

¹³ Die in der Bedarfsbegründung angeführten potenziell entstehenden Arbeitsplätze, die mit der Vertiefung der Elbe verbunden wären, bzw. bei einem Nicht-Ausbau nicht entstehen würden, reflektieren diese Argumentationsfigur.

6 Arbeitsplatzzahlen der Planco Studie (2006)

Die Planco Studie (2006) zu der regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens versucht die Beschäftigungseffekte (etc.) des Hamburger Hafens zu erfassen. Die Zugangsweise entspricht in etwa der, die in den unterschiedlichen Seehafenstudien genutzt wird. Allerdings sind die exakten methodischen Zugänge in der öffentlich zugänglichen Version der Studie nicht wirklich nachvollziehbar. Insofern wird in der Folge an Hand der vorliegenden Studie argumentiert, soweit das letztlich nachvollziehbar ist. Die Planco Studie ist relevant, weil sie eine wesentliche Basis für die Bedarfsbegründung weiterer Fahrwasservertiefungen darstellt.

Die Planco Studie (2006) versucht „über die reinen Umschlagszahlen hinaus, wirtschaftliche Kennzahlen zu bestimmen, die einen Vergleich mit anderen Wirtschaftssektoren erlauben“ (Planco 2006: 1). Bei der vorliegenden Studie handelt es sich um eine Fortschreibung einer Studie aus dem Jahr 2001, die sich hinsichtlich der Methodik an einer Studie aus dem Jahr 1997 orientiert. Diese Studien und damit die methodischen Zugänge sind nicht veröffentlicht worden und somit in wesentlichen Aussagen nicht nachvollziehbar.

Die Basis für die Berechnungen stellt die Schätzung der direkt hafenabhängigen Beschäftigung dar. Die direkt hafenabhängige Beschäftigung setzt sich dabei zusammen aus der Hafenwirtschaft i.e.S. (Hafen, Schifffahrt etc.), der Hafenwirtschaft i.w.S. (Banken Versicherungen etc.) und der Hafenindustrie (Mineralölverarbeitung, Fischerei etc). Planco führt aus, dass „bei der Bestimmung dieser Beschäftigungszahlen von der plausiblen Annahme ausgegangen wird, dass ein enger Zusammenhang zwischen der Umschlagsmenge (nach Ladungskategorien) und der daraus resultierenden Beschäftigung besteht“ (Planco 2006: 3). Dabei geht Planco davon aus, dass „mit Hilfe der Umschlagszahlen des Hamburger Hafens für das Fortschreibungsjahr und der Beschäftigtenentwicklung in den entsprechenden Wirtschaftszweigen, sowie der Produktivitätsentwicklung in diesen Zweigen ... sich der Arbeitskräftebedarf der direkt hafenabhängigen Beschäftigung schätzen (lässt)“ (Planco 2006: 3).

Die Ermittlung der indirekten Beschäftigung basiert im Wesentlichen auf den Berechnungen der direkten Beschäftigung. Damit ist die Ermittlung der direkten Beschäftigung entscheidend und damit auch die unterstellten Zusammenhänge zwischen Hafenumschlägen und den Beschäftigungsentwicklungen in den als relevant erachteten Wirtschaftszweigen. Wie an anderer

Stelle bereits angemerkt sind die Zusammenhänge zwischen dem Seehafenumschlag und der Beschäftigung in den unterschiedlichen Bereichen keineswegs direkt miteinander verbunden, wovon Planco allerdings ausgeht. Dies mag in gewisser Form noch für die sog. Hafenwirtschaft im engeren Sinne gelten, aber bereits bei der Kategorien Hafenwirtschaft im weiteren Sinne (Banken, Versicherungen etc.) ist dieser Zusammenhang keineswegs als gegeben anzusehen. Wie dies bereits an anderer Stelle mit dem Beispiel Hapag Llyod verdeutlicht wurde, sind insbesondere in der Kategorie Hafenwirtschaft i.w.S. Arbeitsplätze nicht mit dem Containerumschlag verbunden. Dies gilt in ähnlicher Form für die sog. Hafenindustrie, deren Arbeitsplatzentwicklung nicht der Entwicklung des Containerumschlags bzw. einer Vertiefung der Elbe abhängig ist.

Die Identifizierung der Arbeitsplätze, die im Zusammenhang mit unterschiedlichen Ladungskategorien stehen, wurde im Rahmen einer Befragung der Hafenwirtschaft i.e.S. im Jahre 2002 erreicht. (Beschäftigtenzahlen je umgeschlagener Menge der jeweiligen Ladungskategorien). Unklar bleibt allerdings

- (i) wie die Hafenwirtschaft i.e.S., die in die Befragung einbezogen wurde, abgegrenzt wurde
- (ii) welche Qualität die Befragung (insbes. Responsequote, falls es sich um eine schriftliche Befragung gehandelt haben sollte: die Qualität der Antworten) hatte,
- (iii) die Interpretation der „Hafenabhängigkeit“ der Arbeitsplätze und schließlich
- (iiii) wie die erforderliche Hochrechnung erfolgt ist.¹⁴

Bei der vorliegenden Studie (Planco 2006) wird nicht klar, ob eine erneute Erhebung durchgeführt wurde oder ob letztlich doch allein eine Fortschreibung getätigt wurde – wovon auszugehen ist. Da diese Erhebung von Planco ein zentrales Kernstück der Einschätzungen und Bewertungen ist, wäre die Transparenz über das Vorgehen und die Qualität der Ergebnisse wünschenswert.¹⁵ Ohne die Berücksichtigung des Strukturwandels des Containerumschlags, wie er ab ca. dem Jahre 2000 festzustellen ist, erweisen sich entsprechende Fortschreibungen als keineswegs hinreichend bzw. verzerrend.

¹⁴ Ohne diese Angaben ist eine Bewertung der gesamten vorliegenden Studie eigentlich nicht möglich, es bleibt an dieser Stelle zunächst nichts anderes übrig, als mit den kontextlosen Zahlen zu „hantieren“.

¹⁵ Um die Irritationen zu erhöhen wird in diesem Kontext noch auf Werte aus dem Jahr 1990 Bezug genommen, wobei völlig im Dunkeln bleibt, um welche Art von Studie es sich in dem Fall gehandelt hat. Ebenso wird ein Vergleich zu Ergebnissen der Planco Studie von 2004 durchgeführt, wobei darauf hingewiesen wird, dass „Der Anteil des Stückgutes um 1%-Punkt gesunken ist“. (Planco 2006: 9)

Die Erhebungen von Planco differenzieren in keiner Weise zwischen den unterschiedlichen Teilssegmenten des Containerumschlags, sondern beziehen die Beschäftigung generell auf Containerumschläge in TEU.

Bereits in der vorliegenden Untersuchung von Planco wurde nicht unterschieden zwischen Loco Verkehren, mit den i.d.R. höhere Wertschöpfungen verbunden sind, den Hinterlandverkehren sowie dem Transshipment. Vielmehr werden offenbar Durchschnittswerte aus den Befragungen gebildet, die die Beschäftigung auf umgeschlagene TEU bezieht.

Umfassende Veränderungen der Anteile dieser Segmente (bspw. Wachstum des Transshipmentsegments oder des Leercontaineranteils) führen aber auch zugleich dazu, dass die Nutzung von Durchschnittszahlen bei der Hochrechnung der Beschäftigungs- und Wertschöpfungszahlen unweigerlich zu erheblichen Verzerrungen führen. Im Falle des Hamburger Hafens mit der deutlichen Zunahme des Transshipmentsegments und von Leercontaineranteilen gehen Berechnungen auf der Basis von Durchschnittszahlen fehl. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass zum einen die Beschäftigungseffekte im Transshipmentsegment deutlich geringer sein dürften, sowohl im Vergleich zu den loco Verkehren aber auch in Bezug auf die Hinterlandverkehre.

Entsprechend vorsichtig argumentiert Planco in der Folge auch: „es ist davon auszugehen, dass die eine Zunahme des Containerumschlags auch mit entsprechenden Beschäftigungseffekten verbunden ist“

„Der angewendete Fortschreibungsansatz basiert auf der **Vermutung** (Hervorhebung d. A.), dass die Entwicklung des Umschlagvolumens nicht ohne Auswirkungen auf Beschäftigung, Einkommen und Wertschöpfung der hafenabhängigen Wirtschaftsbereiche bleibt.“ Und an späterer Stelle: Insbesondere vor dem Hintergrund

der Umschlagsteigerung von 2004 auf 2005 um 10% erscheint es **plausibel** (Hervorhebung d. A.), dass die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens zugenommen hat.

Planco Studie im Detail

Es wird, so Planco, von „fünf Verflechtungstypen“ (Planco 2006: 2) ausgegangen, die in der folgenden Tabelle 7 dargestellt sind.

Wie die Tabelle zeigt, geht Planco entsprechend der üblichen Vorgehensweise vor: Die Erfassung von direkt vom Hafen abhängigen Beschäftigung (in drei Kategorien), den indirekt vom Hafen abhängigen Beschäftigten und der induzierten Beschäftigung. Unklar bleibt allerdings, welche Wirtschaftszweige in welchem Umfang in die unterschiedlichen Kategorien einbezogen, d.h. welche statistischen Aggregate in welchem Umfang bspw. der Hafenwirtschaft i.e.S. einbezogen wurden.

In der Folge wird von Planco davon ausgegangen, dass im Jahr 2005 insgesamt 258.300 Arbeitsplätze direkt oder indirekt vom Hamburger Hafen abhängig waren. Davon waren nach Planco 38.711 Arbeitsplätze, d.h. 28% der Hafenwirtschaft im engeren Sinne in Hamburg selbst zuzuordnen. Planco ermittelt in der Folge, dass auf einen Arbeitsplatz in der Hafenwirtschaft im engeren Sinne demnach 2,5 Arbeitsplätze in anderen Bereichen kommen. (Planco 2006: 4). Planco stellt in der Folge die Multiplikatoren dar, so kommen auf einen Arbeitsplatz in der Hafenwirtschaft i.e.S.

- 0,6 Arbeitsplätze bei der Hafenwirtschaft i.w.S.
- 0,4 in der Hafenindustrie
- 1,1 Arbeitsplätze durch Lieferung von Vorleistungen
- 0,2 Arbeitsplätze durch Lieferungen von Investitionsgütern
- 0.1 Beschäftigte sind in der Folge konsuminduziert.

In der Summe also 2,5 Arbeitsplätze je Arbeitsplatz in der Hafenwirtschaft i.e.S.

Tabelle 7: Unterschiedliche Wirkungsbereiche des Hamburger Hafens (nach Planco)

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

Quelle: Planco (2006: 2)

Tabelle 8 stellt die erfassten Beschäftigungseffekte dar. Demnach werden die folgenden Beschäftigungseffekte identifiziert:

Tabelle 8: Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze 2005 nach dem Arbeitsort

Teilbereich			Beschäftigte in regionaler Gliederung (nach Arbeitsort)						
Verflechtungstyp	Teilgruppe		Branche	Gebiet FHH	Umland	übr. Gebiete	Insgesamt		
1	Hafenwirtschaft	1.1	Hafenwirtschaft i.e.S.	Schifffahrt, Hafen, GHBG	15.626	0	-	15.626	
				Bahn-, Straßen- u. Binnenschiffs-transporte, Spedition, Lagerei, Verkehrsvermittlung	21.358	1.110	-	22.468	
				Containerreparatur	617	0	-	617	
				<i>gesamt</i>	<i>37.601</i>	<i>1.110</i>	<i>-</i>	<i>38.711</i>	
		1.2	Hafenwirtschaft i.w.S.	Banken, Versicherungen, Schiffs-sachverständig	4.703	43	-	4.747	
				Öff. Verwaltung, Zoll, Lotsen	4.357	0	-	4.357	
				Großhandel	14.950	5.176	-	20.127	
				<i>gesamt</i>	<i>24.011</i>	<i>5.220</i>	<i>-</i>	<i>29.231</i>	
		<i>zusammen</i>				<i>61.612</i>	<i>6.330</i>	<i>-</i>	<i>67.942</i>
		2	Hafenbe-zogene Industrie	2.1 u. 2.2	Vorprodukte über den Hafen importierende bzw. Produkte über den Hafen exportierend	Fischerei	34	0	-
Ernährungsgewerbe u. Tabakver-arbeitung	1.954					739	-	2.693	
Verlagsgewerbe	0					1.294	-	1.1294	
Mineralölgewerbe	2.082					0	-	2.082	
Chemische Industrie	650					0	-	650	
Metallerzeugung u. - bearbeitung	3.749					0	-	3.749	
Maschinenbau	3.548					0	-	3.548	
Fahrzeugbau	462					0	-	462	
Schiffbau	3.210					0	-	3.210	
<i>zusammen</i>							<i>15.689</i>	<i>2.033</i>	<i>-</i>
direkt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt				77.301	8.363	-	85.665		
3	Lieferungen von Vorleistungen an 1. und 2.	Verarbeitendes Gewerbe		7.599	3.180	13.851	24.629		
		Bauwirtschaft		966	349	1.299	2.614		
		Dienstleistungen		34.080	8.043	29.493	71.615		
		<i>gesamt</i>		<i>42.645</i>	<i>11.571</i>	<i>44.642</i>	<i>98.859</i>		
4	Lieferungen von Investitionen an 1. und 2.	Verarbeitendes Gewerbe		1.518	572	1.715	3.805		
		Bauwirtschaft		4.473	1.677	5.032	11.182		
		Dienstleistungen		1.895	160	479	2.533		
		<i>gesamt</i>		<i>7.886</i>	<i>2.409</i>	<i>7.226</i>	<i>17.520</i>		
5	Durch Konsumausgaben in 1-4 induzierte Beschäftigung	Verarbeitendes Gewerbe		822	93	7.456	8.370		
		Bauwirtschaft		24	3	220	247		
		Dienstleistungen		4.676	530	42.433	47.639		
		<i>gesamt</i>		<i>5.522</i>	<i>626</i>	<i>50.108</i>	<i>56.257</i>		
Indirekt hafenabhängig Beschäftigte insgesamt				56.053	14.606	101.976	172.635		
Summe 1- 5*	Verarbeitendes Gewerbe		25.628	5.878	23.021	54.527			
	Bauwirtschaft		5.464	2.029	6.551	14.044			
	Dienstleistungen		102.263	15.062	72.405	189.729			
	<i>gesamt</i>		<i>133.354</i>	<i>22.969</i>	<i>101.976</i>	<i>258.300</i>			
Gesamtbeschäftigung in Hamburg				1.050.891					
Anteil des Hafens in %				12,7 %					

* In der Summe wird die Hafenwirtschaft den Dienstleistungen, die Hafenbezogene Industrie (inkl. Fischerei) dem Verarbeitenden Gewerbe zugeordnet

Direkt hafengebundene Beschäftigte 85.665 - davon:

- Hafengewirtschaft i.e.S. 38.711 Beschäftigte¹⁶
- Hafengewirtschaft i.w.S. 29.231
- Hafengebundene Industrie 17.723

Indirekt hafengebundene Beschäftigte 172.636 - davon:

- Lieferung von Vorleistungen an 1 und 2: 98.859
- Lieferungen von Investitionen an 1. und 2. : 17.520
- Durch Konsumausgaben in 1-4 induzierte Beschäftigung: 56.257

Aus der Tabelle wird des Weiteren deutlich, dass die regionale Zuordnung der Arbeitsplätze recht eindeutig ist, die Arbeitsplätze in der Hafengewirtschaft und der hafengebundenen Industrie sind in der Region also Hamburg und dem Umland zugeordnet.

Die indirekten Beschäftigungseffekte kommen fast zur Hälfte den übrigen Gebieten zu Gute.

Laut Planco haben Hamburger Arbeitnehmer einen Anteil von 39% an den im Zusammenhang mit dem Hamburger Hafen existierenden Arbeitsplätzen, andere Regionen: 43% der Arbeitsplätze.

Demnach wären die Beschäftigten in der Hafengewirtschaft ganz überwiegend dem Stückgut und insbesondere dem Containergut zuzuordnen.

Der Input in die Berechnungen von Planco ist offenbar der gesamte Containerumschlag im Hamburger Hafen,

unabhängig davon, inwieweit es sich um den Umschlag als Transshipment oder Hinterlandverkehr handelt. In der Folge kann, positiv interpretiert, angenommen werden, dass es sich bei den folgenden Abbildungen der Planco Studie um Durchschnittszahlen handelt, in dem Sinne, dass sowohl die Transshipment-Segmente als auch die Hinterlandverkehre einbezogen werden. Eine Fortschreibung auch von Durchschnittszahlen ist aber nicht möglich, wenn sich die Segmente des Umschlages verändern, bspw. das Transshipment-Segment zunimmt.

Wird zudem berücksichtigt, dass die von Planco zu Grunde gelegte Containerumschlagszahl für das Jahr 2015 bereits im Jahre 2008 fast erreicht worden sind, dann wird deutlich, dass die Einschätzungen Plancos bzgl. der Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens bei weitem überzogen sind. Dies bedeutet, dass selbst wenn die ursprünglichen Erhebungen in der Größenordnung zutreffend sein sollten, diese auf Grund des Strukturwandels des Containerumschlages keineswegs einfach fortgeschrieben werden können.

Nach den Berechnungen von Planco (deren methodische Grundlage nicht aus der Studie hervorgeht und somit nicht nachvollziehbar sind) werden je 1000 TEU in der Hafengewirtschaft 6,05 Beschäftigte gesichert (oder Arbeitsplätze geschaffen), dabei in der Hafengewirtschaft i.e.S. 3,56 und der Hafengewirtschaft i.w.S. 2,49 (direkt hafengebunden insgesamt 7.46 also inkl. der Industrie mit 1,41).

Tabelle 9: Vom Hamburger Hafen abhängige Beschäftigung 2005 nach Ladungskategorien

Verflechtungstyp		Beschäftigte nach Ladungskategorien				Summe
		Konvent. Stückgut	Containergut	flüssiges Massengut	trockenes Massengut	
1	Hafengewirtschaft (im engeren Sinne und im weiteren Sinne)	8.454	48.964	3.639	6.885	67.942
2	Hafengebundene Industrie	994	11.397	2.255	3.076	17.723
3	Lieferungen von Vorleistungen an 1. und 2.	7.762	56.721	23.920	10.455	98.859
4	Lieferungen von Investitionsgütern an 1. und 2.	1.696	11.177	2.735	1.912	17.520
5	Durch Konsumausgaben in 1 - 4 induzierte Beschäftigung	3.998	26.518	20.358	5.383	56.257
Summe 1 - 5*		22.904	154.777	52.908	27.711	258.300

*In der Summe wird die Hafengewirtschaft den Dienstleistungen, die Hafengebundene Industrie (inkl. Fischerei) dem Verarbeitenden Gewerbe zugeordnet. Quelle: Planco 2006: 9

Tabelle 10: Umschlag im Hamburger Hafen 2005

Umschlag in 1.000 t					Umschlag in 1.000 TEU
Gesamtumschlag	flüssiges Massengut	trockenes Massengut	konventionelles Stückgut	Containergut	Containergut
125.743	13.100	26.872	2.725	83.046	8.088

Quelle: Planco 2006

¹⁶ Im Rahmen der Planco Studie wird nicht klar, wie diese Zahl zu Stande kommt.

Tabelle 11: Beschäftigte je umgeschlagener Gütermenge nach Ladungskategorien 2005 (nach Planco)

Beschäftigte je 2005 Metropolregion Wirtschaftsbereich	1.000 t					Je 1.000 TEU
	Summe	flüssiges Massengut	trockenes Massengut	Konvent. Stückgut	Container- gut	Container- gut
Hafenwirtschaft gesamt	0,54	0,28	0,26	3,10	0,59	6,05
darunter Hafenwirtschaft i.e.S.	0,31	0,13	0,12	1,78	0,35	3,56
darunter Hafenwirtschaft i.w.S.	0,23	0,14	0,13	1,33	0,24	2,49
Industrie	0,14	0,17	0,11	0,36	0,14	1,41
direkt hafenabhängig gesamt	0,68	0,45	0,37	3,47	0,73	7,46
indirekt hafenabhängig gesamt	0,56	0,55	0,29	2,49	0,59	6,03
darunter durch Vorleistungsnachfrage	0,43	0,39	0,23	1,88	0,46	4,69
darunter durch Investitionsnachfrage	0,08	0,12	0,04	0,37	0,08	0,81
darunter durch Konsumausgaben	0,05	0,04	0,03	0,24	0,05	0,53
gesamt	1,24	1,00	0,67	5,96	1,31	13,49

Quelle: Planco 2006: 13

Schematisch berechnet bedeutet dies, dass je 1000 TEU insgesamt 13,49 Arbeitsplätze geschaffen werden. In der Hafenwirtschaft i.e.S. wird mit 280 TEU 1 Arbeitsplatz gesichert/geschaffen, in der Hafenwirtschaft i.w.S. mit 407 TEU, in der hafenbezogenen Industrie mit 709 (für die direkt hafenabhängige Wirtschaft insgesamt 134 TEU je Arbeitsplatz und die indirekt hafenabhängige Wirtschaft 165 TEU je Arbeitsplatz).

Die indirekt hafenabhängige Beschäftigung: je 1000 TEU werden 6,03 Arbeitsplätze geschaffen bzw. gesichert, was verdeutlicht, dass die indirekten Effekte nach Planco einen ähnlichen Stellenwert für die Arbeitsplätze haben wie die direkten Effekte.

Die Beschäftigung in der Hafenwirtschaft i.w.S. wird mit 2,49 Arbeitsplätzen je 1000 TEU Umschlag angegeben. Wie bereits angemerkt, sind bereits die Effekte des Hafenumschlags auf Arbeitsplätze in der Hafenwirtschaft i.w.S. hochgradig in Frage zu stellen, da die direkten Beziehungen von Containerumschlag zu diesen Beschäftigten nicht wirklich hergestellt werden können. Im Grundsatz wird dabei eine Beziehung hergestellt, die sachlich nicht gerechtfertigt ist. Die Beschäftigtenentwicklung bei Versicherungen oder auch Banken ist i.d.R. nicht durch die örtlichen Containerumschläge bedingt. Die Extrapolation, also die Berechnung eines künftigen Containerumschlags im Hamburger Hafen und daraus abgeleitet Arbeitsplätze in diesem Bereich, ist nicht möglich, da damit unterstellt wird, dass ein ursächlicher Zusammenhang besteht.

Dies gilt ebenso für die Zahlen der hafenbezogenen Industrie. Die hafenbezogene Industrie ist mehr oder weniger in der Region angesiedelt. Ein mehr an Con-

tainerumschlag bedeutet aber in keiner Weise, dass dies für die hafenbezogene Industrie relevant ist (vgl. die Entwicklung des Transshipment-Anteils). Die hafenbezogene Industrie und deren Arbeitsplatzentwicklung ist davon abhängig, wie sich deren Absatzmärkte entwickeln. Der Hafen trägt dazu insofern dazu bei, dass Kostenvorteile auf Grund der Hafenlage entstehen können. Die Entwicklung der Industrie insgesamt hängt dabei aber nicht allein von den Lagevorteilen ab. Ebenso ist kein Zusammenhang herzustellen zwischen den Containerumschlägen im Hafen Hamburg und der Entwicklung der hafenbezogenen Industrie. Ggf. wäre eher die umgekehrte Sichtweise entscheidend: Eine positive Entwicklung der hafenbezogenen Industrie führt ggf. zu einer zusätzlichen Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen und damit zu einer Beförderung des Containerumschlags. (Wirkung/Reaktion). Insofern wird mit den von Planco aufgestellten Beziehungen Unsinniges miteinander verbunden: Der Containerumschlag als Entwicklungsanstöß für die Industrie, während die Realität ist, dass die Industrie den Containerumschlag fördert.

Zuordnung nach der Wirtschaftszweigsystematik

Mit der Zuordnung von Sektoren der Hafenwirtschaft zur Wirtschaftszweigsystematik durch Planco (2006: 14 Tabelle 3-11) wird in etwa klar, welche Zuordnungen zu statistische Aggregaten vorgenommen werden. Bei der Differenzierung nach Hafenwirtschaft i.e.S und i.w.S. etc. wird Bezug genommen auf die Systematik der Wirtschaftszweige. Demnach sind Umschläge und Kai-betriebe der Rubrik 63.1 zuzuordnen. Allerdings wird aus der Studie nicht deutlich, welchen Anteil an diesen statistischen Aggregaten dem Hafen zugeordnet wird.

7 Begründung der Elbvertiefung (Bedarfsbegründung)

Die Bedarfsbegründung für die Elbvertiefung stützt sich im Wesentlichen auf die Planco Analysen bzw. geht z.T. in einem Szenario im Sinne eines Bedrohungsszenarios darüber hinaus.

Dabei sind es im Wesentlichen zwei Argumentationsfiguren die genutzt werden. Der erste Argumentationsstrang bezieht sich auf die Schiffsgrößenentwicklung, die zweite auf die möglichen (regional-) wirtschaftlichen Effekte einer Nicht-Vertiefung der Elbe.

Argumentation zur Schiffsgrößenentwicklung:

1. Economies of scale, um die Wirtschaftlichkeit der großen Containerschiffe sicherstellen zu können ist eine hohe Auslastung erforderlich.
2. Erhöhung der Auslastung der Stellplatzkapazität geht mit einer Erhöhung des tatsächlichen Tiefgangs einher.
3. Entwicklung der Größe der Schiffseinheiten eindeutig und dies gilt auch in der Perspektive (Orderbücher: die großen Schiffe werden kommen).
4. Die meisten Dienste, die Hamburg anlaufen, verfügen über Schiffsgrößen, die bereits gegenwärtig bei Vollauslastung Probleme im Hamburger Hafen haben.
5. Große Containerschiffe kommen vor allen Dingen im Asien-Verkehr zum Einsatz. Das Interesse an Auslastung führt dazu, dass die Tiefgänge aus Wirtschaftlichkeitsgründen auch ausgenutzt werden.
6. Die Größenentwicklung hat aus unterschiedlichen Gründen ihren Höhepunkt erreicht (u. a. deshalb, weil höchstens zehn Container übereinander gestapelt werden können, die Hafenvahl würde sehr eingeschränkt werden und der Hinterlandtransport würde zunehmende Kosten nach sich ziehen).

Vor dem Hintergrund, so die Argumentation der Bedarfsbegründung, wird der Hamburger Hafen ohne eine Anpassung der Fahrrinne unattraktiv, da

- Containerschiffe zunehmend nicht mehr voll ausgelastet den Hafen erreichen können.
- Bei tideabhängigen Fahrten mit zunehmenden Wartezeiten zu rechnen ist und damit Planungsunsicherheiten entstehen, ein für die Reeder entscheidender Punkt, da damit Kettenreaktionen ausgelöst werden können: Die Verzögerungen in Hamburg können dazu führen, dass der Konvoi durch den Suez Kanal nicht erreicht wird und in

der Folge dann nicht die slots bzw. gemieteten Plätze in Süd-Ost-Asien erreicht werden.

- Zwar werde eine Wartezeit von max. 90 Minuten laut NKU von den Reedern noch toleriert. Bei größeren Verzögerungen wird der Hafen aber in eine Mittelhafenposition versetzt und die Ladung in einem solchen Umfang umlenkt, bis wieder eine Wartezeit von weniger als 90 Minuten erreicht wird.

Insbesondere wird darauf verwiesen, dass wesentliche Potenziale nicht erschlossen werden können: Die Liniendienste fahren die Nordseehäfen in einer gewissen Reihenfolge an. „Besonders attraktiv für die Häfen ist dabei die Position des Erst- und Letzthafens, in denen besonders große Gütermengen umgeschlagen werden. Auf Grund der Tiefgangsrestriktionen beim Anlaufen und Verlassen des Hamburger Hafens fahren derzeit 321 Dienste im Europa- Fernostverkehr mit Schiffen ab 3000 TEU Hamburg nur in zwei Fällen als Letzt- und in drei Fällen als Ersthafen an. Mit der geplanten Fahrrinnenanpassung kann Hamburg sein Potenzial als Erst- oder Letzthafen verbessern (Bedarfsbegründung 24).

Die Argumentation der Bedarfsbegründung zur Elbvertiefung entwickelt drei Szenarien hinsichtlich der Konsequenzen einer Nicht-Vertiefung der Elbe. Die Datenbasis dieser Darstellung stammt aus der Nutzen-Kosten-Untersuchung und dem sog. Wertschöpfungsgutachten von Planco. Die in der Folge dargestellten Szenarien 1 und 2 basieren im Wesentlichen auf den Argumenten der Nutzen-Kosten-Untersuchung von Planco, das Szenario 3 versucht mit Hilfe der aktualisierten Umschlagsprognosen für das Jahr 2015, bei der ein erheblich höherer Containerumschlag erwartet wird, die Effekte auf die Arbeitsplätze und die Wertschöpfung zu berechnen. Grundsätzlich geht die Bedarfsbegründung davon aus, dass die Einschätzungen von Planco im Hinblick auf die Umschlagsverluste als optimistisch anzusehen sei (d.h. die Umschlagsverluste eher begrenzt sind) u.a. weil Planco unterstellt, dass es nicht zu einer Verlagerung ganzer Dienste kommen würde.

Mögliche Umschlagsverluste, wenn es nicht zu einer Vertiefung kommt

Szenario 1 und 2 gehen von einem Containerumschlag in Höhe von 9,5 Mio. TEU im Jahre 2015 aus (auf der Basis der Annahmen von Planco).¹⁷

Szenario 1:

Bei einem Umschlagsverlust von 670.000 TEU Prognose wird unterstellt, dass 4.100 Arbeitsplätze in Hamburg und 4.800 Arbeitsplätze in der Region wegfallen würden. Es wird unterstellt, dass der Tiefwasserhafen Wilhelmshaven nicht entwickelt wird.

Szenario 2:

Bei einem Umschlagsverlust von 4.4 Mio. TEU wird davon ausgegangen, dass 27.000 Arbeitsplätze in Hamburg und 31.000 Arbeitsplätze in der Region wegfallen würden.

Dabei wird unterstellt, dass der Tiefwasserhafen Wilhelmshaven gebaut wird.

Szenario 3:

Im Rahmen der Bedarfsbegründung wird ein weiteres Szenario entwickelt, welches die Daten des Szenarios 1 zu Grunde legt aber zusätzlich die Prognosen des ISL für das Jahr 2015 unterstellt (Containerumschlag 18 Mio. TEU):

- (i) Es existiert im Jahre 2015 ein Containerumschlagspotenzial von 18 Mio. TEU für den Hamburger Hafen,

- (ii) 5% des Containerumschlags wird auf Schiffen transportiert, die größer als das Bemessungsschiff sind, diese Menge wird nicht mehr in Hamburg umgeschlagen, da diese Schiffe Hamburg nicht mehr anlaufen werden. Daraus wird in der Folge berechnet, dass 670.000 TEU und 5% des Umschlagspotenzials des Jahres 2015 nicht realisiert wird. In der Summe wird davon ausgegangen, dass die 670.000 TEU sowie 5% von 18 Mio. TEU also 900.000 TEU also zusammen 1.570.000 TEU nicht umgeschlagen werden. In der einfachen Umrechnung auf der Basis von 75 TEU entspricht einem Arbeitsplatz (minus Produktivitätswachstum von ca. 5% p.a.) kommt die Bedarfsbegründung auf einen Umschlagsverlust von 2 Mio. TEU und Arbeitsplatzverlusten in Hamburg auf 15.200 und in der Metropolregion auf 17.700, in der Summe auf einen Verlust von 32.900 Arbeitsplätzen.

Der Bedeutungszuwachs des Containerumschlags mit Asien wird betont (S.11) (1999 mit 1,6 Mio. TEU auf 2005 mit 3,7 Mio. TEU. Anteilzuwachs: 41,6% auf 46,2%). Zudem wird durch diese Verkehre zusätzlich noch der Feederverkehr nach Europa generiert.

¹⁷ Die Bedarfsbegründung verweist darauf, dass sie die Einschätzungen von Planco als sehr optimistisch einschätzt, dass es bei einer Nicht-Vertiefung nicht zu einer Verlagerung ganzer Dienste kommen würde, gleichwohl wird zunächst mit den Zahlen von Planco gerechnet.

8 Bewertung

Die Bedarfsbegründung der Stadt Hamburg für die geplante Elbvertiefung stützt sich weitgehend auf die Analysen von Planco. Lediglich das Szenario 3 geht über Planco hinaus, in dem neuere Prognosen des Containerumschlags für das Jahr 2015 herangezogen werden, wobei die Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte der Planco Studie herangezogen werden.

Damit gelten die Kritikpunkte, wie gegenüber der Planco-Studie in diesem Text vorgebracht wurden auch für die Argumentation der Bedarfsbegründung einer weiteren Fahrwasservertiefung.

Die Bedarfsbegründung legt die Beschäftigungseffekte der Planco Studie von 2006 zu Grunde und geht von der Vermutung aus, dass ein zunehmender Containerumschlag direkt zu Beschäftigungseffekten (verursacht durch den Hamburger Hafen und vor allem durch die Vertiefung des Hamburger Hafens) führt.

Wie im Rahmen der Analyse deutlich geworden ist, ist zu differenzieren zwischen der Beschäftigungsrelevanz von wirtschaftlichen Aktivitäten in den Bereichen Hafenwirtschaft, Containerumschlag und der Containerlogistik einerseits sowie der Hafenaaffinität der unterschiedlichen Aktivitäten andererseits. Wie in der Tabelle 4 (S. 15f.) deutlich wurde, sind die unterschiedlichen wirtschaftlichen Aktivitäten von unterschiedlicher Beschäftigungsrelevanz (durch die Aktivitäten werden wesentliche Beschäftigungseffekte ausgelöst). Und es zeigen sich erhebliche Unterschiede, inwieweit ein Wirtschaftszweig direkt mit der Hafenentwicklung zusammenhängt. Eine Auswertung der Tabelle nach solchen Aktivitäten, die zum einen eine besondere Beschäftigungsrelevanz ausweisen und die zugleich über eine hohe Hafenaaffinität verfügen (jeweils mindestens ein Doppelplus), ergibt, dass in den folgenden Oberkategorien (kursiv) Aktivitäten sowohl von hoher Beschäftigungsrelevanz sind, die zugleich auch eng an den Hafenstandort gebunden sind:

Schifffahrt und Hafen: Hafenbau sowie Hafenbehörde

Technische Dienstleistungen: Ver- und Entsorgung, Schiffsausrüstung, Schiffstechnik, nautische Ausrüstung, Navigationsmittel.

Containerdienstleistungen: Containerreparatur, Kühlcontainertransport, -depots, -reparatur
Transport, Logistik und Handel: Lagerei und Stauerei, Kühllogistik, Kühllhäuser

Alle weiteren Kategorien haben entweder eine geringe Beschäftigungsrelevanz oder sind letztlich nicht wirklich an den Hafenstandort gebunden.¹⁸

Geht man von diesen Kategorien aus, dann dürfte die Minderung der potenziell zusätzlichen Beschäftigung bei verringerten erwarteten Containerumschlägen deutlich geringer ausfallen.

Wie die Studie deutlich gemacht hat, steht eine Vielzahl von Arbeitsplätzen im Zusammenhang mit dem Hafen, gleichwohl sind sie nicht an den Hafen bzw. an eine Vertiefung der Fahrrinne gebunden. Als exemplarisches Beispiel kann dazu die Diskussion um den Verkauf von Hapag-Lloyd dienen. Es wurde befürchtet, dass der Verkauf von Hapag-Lloyd an eine externe Reederei zu einem direkten Arbeitsplatzabbau in relevantem Ausmaß führen würde. Dieses Beispiel verweist darauf, dass eine Vielzahl von Arbeitsplätzen zwar mit dem Hafen in Zusammenhang steht, gleichwohl keineswegs an ihn gebunden ist. Völlig unabhängig von einer Fahrrinnenvertiefung und von der Umschlagentwicklung des Hamburger Hafens bestand die Gefahr, dass durch die Übernahme von Hapag-Lloyd die entsprechenden Arbeitsplätze in Hamburg wegfallen würden.

Wie im Rahmen der Studie ebenfalls deutlich wurde, haben sich die Arbeitsplatzwirkungen der Häfen deutlich verändert. War bspw. der Umschlag in den Häfen, also die direkte Beschäftigung, in früheren Zeiten ein relevanter Beschäftigungsfaktor so nimmt die Bedeutung dieses Teils der Arbeitsplätze kontinuierlich ab. Statt dessen wird zunehmend versucht, die indirekten Arbeitsplatzeffekte zu erfassen, die, wie der Ausdruck schon deutlich macht, eben nicht mehr direkt dem Hafen zuzuordnen sind, sondern allein in einem vermittelten Zusammenhang zum Hafen stehen.

¹⁸ Im Grundsatz wird damit die Aussage gestützt, dass wesentlich Aktivitäten letztlich „footloose“ sind. Dass dies sich in Hamburg ggf. etwas anders darstellt hängt allein damit zusammen, dass die Agglomerationseffekte in Hamburg für eine Reihe von Aktivitäten hoch sind und damit die Aktivitäten, trotz geringer Hafenaaffinität, trotzdem in Hamburg erbracht werden (können).

Die vorgetragenen Einschätzungen, dass eine Nicht-Vertiefung der Elbe zu einem massiven Arbeitsplatzverlust in der Region führen würde, erscheint wenig plausibel, da sie auf weitgehenden Unterstellungen bzw. Vermutungen bzgl. der Schiffsgrößenentwicklung und des Reederverhaltens beruhen und die Lagevorteile des Hamburger Hafens nur begrenzt berücksichtigen bzw. gar ausblenden.

Sollte es überhaupt zu einem Rückgang bzw. eher einem verringerten Wachstum des Containerumschlags im Hamburger Hafen kommen, so wären im Wesentlichen solche Arbeitsplätze betroffen, die mit dem direkten Handling der Container befasst sind, also im Wesentlichen die Transportdienstleistungen. Alle weiteren Arbeitsplätze wären nicht oder nur in einem sehr geringen Umfang betroffen.

Des Weiteren wird durch die Realität deutlich, dass die Annahmen über die Beschäftigungswirkungen des Containerumschlags offenbar bei weitem überzogen sind. Planco geht von Containerumschlägen im Jahre 2015 aus, die jedoch bereits im Jahre 2008 erreicht sind, zugleich sind aber die Arbeitsplatzeffekte in der zugrunde gelegten Dimension nicht eingetreten. So wird offenbar, dass die aktuell vorliegende Analyse

bzw. Fortschreibung der Ergebnisse einer Erhebung aus dem Jahre 2001 nicht geeignet ist, als Grundlage für die Beschäftigungseffekte des Containerumschlags zu dienen. Dies mag an der Überschätzung der Effekte im Rahmen der Erhebung des Jahres 2001 liegen oder eben auch an dem erheblichen Strukturwandel des Containerumschlags, also der erheblichen Zunahme des Transshipmentsegments und Leercontainern bei gleichzeitiger Abnahme der Loco-Quote. Zudem stellt die von Planco bei Realisierung einer weiteren Vertiefung angestrebten höheren Auslastungen großer Containerschiffe zumindest im Grenzbereich, also dem Bereich, der potentiell möglich wäre, eine sehr vage, wenn nicht gar unwahrscheinliche Annahme dar.

Darüber hinaus ist darauf zu verweisen, dass in der Regel Arbeitsplätze nicht einfach wegfallen, wenn eine Maßnahme nicht erfolgt. Vielmehr ist davon auszugehen, dass Substitutionsmöglichkeiten existieren und dies gilt insbesondere dann, wenn der starke Fokus auf den Hafen durch die Politik gelockert wird und stattdessen alternative wirtschaftspolitische Pfade entwickelt werden und damit auch die Abhängigkeit Hamburgs vom Hafen gemindert wird.

Literaturverzeichnis

- Aden, D. (2004): Seehafenlogistik. In: Klaus, P.; Krieger, W. (Hrsg.): Gabler Lexikon Logistik (3. Aufl.). Wiesbaden
- Arbeitnehmerkammer Bremen (2004): Hafenkooperation als Zukunftsstrategie? Der JadeWeserPort und seine Auswirkungen auf die bremischen Häfen.
- Balzat, M. (2002): The Theoretical Basis and the Empirical Treatment of National Innovation Systems, Universität Augsburg, Institut für Volkswirtschaftslehre, Volkswirtschaftliche Diskussionsreihe, Beitrag Nr. 232
- Boon, B.H., Wit, R.C.N. (2005): The Contribution of Aviation to the Economy – An Assessment of Arguments put forward. CE-Institut, Delft
- Congressional Budget Office (2006): The Economic Costs of Disruptions in Container Shipments.
- Coronado, D. et al. (2006): Economic Impact of the Container Traffic at the Port of Algeciras Bay. Springer, Berlin, Heidelberg, New York
- Cullinane, K.; Song, D.W. (2006): Estimating the Relative Efficiency of European Container Ports: A Stochastic Frontier Analysis, In: Cullinane, K.; Talley, W. (Eds.) Port Economics: research in Transportation Economics, Vol. 16, pp.85-115. Elsevier JAI Press, Oxford, UK
- Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln - FiFo (2006): Wachstumswirksamkeit von Verkehrsinvestitionen in Deutschland. Studie für das Finanzministerium. Bearbeitet von R. Bertenrath et.al. http://kups.ub.uni-koeln.de/volltexte/2006/1751/pdf/FiFo-Berichte_Nr_7_2006.pdf
- Hall, Peter V. (2004): "We'd have to Sink the Ships": Impact Studies and the West Coasts Port Lockout. In: Economic Development Quarterly 2004; 18. pp. 354-367
- Hamburger Abendblatt (2007): Der Hafen kann die Zukunft der Stadt nicht sichern. Interview mit Dieter Läßle. Erschienen am 19. Oktober 2007
- Handelsblatt (2008): Report: Mein Feld ist die Welt... Mittwoch, 18. Juni 2008 S. 12
- Heaver, T. (2006): The Evolution and Challenges of Port Economics. In: Cullinane, K.; Talley, W. (Eds.) Port Economics: research in Transportation Economics, Vol. 16, pp.11-41. Elsevier JAI Press, Oxford, UK
- Hesse, M.; J.P. Rodrigue (2008): Logistics. In R. Kitchen, N. Thrift (eds): International Encyclopedia of Human Geography. London. Elsevier.
- Heymann, E. (2008): Prospects for the container shipping industry. IQPC Container Terminal Business 2009. Hamburg, December 8, 2008
- HWI /Berenberg Bank (2006): Strategie 2030 – Maritime Wirtschaft und Transportlogistik. Band B: Perspektiven für die maritime Wirtschaft und Transportlogistik – Strategieansätze aus Unternehmens- und Investorensicht.
- HypoVereinsbank (2008): Terminal Capacities as a Competitive Factor: New Forecasts for Container Shipping. Februar 2008
- IAB Nord (2006): Vergleichende Analyse von Länderarbeitsmärkten. Hamburg und die Metropolregion. Berichte und Analysen IAB Nord Nr. 01/2006. Bearbeitet von Per Kropp, Annetrin Niebuhr
- IfW (Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel) (2008): Neue Wege der Kooperation – Schleswig-Holstein und Hamburg in einer gemeinsamen Wirtschaftsregion. Autoren: Frank Bickenbach, Claus-Friedrich Laaser, Klaus Schrader, Henning Sichelschmidt, Rüdiger Soltwedel, Hartmut Wolf. Kieler Beiträge zur Wirtschaftspolitik Nr. 1
- IÖW (2008): Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehr. Studie für das Umweltbundesamt, Dessau
- IRS/IÖW (2004): Wirtschaftliche Wachstumshemmnisse in Brandenburg aufgrund von Verkehrsinfrastrukturdefiziten. Studie für das Wirtschaftsministerium Brandenburg.
- ISL / Global Insight (2007): Containerverkehrsmodell „Hafen Hamburg“ zur Bestimmung der Marktposition des Hamburger Hafens in europäischen Hinterland- und Transshipmentregionen. Zusammenfassung. Studie für Hamburg Port Authority. November 2007
- Lagneaux, F. (2007): Economic importance of the Belgian ports :Flemish maritime ports and Liège port complex – report 2005. May 2007 Working Paper No 115. National Bank of Belgium
- Langen, de, Peter W. (2007): The Economic Performance of Seaport Regions. In: J. Wang, D. Olivier, Th. Notteboom, B. Slack (eds): Ports, cities, and global supply chains. Ashgate, Burlington
- Leitfaden Hafeninformation 2005: veröffentlicht unter www.hk24.de
- Martin Associates (2001): An Assessment of the Impact of West Coast Container Operations and the Potential Impacts of an Interruption of Port Operations. Prepared for the Pacific Maritime Association
- Ninnemann, J. (2006): Seehafenwettbewerb in Europa. Eine empirische Analyse der Wettbewerbsdeterminanten am Beispiel ausgewählter Containerhäfen der Nordsee und im Mittelmeer. Hamburg

- Ninnemann, J. & Vierk, A. (2006): Mögliche Auswirkungen des Jade-Weser-Ports als Transshipment Hub, Verkehrsforschung online 3/2006
- Ninnemann, Jan (2007): Europäische Hinterlandverkehre auf der Schiene – Anforderungen und Entwicklungsperspektiven.
- Noponen, H. et al. (1997): Trade and American Cities: Who has the Comparative Advantage? *Economic Development Quarterly* 11:1; 67-87
- Nord/LB; NIW (2006): Strategische Ansätze für ein Regionales Standortmanagement Jade-Weser-Raum. Studie im Auftrag der WFG Wirtschaftsförderung in Wilhelmshaven GmbH in Kooperation mit den Landkreisen Friesland, Wesermarsch und Wittmund. Projektleitung A. Brandt und H.-J. Jung
- Nord/LB, NIW (2007): Wind im Rücken – die Maritime Wirtschaft in der Wachstumsregion Ems-Achse. Studie im Auftrag des Landkreises Leer. Projektleitung A. Brandt, H.-J. Jung
- Notteboom, Th.; J.-P. Rodrigue (2007/?): Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development. *Maritime Policy and Management*, Vol. 32, Nr. 3, pp.297-313 (updated version download: http://people.hofstra.edu/Jean-paul_Rodrigue/downloads/Notteboom-Rodrigue-Regionalization.pdf)
- Notteboom, Th. (2008): The relationship between seaports and the intermodal hinterland in light of global supply chains. *European Challenges*. OECD/ITF - Joint Transport Research Center Discussion Paper No. 2008-10 March 2008
- Notteboom, Th.; J.-P. Rodrigue (2007): Re Assessing Port-Hinterland Relationships in the Context of Global Commodity Chains. In: Wang, J. et al. (eds): *Inserting Port-Cities in Global Supply Chains*. London Ashgate
- Notteboom, Th.; J.-P. Rodrigue (2007): The next fifty years of containerization: container vessels, liner shipping and seaport terminals. Präsentation auf der Tagung der AAG 2007 in San Francisco.
- Pawellek, G.; A. Schönknecht (2007): Größenentwicklung von Containerschiffen und Auswirkungen auf die intermodale Transportkette. In *Logistics Journal*
- Planco (2004): Nutzen-Kosten-Untersuchung zum Fahrrinnenausbau der Unter- Und Außenelbe. Schlussbericht. Im Auftrag: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Arbeit – Strom- und Hafenausbau
- Planco (2006): Fortschreibung der Berechnungen zur “Regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens im Jahr 2001” Aktualisierung für das Jahr 2005. Auftraggeber: Hamburg Port Authority. Schlussbericht
- RebelGroup Advisory / mtbs – Buck Consultants International (2008): Economische betekenis van Nederlandse zeehavengebieden 2006. Bearbeiter: F.C.M. Luisman, H. Siemonsma, E. Naaykens, B. van Bree en K. Debisschop. Im Auftrag des Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Schönknecht, A. (2007): Entwicklung eines Modells zur Kosten- und Leistungsbewertung von Containerschiffen in intermodalen Transportketten. Dissertation an der TUHH
- Slack, B. (2001): *Globalisation in Maritime Transportation: Competition, uncertainty and implications for port development strategy*. Fondazione Eni Enrico Mattei – Nota Di Lavoro 8.2001.
- Slack, B. (2007): The Terminalisation of Seaports. In: J. Wang, D. Olivier, Th. Notteboom, B. Slack (eds): *Ports, cities, and global supply chains*. Ashgate, Burlington
- Statistikamt Nord (2008): Schifffahrt und Außenhandel Hamburgs 1970 bis 2007. *Statistische Berichte G III / H II –j/07 H (Sonderbericht)*. 5. Juni 2008
- Hall, P.H. (2002): *The Institutions of Infrastructure and the Development of Port Regions*. Diss. der University of California at Berkeley.
- Unternehmensverband Hafen Hamburg (2006): *Die Elbe – Lebensader der Region, Zum Bedarf des Ausbaus von Unter- und Außenelbe*, www.zukunft-elbe.de.
- Van Klink, A. (1995) *Towards the borderless mainport Rotterdam: an analysis of functional, spatial and administrative dynamics in port systems*, *Tinbergen Institute Research Series*, no. 104
- Hafen Hamburg (5.02.2009): Jahrespressekonferenz 2009. www.hafen-hamburg.de
- Zhang, A. (2008): *The Impact of Hinterland Access Conditions on Rivalry between Ports*. OECD, International Transport Forum Joint Research Centre. Discussion Paper No. 2008 – 8 February 2008



Der WWF Deutschland ist Teil des World Wide Fund For Nature (WWF) - einer der größten unabhängigen Naturschutzorganisationen der Welt. Das globale Netzwerk des WWF ist in mehr als 100 Ländern aktiv. Weltweit unterstützen uns über fünf Millionen Förderer.

Der WWF will der weltweiten Naturzerstörung Einhalt gebieten und eine Zukunft gestalten, in der Mensch und Natur in Harmonie leben. Deshalb müssen wir gemeinsam

- die biologische Vielfalt der Erde bewahren,
- erneuerbare Ressourcen naturverträglich nutzen und
- die Umweltverschmutzung verringern und verschwenderischen Konsum eindämmen.

WWF Deutschland

Rebstöcker Straße 55
60326 Frankfurt am Main

Tel.: 069 / 7 91 44 - 0

Fax: 069 / 61 72 21

E-Mail: info@wwf.de

WWF Deutschland Internationales WWF- Zentrum für Meeresschutz

Hongkongstr. 7
20457 Hamburg

Tel.: 040 / 5 30 200 - 0

Fax: 040 / 5 30 200 - 112

E-Mail: hamburg@wwf.de

www.wwf.de