

Beschäftigungseffekte der niedersächsischen Seehäfen



Prof. Dr. Klaus Harald Holoher
Prof. Dr. Peter Wengelowski

im Auftrag der Niedersachsen Ports GmbH & Co KG
Bremen, Februar 2025

Niedersachsen
Ports

Inhaltsverzeichnis

1.	Ziel und Vorgehensweise der Untersuchung.....	5
2.	Methodik und Bewertung der vorhergehenden Studien.....	6
2.1	Regionalwirtschaftliche Analysen für 2009, 2012, 2015 und 2020....	6
2.1.1	Grundlagenuntersuchung für 2009.....	6
2.1.2	Fortschreibung der Untersuchungsergebnisse bis 2020	9
2.2	Gesamtwirtschaftliche Analysen für 2017 und 2018.....	11
2.3	Vergleichende Analyse	16
3.	Hafenentwicklung in Niedersachsen bis 2023	18
3.1	Entwicklung der Rahmenbedingungen der maritimen Branche	18
3.2	Umschlagentwicklung der niedersächsischen Häfen.....	20
3.3	Hafenentwicklungsprojekte in Niedersachsen seit 2020.....	24
4.	Fortschreibung der Beschäftigtenzahlen für das Jahr 2023	32
4.1	Methodik der Vorgehensweise	32
4.2	Erläuterung der datenstatistischen Grundlagen	34
4.3	Hochrechnung der Beschäftigtenzahlen in den Hafenregionen Niedersachsens von 2020 auf 2023.....	34
4.3.1-	ausgewiesen nach maritimen Teilbranchen.....	34
4.3.2-	ausgewiesen nach Hafenregionen.....	36
5.	Abschätzung der Beschäftigungs-, Wertschöpfungs- und Steueraufkommenseffekte für das Land Niedersachsen	37
5.1	Methodik der Hochrechnung auf gesamte Land Niedersachsen	37
5.2	Abschätzung der Beschäftigungseffekte im Land Niedersachsen ..	38
5.3	Hafenabhängige Wertschöpfung und Steueraufkommen Niedersachsens	39
6.	Exkurs: Auswirkungen der veränderten Energiepolitik	42
6.1	Hafenrelevante Investitionen und Projekte.....	42
6.2	Einschätzung der beschäftigungsrelevanten Auswirkungen.....	46

7.	Fazit.....	48
7.1	Ausblick auf die Entwicklung in 2024	48
7.2	Abschließende Bewertung	49
8.	Kurzfassung.....	51
8.1	Executive Summary	51
8.2	One Pager	54
	Quellenverzeichnis.....	55
	Anhang: Beschäftigungsentwicklung 2015 - 2023	57

Verzeichnis der Abbildungen

Abb. 1 Hafenregionen und hafenabhängig Beschäftigte in Niedersachsen 2009	6
Abb. 2 Direkte, indirekte und induzierte Effekte von Häfen	8
Abb. 3 Hafenabhängig Beschäftigte in den maritimen Teilbranchen Niedersachsens von 2009 bis 2020.....	11
Abb. 4 Von den niedersächsischen Häfen abhängige Beschäftigung 2017 (ISL)	13
Abb. 5 Vergleich regional- und gesamtwirtschaftlicher Analysen für Niedersachsen	17
Abb. 6 Umschlagvergleich niedersächsische und übrige deutsche Häfen 2015-2023	19
Abb. 7 Umschlag der niedersächsischen Hafenstandorte 2015–2023 in 1.000 t.....	21
Abb. 8 Anteile der Ladungskategorien am niedersächsischen Hafenumschlag.....	21
Abb. 9 Umschlag der niedersächsischen Häfen nach Ladungskategorien 2015–2023	22
Abb. 10 Umschlagvergleich nach Ladungskategorien Niedersachsen-Deutschland	23
Abb. 11: Personaleinsatz nach Ladungskategorien in Hamburg 2019	24
Abb. 12: Umschlagentwicklung des Eurogate Containerterminals Wilhelmshaven.....	31
Abb. 13 Hafenabhängig Beschäftigte in maritimen Teilbranchen 2020 – 2023 in den niedersächsischen Hafenregionen	35
Abb. 14 Hafenabhängig Beschäftigte in Hafenregionen 2020 – 2023	36
Abb. 15 Berechnung der hafenabhängigen Steuereinnahmen in Niedersachsen 2023	41
Abb. 16: Importabhängigkeit der deutschen Energieversorgung 2023	42
Abb. 17: See-Umschlag von Energierohstoffen in Niedersachsen seit 2015 in 1.000 t.....	43
Abb. 18: Umschlag der niedersächsischen Seehäfen im ersten Halbjahr 2024.....	48
Abb. 19: Entwicklung von Beschäftigung und Hafenumschlag	52

1. Ziel und Vorgehensweise der Untersuchung

Mit diesem Gutachten wird die Beschäftigung, die von den niedersächsischen Seehäfen abhängt für das Jahr 2023 ermittelt und die Entwicklung zwischen 2015 und 2023 dargestellt und analysiert. Gemessen wird die Beschäftigung in Form von Arbeitsplätzen. Darüber hinaus werden hafenbedingte Wertschöpfung und Steuereinnahmen für das Land Niedersachsen abgeschätzt.

Diese Fortschreibung der Beschäftigungswirkungen der niedersächsischen Seehäfen basiert auf verschiedenen vorhergehenden Analysen, die in Kap. 2 dargestellt und in ihrer Methodik verglichen werden. Die Entwicklung des Umschlags in den niedersächsischen Häfen wird als wichtige inhaltliche Grundlage für die Fortschreibung in Kap. 3 dargestellt und analysiert. Im 4. Kapitel werden die Methodik und die datenstatistischen Grundlagen für die Fortschreibung erläutert, die Beschäftigungsentwicklung von 2020 auf 2023 berechnet und sowohl nach Hafenregionen wie nach maritimen Teilbranchen dargestellt und erläutert.

Im 5. Kapitel werden die Beschäftigungswerte ausgehend von den Hafenregionen auf ganz Niedersachsen hochgerechnet. Die Ergebnisse bilden die Basis für die Abschätzung von Wertschöpfung und Steueraufkommen Niedersachsens, die auf die Häfen zurückzuführen sind. Die Bedeutung der deutschen Energiepolitik für die niedersächsischen Häfen und die davon ausgehende Beschäftigungswirkung werden in Kapitel 6 erarbeitet.

Kapitel 7 dient einer abschließenden Bewertung und einem Ausblick auf das Jahr 2024. In Kapitel 8 werden die Ergebnisse zusammengefasst.

Im Anhang werden in einer längerfristigen Betrachtung die entsprechenden Beschäftigungsentwicklungen von 2015 bis 2023 analysiert.

2. Methodik und Bewertung der vorhergehenden Studien

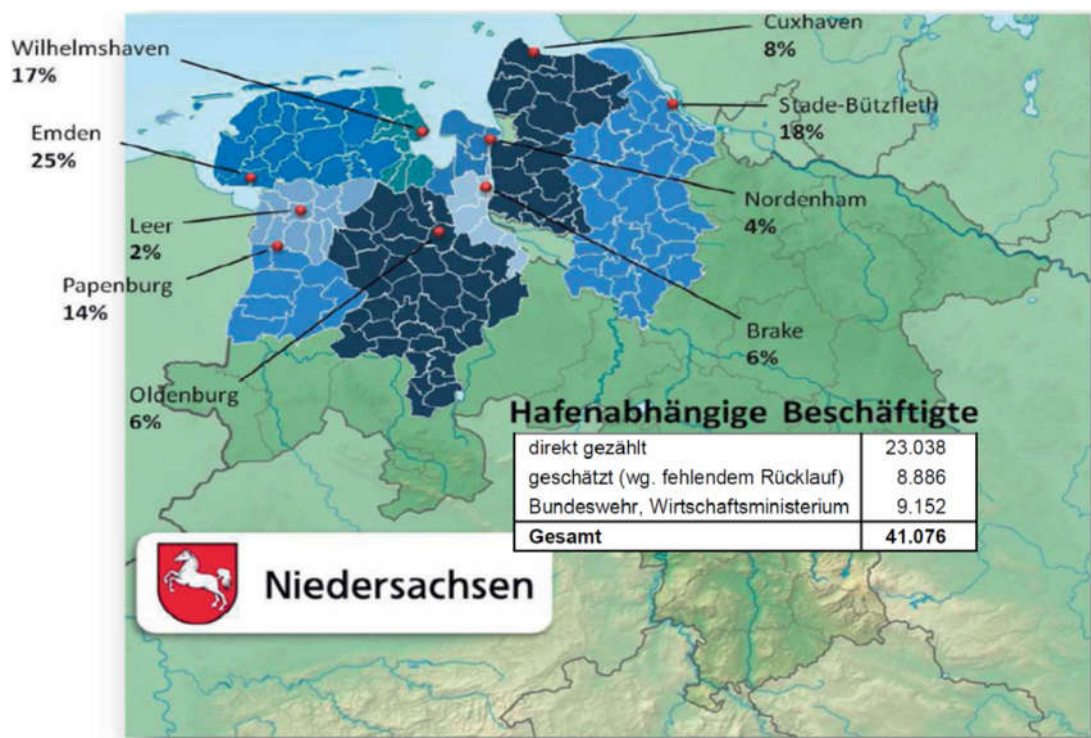
Die vorliegende Studie baut auf einer Reihe vorhergehender Untersuchungen auf. Die entsprechenden Grundlagen werden für den interessierten Leser nachfolgend kurz erläutert.

2.1 Regionalwirtschaftliche Analysen für 2009, 2012, 2015 und 2020

2.1.1 Grundlagenuntersuchung für 2009

In Sommer 2010 erstellte eine Projektgruppe am Fachbereich Seefahrt der Jade Hochschule eine empirische Studie¹ für NPorts, in der die Beschäftigungswirkungen der niedersächsischen Seehäfen ermittelt wurden. Die Analyse für das Jahr 2009 wurde von den Verfassern des vorliegenden Gutachtens konzipiert und unter ihrer Leitung erstellt. Als regionale Untersuchungsräume wurden neun niedersächsische Hafenregionen definiert, diese wurden gemeindescharf abgegrenzt und nach den jeweiligen Seehäfen benannt. Die Abgrenzung der Hafenregionen ist in Abb. 1 farblich dargestellt.

Abb. 1 Hafenregionen und hafenabhängig Beschäftigte in Niedersachsen 2009



¹ Jade Hochschule: Untersuchung über die Beschäftigungseffekte der niedersächsischen Häfen, erstellt im Rahmen des Projektstudiums am Fachbereich Seefahrt der Jade Hochschule, im Auftrag der Niedersachsen Ports GmbH&Co. KG, Elsfleth 2010 (zitiert als Jade Hochschule 2010)

Innerhalb dieser Hafenregionen wurde nach Unternehmen und Institutionen gesucht, die als potentiell hafenabhängig angesehen wurden. Für die Suche wurde das Mehrebenen-Konzept der Seehafenwirtschaft angewandt. Nach diesem Konzept umfasst die Seehafenwirtschaft die drei Sektoren

- Seehafenverkehrswirtschaft,
- seehafenverbundene (oder hafenabhängige) Wirtschaft sowie
- hafen- und maritim orientierte Behörden und Institutionen.

Unternehmen, die zu diesen Teilbranchen gehören, wurden ex ante als hafenabhängig eingestuft. Die Hafenabhängigkeit eines Arbeitsplatzes wurde danach bemessen, ob dieser ohne das Vorhandensein eines Hafens bzw. des Zugangs zu seeschifftiefem Wasser an dem jeweiligen Standort wegfallen würde.

Auf Basis intensiver Recherchen wurden 953 in der Untersuchungsregion ansässige, hafenabhängige Unternehmen, Institutionen und Behörden identifiziert und deren Kontaktdaten ermittelt. In einer umfangreichen Befragungsaktion mit mehreren Nachfassrunden und unter Einsatz verschiedener Kommunikationsmedien konnte mit 71,7 % eine außerordentlich hohe Rücklaufquote der Fragebögen erzielt werden. Von den befragten Unternehmen bezeichneten sich mehr als die Hälfte als hafenabhängig und nannten insgesamt 23.038 hafenabhängig Beschäftigte. Deren regionale Verteilung findet sich in der Abb. 1. Zur Abschätzung der hafenabhängigen Beschäftigung bei den 270 befragten Unternehmen und Institutionen ohne Fragebogenrücklauf (28,3 % der Grundgesamtheit) wurden verschiedene alternative Methoden getestet. Als plausibles Ergebnis wurden zusätzlich 8.886 Beschäftigte geschätzt.

Für den größten deutschen Bundeswehrstandort Wilhelmshaven, den es ohne Hafenzugang nicht gegeben hätte, konnte eine Vollerhebung durchgeführt werden, das Gleiche galt für die hafenabhängig Beschäftigten im Niedersächsischen Wirtschaftsministerium. Da die 9.152 hafenabhängig Beschäftigten dieser Behörden direkt voll erfasst werden konnten, war keine Hochrechnung erforderlich.

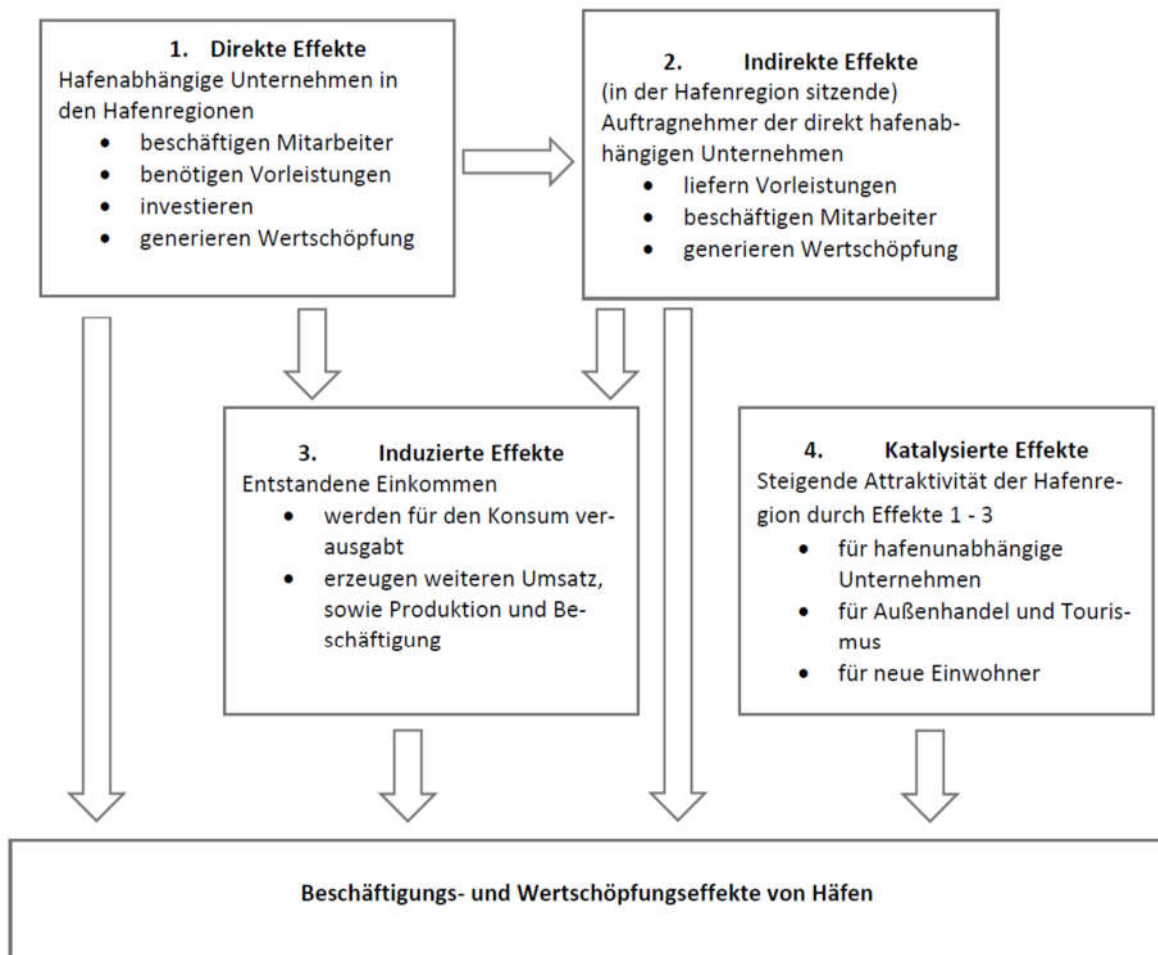
Insgesamt wurden auf diese Weise 41.076 (Stand: Ende 2009) meist **direkt hafenabhängig Beschäftigte** in den Hafenregionen Niedersachsens ermittelt. Dies entsprach knapp 7 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Untersuchungsraum.

Zu den regionalökonomischen Effekten werden auch **indirekte Effekte** gezählt, diese bestehen aus dem regionalen Bezug von Vorleistungen und Investitionsgütern (vereinfacht:

Vorleistungseffekte). Diese indirekten Effekte sind zu einem nicht unerheblichen Teil in den genannten Beschäftigungszahlen enthalten, da Unternehmen aus dem Vorlieferbereich, z.B. Hafenbauunternehmen und deren Zulieferer, in die Befragung einbezogen wurden.

Induzierte Effekte, die sich durch die regionale Verausgabung der hafenabhängig erzielten Einkommen ergeben und sich in Arbeitsplätzen niederschlagen, wurden nicht berücksichtigt bzw. ermittelt. Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die direkten, indirekten und induzierten Effekte. Die darüber hinaus gehenden katalytischen Effekte sind schwer fassbar und werden daher meist negiert. Sie ergeben sich aus der Attraktivitätssteigerung der Region, die in keiner direkten wirtschaftlichen Beziehung zu den vorgenannten Unternehmen bestehen.

Abb. 2 Direkte, indirekte und induzierte Effekte von Häfen



Quelle: eigene Darstellung und Inhalte, auf Basis von Klophaus, R.: Volkswirtschaftliche Bedeutung von Regionalflyghäfen und Verkehrslandeplätzen, Birkenfeld 2006, S. 25

Eine herausragende Besonderheit der Untersuchung war die sehr hohe Rücklaufquote der Fragebögen, die auf aufwändigen Nachfassaktionen beruhte. Das Ergebnis der direkt gezählten Arbeitsplätze kann als sehr belastbar bezeichnet werden, da die zugrundeliegende Befragung für das Jahr 2009 einer Vollerhebung recht nahekam. Daher ist es akzeptabel und zulässig, die Befragungsergebnisse über einen längeren Zeitraum fortzuschreiben, ohne neue, umfangreiche und aufwändige Unternehmensbefragungen durchzuführen.

2.1.2 Fortschreibung der Untersuchungsergebnisse bis 2020

Die Fortschreibung der o.g. Untersuchung für das **Jahr 2012** gelangte zu dem Ergebnis, dass zum Jahresende 2012 in den niedersächsischen Hafenregionen 43.212 Beschäftigte von den Seehäfen des Landes abhängig waren.² Die Hochrechnung der Beschäftigten fußte letztlich auf der nach Wirtschaftszweigen und Regionen differenzierten Beschäftigungsentwicklung, die von der Bundesagentur für Arbeit regelmäßig erfasst und veröffentlicht wird.

In einem Aufsatz in der Fachzeitschrift Internationales Verkehrswesen wurden die regionalwirtschaftlichen Wirkungen der niedersächsischen Seehäfen für das **Jahr 2013** auf ca. 44.000 geschätzt.³

In einer Studie über die hafenabhängige Beschäftigung der bremischen Häfen für das **Jahr 2015** wurde auch die Beschäftigungswirkung der niedersächsischen Seehäfen aufgearbeitet. Hierzu wurde die oben beschriebene Methode angewandt und im Prinzip die Ergebnisse auf das Jahr 2015 hochgerechnet.

Die Beschäftigten in der Hafenwirtschaft Wilhelmshavens mussten jedoch neu ermittelt werden. Der Containerterminal auf dem JadeWeserPort war erst am 21.09.2012 in Betrieb genommen worden. In der grundlegenden Untersuchung für das Jahr 2009 konnten daher noch keine entsprechenden Arbeitsplätze berücksichtigt werden. Eine Hochrechnung mit Wachstumsfaktoren vermochte daher die Beschäftigungsentwicklung nicht abzubilden.

Für das Segment der Wilhelmshavener Hafenwirtschaft im engeren Sinne wurde daher eine neue Primärerhebung (Befragung) für Ende 2015 durchgeführt. Diese zeigte, dass sich

² Holocher, K.H. und P. Wengelowski: Gutachten über die Beschäftigungswirkungen der niedersächsischen Seehäfen, Dezember 2013 (im Auftrag von Niedersachsen Ports)

³ Holocher, K.H. und P. Wengelowski: Regionalwirtschaftliche Wirkungen von Häfen, in: Internationales Verkehrswesen 2/2014, S. 15 - 18

nicht nur neue Unternehmen wie Eurogate CTW oder Nordfrost angesiedelt hatten, sondern auch einige schon 2009 bestehende Unternehmen ihre Beschäftigtenanzahl erhöht hatten. Insgesamt ergab die neue Befragung 766 hafenabhängig Beschäftigte im Segment der Wilhelmshavener Hafenwirtschaft. Diese Zahl wurde anstelle des hochgerechneten Wertes für die Beschäftigten der Wilhelmshavener Hafenunternehmen im engeren Sinne in die Ergebnistabelle der Beschäftigungsuntersuchung aufgenommen.⁴

Für das **Jahr 2020** schrieben die Verfasser die Beschäftigungszahlen aus den vorhergehenden Studien fort⁵. Insgesamt erreichte die hafenabhängige Beschäftigung in Niedersachsen den Wert von 47.374 Arbeitsplätzen. Gegenüber dem Jahr 2015 zeigt sich ein Zuwachs um 4,5 %. Neben sektoralen Wachstumsbranchen wie der Hafenwirtschaft i.e.S., Logistikunternehmen und Schiffbau/-reparatur fällt der Beschäftigungsabbau im Bereich der Offshore-Windenergie und der Automobilherstellung/-export ins Auge.

Die bisher erläuterten Studien sind regionalwirtschaftliche Beschäftigungsanalysen, d.h. es werden nur diejenigen hafenabhängig Beschäftigten erfasst, die in einem gemeindescharf regional abgegrenzten Gebiet um die niedersächsischen Seehäfen tätig sind. Ein regionalwirtschaftlicher Beschäftigungszuwachs ergibt sich beispielsweise, wenn z.B. eine Reederei ihre Betriebsstätte von Bremen nach Cuxhaven verlagert und alle Beschäftigten mit nach Cuxhaven wechseln. Niedersachsen (Cuxhaven) hat dann mehr Beschäftigte (regionalwirtschaftlicher Gewinn), während in Bremen ein gleichhoher Beschäftigungsschwund (regionalwirtschaftlicher Verlust) entsteht. Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht – hier aus Sicht der Bundesrepublik Deutschland – hat sich dagegen die hafenabhängige Beschäftigung nicht verändert, es kam nur zu regionalen Wanderungsbewegungen.

Die folgende Abb. 3 zeigt für die Hafenregionen Niedersachsens die Entwicklung der hafenabhängigen Beschäftigung differenziert nach Branchen von 2009 bis 2020:

⁴ Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik unter Mitarbeit von K.H.Holocher und P. Wengelowski: Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2015, Endbericht, Bremen Mai 2017 (zitiert als ISL 2017). S. 46 - 49

⁵ Nähere Informationen zur Methodik der Fortschreibung finden sich in Kap. 4.1

Abb. 3 Hafenabhängig Beschäftigte in den maritimen Teilbranchen Niedersachsens von 2009 bis 2020

Maritime Teilbranchen in den Hafenregionen	Beschäftigte				Anteil
	Jahr 2009	Jahr 2012	Jahr 2015	Jahr 2020	Teilbranche
Seehafenverkehrswirtschaft					
Bugsierbetriebe	115	138	151	155	0,3%
Bunkerunternehmen	47	56	61	57	0,1%
Hafenunternehmen im engeren Sinne	2.483	2.841	3.457	3.780	8,0%
Instandsetzung von Hafenanlagen, Reparatur von Schiffen	576	620	671	840	1,8%
Kreuzfahrtunternehmen, mar. Tourismus, Reiseveranstalter	61	64	67	79	0,2%
Ladungskontrolleure	1	2	2	2	0,0%
Lotsen	205	211	250	298	0,6%
Offshore Windenergie	2.090	3.072	3.021	2.829	6,0%
Reedereien	3.279	3.348	3.201	3.125	6,6%
Schiffsausrüster und Schiffsversorger	420	506	557	573	1,2%
Schiffssorgungsunternehmen	17	16	11	13	0,0%
Schiffsmakler	378	387	378	380	0,8%
Seehafenspediteure	283	293	389	412	0,9%
Seeversicherer und deren Gutachter	30	8	9	8	0,0%
Transportunternehmen des Hinterlandverkehrs	229	217	221	251	0,5%
sonstige Unternehmen der Seehafenverkehrswirtschaft	82	92	96	95	0,2%
Seehafenbezogene Wirtschaft					
Automobilhersteller, -exporteure	1.588	1.550	1.758	1.510	3,2%
Fischerei, Fischverarbeitung	281	314	350	395	0,8%
Import und Export von Rohstoffen und deren Verarbeitung	4.430	4.767	4.840	4.998	10,6%
Logistikunternehmen	4.111	4.063	4.647	5.571	11,8%
Schiff- und Bootsbauunternehmen	5.142	5.262	5.779	6.338	13,4%
Unternehmen der Windenergiebranche	320	379	394	444	0,9%
Zulieferer für Schiff- und Hafenbau	601	729	770	778	1,6%
sonstige seehafenbezogene Wirtschaft	622	708	765	767	1,6%
Behörden, Institutionen					
Behörde/Verwaltung	13.647	13.524	13.448	13.594	28,7%
Institution/Verband	36	45	51	82	0,2%
Hafenabhängig Beschäftigte gesamt	41.076	43.212	45.344	47.374	100,0%

2.2 Gesamtwirtschaftliche Analysen für 2017 und 2018

Gesamtwirtschaftliche oder volkswirtschaftliche Analysen der hafenabhängigen Beschäftigung beziehen sich nicht auf einzelne (Hafen)Regionen, sondern umfassen das gesamte Staatsgebiet. Sie wollen die Frage beantworten, „welche Arbeitsplätze in Deutschland wegfallen würden bzw. zumindest gefährdet wären, wenn sämtliche deutsche Häfen ausfallen würden.“⁶ Hierbei werden die hafenabhängigen Arbeitsplätze im gesamten Bundesgebiet erfasst, hierzu zählen auch die Arbeitsplätze in der Hinterlandtransportkette sowie in Unternehmen, die vom seewärtigen Ex- oder Import abhängen. Entsprechend der Zuständigkeit

⁶ ISL, ETR, Fraunhofer CML/IML, Prof. Holocher: Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung, Bremen 2019 (zitiert als ISL et al. 2019), S. 1

und Sichtweise des Auftraggebers werden regionalwirtschaftliche Untersuchungen von Unternehmen, Kommunen oder Ländern in Auftrag gegeben, während Bundesministerien oder Bundesverbände gesamtwirtschaftliche Untersuchungen erstellen lassen.

Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) hat unter Mitwirkung der Verfasser dieser Studie und weiterer Gutachter für das **Jahr 2017** im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums eine Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen erstellt (ISL et al. 2019). Nur ein Teil der Hafenstandorte konnte detailliert untersucht/befragt werden. Daher wurde eine Methodik entwickelt, die Relationen zwischen den verschiedenen Arten hafenabhängiger Beschäftigung und öffentlich verfügbaren Daten bildet, um darauf basierend Hochrechnungen für nicht näher untersuchte Hafenstandorte zu ermöglichen. Hierzu wurde die hafenabhängige Beschäftigung in folgende fünf Arten eingeteilt:

1. Umschlagabhängige Beschäftigung
2. Beschäftigung in komplementäre Hafendienstleistungen
3. Beschäftigung in der hafenabhängigen Transportkette
4. Beschäftigung in der hafenabhängigen Industrie
5. Indirekte (vorleistungs-) und induzierte (konsumabhängige) Beschäftigung

Als direkt hafenabhängig wurden die ersten beiden Beschäftigungsarten definiert;⁷ gemeinsam mit der hafenabhängigen Transportkette bilden sie die Beschäftigung der erweiterten hafenabhängigen Wirtschaft ab.

Eine Online-Befragung diente u.a. dazu, Arbeitsproduktivitätskennziffern zu ermitteln und die Unternehmen den Wirtschaftszweigen (WZ 2008) der Statistik der Bundesagentur für Arbeit zuzuordnen.⁸

Aus den Befragungen und Berechnungen wurde eine Beschäftigung von 176.000 Personen in der erweiterten hafenabhängigen Wirtschaft (Umschlag, komplementäre Hafendienstleistungen und Transportkette) ermittelt. Ergänzt um die indirekten und induzierten Arbeitsplatzeffekte, ergab sich eine Beschäftigung von 521.307 Arbeitsplätzen. Werden zusätzlich noch die Arbeitsplätze in der hafenabhängigen Industrie (1,35 Mio. Beschäftigte) sowie die

⁷ Vgl. ebenda, S. 5

⁸ Vgl. ISL et al. 2019, S. 37ff

dort entstehenden indirekten und induzierten Effekte hinzugerechnet, erreicht die beschäftigungssichernde Wirkung der deutschen See- und Binnenhäfen 5,6 Mio. Personen.⁹

Auf Basis spezieller Sonderauswertungen der Bundesagentur für Arbeit sowie regionalisierter Input-Output-Tabellen konnten regionalisierte Ergebnisse am Beispiel der niedersächsischen Häfen erarbeitet werden. Für Niedersachsen ergeben sich die in Abb. 4 gezeigten direkten hafenabhängigen Beschäftigungszahlen, in den Angaben sind weder die indirekte noch die induzierte Beschäftigung enthalten.

Abb. 4 Von den niedersächsischen Häfen abhängige Beschäftigung 2017 (ISL)

Art der Hafenabhängigkeit	von Nds. Häfen abhängig	davon in Nieder- sachsen	davon übrig. Bun- desgebiet
Umschlagabhängig	3.260	3.260	0
Komplementäre Hafendienstleistungen	2.343	2.343	0
Hafenabhängige Transportkette	22.079	6.753	15.326
Hafenabhängige Industrie	138.228	56.529	81.699
Insgesamt	165.910	68.885	97.025

Quelle: ISL et al. 2019, S. 72, eigene Darstellung

Die hafenabhängige Beschäftigung (68.885) in Niedersachsen ist nicht deckungsgleich mit den in der vorliegenden Studie analysierten Arbeitsplätzen in den niedersächsischen Hafenregionen, da sie auch Arbeitsplätze umfasst, die außerhalb der Hafenregionen angesiedelt sind.

Als Wertschöpfung der erweiterten von niedersächsischen Häfen abhängigen Wirtschaft, die sich in Niedersachsen niederschlägt, findet sich ein Betrag von 1.154,3 Mio. Euro; hinzu kommt die Wertschöpfung der hafenabhängigen Industrie, die regional in Niedersachsen weitere 10.459 Mio. Euro beträgt.¹⁰ In diesem Wert sind allerdings die umfangreichen indirekten und induzierten Effekte der Industrie einbezogen, die nur teilweise Gegenstand des vorliegenden Gutachtens sind.

Im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie wurde unter Leitung des ISL eine Untersuchung über die maritime Wirtschaft und Beschäftigung in Deutschland das **Jahr 2018** durchgeführt. Dabei lag folgende Arbeitsdefinition zugrunde: „Zur maritimen

⁹ - Vgl. ebenda, S 60ff

¹⁰ Vgl. ebenda, S. 78 und 87

Wirtschaft gehören Organisationen, die Wasserstraßen bzw. den maritimen Raum direkt wirtschaftlich nutzen oder die für die Nutzung benötigten festen, mobilen, digitalen oder personellen Strukturen herstellen, bereitstellen bzw. erhalten.“¹¹ Diese Abgrenzung der maritimen Wirtschaft umfasst viele, aber nicht alle Wirtschaftsbereiche, die als hafenabhängig angesehen werden.

Als maritime Wirtschaft im engeren Sinne wurden demzufolge acht Branchen bzw. Bereiche definiert:

- Schiffbau
- Zulieferindustrie
- Offshore – Wind & Ressourcen (Offshore-Windenergie)
- Schifffahrt
- Maritime Dienstleister
- Hafen- und Terminalbetrieb
- Wasserbau
- Fischerei & Aquakultur

Auch die Meerestechnik wurde als Bestandteil der maritimen Wirtschaft im engeren Sinne betrachtet, sie erfüllt jedoch eine Querschnittsfunktion, da sie in anderen Bereichen der maritimen Wirtschaft miterfasst wird. Als maritime Wirtschaft im weiteren Sinne kamen hinzu:

- Forschung & Lehre, Beratung
- Verwaltung & Verbände
- Marine

Zusätzlich zur maritimen Wirtschaft wurden zwei assoziierte Bereiche thematisiert:

- Maritimer Tourismus (ohne Kreuzschifffahrt)
- Hinterlandtransport & -logistik

Bei der Ermittlung der direkten Effekte wurden möglichst die öffentlichen Umsatzsteuer- und Beschäftigtenstatistiken nach Wirtschaftszweigen (WZ 2008) verwendet. Da nicht alle

¹¹ ISL, ETR, Fraunhofer CML, DIW Econ: Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland, Endbericht Bremen 2021, (zitiert als ISL et al. 2021a), S. 3.

Branchen exakt durch diese Klassifikation abgebildet wurden, kamen abgeleitete Kennzahlen zur Anwendung.¹² Die indirekten und induzierten Effekte wurden vornehmlich mittels Input-Output-Analysen ermittelt.¹³

Die maritime Wertschöpfung und Beschäftigung wurde auf Basis eines dreistufigen Verfahrens ermittelt: in einem ersten Schritt wurden die direkten Effekte der verschiedenen Bereiche der maritimen Wirtschaft erfasst und in einem zweiten Schritt die damit verbundenen Investitionen abgeleitet. Beides wurde zum Initialeffekt zusammengefasst. Im dritten Schritt wurden auf Basis dieses Initialeffekts die indirekten Effekte (Erstrundeneffekt der Vorleistungsnachfrage plus Wertschöpfungsketteneffekt der Vorleistungsnachfrage der Zulieferer ...) sowie die durch Konsumausgaben induzierten Effekte berechnet.

Im Rahmen der Untersuchung wurde eine Regionalisierungsmethodik¹⁴ entwickelt und am Beispiel der niedersächsischen maritimen Wirtschaft angewandt. Für 2018 wurden 27.916 direkt Beschäftigte der acht Teilbranchen der maritimen Wirtschaft im engeren Sinne sowie eine Bruttowertschöpfung von 1.991 Mio. Euro als Initialeffekt ermittelt. Werden die indirekten und induzierten Effekte hinzugezählt, erreichte die Beschäftigung der maritimen Wirtschaft in Niedersachsen 2018 49.800 Personen und die Wertschöpfung 3.466 Mio. Euro, allerdings ohne die hafenabhängige Exportindustrie; bezogen auf das ganze Bundesgebiet verdoppeln sich die Werte in etwa.¹⁵

In einer Studie¹⁶, die für das bremische Hafenentwicklungskonzept 2035 erstellt wurde, finden sich sowohl regionalwirtschaftliche als auch gesamtwirtschaftliche (überregionale) Effekte der bremischen Häfen für das **Jahr 2019**. Darüber hinaus wurde differenziert zwischen hafenabhängiger und hafenbezogener Beschäftigung, in letzterem Fall nutzen die Unternehmen die bremischen Häfen, sind jedoch nicht von deren Existenz abhängig. Während im Land Bremen für 2019 32.900 direkt hafenbezogene Beschäftigte ermittelt wurden, betrug der entsprechende gesamtwirtschaftliche (deutschlandweite) Effekt mit 329.700 Beschäftigten quasi das Zehnfache.¹⁷

¹² Das gleiche Problem betrifft auch die vorliegende Untersuchung.

¹³ Vgl. ISL et al. 2021a), S. 2f.

¹⁴ Vgl. ebenda, S 18f.

¹⁵ Vgl ebenda, S. 99ff

¹⁶ ISL in Zusammenarbeit mit ETR: Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/2020, Bremen, 2021 (zitiert als ISL/ETR. 2021)

¹⁷ Vgl. ISL/ETR 2021, S. 26f.

2.3 Vergleichende Analyse

In den verschiedenen Studien werden oft unterschiedliche Definitionen der betrachteten Branchen oder differierende regionale Abgrenzungen verwendet sowie unterschiedliche Effekte (direkte, indirekte, induzierte) berücksichtigt. In der folgenden Übersicht sollen die verschiedenen Datenbasen sowie die unterschiedliche Erfassung der Hafeneffekte vergleichend dargestellt werden. Die gesamtwirtschaftlichen Studien haben jeweils Effekte auf Niedersachsen runtergebrochen bzw. die Daten regionalisiert.

ISL et al. 2019 geben die von den niedersächsischen Häfen abhängigen Beschäftigten in Niedersachsen mit 68.885 Personen im Jahr 2017 an, der weitaus überwiegende Teil davon ist in der hafenabhängigen Industrie beschäftigt. Exemplarisch seien hier die vom seewärtigen Export abhängigen Beschäftigten des VW-Werkes in Wolfsburg genannt. Diese Beschäftigten arbeiten nicht in einer Hafenregion und sind daher in den regionalwirtschaftlichen Untersuchungen nicht erfasst.

Die Untersuchung über die maritime Wirtschaft Deutschlands für das Jahr 2018 umfasst ein breiter ausdifferenziertes Spektrum an maritimen Teilbranchen, andererseits schließt die verwendete Definition der maritimen Wirtschaft insbesondere die im Binnenland produzierende, außenhandelsabhängige Industrie aus. In dieser Studie werden die vom seewärtigen Außenhandel abhängigen Beschäftigten des genannten VW-Werkes in Wolfsburg aber auch diejenigen des in der Hafenregion Emden gelegenen Werkes nicht einbezogen. Dementsprechend wird die Beschäftigung der niedersächsischen maritimen Wirtschaft mit dem – vergleichsweise niedrigen - Wert von 49.800 Personen im Jahr 2018 angegeben.

Die Übersicht in Abb. 5 vergleicht die drei genannten Beschäftigungswerte – auch wenn sie sich auf unterschiedliche Jahre beziehen – hinsichtlich der einbezogenen Daten, Effekte und Berechnungsmethoden.

Abb. 5 Vergleich regional- und gesamtwirtschaftlicher Analysen für Niedersachsen

Kriterium	Regionalwirt- schaft Hafen- wirtschaft 2015	Gesamtwirt- schaft. Hafen- wirtschaft 2017	Gesamtwirtsch. Maritime Wirt- schaft 2018
Hafenabhängig Be- schäftigte	45.344	68.885	49.800
Regionaler Bezug	Hafenregionen	Niedersachsen	Niedersachsen
Branchenbasis	Seehäfen	See- und Bin- nenhäfen	Maritime Wirt- schaft
Indirekte bzw. Vorleis- tungseffekte	teilweise in Be- fragung erfasst	Oben nicht ein- bezogen	Oben einbezogen
Induzierte (Konsum- ausgabenbezogene) Effekte	Nicht berücksichtigt	Oben nicht ein- bezogen	Oben einbezogen
Hafenabhängige In- dustrie	In Hafenregio- nen einbezogen	Niedersachsen- weit einbezogen	Nur maritim, sonst nicht einbe- zogen
Beschäftigte in der Hinterlandtransport- kette	In Hafenregio- nen einbezogen	Niedersachsen- weit einbezogen	Nicht einbezogen
Marine	einbezogen	Nicht einbezo- gen	Als maritime Wirt- schaft im weite- ren Sinne nicht einbezogen

Den Untersuchungen lagen unterschiedliche Fragestellungen zugrunde, die sich in abwei-
chenden Definitionen des Untersuchungsgegenstandes niedergeschlagen haben. Wäh-
rend die regionalwirtschaftliche Studie in den abgegrenzten Hafenregionen die hafenab-
hängigen Arbeitsplätze möglichst in ganzer Breite direkt erfragt hat, lag der Fokus der ISL-

Studie für 2017 mehr auf der Betrachtung der von Häfen abhängenden Arbeitsplätze im Hinterland und in der exportierenden Industrie sowie in der Berechnung der indirekten und induzierten Effekte. Die indirekten (Vorleistungs-)Effekte wurden in der regionalwirtschaftlichen Studie zum Teil direkt erfragt, z.B. bei Hafen- und Wasserbau- sowie Schiffbauunternehmen.

Die Studie für 2018 enthält hafenabhängige Arbeitsplätze nur in begrenztem Umfang, da der Fokus auf der maritimen Wirtschaft im engen Sinne lag und daher z.B. die von Häfen und Seetransport abhängigen nicht maritimen Branchen wie Automobil-, Energie oder Landtransportwirtschaft außen vor blieben.

In der ISL/ETR-Studie für die bremischen Häfen kommt Niedersachsen nicht vor. Interessant sind jedoch die Unterscheidungen in hafenabhängige und hafenbezogene einerseits und regionalwirtschaftlich bzw. gesamtwirtschaftlich andererseits relevante Arbeitsplätze. So sind von den direkten Arbeitsplätzen in Hafen- und Terminalbetrieb sowie bei den komplementären Dienstleistungen von den 6.400 hafenbezogenen Arbeitsplätzen immerhin auch 5.900 (von den bremischen Häfen) hafenabhängig. Werden die direkten Arbeitsplätze in der hafenbezogenen Transportkette und Industrie sowie beim kreuzfahrtbezogenen Konsum 26.500 (in Bremen) betrachtet, sind nur 2.800 davon hafenabhängig. Nimmt man die Arbeitsplätze, die deutschlandweit als auf diese Branchen in Bremen bezogen gewertet werden, ergeben sich 323.300.

3. Hafenentwicklung in Niedersachsen bis 2023

3.1 Entwicklung der Rahmenbedingungen der maritimen Branche

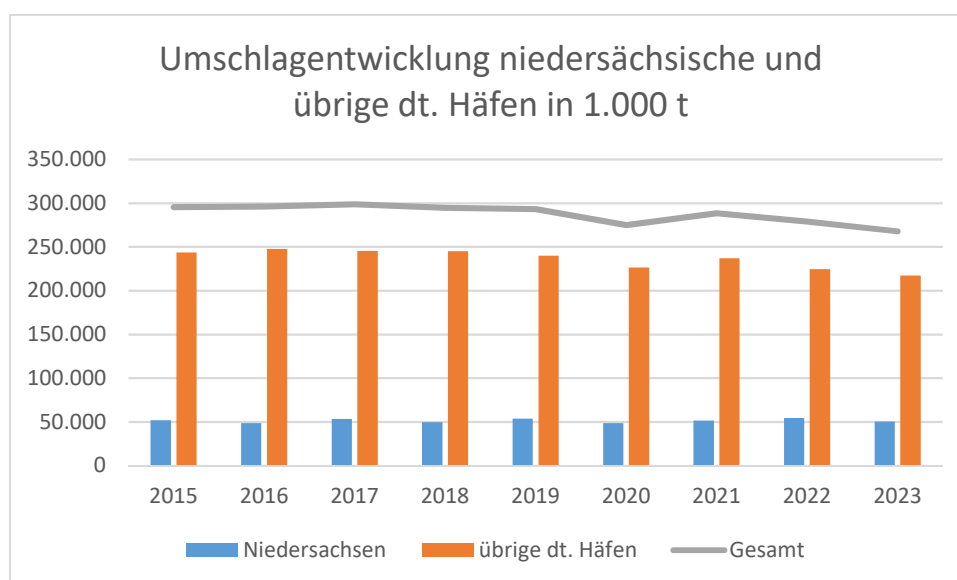
In komprimierter Form zeigt sich die Entwicklung der Rahmenbedingungen der deutschen Hafenwirtschaft in der Umschlagentwicklung der deutschen Seehäfen. Vergleicht man diese mit der Umschlagentwicklung der niedersächsischen Seehäfen, ggf. differenziert nach Ladungskategorien, zeigt sich, wie die niedersächsische Hafenwirtschaft sich in diesem Rahmen entwickeln konnte.

Die in bisherigen Studien verwendete einschlägige Publikation des Statistischen Bundesamtes (Destatis) zur Seeschifffahrt (Fachserie 8 Reihe 5) wurde letztmalig mit dem Berichtsmonat September 2022 veröffentlicht und steht seitdem nicht mehr zur Verfügung. In

Abb. 6¹⁸ wird daher eine andere Veröffentlichung von Destatis verwendet, die den deutschen Seeverkehr als lange Reihe darstellt. In der Veröffentlichung wird der innerdeutsche Seeverkehr – ein Volumen von etwa 4 Mio. t pro Jahr - nur einmal gezählt. Um vom **Seeverkehr** zum **Hafenumschlag** zu gelangen, wird der innerdeutsche Verkehr in den Daten der Abb. 6 doppelt erfasst, einmal als Versand und zum zweiten Mal als Empfang in einem deutschen Hafen. Die Umschlagangaben weichen allerdings geringfügig von den bisher verwendeten Angaben ab.

Der Umschlag in den deutschen Seehäfen ging von 296 Mio. t im Jahr 2015 um 9,4 % auf 268 Mio. t in 2023 zurück. Umschlageinbrüche zeigten sich insbesondere in den Jahren 2020 (erstes Corona-Jahr) und 2023. Der niedersächsische Hafenumschlag sank dagegen im selben Zeitraum nur um 2,6 %. Dementsprechend stieg auch der Anteil der niedersächsischen Häfen am gesamten deutschen Hafenumschlag an, und zwar von 17,6 % (im Jahr 2015) auf 18,9 % im Jahr 2023. Einen Spitzenwert erreichte der niedersächsische Anteil am deutschen Hafenumschlag im Jahr 2022 mit 19,5%. In den deutschen Häfen ohne Niedersachsen fiel der Umschlag im Betrachtungszeitraum sogar um 10,8 %, wie folgende Abbildung verdeutlicht.

Abb. 6 Umschlagvergleich niedersächsische und übrige deutsche Häfen 2015-2023



¹⁸ Eigene Darstellung auf Basis Statistisches Bundesamt, Beförderungsmenge nach Hauptverkehrsrelationen, lange Reihe; Seaports of Niedersachsen GmbH, Jahrespressekonferenzen

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass der niedersächsische Hafenumschlag sich seit 2015 relativ gesehen besser entwickelt hat als der Umschlag der übrigen deutschen Häfen und insofern von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen profitieren konnte. Dies zeigt sich darin, dass die niedersächsischen Häfen ihren Anteil am gesamten deutschen Hafenumschlag steigern konnten.

Von den politischen Ereignissen hatte der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU zum Jahreswechsel 2020/2021 geringe Auswirkungen auf die niedersächsischen Häfen. Er dürfte mit für den Umschlagrückgang der Häfen Emden und Cuxhaven im Jahr 2021 verantwortlich sein. Der Einbruch der RoRo-Verkehre dieser Häfen mit UK blieb jedoch von kurzer Dauer. Die deutsche Energiepolitik, insbesondere in ihrer Reaktion auf den russischen Überfall auf die Ukraine ab dem 24. Februar 2022, hatte einen eher positiven Einfluss auf die niedersächsischen Häfen. Die Auswirkungen des Überfalls auf den Umschlag von Energierohstoffen werden in Kap. 6 diskutiert.

Die Corona-Pandemie hat auch in 2021 noch das Umschlagsergebnis und die Lieferketten beeinflusst. Auch die Blockade des Suez-Kanals durch die Strandung der Ever Given hatte negative Auswirkungen auf die Lieferketten

3.2 Umschlagentwicklung der niedersächsischen Häfen

Die Vorgängerstudie wurde für das Jahr 2020 erstellt. Die Umschlagentwicklung der Jahre 2020 bis 2023 zeigt eine Umschlagzunahme von 4,4 % auf 50,6 Mio. t. Betrachtet man den Zehnjahreszeitraum seit 2014, erreichte der niedersächsische Hafenumschlag eine Zunahme um 9,1 %. Wird dagegen das Anfangsjahr 2015 gewählt, ist der Hafenumschlag seitdem um 2,6 % gesunken. Der Umschlag in den niedersächsischen Häfen unterliegt demnach jährlichen Schwankungen. Eine eindeutige Entwicklungsrichtung kann nicht festgestellt werden, wie die folgende Abbildung zeigt:

Abb. 7 Umschlag der niedersächsischen Hafenstandorte 2015–2023 in 1.000 t

Hafen / Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2015-2023	2020-2023
Brake	6.721	6.362	5.662	6.285	6.600	5.454	5.136	6.855	6.081	-9,5%	11,5%
Cuxhaven	2.644	2.838	2.595	2.646	3.509	2.166	2.448	2.492	2.412	-8,8%	11,4%
Emden	4.296	4.331	5.080	4.467	4.421	4.006	4.030	4.284	4.411	2,7%	10,1%
Leer	39	43	59	56	29	17	34	7	9	-75,9%	-46,2%
Nordenham	2.689	2.503	3.177	2.708	2.419	1.798	2.303	2.713	2.257	-16,1%	25,5%
Oldenburg	82	71	64	84	71	81	77	96	142	72,6%	74,0%
Papenburg	587	560	647	599	672	648	625	602	532	-9,4%	-17,9%
Stade	5.847	5.699	5.797	5.658	6.511	6.202	5.915	5.110	3.761	-35,7%	-39,3%
Wilhelmshaven	29.044	26.195	30.287	27.342	29.294	28.083	30.841	32.287	30.974	6,6%	10,3%
Gesamt	51.948	48.600	53.369	49.844	53.527	48.455	51.410	54.446	50.579	-2,6%	4,4%

Betrachtet man die Entwicklung seit 2015 jedoch differenziert nach einzelnen Ladungskategorien, wie sie in Abb. 8 dargestellt sind, lassen sich Entwicklungstendenzen identifizieren. Da es im Jahr 2023 einen massiven Umschlageinbruch bei festem Massengut und Containern gab, werden auch die Anteile für 2022 aufgezeigt.

Der Anteil des flüssigen Massenguts erreichte 2023 mehr als die Hälfte des gesamten Umschlags der niedersächsischen Häfen, während der Anteil von festem Massengut deutlich abnahm. Der Anteil von Stückgut konnte zulegen, wohingegen der Containerumschlag mit 9 % sein Niveau hielt. Gemeinsam erreichten Container- und Stückgutumschlag in den letzten beiden Jahren jeweils einen Anteil von 25 %.

Offensichtlich gibt es einen Aufwärtstrend beim Umschlag von Stückgut. Gewisse Zuwächse zeigt der Flüssiggutumschlag, während festes Massengut tendenziell abnimmt. Der Containerumschlag unterliegt starken Schwankungen und hält sich in etwa stabil.

Abb. 8 Anteile der Ladungskategorien am niedersächsischen Hafenumschlag

Ladungskategorie	Anteil 2015	Anteil 2022	Anteil 2023
Festes Massengut	30%	27%	22%
Flüssiges Massengut	49%	47%	53%
Stückgut	12%	13%	16%
Container (1.000 t)	9%	12%	9%
Gesamt	100%	100%	100%

Quelle: eigene Berechnungen, auf Basis von Daten der Seaports of Niedersachsen GmbH

In Abb. 9 wird die Umschlagentwicklung nach Ladungskategorien in einer langen Reihe dargestellt. Hier wird deutlich, dass der Umschlag von festem Massengut im zeitlichen Ablauf schwankte, letztlich aber in dem betrachteten Zeitraum seit 2014 deutlich um 28,6 % gesunken ist. Mit 26 % überdurchschnittlich zugenommen hat der Umschlag von Stückgut. Leicht zugenommen hat der Umschlag von flüssigem Massengut, der seinen Höchstwert im Jahr 2023 erreichte. Der Containerumschlag legt nur geringfügig zu, erreichte allerdings in den Jahren zwischen 2017 und 2022 durchweg ein höheres Niveau als in 2023.

Abb. 9 Umschlag der niedersächsischen Häfen nach Ladungskategorien 2015–2023

Ladungskategorie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2015-2023
Festes Massengut	15.663	13.795	16.074	14.922	15.723	12.127	12.092	14.908	11.179	-28,6%
Flüssiges Massengut	25.291	23.096	24.475	20.861	24.254	24.767	25.443	25.861	26.599	5,2%
Stückgut	6.344	6.992	6.639	6.824	7.022	6.075	6.445	7.240	7.995	26,0%
Container	4.650	4.716	6.181	7.237	6.528	5.485	7.430	6.437	4.805	3,3%
Gesamt (1.000 t)	51.948	48.600	53.369	49.844	53.527	48.455	51.410	54.446	50.579	-2,6%

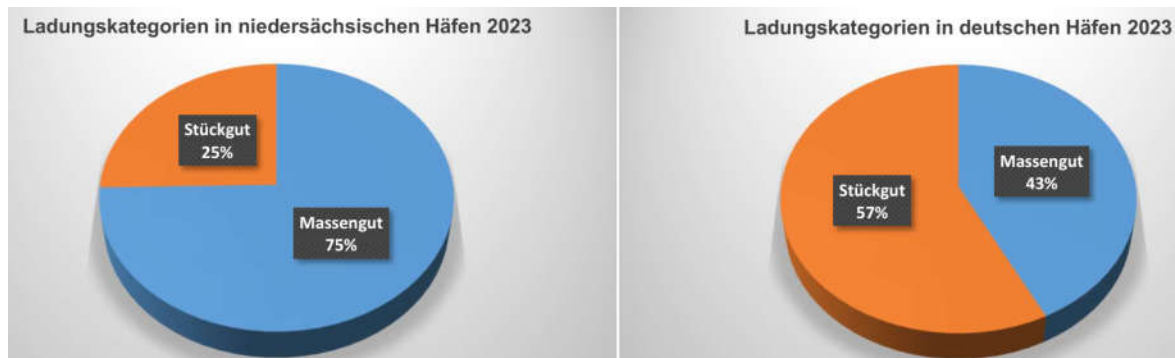
Quelle: eigene Berechnungen, auf Basis von Daten der Seaports of Niedersachsen GmbH

Der Umschlag von Stückgüter gilt gemeinhin als wesentlich beschäftigungsintensiver als der Umschlag von Massengut. Ein überproportional steigender Stückgutumschlag wirkt sich daher positiv auf die Beschäftigungswirkung der niedersächsischen Häfen aus.

In den vorhergehenden Studien wurde die Struktur des niedersächsischen Umschlags mit derjenigen der gesamten deutschen Häfen verglichen. In der bisherigen Detaillierung ist dies leider nicht mehr möglich. Die Qualität der Daten für die Analyse von Seeverkehr und Hafenumschlag haben sich im Laufe der Jahre verschlechtert. Zum Berichtsjahr 2011 wurde die Gütersystematik von NST/R auf NST-2007 umgestellt. Die Güternomenklatur NST-2007 gilt für alle Verkehrsträger und bietet eine weniger differenzierte Gliederung der in den Häfen umgeschlagenen Güter. So werden die Energierohstoffe in der Güterart 02 - Kohle, rohes Erdöl und Erdgas – zusammengefasst, wobei festes und flüssiges Massengut „in einen Topf geworfen werden“. Viele statistischen Ämter haben aus Kostengründen die alten, differenzierten Hafenumschlagstatistiken, die nicht mehr vom Bund und der EU gefordert werden, sukzessive eingestellt. Eine Differenzierung des deutschen Hafenumschlages nach Ladungskategorien ist daher nur sehr eingeschränkt möglich. Nicht einmal eine Auszählung der Umschlagdaten auf Basis der sog. NST-Dreisteller würde ausreichen. Beispielsweise werden in der Gütergruppe NST7-034 Salz, Natriumchlorid und Meerwasser zusammengefasst, d.h. sowohl feste als auch flüssige Güter.

Der Zentralverband der deutschen Seehäfen (ZDS) veröffentlicht daher den Umschlag der deutschen Seehäfen nur noch in der Unterteilung nach Massengut und Stückgut (incl. Container)¹⁹.

Abb. 10 Umschlagvergleich nach Ladungskategorien Niedersachsen-Deutschland



Quelle: eigene Berechnungen, auf Basis von Daten der Seaports of Niedersachsen GmbH und ZDS

Die niedersächsischen Häfen weisen eine deutlich andere Struktur der umgeschlagenen Güter auf als die deutschen Häfen insgesamt. Auch wenn der Umschlaganteil von Stückgut (incl. Container) in den niedersächsischen Häfen im Laufe des Untersuchungszeitraums angestiegen ist, lag er im Jahr 2023 mit 25 % deutlich unter den 57 % der deutschen Häfen insgesamt. Dreiviertel der 2023 in den niedersächsischen Häfen umgeschlagenen Güter waren Massengut.

Exakte und für Niedersachsen gültige Angaben zur Beschäftigungsintensität der umgeschlagenen Güter nach Ladungskategorien gibt es nicht. Für das Jahr 2019 wurden allerdings von ISL, ETR et al. Befragungen und Berechnungen über die regionale Beschäftigung mit Bezug zum Hamburger Hafen nach Ladungsarten durchgeführt. Bei den Beschäftigten handelt es sich um die hafenabhängig Beschäftigten in der Metropolregion Hamburg; in dieser Untersuchung wird zwischen hafenabhängig und hafenbezogen Beschäftigten unterschieden. Die Abgrenzung der hafenabhängigen Beschäftigung ist eine andere als in der vorliegenden Untersuchung, auch ist die Situation im Hamburger Hafen (Automatisierung, Arbeitsverhältnisse, Umschlagtechnik, Größe usw.) verschieden von der in den niedersäch-

¹⁹ Vgl. ZDS-Zentralverband der deutschen Seehafenbetrieb e.V. Jahresbericht 2023/2024, Hamburg, Oktober 2024, S. 45

sischen Häfen. Gleichwohl kann übertragen werden, dass der Umschlag von (konventionellem) Stückgut pro Tonne ein Vielfaches an Beschäftigten erfordert als der Umschlag anderer Güter.

Abb. 11: Personaleinsatz nach Ladungskategorien in Hamburg 2019

Ladungskategorie	hafenabhängig Beschäftigte in Metropolregion	Umschlag in Mio. t Hafen HH	hafenabhängig Beschäftigte pro Mio. t
Container	29.000	93,9	309
Konv. Stückgut	6.440	1,4	4.600
Flüssiges Massengut	6.040	12,7	476
Trockenes Massengut	16.320	28,7	569
Summe/Durchschnitt	57.800	136,7	423

Quelle: eigene Berechnungen auf Basis von²⁰

Eine Steigerung des Stückgutumschlags in absoluten Zahlen sowie eine Anteilssteigerung am gesamten Umschlag in Niedersachsen muss aufgrund von dessen Beschäftigungsintensität auch zu einem deutlichen Anstieg der hafenabhängig Beschäftigten in Niedersachsen führen.

3.3 Hafenentwicklungsprojekte in Niedersachsen seit 2020

Niedersachsen Ports hat in den letzten Jahren für die Hafenstandorte Brake, Cuxhaven, Emden, Norden, Stade und Wilhelmshaven von externen Gutachtern jeweils Perspektivpapiere im Sinne von Hafenentwicklungsplänen erstellen lassen, die Kurzfassungen dieser Perspektivpapiere sind online verfügbar. Vom zuständigen Landeswirtschaftsministerium wurde im August 2020 das zusammenfassende Perspektivpapier „Der Hafen Niedersachsen 2025“ veröffentlicht, darin werden u.a. 45.000 direkt hafenabhängig Beschäftigte genannt.

Die landeseigene Hafeninfrastrukturgesellschaft NiedersachsenPorts wurde Mitte der 2010er Jahre aus dem Landeshaushalt mit jährlich etwa 32 Mo. Euro für Investitionen und

²⁰ Vgl. ISL, ETR, Fraunhofer CML, Ramboll: Untersuchung der regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens, Bremen/Hamburg 2021 (zitiert als ISL et al., 2021b) S. 58 sowie Hafen Hamburg Marketing: Jahrespressekonferenz, Hamburg 2020

Betriebskosten unterstützt, seit 2018 stieg dieser Betrag auf ein Niveau von 40 Mio. jährlich an. Die Ausgaben von NPorts für Instandhaltungsmaßnahmen bewegten sich zwischen 2020 und 2023 auf einem Niveau von etwa 30 Mio. Euro pro Jahr. Die Investitionsausgaben lagen 2020 und 2021 deutlich unter diesem Niveau, stiegen aber 2022 sehr stark auf fast 130 Mio. Euro und 2023 sogar auf fast 160 Mio. Euro an. Diese Investitionen dürften sich erst während der Bau- und später während der Betriebsphase positiv auf die Beschäftigung auswirken. Für 2024 sind 53,4 Mio. Instandhaltung und 91,9 Mio. für Investitionen geplant.

Für die einzelnen Hafenstandorte mit ihren umliegenden Regionen waren insbesondere die folgenden Projekte und Entwicklungen von Bedeutung.

Hafenregion Brake

Bereits zum 3. Quartal 2021 ist der Kranbetrieb im Hafen Brake von NPorts im Rahmen eines Konzessionsmodells auf das private Hafenumschlagunternehmen J.Müller übergegangen. Dazu verkaufte NPorts seine Kräne an J.Müller.

Dank des hohen Bahnanteils im Hafenhinterlandverkehr ist Brake ein bedeutender Eisenbahnhafen. Dementsprechend investiert NPorts intensiv in die Infrastruktur der Hafenbahn. Für den Getreideumschlag wurde in 2023 ein Großschiffsliegeplatz an der Südpier eingeweiht und die Vorarbeiten für einen zweiten Großschiffsliegeplatz begonnen. Der russische Überfall auf die Ukraine wirkte sich negativ auf die Agrar-Lieferketten aus. Teilweise wurde der Getreideimport vom Seeverkehr auf den Bahnverkehr verlagert. Die Flächen für die Ansiedlung hafennaher Industrie werden sukzessive erweitert.

Ausblick nach 2023: Brake war im Frühjahr 2024 monatelang wegen Havarie vom Bahnhinterlandverkehr abgeschnitten, was den Umschlag massiv beeinträchtigte. Für die Ansiedlung der Wasserstoffproduktionsfirma Lhyfe im Hafen Brake wurde im Februar 2024 der erste Spatenstich gesetzt. In 2024 wird auch das Genehmigungsverfahren für einen dritten Großschiffsliegeplatz am Niedersachsenkai angeschoben, er soll insbesondere dem Umschlag von Onshore-Windkraftanlagen, Holz und Stückgütern dienen. Der Hafenstandort würde erheblich von der Vertiefung der Unterweser-Nord profitieren und damit die entstandenen Nachteile insbesondere im Massengutumschlag gegenüber Wettbewerbern abbauen.

Hafenregion Cuxhaven

Mit der Ansiedlung der Fabrik von Siemens-Gamesa, in der große Offshore-Windturbinen produziert werden, hat sich Cuxhaven endgültig als Deutsches Offshore-Industrie-Zentrum etabliert. Für den Umschlag der Windenergieanlagenkomponenten dienen vornehmlich die Liegeplätze 8 und 9. Die Drosselung der politischen und finanziellen Unterstützung der erneuerbaren Energien durch die letzte Bundesregierung führte allerdings dazu, dass im Betrachtungszeitraum kaum Windenergieanlagen in der deutschen Nordsee errichtet wurden. Viele Hersteller von Windkraftkomponenten (Rotorblätter, Turbinen, Turmsegmente und Gründungsstrukturen) gerieten in wirtschaftliche Schwierigkeiten und wurden geschlossen oder verkauft. Dies geschah auch mit mehreren Unternehmen in Cuxhaven. Aufgrund der längeren zeitlichen Vorläufe zeigt die Unterstützung der erneuerbaren Energien durch die Ampel-Regierung nur verzögert positive Wirkungen. Inzwischen hat sich der Import von Windenergieanlagenkomponenten, insbesondere von Rotorblättern, über Cuxhaven etabliert.

Während des Betrachtungszeitraums wurden von NPorts die Vorbereitungen (Planungen, Planfeststellung...) für den Lückenschluss der Kaje zwischen den Liegeplätzen 4 und 8 vorangetrieben.

Der Automobilumschlag hat sich nach einem Einbruch in 2020 wieder erholt, er hat damit – wie der gesamte UK-Verkehr von DFDS - den Brexit vergleichsweise gut überstanden. Der Umschlag von Baustoffen in Cuxhaven ist bedeutsam, aber schwankend.

Ausblick nach 2023: Nach der Finanzierungszusage des Bundes in 2024 wird in 2025 mit dem Bau der Liegeplätze 5 – 7 begonnen. 38 Hektar zusätzliche schwerlastfähige Logistikfläche für den Umschlag von Off- und Onshore-Windenergieanlagen sowie 1.250 m Kaje an der Elbe sollen errichtet werden. Auf Basis einer Ausschreibung wurden zwei Konzessionäre ausgewählt: die zu errichtenden Liegeplätze 5 und 6.1 werden von der Cuxport GmbH und die Liegeplätze 6.2 und 7 von Bluewater BREB GmbH betrieben werden. Im Automobilumschlag kam es zu einer Neuansiedlung der Mosolf-Gruppe.

Hafenregion Emden

Der Hafen Emden ist der Standort NPorts mit dem größten Flächenpotential und der bedeutendste niedersächsische Hafen für Automobilumschlag. Auch hier ging es nach einem Einbruch der Umschlagzahlen in 2020 und 2021 wieder aufwärts. Für den gesamten VW-

Konzern mit seinen vielen Marken ist Emden der europäische Hafen für den Automobilumschlag. Nur ein kleinerer Teil des Umschlags besteht aus Versandfahrzeugen, die im – seit einiger Zeit in der Diskussion stehendem – Emden VW-Werk gefertigt werden.

Anfang 2022 hat das Hafenunternehmen EPAS den am Südkai stationierten Hafenmobilkran von NPorts gekauft und bietet seine Umschlagleistung auf Basis eines Konzessionsvertrages diskriminierungsfrei für die Hafennutzer an. Mit der Übergabe des Krans zieht sich NPorts weiter aus dem Bereich Hafensuprastruktur zurück, um sich auf die Aufgabe als Landlord zu konzentrieren.

Am 30.08.2018 wurde das Projekt „Neubau eines Großschiffsliegeplatzes“ zwischen Emspier und Emskai vom NLKWN planfestgestellt. Die Umsetzung der Baumaßnahme verzögert sich, jedoch wurde für den Sommer 2025 der erste Ramschlag für die neue Kaje angekündigt. Das 70 Mio. Euro Projekt soll im Jahre 2027 abgeschlossen werden. Ein weiteres Großprojekt im Emden Hafen ist die Modernisierung der 260m langen Großen Seeschleuse. Um den Umschlagbetrieb im hinter der Schleuse liegenden Binnenhafen nicht zu beeinträchtigen, wird die Modernisierung im laufenden Betrieb durchgeführt und daher ins nächste Jahrzehnt reichen.

Im Herbst 2023 einigten sich die Livista Energy GmbH und NPorts über 30 Hektar Fläche am Wybelsumer Polder, wo eine Raffinerie errichtet werden soll. Frühestens 2030 wird dort Lithiumerz in Lithium umgewandelt, das als Grundstoff für die Batterieherstellung dienen soll. Dort und auf dem Rysumer Nacken stehen weitere Ansiedlungsflächen zur Verfügung.

Neben diesen genannten Großprojekten wird regelmäßig in Instandhaltung und Verbesserung der Hafeninfrastruktur und der Hafenanbindung investiert.

Ausblick nach 2023: Die beiden Projekte Großschiffsliegeplatz und Modernisierung der Großen Seeschleuse werden den Umschlagbetrieb in den kommenden Jahren kaum beeinträchtigen und anschließend ihre positive Wirkung auf die Hafenentwicklung entfalten.

Hafenregion Nordenham

Rhenus-Midgard betreibt die beiden Terminals in Nordenham und dem Stadtteil Blexen als Infrastruktureigentümer und Hafenumschlagunternehmen. Der Standort wird daher als größter privat betriebener Seehafen Deutschlands bezeichnet. Die Wirtschaftsstruktur der Stadt wird geprägt von Produktionsstätten industrieller Großbetriebe, die meist hafenabhängig sind. Diese importieren benötigte Rohstoffe, wie Zink, Blei, Schwefelsäure über den

Hafen. Im seewärtigen Versand finden sich Monopiles als Gründungsstrukturen oder Seekabel aus zwei Werken für die Offshore-Windindustrie und auch Flugzeugteile. Mineralölprodukte nehmen im seewärtigen Empfang und Versand zu.

An einer separaten Anlage der Firma Steelwind werden mit zwei Schwergutkränen und Mobilkranunterstützung die vor Ort produzierten (Offshore-)Gründungsstrukturen wasserseitig umgeschlagen.

Nach einem Tiefpunkt im Jahr 2020 hat sich der Umschlag in Nordenham wieder erholt, er liegt jedoch weiterhin unter dem langjährigen Durchschnitt. Aufgrund der zeitweiligen wirtschaftlichen Probleme der hafenabhängigen Industrie hat sich die Beschäftigung nicht parallel entwickelt.

Ausblick nach 2023: Zu Beginn des Jahres 2024 war der Hafen Nordenham monatelang vom Bahnverkehr abgeschnitten. Ursache waren zwei Havarien von Binnenschiffen mit der Elsflether Eisenbahndrehbrücke. Auch die weitere Reduktion der Stromerzeugung aus Kohle und die Umstellung der Stahlerzeugung auf emissionsärmere Methoden könnte den für Nordenham immer noch bedeutsamen Kohleumschlag weiter beeinträchtigen. Die wieder zunehmende Errichtung von Offshore-Windparks wird dem Standort zugutekommen. Die hierfür umgeschlagenen Güter bringen zwar keine große Umschlagtonnage, sind aber sehr werthaltig und beschäftigungsintensiv. Die Erreichbarkeit des Hafens Nordenham würde in gewissem Umfang von der geplanten Fahrwasservertiefung der Außenweser und der Unterweser-Nord profitieren

Hafenregion Stade

Klassisch findet in Bützfleth (Hafen Stade) an der Elbe Umschlag vor allem für ortsansässige Unternehmen statt. Es dominieren Bauxit, das im Nordhafen für AOS (Aluminium Oxid Stade) empfangen wird und flüssige chemische Güter, die im südlichen Hafenteil für DOW umgeschlagen werden. Am Nordwest-Kai werden Schütt- und Massengüter sowie am dortigen Buss-Terminal Stade auch Stückgüter und Projektladung umgeschlagen. Stade ist ein Hafenstandort mit einer sehr hohen Loco-Quote. In der hafenabhängigen Industrie wurden teilweise wegen Produktionsreduzierungen oder Stilllegungen (z.B. Rotorblattherstellung) Arbeitsplätze abgebaut.

Entgegen dem im Perspektivpapier für den Hafen Stade prognostizierten Umschlaganstieg sank der Hafenumschlag seit 2020. Insbesondere kam es in den Jahren 2022 und v.a. 2023

zu einem massiven Umschlagrückgang bei Massengütern. Allein im Jahr 2023 ist der Umschlag von festem Massengut (v.a. Bauxit) um deutlich mehr als 1 Mio. t zurückgegangen, da die energieintensive Industrie ihre Produktion aus Kostengründen massiv gedrosselt hat. Stade ist damit der Hafen mit dem höchsten Umschlagrückgang im Betrachtungszeitraum.

Ausblick nach 2023: Nach 330 Tagen Bauzeit übergab NPorts am 16. Dezember 2023 den fertiggestellten Anleger für verflüssigte Gase (AVG) an den Terminalbetreiber Hanseatic Energy Hub. Es handelt sich um das größte Bauprojekt in der Geschichte von NPorts. Am Terminal soll eine der fünf vom Bund gecharterten FSRUs (Floating Storage and Regasification Units) liegen, flüssiges Gas (LNG) regasifizieren und an Land leiten. Nach Fertigstellung der Suprastruktur und der Anbindungen soll der LNG-Umschlag im Jahre 2025 beginnen. Mittelfristig ist dann die Ablösung durch das landseitige Zero-Emission-Terminal geplant, das die Versorgung Deutschlands mit LNG und grünen Gasen (Bio-LNG, SNG) sichern und zugleich den Markthochlauf von Wasserstoff vorbereiten soll. Bereits auf Basis der unterjährigen Umschlagwerte in Stade lässt sich erkennen, dass dort der Umschlag im Jahr 2024 signifikant steigen wird.

Hafenregion Wilhelmshaven

Der im Hafen Wilhelmshaven weiterhin mengenmäßig dominierende Umschlag von Energierohstoffen, vor allem Erdöl- und Mineralölprodukte sowie Kohle, unterliegt erheblichen Schwankungen.

In den Jahren 2020 und 2021 führte NPorts die Erschließung des Rüstersieler Groden fort. Die Sanierung der Niedersachsenbrücke und der Umschlagbrücke Voslapper Groden wurden in den betrachteten Jahren abgeschlossen. Mit dem russischen Überfall auf die Ukraine, den darauffolgenden Sanktionen mit Reduktion bzw. komplettem Ausfall der Importe von russischen Energierohstoffen (v.a. Öl und Gas) gewann der Import von Öl und Kohle wieder an Bedeutung. Nach dem Einbruch des Kohleumschlags im Jahr 2020 auf unter eine Mio. Tonnen, stieg dieser um 600.000 t in 2021 an und verdoppelte sich anschließend im Jahr 2022, bevor er 2023 wieder einbrach. Zur Sicherung der deutschen Energieversorgung setzte die Bundesregierung auf den Import von Flüssiggas (LNG). In Rekordzeit wurde 2022 im Auftrag von NPorts in Wilhelmshaven der erste Anleger für verflüssigte Gase errichtet. Bereits zum Jahresende 2022 wurde der Betrieb aufgenommen und das erste LNG umgeschlagen. Im Jahr 2023 konnten schon über drei Mio. Tonnen LNG umgeschlagen werden. An diesem Anleger in Verlängerung der Umschlaganlage Voslapper Groden (Vynova-Terminal) liegt seitdem die schwimmende Lager- und Regasifizierungseinheit

(FSRU) Höegh Esperanza (siehe Titelbild), die von LNG-Tankern beliefert wird. An weiteren Umschlaganlagen für Flüssiggas wird in Wilhelmshaven geplant und gebaut.

Seit etwa 2020 haben sich ansässige und interessierte Unternehmen und Institutionen zusammengetan, um Wilhelmshaven als Energiedrehscheibe voran zu bringen. Die Aktivitäten, die inzwischen unter dem Namen Energie Hub 2.0 laufen, beziehen sich neben Empfang und Verarbeitung von Energierohstoffen u.a. auch auf den Versand von CO₂.

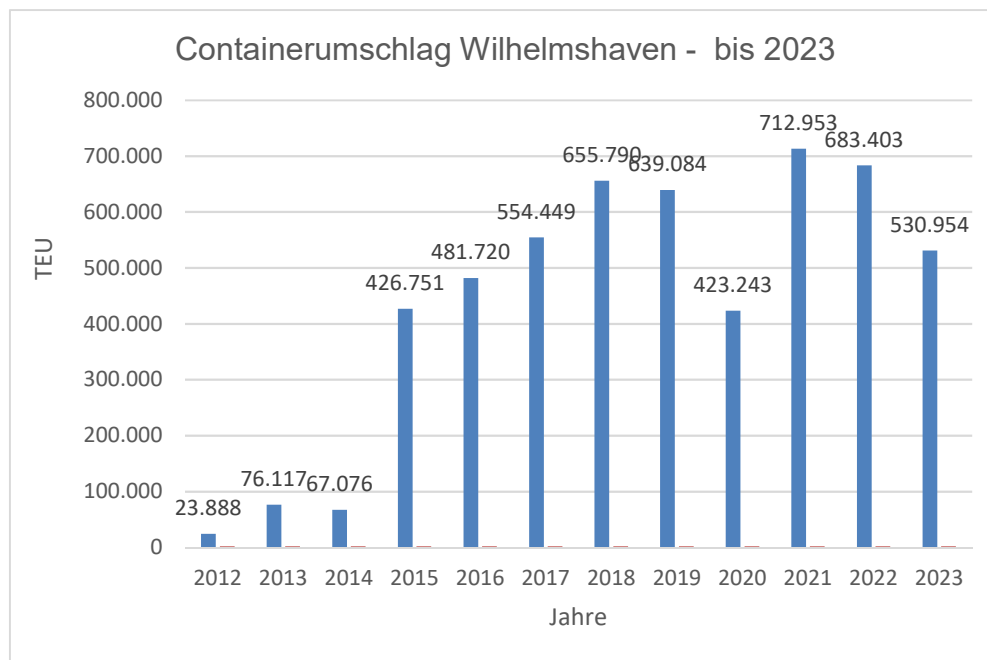
Ein relativ neues Marktsegment ist der Umschlag von neuen und gebrauchten Fahrzeugen. Im Jahr 2024 hat sich der Fahrzeuglogistiker Mosolf große Flächen am Rüstersieler Groden gesichert. Der Automobilumschlag ist sehr arbeitsintensiv, d.h. bei wenigen umgeschlagenen Tonnen bringt er viele Arbeitsplätze mit sich.

JadeWeserPort Die Umschlagentwicklung am Containerterminal in Wilhelmshaven folgt keinem eindeutigen Trend wie in Abb. 12 erkennbar ist. Nach Angaben des Miteigentümers Eurokai KGaA stieg der Umschlag im ersten dreiviertel Jahr 2024 um 40 % gegenüber der Vorjahresperiode an; schon damit wurde der Containerumschlag des gesamten Vorjahres übertroffen. Der Einstieg der Reederei Hapag-Lloyd und deren Beschaffung von Schiffen, die wegen ihrer Größe den Hamburger Terminal CTA nicht anlaufen können, lässt eine steigende Verlagerung von Containerverkehren nach Wilhelmshaven erwarten.

Die Logistikflächen des GVZ JadeWeserPort werden in immer größerem Umfang genutzt. Der erste Ansiedler Nordfrost erweiterte weiterhin seine Anlagen und sein Dienstleistungsangebot. Flächen werden für Neufahrzeuglagerung genutzt, neue Hallen, die an verschiedene Nutzer vermietet werden sollen, wurden errichtet und führen zu einer Belebung der Aktivitäten im GVZ. Diese Entwicklung wird durch weitere Ansiedlungserfolge gestützt, so dass die hafenabhängige Industrie sehr positiv zur Beschäftigungsentwicklung beiträgt.

Die Ansiedlung von hafennahen Dienstleistungen führte im Jahr 2023 zu einer Vermarktung von 23 Hektar. Diese Flächen im Hafengebiet gingen zum großen Teil an langjährige Kunden, die planen, ihre Aktivitäten auszuweiten und dabei auch weitere Arbeitsplätze zu schaffen.

Abb. 12: Umschlagentwicklung des Eurogate Containerterminals Wilhelmshaven



Hafenregionen Leer, Oldenburg und Papenburg

Gemessen an der Anzahl der bereederten Schiffe ist **Leer** der zweitgrößte Reedereistandort in Deutschland mit zahlreichen mittelständischen Reedereiunternehmen. Über die Seeschleuse ist der Hafen mit den Tidegewässern Leda und Ems verbunden, über die der Dortmund-Ems-Kanal und die Nordsee erreicht werden können. Der Hafen wird von den kommunalen Stadtwerken betrieben. Mit Querstapelläufen macht der Schiffbau in Leer immer wieder Schlagzeilen. Der seewärtige Verkehr hat im Häfen Leer im Vergleich zum Binnenschiffsverkehr jedoch nur eine geringe Bedeutung.

Auch in **Oldenburg** dominiert der Binnenschiffsverkehr; der Hafen ist nach eigenen Angaben der umschlagstärkste Binnenhafen Niedersachsens. Im Jahr 2021 wurde ein neues, größeres Wendebecken fertiggestellt, das auch den Seeschiffen zugutekommt. Dies zeigt sich in einer Verdopplung des Güterumschlags im Seeverkehr von 2021 auf 2023. Der Hafen wurde im Jahr 2023 von 73 Seeschiffen angelaufen.

In der Nacht zum 25. Februar 2024 wurde die Eisenbahndrehbrücke über die Hunte bei Elsfluth von einem Binnenschiff gerammt und erheblich beschädigt. Die eingebaute Ersatzbrücke ist nicht drehbar, so dass Oldenburg seitdem für Seeschiffe nicht mehr erreichbar ist. Bis zum Neubau einer beweglichen Eisenbahnbrücke ist der Hafen Oldenburg damit

vom Seeverkehr abgeschnitten und kann über Weser und Hunte nur – tideabhängig - von Binnenschiffen angelaufen werden.

In **Papenburg** – dem größten der drei kommunalen Seehäfen - dominiert im Gegensatz zu den beiden vorgenannten Häfen - mit ca. 75 % des Umschlags der Seeverkehr. Über den Hafen laufen z.B. Importe für die Meyer-Werft, größere Mengen Torf, Agrargüter, Baustoffe oder Projektladung. Der Hafen Papenburg profitiert auch von vielen wasserbaulichen Maßnahmen, die für die Werft durchgeführt werden. Im Jahr 2024 zeigten sich größere Liquiditätsprobleme der Werft, die durch einen finanziellen Einstieg von Bund und Land Niedersachsen und einen Personalabbau bei dem hafenabhängigen Unternehmen gelöst werden sollen.

4. Fortschreibung der Beschäftigtenzahlen für das Jahr 2023

4.1 Methodik der Vorgehensweise

Ausgehend von den Beschäftigtenzahlen 2012 wurde von den Autoren in einer Studie für bremenports in 2017 auch die Beschäftigten in den niedersächsischen Seehäfen für 2015 berechnet.²¹ Entsprechend der Methodik aus 2012 erfolgt in dieser Studie daher eine Hochrechnung der veröffentlichten Zahlen für 2015 auf 2023. Als Grundlagen dienen weiterhin die Beschäftigungsstatistiken der Bundesagentur für Arbeit.²²

Die Bundesagentur für Arbeit weist in den jeweiligen statistischen Landes- und Regionalreporten die Wachstumsrate der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in ganz Niedersachsen und auch in den Regionen des Untersuchungsraums von Dezember 2015, 2020 und 2023 differenziert nach Wirtschaftszweigen (WZ 2008) aus. „Arbeitsmarktdaten lassen sich regional differenziert darstellen und können dadurch wichtige Einblicke in die Lage am regionalen Arbeitsmarkt liefern. Die Daten der Statistik der Bundesagentur für Arbeit (BA) sind sowohl nach diversen politisch-administrativen Gebietsstrukturen (z.B. Bundesländern, Regierungsbezirken, Kreisen, Gemeinden, Arbeitsagenturbezirken) als auch nach funktionalen Arbeitsmarktabgrenzungen (z.B. IAB-Arbeitsmarktreionen) sowie weiteren

²¹ Vgl. ISL 2017. S. 46 - 49

²² Bundesagentur für Arbeit: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Tabellen, Regionalreport über Beschäftigte, Hannover, Juni 2024.

Abgrenzungen (z.B. siedlungsstrukturellen Kreistypen) auswertbar.“²³ Diese Differenzierung in der Statistik nach Regionen und Städten in Niedersachsen ermöglicht eine Hochrechnung für die jeweilige Hafenregion.

Dank der Klassifikation der Wirtschaftszweige werden die wirtschaftlichen Tätigkeiten statistischer Einheiten in allen amtlichen Statistiken vollständig erfasst. Diese Klassifikation orientiert sich rechtsverbindlich an der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft (Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006). Damit basiert sie auf der Internationalen Systematik der Wirtschaftszweige (ISIC Rev. 4) der Vereinten Nationen.²⁴ Die Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ 2008) unterteilt die Branchen in 21 Abschnitte, 88 Abteilungen, 272 Gruppen, 615 Klassen und 839 Unterklassen. Die Hauptkriterien für die Abgrenzung von Abteilungen und Gruppen von WZ 2008 sind die folgenden tätigkeitsbezogenen Merkmale der produzierenden Einheiten:

- die Art der produzierten Waren und Dienstleistungen,
- die Verwendungszwecke der Waren und Dienstleistungen,
- Faktoreinsatz, Verfahren und Produktionstechnik.

Es ist zu beachten, dass die maritime Wirtschaft insgesamt hierin keine homogene statistische Größe darstellt, sondern in den 21 Abschnitten den jeweiligen Klassifikationen (siehe Abgrenzungen) zugeordnet wird. Nur die Schifffahrt, die Fischerei und der Schiffbau werden explizit als Abteilungen bzw. Gruppen oder Klassen benannt. Die anderen Wirtschaftsbereiche der maritimen Wirtschaft sind in Unterklassen geführt und werden in Abteilungen oder Abschnitten mit anderen Wirtschaftszweigen statistisch erfasst. Den jeweiligen Unternehmen werden aber immer Abteilungs- oder Abschnittsklassifikationen individuell zugeordnet. Diese sind dann über Unternehmensdatenbanken abfragbar.

Im Nachhinein erweist es sich als nachteilig, dass die Einteilung der Unternehmen in Teilbranchen für 2009 damals noch nicht der Einteilung nach der neuen Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ 2008) des Statistischen Bundesamtes entsprach. Hierdurch wird der Abgleich mit der amtlichen Statistik erschwert.

23 Bundesagentur für Arbeit: Grundlagen: Methodenbericht – Abgrenzung von Regionen in der Arbeitsmarktstatistik, Nürnberg, November 2021

24 Statistisches Bundesamt: Klassifikation der Wirtschaftszweige, Wiesbaden 2008.

4.2 Erläuterung der datenstatistischen Grundlagen

Ausgangspunkt für die regionalwirtschaftlichen Analysen sind die Teilbranchen der maritimen Wirtschaft entsprechend ihrer Branchenschlüsselung in den jeweiligen Hafenregionen.

Über die Jahre wurde durch die Auswertung der Angaben der Agentur für Arbeit zu den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen (WZ 2008) eine Zeitreihe mit Wachstumsraten ermittelt. Die Berechnung der jeweiligen Wachstumsraten ist sowohl für 2012, 2015, 2020 und nun auch für 2023 in der Form erfolgt.

Die Stadt Wilhelmshaven²⁵ gibt an, dass unabhängig von den Beschäftigten in den maritimen Teilbranchen rund 9.000 Soldaten und zivile Beschäftigte am Standort Wilhelmshaven von der Bundeswehr leben. Diese werden für 2023, wie auch in den Vorstudien, in die Gesamtbeschäftigtenzahl gesondert miteingerechnet.

4.3 Hochrechnung der Beschäftigtenzahlen in den Hafenregionen Niedersachsens von 2020 auf 2023

4.3.1 - ausgewiesen nach maritimen Teilbranchen

Für die Hochrechnung im Jahr 2023 wurden zunächst die Beschäftigungsdaten der jeweiligen neun Hafenregionen einzeln erfasst und dann in Summe für diese Küstenregion abgebildet. Auf der Grundlage der Ergebnisse wurden danach die Auswirkungen auf die Teilbranchen dargestellt. Auf der Basis des Branchenwachstums der Teilbranchen der maritimen Wirtschaft entsprechend ihrer Branchenschlüsselung in den jeweiligen Hafenregionen wurden dann die hafenabhängig Beschäftigten in Niedersachsen 2023 ermittelt. Dieses Vorgehen entspricht dem Fortschreibungsverfahren der vorhergehenden Jahre und berechnet 49.369 hafenabhängig Beschäftigte in den Hafenregionen im Land Niedersachsen. Die Abb. 13 stellt diese Ergebnisse dar und zeigt die hafenabhängig Beschäftigten nach maritimen Teilbranchen in der Küstenregion.

²⁵ Vgl. Stadt Wilhelmshaven: <https://www.wilhelmshaven.de/Themen/Bundeswehr.php> (Abruf November 2024)

Abb. 13 Hafenabhängig Beschäftigte in maritimen Teilbranchen 2020 – 2023 in den niedersächsischen Hafenregionen

Maritime Teilbranchen in den Hafenregionen	Beschäftigte		Wachs-	Anteil
	Jahr 2020	Jahr 2023	tum 20-23	Teilbranche
Seehafenverkehrswirtschaft				
Bugsierbetriebe	155	160	3,2%	0,3%
Bunkerunternehmen	57	61	7,0%	0,1%
Hafenunternehmen im engeren Sinne	3.780	4.193	10,9%	8,0%
Instandsetzung von Hafenanlagen, Reparatur von Schiffen	840	912	8,6%	1,8%
Kreuzfahrtunternehmen, mar. Tourismus, Reiseveranstalter	79	84	6,3%	0,2%
Ladungskontrolleure	2	2	0,0%	0,0%
Lotsen	298	366	22,8%	0,6%
Offshore Windenergie	2.829	2.805	-0,8%	6,0%
Reedereien	3.125	3.241	3,7%	6,6%
Schiffsausrüster und Schiffsversorger	573	594	3,7%	1,2%
Schiffssentsorgungsunternehmen	13	14	7,7%	0,0%
Schiffsmakler	380	399	5,0%	0,8%
Seehafenspediteure	412	445	8,0%	0,9%
Seeversicherer und deren Gutachter	8	8	0,0%	0,0%
Transportunternehmen des Hinterlandverkehrs	251	296	17,9%	0,5%
sonstige Unternehmen der Seehafenverkehrswirtschaft	95	99	4,2%	0,2%
Seehafenbezogene Wirtschaft				
Automobilhersteller, -exporteure	1.510	1.457	-3,5%	3,2%
Fischerei, Fischverarbeitung	395	406	2,8%	0,8%
Import und Export von Rohstoffen und deren Verarbeitung	4.998	4.801	-3,9%	10,6%
Logistikunternehmen	5.571	6.775	21,6%	11,8%
Schiff- und Bootsbauunternehmen	6.338	6.542	3,2%	13,4%
Unternehmen der Windenergiebranche	444	415	-6,5%	0,9%
Zulieferer für Schiff- und Hafenbau	778	766	-1,5%	1,6%
sonstige seehafenbezogene Wirtschaft	767	748	-2,5%	1,6%
Behörden, Institutionen				
Behörde/Verwaltung	13.594	13.668	0,5%	28,7%
Institution/Verband	82	112	37,4%	0,2%
Hafenabhängig Beschäftigte gesamt	47.374	49.369	4,2%	100,0%

In 2020 konnten 47.374 hafenabhängige Beschäftigte in den Hafenregionen für Niedersachsen ermittelt werden. In 2023 erhöht sich die Beschäftigtenzahl von 2020 moderat um 4,2 % auf 49.369.

Im Einzelnen tragen zu diesem Wachstum Logistikunternehmen (+21,6 %) sowie Transportunternehmen des Hinterlandverkehrs (+17,9 %) und Hafenunternehmen im engeren Sinne (10,9 %) verstärkt bei. Die hohen prozentualen Wachstumsquoten bei Lotsen und Verbänden tragen aufgrund ihrer geringen Gesamtzahlen nicht in dem Maße zum Wachstum bei, wie es die Prozentzahlen andeuten. Im Bereich der seehafenbezogenen Wirtschaft zeigen die Berechnungen für 2023 gegenüber 2020 stagnierende Beschäftigtenzahlen.

4.3.2 - ausgewiesen nach Hafenregionen

Auf der Grundlage der Statistiken der Angaben der Agentur für Arbeit zu den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen (WZ 2008) wurden die hafenabhängig Beschäftigten in den Hafenregionen ermittelt. Sie bilden, wie in den vorhergehenden Studien, den Ausgangspunkt, um die hafenabhängige Beschäftigung für Niedersachsen zu berechnen. Die Hochrechnung in den Regionen basiert auf den Werten von 2020 und den Wachstumsraten in den regionalen maritimen Teilbranchen in 2023. Diese Werte werden sowohl in absoluten Zahlen als auch in prozentualem Wachstum in Abb. 14 Hafenabhängig Beschäftigte in Hafenregionen 2020 – 2023 dargestellt.

Abb. 14 Hafenabhängig Beschäftigte in Hafenregionen 2020 – 2023

Hafenregion	hafenabhängig Beschäftigte		Zuwachs 2020 -2023	
	2020	2023	absolut	in %
Brake	2.534	2.565	31	1,24%
Cuxhaven	3.248	3.225	-23	-0,71%
Emden	9.125	9.367	242	2,65%
Leer	859	869	10	1,14%
Nordenham	1.908	1.872	-37	-1,93%
Oldenburg	2.324	2.404	80	3,44%
Papenburg	5.934	6.254	320	5,39%
Stade	4.813	4.563	-249	-5,18%
Wilhelmshaven	7.629	9.250	1.621	21,24%
Summe Hafenregionen	38.374	40.369	1.874	4,88%
Marine, Wirt.-Min.	9.000	9.000	0	0,00%
Gesamt Entwicklung	47.374	49.369	1.995	4,21%

Die hafenabhängig Beschäftigten in den Hafenregionen entwickeln sich insgesamt leicht positiv (+4,2 %). Die Region Wilhelmshaven hat in den Zeitraum 2020 bis 2023 noch einmal mit 21,24 % eine erhebliche Zunahme an Beschäftigten realisieren können. Eine geringere Anzahl an Beschäftigten wiesen die Regionen Stade (-5,18 %) und mit einem nur sehr kleinen Anteil Nordenham (-1,93 %) und Cuxhaven (-0,71 %) auf.

5. Abschätzung der Beschäftigungs-, Wertschöpfungs- und Steueraufkommenseffekte für das Land Niedersachsen

5.1 Methodik der Hochrechnung auf gesamte Land Niedersachsen

Die vorliegende Studie und die bisherigen Ausführungen beziehen sich räumlich auf die speziell abgegrenzten neun niedersächsischen Hafenregionen mit ihren 49.369 hafenabhängig Beschäftigten. Die nachfolgenden Ausführungen sollen sich auf das ganze Land Niedersachsen beziehen. Daher ist es erforderlich, die hafenabhängige Beschäftigung für das ganze Land zu ermitteln, um darauf basierend die Wertschöpfungs- und Steueraufkommenseffekte für das Land Niedersachsen abschätzen zu können.

Hierzu werden Ergebnisse des ISL-Gutachtens „Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung“ herangezogen. Das Gutachten wurde unter Mitarbeit der Verfasser der vorliegenden Studie im Jahr 2019 abgeschlossen, es enthält auch regionalisierte Ergebnisse am Beispiel der niedersächsischen Häfen²⁶. Die von den niedersächsischen Häfen abhängigen Beschäftigten im Lande Niedersachsen wurden dort für das Jahr 2017 mit 68.885 angegeben.²⁷ In diesem Wert sind weder die indirekte noch die induzierte Beschäftigung einbezogen. Weitere 97.025 von den niedersächsischen Häfen abhängige Beschäftigte arbeiten im Bundesgebiet außerhalb Niedersachsens. Differenziert nach der Art der Hafenabhängigkeit gehen ISL et al. davon aus, dass die Beschäftigten der hafenabhängigen Industrie nur zu 41 % im Lande Niedersachsen (und zu 59 % im restlichen Teil Deutschlands) tätig sind. Die Wirkungen der hafenabhängigen Transportkette finden sich mit einem Anteil von 31 % in Niedersachsen wieder, während die umschlagsabhängige Beschäftigung und komplementäre Hafendienstleistungen ihre Wirkung zu 100 % in Niedersachsen entfalten.

Die vorhergehenden Überlegungen und Berechnungen bezogen sich nur auf die gemeinschaftlich abgegrenzten Hafenregionen Niedersachsens, während die Untersuchungen des ISL für 2017 das ganze Land Niedersachsen als regionale Basis verwenden und daher zu einer höheren Anzahl an hafenabhängig Beschäftigten kommen. Die branchenbezogene Abgrenzung beider Untersuchungsansätze stimmt weitgehend überein. In den ISL-Werten

²⁶ Ausführlicher hierzu siehe Kap. 2.2.

²⁷ Vgl. ebenda, S. 72.

sind jedoch keine Vorleistungseffekte enthalten, während in dem hier verwendeten Untersuchungsansatz einige vorleistungserbringende Unternehmen (die z.B. Hafenanlagen Instandsetzen) als direkt hafenabhängig erfasst werden – siehe Kap. 2.1.1.

5.2 Abschätzung der Beschäftigungseffekte im Land Niedersachsen

Von 2017 auf 2023 nahm die hafenabhängige Beschäftigung in den Hafenregionen von 45.688 um 3.681 auf 49.369 zu. Dies entspricht einem Wachstum von 8,06 %. Für die folgenden Berechnungen wird angenommen, dass sich das Wachstum der hafenabhängig Beschäftigten im gesamten Land Niedersachsen nicht von dem in den niedersächsischen Hafenregionen (Küstenregion) unterscheidet. Unter dieser Annahme wächst die von ISL 2019 ermittelte hafenabhängige Beschäftigung von 2017 (68.885 Personen) bis 2023 ebenfalls mit der Steigerungsrate von 8,06 %. Als Ergebnis wird die hafenabhängige Beschäftigung im gesamten Land Niedersachsen für das Jahr 2023 mit 74.437 Personen berechnet; sie liegt somit um 5.552 Beschäftigte über dem Wert des Jahres 2017.

Diese gut 74.000 hafenabhängig Beschäftigte decken im Prinzip die direkt und indirekte Beschäftigung in Niedersachsen ab. Sie entsprechen den Effekten 1 und 2 in der Abbildung 2. Die Berechnung des 3. Effektes, der sich aus der Verausgabung der Einkommen der ersten beiden Effekte ergibt, wird üblicherweise mit Multiplikatoren abgeschätzt. Diese Multiplikatoren unterscheiden sich erheblich in Abhängigkeit davon, welche Ausgangsbasis genommen wird und wie groß die geographische Region ist, in der sich die Wirkungen entfalten. In der Studie über die maritime Wertschöpfung gehen ISL et al. für 2018 von einem Multiplikator der maritimen Wirtschaft von 1,8 in Niedersachsen aus.²⁸ Dieser Multiplikator kann auf die bislang ermittelten 74.437 Beschäftigten in Niedersachsen angewandt werden. Dabei muss berücksichtigt werden, dass sich dieser Multiplikator auf das Jahr 2018 bezieht. Seitdem hat sich das Konsumverhalten verändert. Insbesondere während der Coronajahre und der damals gemachten Erfahrungen werden die Konsumbedürfnisse nicht mehr so stark vor Ort, sondern zunehmend über Online-Bestellungen befriedigt. Dementsprechend ist zu vermuten, dass die Verausgabung der hafenabhängig erzielten Einkommen in einem höheren Maße außerhalb der Region zu wirtschaftlichen Effekten führt. Werden beispielsweise Konsumgüter nicht mehr in Niedersachsen gekauft, sondern in China bestellt, führt dies zu einer Reduktion des regionalen Multiplikators.

²⁸ Vgl. ISL et al. 2021a, S. 102

Die Anwendung des Multiplikators von 1,8 auf die direkt und indirekt hafenabhängig Beschäftigten in Niedersachsen (74.437) würde zu weiteren 59.550 induziert hafenabhängig abhängig Beschäftigten führen. Die solcherart ermittelte direkte, indirekte und induzierte hafenabhängige Beschäftigung in Niedersachsen erreicht eine Höhe von 133.987 Beschäftigungsverhältnissen. Dieser Wert dürfte aufgrund der obengenannten Argumentation zur Höhe des Multiplikators nur bedingt belastbar sein. Bei den folgenden Berechnungen werden daher nur die direkt und indirekt hafenabhängig Beschäftigten im Land Niedersachsen berücksichtigt.

5.3 Hafenabhängige Wertschöpfung und Steueraufkommen Niedersachsens

Für die Berechnung der hafenabhängigen Wertschöpfung in Niedersachsen in 2023 wird von 74.437 hafenabhängig Beschäftigten ausgegangen. Der Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder“ weist für Niedersachsen im Jahr 2023 eine Bruttowertschöpfung in jeweiligen Preisen je Erwerbstätigen von 79.063 Euro aus.²⁹ Bezogen auf die Beschäftigtenzahl von 74.437 ergibt sich eine Bruttowertschöpfung für das Land Niedersachsen durch die hafenabhängige Beschäftigung in Höhe von 5.885 Mio. Euro für das Jahr 2023.

Das Steueraufkommen oder – genauer – die Steuerzahlungen aufgrund der hafenabhängigen Tätigkeiten werden nur in wenigen Untersuchungen zu regional-, volks- oder gesamtwirtschaftlichen Wirkungen von Verkehrsknotenpunkten analysiert. Planco³⁰ verwendet Daten der Lohn- und Einkommensteuer, der Körperschafts-, Umsatz- und Gewerbesteuer. Nach den Berechnungen von Planco kamen im Jahre 2019 aus dem hafenabhängigen Steueraufkommen in der Stadt Köln in Höhe von 250 Mio. € nur 43 Mio. direkt bei der Stadt Köln an.

ISL et al. berücksichtigen dieselben Steuerarten wie Planco bei der Ermittlung der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens. Sie weisen allerdings darauf hin, dass diese regionalen Steuereinnahmen nicht mit den Haushaltsmitteln des Landes gleichzuset-

²⁹ Vgl. Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder“ (Hrsg.): Bruttoinlandsprodukt, Bruttowertschöpfung in den Ländern der Bundesrepublik Deutschland 1991 – 2023, Reihe 1, Länderergebnisse Band 1, Stuttgart März 2024, Tabelle 4.1

³⁰ Vgl. Planco Consulting GmbH: Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Kölner Häfen, Essen 2020

zen sind. Aufgrund der Steuerverteilung im Rahmen des bundesstaatlichen Finanzausgleichs bestehe nur eine sehr indirekte Verbindung zwischen regionalen Steuerzahlungen und Einnahmen, die den regionalen Haushalten zur Verfügung stehen.³¹

Die Ansicht von Klophaus, dass zu den zu berücksichtigenden Steuereinnahmen auch die Energiesteuer gehöre³², scheint eine Minderheitsmeinung zu sein.

Auf Basis der Analyse der Fachliteratur werden als zu berücksichtigende Steuerarten die Lohn- und Einkommen-, die Körperschafts-, die Umsatz- und die Gewerbesteuer angesehen. In die Berechnung gehen die entsprechenden Steuereinnahmen der Bundesländer vor der Steuerverteilung ein.

Zur Ermittlung der hafenabhängigen Steuereinnahmen wird auf die Angaben des Statistischen Bundesamtes verwiesen³³, das Angaben zu den kassenmäßigen Steuereinnahmen der Länder veröffentlicht. Als Steuerarten, die auf die hafenabhängige Wirtschaftstätigkeit zurückzuführen sind, werden im Folgenden Lohn-, veranlagte Einkommens-, Körperschafts-, Umsatz- und Gewerbesteuer herangezogen. Diese Steuereinnahmen werden jeweils nur als Gesamtwert für Niedersachsen ausgewiesen. Um Werte für die hafenabhängige Beschäftigung zu erhalten, werden die Steuern pro Erwerbstätigen in Niedersachsen errechnet und mit der Anzahl der hafenabhängig Beschäftigten multipliziert. Hierzu wird auf die Erwerbstätigenstatistik zurückgegriffen.³⁴

³¹ Vgl. ISL et al. (2021b), S. 61ff.

³² Vgl. Klophaus, R.: Regionalökonomische Bedeutung und Klimakosten des Flughafens Bremen, Mannheim 2022, S. 35.

³³ Vgl. Statistisches Bundesamt (Destatis), Statistischer Bericht Steuerhaushalt 4. Vierteljahr 2023, Wiesbaden 2024, Tabelle 71211-103

³⁴ Vgl. Arbeitskreis „Erwerbstätigenrechnung der Länder“ (Hrsg.): Erwerbstätige in den Ländern der Bundesrepublik Deutschland 2014 – 2023, Reihe 1, Band 1, Wiesbaden Oktober 2024, S. 10

Abb. 15 Berechnung der hafenabhängigen Steuereinnahmen in Niedersachsen 2023

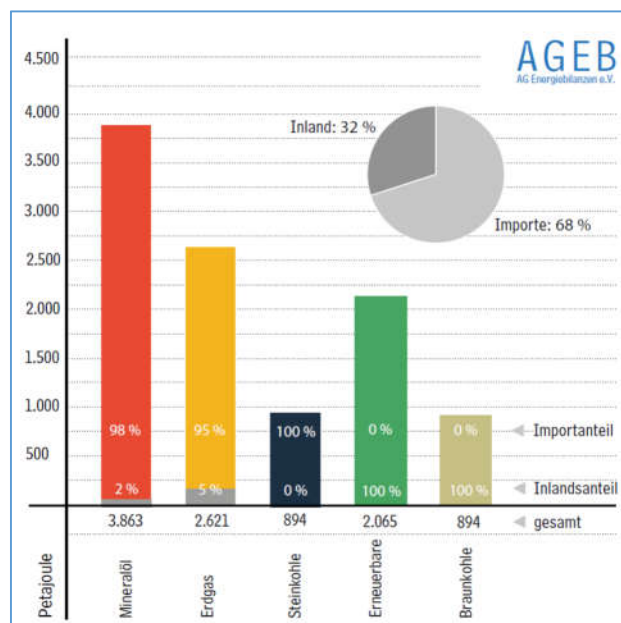
kassenmäßige Steuereinnahmen in Niedersachsen 2023	
Lohnsteuer	16.087.616
veranlagte Einkommensteuer	6.914.971
Körperschaftsteuer	3.134.124
Umsatzsteuer	12.220.595
Gewerbesteuer brutto	6.247.370
Summe relevante Steuern in 1.000. €	44.604.676
Erwerbstätige in Niedersachsen in 1.000	4.240,4
Steuereinnahmen pro Erwerbstätigen in €	10.519,0
hafenabhängig Beschäftigte	74.437
Steuereinnahmen durch hafenabhängige Beschäftigung in €	783.001.195

Ausgehend von den 74.437 hafenabhängig Beschäftigten in Niedersachsen werden im Land eine Bruttowertschöpfung in Höhe von 5.885 Mio. Euro sowie Steuerzahlungen in Höhe von 783 Mio. Euro generiert. Dies sind deutliche Steigerungen gegenüber den Werten von 2020. Es muss darauf hingewiesen werden, dass die Steuerzahlungen vor der Steuer- verteilung berechnet wurden. Auf diese Steuereinnahmen wird noch die Steueraufteilung im föderalen Staat (Gemeinschaftssteueraufteilung, Finanzausgleich u.ä.) angewandt. Die ermittelten hafenabhängigen Steuereinnahmen können daher nicht mit den Haushaltsmit- teln (aus Steuern) im Landeshaushalt verglichen werden.

6. Exkurs: Auswirkungen der veränderten Energiepolitik

Im Pariser Klimaschutzabkommen hat Deutschland sich verpflichtet, bis zum Jahre 2045 klimaneutral zu werden. Im Energiebereich bedeutet dies, dass zunehmend fossile Energieträger durch erneuerbare Energien ersetzt werden. Gleichwohl war Deutschland im Jahre 2023 bei der Energiegewinnung sehr stark von Energieimporten abhängig, wie folgende Abbildung zeigt:

Abb. 16: Importabhängigkeit der deutschen Energieversorgung 2023



Quelle: Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen e.V.: Infografik 04_2024, Berlin 2024

Nur ein knappes Drittel der deutschen Energieversorgung wird durch heimische Förderung (Braunkohle) oder Erzeugung (Erneuerbare Energien) gedeckt. Bei den Energieträgern Mineralöl, Erdgas und Steinkohle ist Deutschland fast vollständig von Importen abhängig.

6.1 Hafenrelevante Investitionen und Projekte

Die Energieimporte werden zu einem nicht unerheblichen Anteil über niedersächsische Häfen durchgeführt. Wie die folgende Abbildung zeigt, machen sie fast die Hälfte des niedersächsischen Hafenumschlags aus. Die starken Schwankungen seit 2020 spiegeln die Auswirkungen der Energiepolitik und des russischen Überfalls auf die Ukraine wider.

Abb. 17: See-Umschlag von Energierohstoffen in Niedersachsen seit 2015 in 1.000 t

Hafen	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023
Rohes Erdöl										nur Empfang
Wilhelmshaven	19.658	18.004	19.035	15.588	18.711	18.955	18.245	19.769	17.513	17.513
Kraftstoffe und Heizöl										
Brake	n.a.	0	16	13	11	10	9	5	0	0
Cuxhaven	41	42	31	29	33	29	58	39	21	20
Emden	12.630	5.889	6.996	1.130	5.645	0	0	0		
Nordenham	272	121	185	134	174	121	73	110	314	119
Wilhelmshaven	560	204	622	557	859	1.406	2.904	2.267	2.383	804
Summe Öl	33.161	24.260	26.886	17.450	25.432	20.521	21.288	22.191	20.232	18.457
Steinkohle										
Emden				1.130		0	1.872	0		
Nordenham	1.470	1.316	1.625	1.446	1.139	673	1.092	1.691	1.103	1.082
Stade-Bützfleth	n.a.	0	0	5	1	0	0	6	4	4
Wilhelmshaven	3.639	2.569	3.536	3.286	2.311	966	1.584	3.149	1.787	1.690
Summe Kohle	5.109	3.884	5.162	5.866	3.452	1.639	4.549	4.845	2.895	2.776
WHV Flüssiggas: LPG							51	58		
WHV Flüssiggas: LNG									3.046	3.046
Gesamt-Energie	38.270	28.145	32.048	23.316	28.884	22.160	25.888	27.094	26.173	24.279
Gesamtumschlag	46.353	51.948	48.600	53.369	49.844	53.527	48.455	51.410	54.446	

Quelle: eigene Berechnungen, auf Basis von Daten der Seaports of Niedersachsen GmbH

Die Energiewende wird deutliche Auswirkungen auf den Umschlag (zum größten Teil: Import) von Energierohstoffen über die niedersächsischen Häfen haben. Es ist zu erwarten, dass der Empfang der fossilen Energierohstoffe Erdöl und Steinkohle sinken wird. Steinkohle wird zwar nicht mehr in Deutschland gefördert, der Bedarf geht wegen des Kohleausstiegs bei der Verstromung weiterhin signifikant abnehmen. Der Empfang von verflüssigtem Erdgas (LNG) und Wasserstoffderivaten wird in der näheren Zukunft weiter steigen.

Aufgrund von politischen Entscheidungen (Reduktion der Förderung erneuerbarer Energien) war die Errichtung von Offshore-Windenergieanlagen in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone zeitweise zum Erliegen gekommen. Im Jahr 2021 wurden weder neue Anlage noch Fundamente installiert, viele Unternehmen, die WEA-Komponenten hergestellt hatten, mussten ihre Produktion einstellen. Mit dem Stopp der Gasimporte durch die North Stream-Pipelines ergab sich eine Wende in der Energiepolitik, die wieder sehr stark auf Windenergie setzte. Aufgrund der weggebrochenen Produktionskapazitäten und der langen Vorlaufzeiten für Offshoreprojekte kommt der Umschlag von Komponenten von Windenergieanlagen nur langsam wieder in Gang. Er wird sich in den nächsten Jahren deutlich steigern (müssen). Leider wird die umgeschlagene Tonnage an WEA-Komponenten statistisch nicht ausgewiesen. Der land- und wasserseitige Umschlag dieser großvolumigen und teuren Großteile ist arbeitsintensiv und erfordert große, belastbare Lagerflächen, belastbare hafeninterne Straßen, schwerlastfähige Umschlaggeräte und Kajen.

Erhebliche Investitionen sind hierfür erforderlich, um die hochgesteckten deutschen und europäischen Ausbauziele für Offshore-Windenergie zu erreichen.

Die niedersächsischen Häfen nehmen bei der Energiewende eine wichtige Rolle ein. Hier wird insbesondere in Einrichtungen für den Umschlag von flüssigen Gasen (LNG und später Wasserstoff) und für Komponenten zur Energieerzeugung, v.a. Komponenten von Windenergieanlagen an Land und auf See investiert.

Mit Bezug zum Thema Energie findet in **Brake** der Umschlag von Komponenten für Onshore-Windenergieanlagen (WEA) statt. Das Genehmigungsverfahren für einen dritten Großschiffsliegeplatz am Niedersachsenkai ist in Vorbereitung. Der Umschlag von WEA-Komponenten könnte hiervon profitieren und gestärkt werden. Im Hafenareal wurde im Februar 2024 mit dem Bau einer Produktionsanlage für grünen Wasserstoff begonnen. Die Anlage der Firma Lhyfe für die Produktion von täglich vier Tonnen Wasserstoff wird für den Hafenumschlag vorerst keine große Bedeutung haben, die Verfügbarkeit von grünem Wasserstoff wird aber Arbeitsplätze schaffen und den Wirtschaftsstandort Brake beleben.

Mit dem Deutschen Offshore-Industrie-Zentrum (DOIZ) ist **Cuxhaven** bereits heute einer der größten Umschlaghäfen für Offshore-/Onshore-Windkraftanlagen in der Nordrange. Cuxhaven ist der wichtigste deutsche Hafenplatz für die Errichtung, Versorgung und Wartung von Offshore-Windparks in der Nordsee. Auch für die Onshore-Windenergie ist Cuxhaven von großer Bedeutung, da ein wachsender Anteil der Komponenten von Windkraftanlagen im Ausland produziert und auf dem Seeweg über Cuxhaven nach Deutschland importiert wird.

Für den Bau der Liegeplätze 5-7 in Cuxhaven hat das Land Niedersachsen rund 100 Mio. Euro Investitionsmittel zugesichert. Jeweils weitere 100 Mio. Euro sollen vom Bund und von der Privatwirtschaft investiert werden. Mit einer geplanten Kaimauerlänge von rund 1.250 Metern und einer schwerlastfähigen Logistikfläche von rund 38 Hektar werden erhebliche zusätzliche Kapazitäten für den Umschlag von On- und Offshore-Windkraftanlagen entstehen.

Emden spielt beim Umschlag von Energierohstoffen inzwischen keine Rolle mehr. Der Emden Binnenhafen ist aber ein wichtiger Standort für den Export von WEA-Komponenten, z.B. des Herstellers Enercon aus Aurich. Auch Maintenance und Serviceleistungen für Offshore-Windenergie finden hier statt. Für diese Aktivitäten, die weitestgehend im Binnenhafen

lokalisiert sind, ist die anstehende Modernisierung der Großen Seeschleuse von hoher Bedeutung.

Der Privathafen **Nordenham** ist mit der Produktion von Monopiles und Seekabeln sowie dem seewärtigen Versand dieser Produkte im Bereich der Offshore-Windenergie engagiert. Während bei diesen Produkten mit Produktions- und Umschlagsteigerungen zu rechnen ist, dürfte der traditionelle Kohleumschlag weiter sinken.

Wie erwähnt, übergab NPorts am 16. Dezember 2023 in **Stade** den fertiggestellten Anleger für verflüssigte Gase (AVG) an den Terminalbetreiber Hanseatic Energy Hub. Es handelt sich um das größte Bauprojekt in der Geschichte von NPorts. Am Terminal soll eine schwimmende FSRU (Floating Storage and Regazification Unit) fest stationiert werden, von der aus tiefgeköhltes flüssiges Gas (LNG) regasifiziert und an Land leiten. Jährlich sollen von hier fünf Milliarden Kubikmeter Erdgas in das Fernleitungsnetz eingespeist werden.

Ab Anfang 2027 soll ein landseitiges Zero-Emission-Terminal die FSRU ersetzen und einen Umschlag von 13,3 Milliarden Kubikmeter LNG-Gas und grünen Gasen (Bio-LNG, SNG) ermöglichen.

Wilhelmshaven ist schon seit langem der größte deutsche Hafen für den Umschlag von Energierohstoffen. Innerhalb von nur 194 Tagen (Deutschlandtempo) wurde der erste LNG-Anleger Deutschlands fertiggestellt. Der Hafenstandort Wilhelmshaven trägt somit seit Dezember 2022 zur Energiesicherung Deutschlands bei. Im Jahr 2023 wurden ca. 3,0 Mio. t LNG durch das FSRU regasifiziert und damit ca. vier Milliarden Kubikmeter Gas ins deutsche Gasnetz eingespeist, was etwa 4,4 % des deutschen Gasverbrauchs entspricht. Weitere Projekte in diesem Zusammenhang sind ein Anleger für eine zweite FRSU sowie ein fester Anleger für allgemein verflüssigte Gase in Wilhelmshaven (AVG Wilhelmshaven).

Unter dem Namen Energy Hub – Port of Wilhelmshaven haben sich lokale Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung zusammengefunden, um die Chancen, die die Energiedrehscheibe Wilhelmshaven bietet, zu nutzen. Zahlreiche Projekte um den Import und die Verteilung grüner Energie sowie deren Nutzung für lokale Unternehmen und deren Produktion werden diskutiert und vorangetrieben. Eines der Projekte betrifft auch die Lagerung und den seewärtigen Versand von CO₂ (CCS).

6.2 Einschätzung der beschäftigungsrelevanten Auswirkungen

Mit der Energiewende kommen zahlreiche Herausforderungen auf die deutschen Häfen zu. In einem ersten Schritt wurden ab 2022 mehrere Anleger für den Import von verflüssigtem Gas (LNG) errichtet. An ihnen liegen schwimmende Anlagen, die das tiefgekühlte LNG aus Tankschiffen aufnehmen, zwischenlagern, in gasförmigen Zustand umwandeln und in Pipelines einspeisen. In weiteren Schritten sollen diese Anlagen durch ortsfeste Anlagen an Land ersetzt werden. Das LNG soll später durch nicht fossile Rohstoffe wie Wasserstoffderivate ersetzt werden. Der Bau der LNG-Anleger bietet während der Errichtungsphase zahlreiche Arbeitsplätze, während der Betriebsphase dürften die Aktivitäten allerdings weitgehend automatisiert ablaufen. Die Arbeitsproduktivität beim Umschlag von flüssigen oder gasförmigen Stoffen ist sehr hoch, so dass nur wenige Dauerarbeitsplätze entstehen.

Durch die Nutzung des Gases in produzierenden Betrieben an den Hafenstandorten Stade und Wilhelmshaven können Arbeitsplätze in den Hafenregionen entstehen. Der größte Teil des importierten Gases wird jedoch über Pipelines ins Hinterland transportiert, so dass sich Beschäftigungs-, Wertschöpfungs- und Steuereffekte außerhalb der Hafenregionen und außerhalb Niedersachsens niederschlagen.

Zur Energiewende gehört ebenfalls die Stromerzeugung durch Windenergieanlagen an Land und auf See. Fast alle niedersächsischen Häfen sind auf die eine oder andere Art mit der Windenergieerzeugung verbunden. Sie versenden und/oder empfangen Komponenten von Windenergieanlagen, wirken bei Errichtung, Betrieb, Wartung und dem künftigen Rückbau von Offshore-Windenergieanlagen mit. Insbesondere die Mitwirkung bei der Errichtung von Offshore-Windparks stellt große Anforderungen an die Hafenanlagen. Aufgrund der Witterungsbedingungen stellen die Häfen einen Puffer zwischen dem Bau der WEA-Komponenten und deren Verschiffung zur Baustelle auf See dar. Wegen der Größe der Rotorblätter und Turmsegmente sowie der hohen Gewichtsbelastung durch die Turbinenhäuser werden im Errichtungshafen große, schwerlastfähige Flächen benötigt, die aber einen geringen Lagerumschlag haben. In Abhängigkeit von der Art des Umschlags müssen auch die Kajen entsprechend aufwändig ausgestattet sein. Für den Bau dieser Hafenbereiche entstehen hohe Kosten, denen nur ein vergleichsweise geringer Umschlag und wenige Schiffsanläufe gegenüberstehen. Dementsprechend ist auch der Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften nicht sehr hoch. Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte lassen sich auch hier v.a. dadurch realisieren, dass der Bau der WEA-Komponenten in der Hafenregion stattfindet. Beispielhaft ist die Ansiedlung von Siemens-Gamesa und anderer Hersteller in Cuxhaven zu nennen.

Die Potenziale der Windenergie für die niedersächsischen Seehäfen werden in der gleichnamigen Studie der Deutschen Windguard³⁵ aufgezeigt. Beschäftigungswirkungen werden in dieser Studie allerdings nicht berücksichtigt. Wind:research hat in einer Studie aus dem Jahre 2022 für den Offshore-Windenergiebereich Niedersachsens 2235 Beschäftigte bei 111 Marktteilnehmern genannt, die einen Umsatz von 654 Mio. Euro erwirtschaften.³⁶ Aufgrund des damals beginnenden Wiederaufschwungs der Offshore-Windenergie dürften diese Angaben im Jahr 2023 deutlich übertroffen worden sein.

³⁵ Deutsche Windguard: Potenziale der Windenergie für die niedersächsischen Seehäfen, Varel August 2023.

³⁶ Vgl. Wind:research: Wertschöpfung der Offshore-Windenergie in Deutschland, Bremen 2022, S. 11.

7. Fazit

7.1 Ausblick auf die Entwicklung in 2024

Umschlagzahlen der niedersächsischen Häfen für das komplette Jahr 2024 wurden noch nicht veröffentlicht. Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe ging für das erste Halbjahr 2024 von einer Stagnation des deutschen Hafenumschlags aus.

Abb. 18: Umschlag der niedersächsischen Seehäfen im ersten Halbjahr 2024

Hafen	1. Halbjahr 2023	1. Halbjahr 2024	Entwicklung %
Brake	3.312.936	2.472.167	-25%
Cuxhaven	1.190.400	1.144.289	-4%
Emden	2.360.040	2.146.627	-9%
Leer	3.674	6.955	89%
Nordenham	1.254.947	850.309	-32%
Oldenburg	61.893	24.262	-61%
Papenburg	300.966	319.405	6%
Stade	1.516.089	2.771.807	83%
Wilhelmshaven	16.234.789	16.764.858	3%
Gesamt	26.235.734	26.500.679	1%

Quelle: Seaports of Niedersachsen GmbH

Der Seehafenumschlag in Niedersachsen ist in den ersten sechs Monaten 2024 um ein Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum gestiegen. Die einzelnen Häfen hatten dabei ganz unterschiedliche Entwicklungen. Der massive Umschlagrückgang der Häfen Brake, Nordenham und Oldenburg hat als Hauptursache die zweimalige Havarie von Binnenschiffen mit der Elsflether Eisenbahnbrücke über die Hunte. Seit der ersten Havarie in der Nacht zum 25. Februar 2024 ist der Hafen Oldenburg für Seeschiffe quasi nicht mehr erreichbar; dies wird auch bis zu einem Brückenneubau so bleiben. Die Eisenbahnbrücke wurde durch einen nicht drehbaren Ersatz repariert. Seitdem sind die Häfen Brake und Nordenham wieder auf der Schiene an ihr Hinterland angeschlossen. Deren Hafenumschlag dürfte im 2. Halbjahr 2024 den des ersten Halbjahres deutlich übersteigen. Der massiv angestiegene Umschlag in Stade dürfte der, aufgrund der wieder gesunkenen Energiepreise, gestiegenen Auslastung der lokalen Industrie geschuldet sein.

Wilhelmshaven, das für über 60 % des niedersächsischen Hafenumschlags steht, hat im ersten Halbjahr 2024 um drei Prozent zugelegt, der Containerumschlag wuchs allerdings

nur um 1,6 %. In den ersten 9 Monaten nahm die Anzahl der umgeschlagenen TEU um über 40 % zu, so dass für das gesamte Jahr 2024 mit einem sehr erheblichen Anstieg des Containerumschlags gerechnet werden kann. Insgesamt dürfte der Umschlag in Niedersachsen im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr wieder ansteigen.

Die Auswirkungen auf Beschäftigung, Steueraufkommen und Wertschöpfung in Niedersachsen können noch nicht eingeschätzt werden. Einerseits wird der operative Umschlag zunehmend automatisiert, was den Personalbedarf reduziert. Andererseits steigt der Anteil der beschäftigungsintensiven Umschlagsgüter an, was in den vergangenen Jahren schon zu einer Entkopplung von Umschlagmenge und Beschäftigung geführt hatte.

7.2 Abschließende Bewertung

49.369 hafenabhängig Beschäftigte in den niedersächsischen Hafenregionen – dies ist das Kernergebnis der vorliegenden Untersuchung. Dieses Ergebnis basiert auf einer Fortschreibung einer grundlegenden Untersuchung aus dem Jahre 2010. Damals wurden 953 Unternehmen, Behörden und Institutionen als Grundgesamtheit der hafenabhängigen Beschäftigung in den Hafenregionen Niedersachsens identifiziert und befragt. 71,7 % davon beantworteten u.a. wie viele Beschäftigte sie haben und wie viele davon hafenabhängig seien. Diesen direkten Befragungsergebnissen kann eine hohe Relevanz beigemessen werden. Dementsprechend ist eine Fortschreibung der Befragungsergebnisse unter Verwendung der Daten der Bundesagentur für Arbeit – differenziert nach maritimen Teilbranchen und nach Hafenregionen – auch noch für das Jahr 2023 zulässig und belastbar.

Um vergleichbare Beschäftigtenzahlen für das ganze Land Niedersachsen zu berechnen, wurde auf eine Studie zurückgegriffen, die entsprechende Zahlen für das Jahres 2017 berechnet hatte. Diese Werte wurden mit dem zwischenzeitlichen Beschäftigungswachstum fortgeschrieben. Als Ergebnis werden 74.437 Beschäftigte im Land Niedersachsen als hafenabhängig angesehen. Plakativ zählen dazu z.B. die diejenigen Beschäftigten in der Automobilindustrie außerhalb der Küstenregion, die für den seewärtigen Export produzieren.

Hafenabhängige Steuereinnahmen und Wertschöpfung können mit pro Kopf-Werten und der o.g. Beschäftigungszahl auf Steuerzahlen und Wertschöpfung im Land Niedersachsen hochgerechnet werden. Die entsprechenden Angaben beruhen auf den direkten und indirekten Effekten der hafenabhängigen Tätigkeiten in Niedersachsen. Eine zusätzliche

Schätzung der induzierten (Einkommensverausgabungs-)Effekte ist nur mithilfe eines entsprechenden Multiplikators möglich und führt zu 80 % höheren Werten. Die Belastbarkeit dieser Schätzung wird jedoch als eingeschränkt angesehen.

8. Kurzfassung

8.1 Executive Summary

Kurz gefasst hat das vorliegende Gutachten für das Jahr 2023 folgende Kernaussagen:

- 49.369 Personen sind in den Hafenregionen Niedersachsens hafenabhängig beschäftigt
- 74.437 Beschäftigte im Land Niedersachsen hängen von den Häfen im Land ab
- Diese Beschäftigten erarbeiten eine Bruttowertschöpfung von 5.885 Mio. Euro
- Sie generieren im Land Niedersachsen 783 Mio. Euro an Steuereinnahmen

Die Erarbeitung dieser Werte basiert auf einer sorgfältigen Berechnung der von den niedersächsischen Häfen abhängigen Beschäftigung. Die Berechnung fußt auf einer grundlegenden Untersuchung für das Jahr 2009. In dieser wurden 953 Unternehmen, Behörden und Institutionen als Grundgesamtheit der hafenabhängigen Beschäftigung in den gemeinschaftlich abgegrenzten Hafenregionen Niedersachsens identifiziert. Davon beantworteten 71,7 % die Fragen, ob sie überhaupt hafenabhängig tätig sind bzw. wie viele ihrer Beschäftigten als hafenabhängig angesehen werden. Die – auf die Grundgesamtheit von 953 Unternehmen hochgerechneten – 41.076 hafenabhängig Beschäftigten des Jahres 2009 in den Hafenregionen stellten eine solide Basis für Fortschreibungen dar.

Die vorliegende Fortschreibung nutzt die Beschäftigtenzahlen der Bundesagentur für Arbeit, die für Wirtschaftszweige und in kleinteiliger regionaler Abgrenzung regelmäßig veröffentlicht werden. Dies ermöglicht nach maritimen Teilbranchen und Hafenregionen differenzierte Berechnungen. Für das Jahr 2023 werden auf diese Weise 49.369 direkt und indirekt hafenabhängig Beschäftigte in den Hafenregionen Niedersachsens ermittelt.

Diese Studie schreibt die Ergebnisse der Vorgängeruntersuchung von 2020 bis zum Jahr 2023 fort. Hafenabhängige Beschäftigung und Hafenumschlag haben sich in diesem Zeitraum in etwa parallel entwickelt und sind um gut 4 % gewachsen.

Abb. 19: Entwicklung von Beschäftigung und Hafenumschlag

Regionaler Bezugsraum	Beschäftigte in 1.000				2020-2023 in %
	Jahr 2009	Jahr 2017	Jahr 2020	Jahr 2023	
Hafenregionen Niedersachsens	41.076	45.688	47.374	49.369	4,2%
Land Niedersachsen		68.885	71.428	74.437	4,2%
Hafenumschlag in Niedersachsen in 1.000 t	52.415	53.369	48.455	50.579	4,4%

Nach einer Erläuterung der methodischen Grundlagen von regional- und gesamtwirtschaftlichen Analysen werden die Ergebnisse der vorhergehenden Untersuchungen analysiert und mit ähnlich gelagerten Studien verglichen. Die Umschlagentwicklung der niedersächsischen Seehäfen wird dargestellt. Die nach Ladungskategorien differenzierte Darstellung zeigt, dass in den niedersächsischen Häfen der Anteil von höherwertiger, beschäftigungsintensiver Ladung zugenommen hat, allerdings noch hinter dem entsprechenden Anteil in den übrigen deutschen Häfen zurückbleibt. Entwicklungsprojekte in und um die niedersächsischen Häfen werden erläutert, um die Umschlag- und Beschäftigungsentwicklung zu untermauern.

Die Hochrechnungsmethodik der Beschäftigtenzahlen seit 2020 wird erläutert und die hafenabhängige Beschäftigung sowohl in den niedersächsischen Hafenregionen als auch differenziert nach maritimen Teilbranchen für 2023 mit jeweils 49.369 Personen ausgewiesen.

Im nächsten Schritt erfolgt eine Ausweitung des regionalen Bezugs auf das ganze Land Niedersachsen. Zu den Beschäftigten in den Hafenregionen kommen noch gut 50 % von außerhalb hinzu, deren Arbeitsplätze in Niedersachsen von seewärtigen Ex- oder Importen abhängen. Insgesamt sind damit 74.437 Beschäftigte im Land Niedersachsen von dessen Häfen direkt oder indirekt abhängig. Sie erwirtschaften eine Bruttowertschöpfung von 5,9 Mrd. Euro und sind für Steuerzahlungen in Höhe von 783 Mio. Euro verantwortlich. Die Zahl gibt den Wert der Steuerzahlungen in Niedersachsen vor der Steuerverteilung an. Auf diese Steuereinnahmen wird noch die Steueraufteilung im föderalen Staat (Gemeinschaftssteueraufteilung, Finanzausgleich u.ä.) angewandt. Die 783 Mio. Euro entsprechen daher nicht den Steuereinnahmen, die im Landeshaushalt ausgewiesen werden.

Die genannten Werte beruhen auf den direkten und indirekten Effekten der Häfen. In der Theorie werden auch induzierte Effekte behandelt, die sich ergeben, wenn die direkt und indirekt hafenabhängig erzielten Einkommen ausgegeben werden. Der für Niedersachsen

in der Literatur genannte Multiplikator von 1,8 würde bedeuten, dass zu den o.a. Beschäftigten weitere 80 % hinzukämen. Dieser Einkommensverausgabungs-multiplikator von 2018 beruht darauf, dass ein großer Teil der hafenabhängig erzielten Einkommen auch in Niedersachsen ausgegeben werden. In der Zwischenzeit und insbesondere seit den Coronajahren hat der eCommerce zulasten der lokalen und regionalen Geschäfte an Bedeutung gewonnen, so dass die Konsumausgaben sich stärker außerhalb Niedersachsen niederschlagen.

In einem Exkurs werden die Auswirkungen der veränderten deutschen Energiepolitik auf die hafenabhängige Beschäftigung analysiert. Der Umschlag von Steinkohle und Rohöl und damit die entsprechende Beschäftigung (auch in der Verarbeitung der Rohstoffe) wird zugunsten des Umschlags von tiefgeköhltem Flüssiggas (LNG) und der Erzeugung von Strom durch Windenergieanlagen abnehmen. Um diese Energiewende herbeizuführen sind erhebliche Investitionen in den Häfen (LNG-Importterminals, Terminals für Windenergieanlagen) erforderlich. Für den LNG-Umschlag wurden in Wilhelmshaven und Stade neue Anleger errichtet. Über sie können große Mengen Flüssiggas umgeschlagen werden, die zwar der Gasversorgung ganz Deutschlands dienen, aber nur wenige Arbeitsplätze in den Hafenregionen schaffen. Lagerung und Umschlag von Windenergiekomponenten sowie Errichtung, Wartung und Rückbau von Offshore-Windparks erfordern zusätzliche große, schwerlastfähige Flächen und Kaje. Während die einzelnen Stückgewichte und -größen erheblich sind und qualifizierte Arbeitskräfte erfordern, hält sich die insgesamt umgeschlagene Tonnage doch in Grenzen. Für die Windenergie sind ebenfalls umfangreiche Infra- und Suprastrukturinvestitionen in den Häfen notwendig, die nur zu einem geringen Teil der Energieversorgung der Küstenregion zugutekommen.

Angesichts der Umschlagentwicklung in 2024, der Automatisierung, der schwächelnden Konjunktur und des durch Sanktionen und Zölle beeinträchtigten Außenhandels wird die hafenabhängige Beschäftigung sich dem Trend des Beschäftigungsabbaus möglicherweise nicht ganz entziehen können.

8.2 One Pager

Fortschreibung der Beschäftigungswirkungen der niedersächsischen Seehäfen für das Jahr 2023

Das Gutachten erarbeitet die regionalwirtschaftlichen Wirkungen der niedersächsischen Seehäfen für das Jahr 2023. Es kommt zu den folgenden Ergebnissen:

- Von der Existenz und Funktionsfähigkeit der niedersächsischen Häfen hängen 49.369 direkt und indirekt Beschäftigte allein in den Hafenregionen Niedersachsens ab. Dies entspricht einer Zunahme um 1.995 hafenabhängig Beschäftigten gegenüber 2020 (+ 4,2 %)
- In Niedersachsen sind insgesamt 74.437 Beschäftigte direkt und indirekt von den Häfen im Land abhängig
- Diese Beschäftigten erarbeiten eine Bruttowertschöpfung von 5.885 Mio. Euro
- Sie generieren im Land Niedersachsen 783 Mio. Euro an Steuereinnahmen

Das Gutachten schreibt die Ergebnisse der Vorgängeruntersuchung (Berichtsjahr 2020) auf das Jahr 2023 fort. Hafenabhängige Beschäftigung und Hafenumschlag haben sich in diesem Zeitraum in etwa parallel entwickelt und sind um gut 4 % gewachsen.

Auch bei einem längerfristig tendenziell stagnierenden Hafenumschlag in Niedersachsen ist die hafenabhängige Beschäftigung angestiegen. Ursache ist ein steigender Umschlaganteil von höherwertigen, beschäftigungsintensiven Gütern.

Niedersachsen ist eine Energiedrehscheibe für Deutschland. Mit der Energiewende sinkt der Umschlag von Öl und Steinkohle. Mit hohen Investitionskosten werden in den niedersächsischen Häfen Umschlaganlagen für alternative Energierohstoffe (v.a. LNG) und Windenergieanlagen errichtet. Die positiven Folgewirkungen wie Wertschöpfung, Arbeitsplätze und Steuerzahlungen werden sich nicht nur in den Häfen und im Land Niedersachsen, sondern in ganz Deutschland zeigen, da die Hafeninvestitionen Industriearbeitsplätze im ganzen Land sichern sollen.

Diese Studie ist eine Fortschreibung vorhergehender Untersuchungen, die die Gutachter Dr. Holocher und Dr. Wengelowski seit 2010 erstellt haben. Sie fußen auf einer sehr umfangreichen, detaillierten Befragung der niedersächsischen Hafenwirtschaft und –verwaltung sowie weiterer maritimer Unternehmen, Behörden und Institutionen

Quellenverzeichnis

Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen e.V.: Infografik 04_2024, Berlin 2024

Arbeitskreis „Erwerbstätigenrechnung der Länder“ (Hrsg.): Erwerbstätige in den Ländern der Bundesrepublik Deutschland 2014 – 2023, Reihe 1, Band 1, Wiesbaden Oktober 2024

Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder“ (Hrsg.): Bruttoinlandsprodukt, Bruttowertschöpfung in den Ländern der Bundesrepublik Deutschland 1991 – 2023, Reihe 1, Länderergebnisse Band 1, Stuttgart März 2024

Bundesagentur für Arbeit: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Tabellen, Regionalreport über Beschäftigte, Hannover, Juni 2024

Bundesagentur für Arbeit: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Tabellen, Regionalreport über Beschäftigte, Nürnberg, September 2021.

Deutsche Windguard: Potenziale der Windenergie für die niedersächsischen Seehäfen, Varel August 2023

Hafen Hamburg Marketing: Jahrespressekonferenz, Hamburg 2020

Holocher, K.H. und P. Wengelowski: Gutachten über die Beschäftigungswirkungen der niedersächsischen Seehäfen, Dezember 2013 (im Auftrag von Niedersachsen Ports)

Holocher, K.H. und P. Wengelowski: Regionalwirtschaftliche Wirkungen von Häfen, in: Internationales Verkehrswesen 2/2014, S. 15 - 18

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik unter Mitarbeit von K.H.Holocher und P. Wengelowski: Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2015, Endbericht, Bremen Mai 2017 (zitiert als ISL 2017)

ISL in Zusammenarbeit mit ETR: Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/2020, Bremen, 2021 (zitiert als ISL/ETR. 2021)

ISL, ETR, Fraunhofer CML, DIW Econ: Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland, Endbericht Bremen 2021, (zitiert als ISL et al. 2021a)

ISL, ETR, Fraunhofer CML, Ramboll: Untersuchung der regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens, Bremen/Hamburg 2021 (zitiert als ISL et al., 2021b)

ISL, ETR, Fraunhofer CML/IML, Prof. Holocher: Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung, Bremen 2019 (zitiert als ISL et al. 2019)

Jade Hochschule: Untersuchung über die Beschäftigungseffekte der niedersächsischen Häfen, erstellt im Rahmen des Projektstudiums am Fachbereich Seefahrt der Jade Hochschule, im Auftrag der Niedersachsen Ports GmbH&Co. KG, Elsfleth 2010 (zitiert als Jade Hochschule 2010)

Klophaus, R.: Regionalökonomische Bedeutung und Klimakosten des Flughafens Bremen, Mannheim 2022

Klophaus, R.: Volkswirtschaftliche Bedeutung von Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen, Birkenfeld 2006

Planco Consulting GmbH: Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Kölner Häfen, Essen 2020

Seaports of Niedersachsen GmbH: Jahrespressekonferenzen, Oldenburg, verschiedene Jahre

Stadt Wilhelmshaven: <https://www.wilhelmshaven.de/Themen/Bundeswehr.php> (Abruf November 2024)

Statistisches Bundesamt: Klassifikation der Wirtschaftszweige, Wiesbaden 2008.

Vgl. Statistisches Bundesamt (Destatis): Statistischer Bericht Steuerhaushalt 4. Vierteljahr 2023, Wiesbaden 2024, Tabelle 71211-103

Wind:research: Wertschöpfung der Offshore-Windenergie in Deutschland, Bremen 2022

ZDS-Zentralverband der deutschen Seehafenbetrieb e.V. Jahresbericht 2023/2024, Hamburg, Oktober 2024

Anhang: Beschäftigungsentwicklung 2015 - 2023

Beschäftigungsentwicklung seit 2015 nach maritimen Teilbranchen

Im Vorgutachten wurde die Beschäftigungsentwicklung in Hafenregionen und maritimen Teilbranchen noch einmal auf das Jahr 2015 bezogen. Für 2015 wurden 45.344 direkt und indirekt hafenabhängig Beschäftigte in den niedersächsischen Hafenregionen berechnet. Die Hochrechnung für das Jahr 2023 ermittelt 49.369 hafenabhängige Beschäftigte in Niedersachsen. Dieses bedeutet ein Gesamtzuwachs von 8,9 Prozent bezogen auf das Jahr 2015.

Hafenabhängig Beschäftigte in maritimen Teilbranchen 2015 – 2023

Maritime Teilbranchen in den niedersächsischen Hafenregionen	Beschäftigte			Wachs- tum	Anteil
	Jahr 2015	Jahr 2020	Jahr 2023	15-23	Teilbranche
Seehafenverkehrswirtschaft					
Bugsierbetriebe	151	155	160	6,0%	0,3%
Bunkerunternehmen	61	57	61	0,0%	0,1%
Hafenunternehmen im engeren Sinne	3.457	3.780	4.193	21,3%	8,0%
Instandsetzung von Hafenanlagen, Reparatur von Schiffen	671	840	912	35,9%	1,8%
Kreuzfahrtunternehmen, mar. Tourismus, Reiseveranstalter	67	79	84	25,4%	0,2%
Ladungskontrolleure	2	2	2	0,0%	0,0%
Lotsen	250	298	366	46,4%	0,6%
Offshore Windenergie	3.021	2.829	2.805	-7,1%	6,0%
Reedereien	3.201	3.125	3.241	1,2%	6,6%
Schiffsausrüster und Schiffsversorger	557	573	594	6,6%	1,2%
Schiffsentsorgungsunternehmen	11	13	14	27,3%	0,0%
Schiffsmakler	378	380	399	5,6%	0,8%
Seehafenspediteure	389	412	445	14,4%	0,9%
Seeversicherer und deren Gutachter	9	8	8	-11,1%	0,0%
Transportunternehmen des Hinterlandverkehrs	221	251	296	33,9%	0,5%
sonstige Unternehmen der Seehafenverkehrswirtschaft	96	95	99	3,1%	0,2%
Seehafenbezogene Wirtschaft					
Automobilhersteller, -exporteure	1.758	1510	1.457	-17,1%	3,2%
Fischerei, Fischverarbeitung	350	395	406	16,0%	0,8%
Import und Export von Rohstoffen und deren Verarbeitung	4.840	4998	4.801	-0,8%	10,6%
Logistikunternehmen	4.647	5571	6.775	45,8%	11,8%
Schiff- und Bootsbauunternehmen	5.779	6338	6.542	13,2%	13,4%
Unternehmen der Windenergiebranche	394	444	415	5,3%	0,9%
Zulieferer für Schiff- und Hafenbau	770	778	766	-0,5%	1,6%
sonstige seehafenbezogene Wirtschaft	765	767	748	-2,2%	1,6%
Behörden, Institutionen					
Behörde/Verwaltung	13.448	13594	13.668	1,6%	28,7%
Institution/Verband	51	82	112	119,6%	0,2%
Hafenabhängig Beschäftigte gesamt	45.344	47.374	49.369	8,9%	100%

Bei den größeren Teilbranchen, wie den Logistikunternehmen (+45,8 %), Hafenunternehmen im engeren Sinne (21,3 %) und Schiff- und Bootsbauunternehmen (+13,2 %), die zu-

sammen ein Drittel der maritimen Wirtschaft in Niedersachsen darstellen, fällt das Wachstum überaus positiv auf. Die prozentual sehr hohen Wachstumsraten bei den Lotsen, Verbänden, Kreuzfahrtunternehmen, Unternehmen der Instandsetzung von Hafenanlagen oder der Schiffsentsorgern sind aufgrund ihres geringen Anteils an der Gesamtzahl (2,8 %) in realen Zahlen nicht so gewichtig, wie die oben genannten Branchen.

Von 2015 zu 2023 entwickelten sich die Teilbranchen Automobilhersteller und -exporteure mit einer Veränderung von -14 % und die Offshore Windenergie mit -7,1 %.

Wie aus der vorstehenden Abbildung zu sehen, ist die Anzahl der direkt und indirekt hafenabhängig Beschäftigten in den maritimen Teilbranchen von 2015 bis 2023 um 4.025 bzw. 8,9 % gestiegen.

Beschäftigungsentwicklung seit 2015 nach Hafenregionen

Die Betrachtung der Beschäftigungsentwicklung seit 2015 bis 2023 nach Hafenregionen zeigt über die Jahre Wachstumswerte in den Regionen Wilhelmshaven (+39 %), Cuxhaven (15,70 %) sowie Papenburg (+14,83 %) und Leer (+13,70 %). Dem gegenüber fallen die Steigerungen in den Regionen Brake (+9,75 %), Nordenham (+9,23 %), und Oldenburg (+6,43 %) moderat aus. Emden und Stade tragen dagegen nicht zum Beschäftigungswachstum bei. Insgesamt lässt sich für den Zeitraum 2015 bis 2023 eine Beschäftigungsentwicklung von 8,88 % errechnen.

Die detaillierte Beschäftigungsentwicklung seit 2015 in den Hafenregionen wird in der Abbildung **Hafenabhängig Beschäftigte in Hafenregionen 2015 – 2023**“ dokumentiert.

Hafenabhängig Beschäftigte in Hafenregionen 2015 – 2023

Hafenregion	hafenabhängig Beschäftigte			Zuwachs 2015 - 2023		Anteil der Region
	2015	2020	2023	absolut	in %	
Brake	2.318	2.534	2.565	247	9,75%	5,2%
Cuxhaven	2.715	3.248	3.225	510	15,70%	6,5%
Emden	9.907	9.125	9.367	-539	-5,91%	19,0%
Leer	751	859	869	118	13,70%	1,8%
Nordenham	1.695	1.908	1.872	176	9,23%	3,8%
Oldenburg	2.254	2.324	2.404	149	6,43%	4,9%
Papenburg	5.374	5.934	6.254	880	14,83%	12,7%
Stade	5.053	4.813	4.563	-490	-10,18%	9,2%
Wilhelmshaven	6.274	7.629	9.250	2.976	39,00%	18,7%
Summe Hafenregionen	36.342	38.374	40.369	4.026	10,49%	81,8%
Marine, Wirt.-Min.	9.002	9.000	9.000	-2	-0,02%	18,2%
Gesamt Entwicklung	45.344	47.374	49.369	4.024	8,88%	100,0%