



Fachbereich WD 5

**Beschäftigungseffekte des Seehafenbetriebs in den fünf deutschen
Küstenbundesländern**

Eine Übersicht empirischer Studien

Beschäftigungseffekte des Seehafenbetriebs in den fünf deutschen Küstenbundesländern

Eine Übersicht empirischer Studien

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 021/26
Abschluss der Arbeit: 14.04.2026
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft, Energie und Klima

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Deutsche Seehäfen	4
3.	Gesamtwirtschaftliche Betrachtung der Beschäftigungseffekte	5
3.1.	Studie „Volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung“ (ISL et al. (2019))	5
3.2.	Studie „Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland“ (ISL et al. (2021))	10
3.3.	Studie „Employment and value added created by ports: A case study for Germany with an outlook to 2040“	12
3.4.	Studie „Die Nationale Hafenstrategie“	13
4.	Bundeslandspezifische Beschäftigungseffekte	15
4.1.	Bremen	15
4.2.	Hamburg	18
4.3.	Mecklenburg-Vorpommern	19
4.4.	Niedersachsen	21
4.5.	Schleswig-Holstein	22
5.	Zusammenfassung	25

1. Einleitung

Die vorliegende Dokumentation analysiert die **Beschäftigungseffekte** des Seehafenbetriebs in den fünf deutschen Küstenbundesländern Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein auf Grundlage einer Vielzahl empirischer Studien. Ziel ist es, sowohl gesamtwirtschaftliche als auch regional differenzierte Wirkungen der Hafenwirtschaft auf den Arbeitsmarkt darzustellen, wobei methodische Unterschiede zwischen den Studien – insbesondere hinsichtlich Abgrenzungen, betrachteter Branchen sowie der Einbeziehung direkter, indirekter und induzierter Effekte – die **Vergleichbarkeit der Ergebnisse einschränken**.

Es wurden vorrangig Publikationen der für die Fragestellungen spezialisierten Einrichtungen recherchiert sowie Experten befragt.

In der **Seeverkehrsstatistik** des Statistischen Bundesamtes werden Zahlen zum Empfang und Versand von Gütern sowie zu den ein- und ausgestiegenen Passagieren in deutschen Seehäfen erfasst. Zahlen zu Beschäftigten liegen dort nicht vor.¹

Im Folgenden werden ohne Anspruch auf Vollständigkeit zunächst Studien benannt, die die hafenabhängige Beschäftigung gesamtwirtschaftlich betrachten, und im Anschluss bundeslandspezifische Studien zu Beschäftigungseffekten in den deutschen Seehäfen aufgeführt.

2. Deutsche Seehäfen

Die Hafendatenbank des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) verzeichnet folgende größere Seehäfen mit Frachtverkehr:²

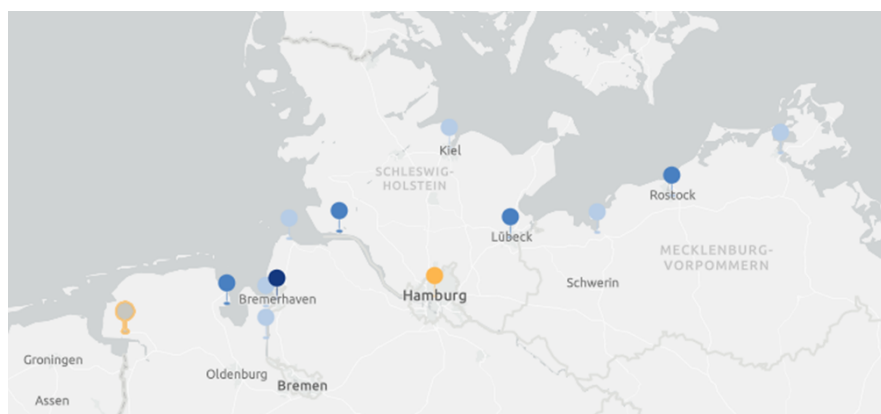


Abbildung 1: Grafikausschnitt der ISL Hafendatenbank.

Daneben existiert eine Vielzahl kleinerer Seehäfen.

1 Auskunft des Statistischen Bundesamtes vom 03.03.2026.

2 <https://www.isl.org/leistungen/hafendatenbank>.

3. Gesamtwirtschaftliche Betrachtung der Beschäftigungseffekte

Gesamtwirtschaftliche Analysen zur hafengebundenen Beschäftigung betrachten nicht einzelne Hafenregionen, sondern bundesweite Abhängigkeiten. Sie untersuchen, wie viele Arbeitsplätze im gesamten Bundesgebiet von den deutschen Häfen abhängig sind. Dabei werden auch Arbeitsplätze in der Hinterlandlogistik sowie in import- und exportabhängigen Unternehmen einbezogen. Solche Studien werden je nach Perspektive von unterschiedlichen Akteuren beauftragt: regionale Untersuchungen von Unternehmen, Kommunen oder Ländern, gesamtwirtschaftliche Analysen in der Regel von Bundesministerien oder -verbänden.

3.1. Studie „Volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung“ (ISL et al. (2019))

Um verlässliche Informationen über die Beschäftigungswirkungen von Häfen und der hafengebundenen Wirtschaft zu erhalten, geben Häfen sowie zuständige Länder oder Kommunen regelmäßig entsprechende Studien in Auftrag. Aufgrund unterschiedlicher Methoden, Definitionen sowie räumlicher und zeitlicher Abgrenzungen sind diese jedoch meist nicht direkt vergleichbar. Zudem variieren Untersuchungsräume, erfasste Wirtschaftsbereiche, indirekte Effekte und Untersuchungsjahre. Daher wurde für das **Jahr 2017** im Auftrag des damaligen **Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur** eine Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen **See- und Binnenhäfen** auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung erstellt. Die Untersuchung baute auf langjährigen Hafenstudien auf und verwendete den funktionalen Ansatz, dass Arbeitsplätze dann als hafengebunden gelten, wenn sie ohne wasserseitigen Umschlag wegfallen würden. Im Unterschied zu bisherigen Analysen, die meist die regionale Perspektive betrachteten, wurde hier untersucht, welche Arbeitsplätze in ganz Deutschland gefährdet wären, falls alle Häfen ausfallen würden. Wegen der **Vielzahl der See- und Binnenhäfen** wurde eine Methodik entwickelt, die hafengebundenen Beschäftigungsarten mit öffentlich verfügbaren Daten verknüpft, um Hochrechnungen für nicht untersuchte Häfen sowie eine Regionalisierung der Ergebnisse zu ermöglichen.³

Es werden folgende Arten hafengebundener Beschäftigung unterschieden:⁴

- umschlagabhängige Beschäftigung,

3 Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML/Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML, Economic Trends Research (ETR), Prof. Holocher & Partner (2019): Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung, S. 1, Download unter: <https://www.iml.fraunhofer.de/content/dam/iml/de/documents/OE%20320/Untersuchung%20der%20volkswirtschaftlichen%20Bedeutung%20der%20deutschen%20See-%20und%20Binnenh%C3%A4fen%20auf%20Grundlage%20ihrer%20Besch%C3%A4ftigungswirkung.pdf>.

4 ISL et al. (2019), S. 5 f.

- Beschäftigung in komplementären Hafendienstleistungen⁵,
- Beschäftigung in der hafengebundenen Transportkette,
- Beschäftigung in der hafengebundenen Industrie sowie
- indirekte (vorleistungs-) und induzierte (konsumabhängige) hafengebundene Beschäftigung.

Als **direkt hafengebunden** wurden die ersten beiden Beschäftigungsarten definiert. Gemeinsam mit der **hafengebundenen Transportkette** bilden sie die **Beschäftigung der erweiterten hafengebundenen Wirtschaft** ab.

Gesamtwirtschaftliche Effekte der direkten hafengebundenen Wirtschaft:

Die deutsche hafengebundene Wirtschaft in der engeren Definition umfasst die umsatzabhängigen Unternehmen und ihre komplementären Dienstleister (direkte hafengebundene Wirtschaft). Hierbei stellen die **Umsätze** sowie die zugehörige **Wertschöpfung** und **Beschäftigung** in den Wirtschaftszweigen der direkten hafengebundenen Wirtschaft den **ersten Teil des Initialeffektes der volkswirtschaftlichen Wirkungskette** dar, die durch ihre Nachfrage nach Vorleistungen angestoßen wird. Der **zweite Teil des Initialeffektes** der volkswirtschaftlichen Wirkungskette wird durch die **Investitionen der Unternehmen** der direkten hafengebundenen Wirtschaft gebildet.⁶

Ausgehend vom **Initialeffekt** entstehen entlang der gesamten Wertschöpfungskette zusätzliche wirtschaftliche Wirkungen in weiteren Bereichen der Volkswirtschaft. Unternehmen der hafengebundenen Wirtschaft benötigen Vorleistungen, etwa Dienstleistungen von Banken oder Versicherungen. Dadurch steigt dort die Produktion, was zu mehr Wertschöpfung und Beschäftigung führt. Das ist der sogenannte **Erstrundeneffekt**. Da auch diese Zulieferer wiederum Vorprodukte von anderen Unternehmen beziehen, setzt sich dieser Prozess fort. So entstehen zusätzliche Produktions-, Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte in immer weiteren vorgelagerten Branchen. Diese fortlaufenden Effekte entlang der gesamten vorgelagerten Wertschöpfungskette bezeichnet man als **Wertschöpfungsketteneffekt**. Die entlang der gesamten Wertschöpfungskette steigende Beschäftigung erhöht Einkommen und Kaufkraft. Ein Teil dieses zusätzlichen Einkommens wird konsumiert, wodurch die Nachfrage wächst. Dadurch entsteht eine weitere Wirkungskette, die als **induzierter Effekt** bezeichnet wird.⁷

Ausgehend von den Initialeffekten ergeben sich laut Studie die folgenden gesamtwirtschaftlichen Wirkungen entlang der gesamten vorgelagerten Wertschöpfungskette und durch die induzierten Effekte.

5 Unter komplementären Hafendienstleistungen werden Dienstleistungen verstanden, die die spezifische Funktion des wasserseitigen Umschlags eines Hafens ermöglichen, wie beispielsweise Lotsen und Schlepper sowie die Hafen- und Wasserstraßenverwaltung. Siehe hierzu: ISL et al. (2019), S. 6.

6 ISL et al. (2019), S. 53 f.

7 ISL et al. (2019), S. 21.



Abbildung 2: Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen der direkten hafenabhängigen Wirtschaft^{8,9}

Auf allen Stufen der Wertschöpfungskette werden zusätzliche Arbeitskräfte eingestellt, um die steigende Nachfrage zu decken. Höhere Einkommen führen zu mehr Konsum, wodurch Unternehmen der Konsumgüterindustrie ihre Produktion ausweiten. Dadurch entsteht eine weitere Wirkungskette (induzierter Effekt). Die **direkt hafenabhängige Wirtschaft** generiert demnach gesamtwirtschaftlich 19,6 Mrd. Euro Umsatz, 8,1 Mrd. Euro Wertschöpfung und sichert **117.259 Arbeitsplätze**. Wird der gesamtwirtschaftliche Effekt zum Initialeffekt ins Verhältnis gesetzt, ergibt sich ein **Multiplikator** zur Quantifizierung der Gesamtwirkung. Die Berechnungen ergeben Multiplikatoren von 2,3 für den Umsatz, 2,8 für die Wertschöpfung und 3,1 für die Beschäftigung.¹⁰

Gesamtwirtschaftliche Effekte der erweiterten hafenabhängigen Wirtschaft:

Hierbei wird neben den umschlagsabhängigen Unternehmen und den komplementären Dienstleistern zusätzlich die hafenabhängige Transportkette im Initialeffekt berücksichtigt.

8 ISL et al. (2019), S. 56.

9 Der **Erstrundeneffekt** beschreibt, wie sich Preisänderungen einzelner Produkte oder Dienstleistungen, die oftmals auf äußere Einflüsse zurückgehen, in der allgemeinen Preisentwicklung niederschlagen. Siehe hierzu auch: <https://www.bundesbank.de/action/de/723820/bbksearch?firstLetter=E>; Der Begriff **Wertschöpfungskette** bezeichnet die verschiedenen Geschäftsaktivitäten und -prozesse, die mit der Herstellung eines Produkts oder der Erbringung einer Dienstleistung verbunden sind. Siehe auch: <https://online.hbs.edu/blog/post/what-is-value-chain-analysis>.

10 ISL et al. (2019), S. 56.



Abbildung 3: Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen der erweiterten hafenabhängigen Wirtschaft¹¹

Das Verhältnis von gesamtwirtschaftlichem Effekt zu Initialeffekt ergibt **Multiplikatoren** von 2,2 (Umsatz), 2,5 (Wertschöpfung) und 2,8 (Beschäftigung).¹²

Der Vergleich zeigt, dass die Multiplikatoren der direkten hafenabhängigen Wirtschaft höher sind als die der erweiterten. Beim Umsatz liegt der Multiplikator der direkten hafenabhängigen Wirtschaft zwar um 0,1 niedriger, bei Wertschöpfung und Beschäftigung fällt er jedoch um jeweils 0,3 höher aus. Dies deutet darauf hin, dass die Unternehmen der hafenabhängigen Transportkette weniger Vorleistungen nachfragen als die umschlagsabhängigen Unternehmen und die kompletären Dienstleister. In der Folge sind die von den Transportunternehmen ausgehenden volkswirtschaftlichen Effekte niedriger.¹³

Gesamtwirtschaftliche Effekte der hafenabhängigen Industrie:

Neben den unmittelbaren Auswirkungen in der direkten und der erweiterten hafenabhängigen Wirtschaft nehmen die deutschen See- und Binnenhäfen auch eine wichtige Rolle für viele **Industrieunternehmen** ein, da ein gewisser Teil der erzeugten Industrieprodukte über die Häfen exportiert wird.

11 ISL et al. (2019), S. 60.

12 ISL et al. (2019), S. 60.

13 ISL et al. (2019), S. 61.



Abbildung 4: Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen der hafengebundenen Industrie¹⁴

Das Verhältnis von gesamtwirtschaftlichem Effekt zu Initialeffekt ergibt **Multiplikatoren** von 2,2 (Umsatz), 2,5 (Wertschöpfung) und 3,3 (Beschäftigung).¹⁵

Beschäftigung bei den Seehäfen:

Die Studie untersuchte, welche Bedeutung die deutschen See- und Binnenhäfen für die Volkswirtschaft haben, insbesondere im Hinblick auf die von ihnen geschaffenen Arbeitsplätze. Im Folgenden wird kurz auf die Beschäftigtenzahlen eingegangen, die speziell die Seehäfen betreffen:

- Im Bereich der **umschlagabhängigen Beschäftigung** wurden seehafenabhängig 14.600 Beschäftigte (einschließlich Binnenschiffumschlag in den Seehäfen) gezählt.¹⁶
- Zum Bereich der **komplementären Hafendienstleistungen** gehört u. a. der Betrieb von Häfen. Hier wurden 3.700 Beschäftigte in deutschen Seehäfen gezählt.¹⁷
- In der **hafenabhängigen Transportkette** wurden von den 13.400 Beschäftigten der Güterbeförderung in der Küstenschifffahrt 8.100 Beschäftigte dem Transport von/zu deutschen

14 ISL et al. (2019), S. 66.

15 ISL et al. (2019), S. 67.

16 ISL et al. (2019), S. 45.

17 ISL et al. (2019), S. 46.

Seehäfen zugeordnet.¹⁸ Für den Frachtumschlag (hier: Hinterlandverkehr deutscher Seehäfen über Bahnterminals) ergeben sich in der hafenabhängigen Transportkette ca. 500 Beschäftigte, die nicht auf Hafenstandorte entfallen.¹⁹

- Die Studie beziffert die durch deutsche Seehäfen gesicherten Arbeitsplätze in der **hafenabhängigen Industrie** auf **1,6 Mio.** – einschließlich Transitverkehren, die vor allem im Feederverkehr²⁰ und per Bahn abgewickelt werden. Nach deren Abzug verbleiben **1,2 Mio. sozialversicherungspflichtige Beschäftigte** in Deutschland. Über 40 % davon entfallen auf den Maschinen- und Fahrzeugbau. Aufgrund vieler Produktionsstandorte in Süddeutschland weist **Bayern** über alle Branchen hinweg die höchste seehafenabhängige Beschäftigung auf.²¹

Nach Aussage der Autoren ist eines der zentralen Ergebnisse der Studie die **beschäftigungssichernde Wirkung der Häfen im gesamten Bundesgebiet**. Diese wird durch regionalwirtschaftliche Untersuchungen einzelner Hafenstandorte **nicht** erfasst.²²

Zusätzlich wurden in der Studie regionalisierte Ergebnisse am Beispiel der niedersächsischen Häfen aufgeführt, auf die in Abschnitt 4.4 eingegangen wird.

3.2. Studie „Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland“ (ISL et al. (2021))

Die im Auftrag des **Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie** durchgeführte Untersuchung wurde im Endbericht „Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland“ im **April 2021** veröffentlicht. Der Fokus der Studie lag auf der Quantifizierung von Wertschöpfung und Beschäftigung der verschiedenen Bereiche der maritimen Wirtschaft. Dabei lag folgende Arbeitsdefinition zugrunde:

„Zur maritimen 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.“²³

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

18 ISL et al. (2019), S. 47.

19 ISL et al. (2019), S. 48.

20 Unter „Feederverkehren“ versteht man Zubringerdienste, die Container von kleineren Häfen zu den Anlaufhäfen der Überseelinien befördern bzw. die aus Übersee kommenden Container zu den entsprechenden Zielhäfen transportieren. <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/11029/>.

21 ISL et al. (2019), S. 50.

22 ISL et al. (2019), S. 93.

23 Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML, Economic Trends Research GbR (ETR), DIW Econ GmbH (2021): Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland, im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie, Referat IC4, S. 3, https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Publikationen/Maritime%20Wirtschaft/Maritime-Wertsch%c3%b6pfung-Studie-Endbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=8.

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

Auch die Meerestechnik wurde als Bestandteil der maritimen Wirtschaft im engeren Sinne betrachtet. Als maritime Wirtschaft im weiteren Sinne kamen hinzu:

- Forschung & Lehre, Beratung,
- Verwaltung und Verbände sowie
- Marine.

Zusätzlich zur maritimen Wirtschaft wurden die zwei assoziierten Bereiche maritimer Tourismus (ohne Kreuzschifffahrt) sowie Hinterlandtransport und -logistik thematisiert.

Für die maritime Wirtschaft **im engeren Sinne** wurden für das **Jahr 2018** die folgenden Umsatz-, Wertschöpfungs- und Beschäftigungswerte ermittelt.

Tabelle 1: Direkter Umsatz, direkte Wertschöpfung und direkte Beschäftigung der maritimen Wirtschaft im engeren Sinne im Jahr 2018²⁴

	Umsatz (in Mio. Euro)	Bruttowertschöpfung (in Mio. Euro)	Beschäftigte
Schiffbau	6.500	1.319	26.413
Zulieferindustrie	10.700	3.688	63.000
Offshore-Windenergie	4.906	1.478	20.211
Schifffahrt	11.213	1.770	25.077
Maritime Dienstleister	7.473	844	15.829
Häfen	2.619	1.363	24.005
Wasserbau	1.057	412	4.704
Fischerei / Aquakultur	3.075	793	11.478
Gesamt	47.543	11.667	190.717

Im Jahr 2018 waren demnach in Deutschland über 190.700 Personen **direkt** in der maritimen Wirtschaft beschäftigt. Sie erwirtschafteten einen **direkten Umsatz** in Höhe von 47,5 Mrd. Euro, der mit einer **direkten Bruttowertschöpfung** in Höhe von 11,7 Mrd. Euro einherging. Nicht einbezogen war die Bedeutung der maritimen Wirtschaft für die Versorgung der Bevölkerung und für die Industrie. Zu beachten ist, dass die Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte weit über die für den Bericht untersuchten direkten Effekte in den Unternehmen der maritimen Wirtschaft und die damit verbundenen indirekten und induzierten Effekte entlang der Wertschöpfungskette hinausgehen. Dies wird damit begründet, dass die deutschen See- und Binnenhäfen auch eine entscheidende Rolle für die Erschließung von Absatzmärkten in Übersee spielen und so eine Vielzahl von Arbeitsplätzen in der deutschen exportierenden Industrie sichern. Darüber hinaus spielen Schifffahrt und Häfen eine wichtige Rolle für die Versorgung der Bevölkerung mit Konsumgütern und für die Energieversorgung.²⁵

Die Studie führt aus, dass die maritime Wirtschaft **im engeren Sinne** durch ihre **Investitionen** sowie durch **indirekte und induzierte Effekte** gesamtwirtschaftliche Wirkungen entfaltet, die über ihre unmittelbare wirtschaftliche Bedeutung hinausreichen. Bundesweit sicherte sie im **Jahr 2018** eine Bruttowertschöpfung von insgesamt 29,8 Mrd. Euro und stand im Zusammenhang mit rund **449.800 Arbeitsplätzen**. Dies entspricht etwa 1,0 Prozent der gesamten Erwerbstätigkeit in Deutschland. Auch die gesicherte Bruttowertschöpfung macht rund 1,0 Prozent der gesamten bundesdeutschen Wertschöpfung aus. Zur maritimen Wirtschaft **im weiteren Sinne** zählen zusätzlich Bereiche wie Forschung, Lehre, Beratung, Verwaltung, Verbände und die Marine. Für viele dieser überwiegend öffentlich finanzierten Aktivitäten lässt sich jedoch keine Bruttowertschöpfung nach der für die maritime Wirtschaft im engeren Sinne verwendeten Methodik berechnen, da sie nicht in der Umsatzsteuerstatistik ausgewiesen werden. Dennoch ist der **Beschäftigungseffekt beträchtlich**. Insgesamt wurden über **30.000 Beschäftigte** erfasst, wodurch die Zahl der direkt Beschäftigten auf mehr als 220.000 steigt. Der maritime Tourismus bleibt – mit Ausnahme der Personenschifffahrt – in dieser Untersuchung unberücksichtigt. Das Hotel- und Gaststättengewerbe, das stark von Küstentourismus profitiert, wird nach der hier verwendeten Definition nicht zur maritimen Wirtschaft gezählt. Ein weiterer mit der maritimen Wirtschaft verbundener Bereich ist der hafenbezogene Transport sowie die hafenbezogene Logistik im Hinterland. Diese sind jedoch nur in geringem Umfang direkt in maritime Wertschöpfungsketten eingebunden, etwa bei hafeninternen Transporten. Zwar sind Hinterlandtransport und -logistik in vielen Fällen von Häfen und Schifffahrt abhängig, werden nach der in dieser Untersuchung verwendeten Definition jedoch nicht zur maritimen Wirtschaft gezählt.²⁶

3.3. Studie „Employment and value added created by ports: A case study for Germany with an outlook to 2040“

Eine weitere **Fallstudie** analysiert die **direkten und indirekten** wirtschaftlichen Auswirkungen der deutschen See- und Binnenhäfen für das **Jahr 2022** und liefert damit – im Vergleich zu den in den Abschnitten 3.1 und 3.2 bereits genannten Studien – aktuellere Ergebnisse. Darüber hinaus werden aus Sicht des Autors die wichtigsten Treiber und deren Wirkungsrichtung auf die

25 ISL et al. (2021), S. 66.

26 ISL et al. (2021), S. 84.

Entwicklung von Beschäftigung und Bruttowertschöpfung (BWS) bis zum Jahr 2040 identifiziert.²⁷

Insgesamt generierten die Häfen demnach im Jahr 2022 **60.500 Arbeitsplätze** und trugen 6,1 Milliarden Euro zur Bruttowertschöpfung (BWS) der deutschen Wirtschaft bei. Diese Gesamteffekte setzen sich zusammen aus

- **direkten Effekten** der Hafenaakteure (ca. 29.400 Arbeitsplätze und 3,8 Mrd. Euro BWS) sowie
- **indirekten Effekten** durch Zulieferer entlang der Wertschöpfungskette (ca. 31.100 Arbeitsplätze und knapp 2,3 Mrd. Euro BWS) zusammen.²⁸

Auf Basis der vom damaligen Bundesministerium für Digitales und Verkehr für Deutschland in Auftrag gegebenen „Verkehrsprognose 2040“²⁹ skizziert die Studie die künftige Entwicklung. Für die Prognose wurde angenommen, dass aufgrund des Übergangs zu einer klimaneutralen Wirtschaft der Import fossiler Energieträger stark zurückgehen werde, was besonders die Binnenhäfen trifft, für die ein Umschlagrückgang von 16,3 % bis 2040 prognostiziert wird. Für die **Seehäfen** werde hingegen ein leichtes Umschlagwachstum von insgesamt 2,4 % erwartet, da der Rückgang bei Massengütern durch ein signifikantes Wachstum im Containerumschlag (um 41 %) kompensiert werden dürfte. Zunehmende Automatisierung bei den Umschlagssystemen werde die Wettbewerbsfähigkeit sichern, führe aber voraussichtlich zu einem Netto-Rückgang der Beschäftigung in den Häfen. Um langfristig Arbeitsplätze und Wertschöpfung zu sichern, insbesondere bei Binnenhäfen, werden proaktive Maßnahmen empfohlen wie die stärkere Integration des Schienen- und Straßenverkehrs.³⁰

3.4. Studie „Die Nationale Hafenstrategie“

Die aktuelle „**Nationale Hafenstrategie**“³¹ folgt auf das Nationale Hafenkonzept von 2015. **Ziel** der Nationalen Hafenstrategie ist die **Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit** der See- und Binnenhäfen im Hinblick auf die vielfältigen Herausforderungen durch Transformationsprozesse,

27 Ennen, David (2026): Employment and value added created by ports: A case study for Germany with an outlook to 2040, German Aerospace Center (DLR), Institute of Air Transport, Transportation Research Procedia, Volume 95, 2026, S. 377 – 384, Download unter: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146526001109>.

28 Ennen, David (2026): Employment and value added created by ports: A case study for Germany with an outlook to 2040, German Aerospace Center (DLR), Institute of Air Transport, Transportation Research Procedia, Volume 95, 2026, S. 382, Download unter: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146526001109>.

29 Verkehrsprognose 2040, <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html>.

30 Ennen, David (2026): Employment and value added created by ports: A case study for Germany with an outlook to 2040, German Aerospace Center (DLR), Institute of Air Transport, Transportation Research Procedia, Volume 95, 2026, S. 383 f, Download unter: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146526001109>.

31 Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2024): Die Nationale Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen, <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/hafenstrategie-24.pdf?blob=publicationFile>.

Klimawandel, den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine, die Folgen der Covid-19-Pandemie, den Brexit und die Veränderungen im Welthandel. Die Nationale Hafenstrategie umfasst die fünf Handlungsfelder:

- Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland stärken,
- Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten für die Energiewende, eine klimaneutrale Schifffahrt und Industrie sowie zu Drehkreuzen für die Verkehrsverlagerung entwickeln,
- Digitale Transformation aktiv gestalten und voranbringen,
- Ausbildung und Beschäftigung heute sichern und zukunftsfähig gestalten,
- Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur bedarfsgerecht erhalten, ausbauen und schützen,
- Rahmenbedingungen formulieren und strategische Ziele setzen, um die Häfen im anstehenden Transformationsprozess zu unterstützen

und gliedert sich in einen strategischen Teil und einen Maßnahmenteil.

Bezüglich der Beschäftigungseffekte in See- und Binnenhäfen bezieht sich die „Nationale Hafenstrategie“ auf die in Abschnitt 3.1 betrachtete Studie von ISL et al. (2019). Es wird ausgeführt:³²

„Insgesamt sind in Deutschland 1,35 Millionen Menschen in der hafenbezogenen Wirtschaft beschäftigt.^[33] Bundesweit sichern die Häfen direkt und indirekt bis zu 5,6 Millionen Arbeitsplätze.^[34]“

Durch die digitale Transformation würden – so die Argumentation – neue, zukunftsorientierte Berufsbilder entstehen. Gleichzeitig führe der demografische Wandel in Deutschland zu veränderten Anforderungen auf dem Arbeitsmarkt. Um diesen Entwicklungen gerecht zu werden und die Hafenwirtschaft als modernen und vielfältigen Arbeitgeber zu stärken, seien unter anderem Anpassungen in der Aus- und Weiterbildung sowie in der Qualifizierung der Beschäftigten erforderlich.³⁵

32 Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2024): Die Nationale Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen, S. 8, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/hafenstrategie-24.pdf?__blob=publicationFile.

33 Siehe hierzu: ISL et al. (2019), S. 51 sowie S. 91.

34 Siehe hierzu: ISL et al. (2019), S. 91.

35 Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2024): Die Nationale Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen, S. 9, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/hafenstrategie-24.pdf?__blob=publicationFile.

4. Bundeslandspezifische Beschäftigungseffekte

4.1. Bremen

Die Beschäftigungseffekte der **bremischen Häfen** wurden zuletzt für das **Jahr 2019/2020** untersucht. Hierbei wurden auch überregionale Effekte erstmals vollumfänglich auf Basis der in Abschnitt 3.1 beschriebenen Methodik (ISL et al. 2019) für die bremischen Häfen ermittelt. Die spezifischen Effekte der bremischen Häfen in Bezug auf den kajenseitigen³⁶ Umschlag und die kajenseitige Passagierabfertigung wurden in der vorliegenden Untersuchung über eine Abschätzung der hafengebundenen Wertschöpfung und Beschäftigung erfasst.³⁷

Zusammenfassend kommt die Studie zu folgendem Ergebnis:

„Insgesamt sicherten die bremischen Häfen im Jahr 2019 im Bundesland Bremen 38.800 Arbeitsplätze. Dabei ist die direkte Beschäftigung in den Terminalbetrieben nur ein kleinerer Teil des Gesamteffekts mit einem Anteil von weniger als zehn Prozent. Besonders die hafengebundene Industrie trägt zum Gesamtergebnis bei. Für die exportierenden Unternehmen sind die Terminals in Bremen und Bremerhaven ein wichtiges Tor zu den Weltmärkten. Ein Großteil dieser wirtschaftlichen Aktivitäten könnte nach Angaben der Unternehmen jedoch auch ohne die bremischen Häfen am Standort verbleiben, wenn an anderer Stelle ausreichend Umschlagkapazitäten und die entsprechende Hinterlandanbindung vorhanden wären („hafengebunden“, aber nicht „hafenabhängig“). Eine strikte Hafengebundenheit wurde somit nur für einige wenige Unternehmen festgestellt, die über eigene Kaianlagen versorgt werden bzw. exportieren.“³⁸

Die in der Studie für das Jahr 2019 ermittelten regionalwirtschaftlichen Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen im Bundesland Bremen sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Um diese abzuschätzen, wurden zunächst die direkt Beschäftigten erfasst. Die entsprechenden Unternehmen tätigen Investitionen, die teilweise zu einer erhöhten Nachfrage bei Herstellern von Investitionsgütern führen und dort zusätzliche Beschäftigungseffekte auslösen. Darüber hinaus entstehen indirekte Beschäftigungseffekte, also Arbeitsplätze, die nicht unmittelbar bei den betrachteten Unternehmen oder Projekten entstehen, sondern in vor- oder nachgelagerten Wirtschaftsbereichen infolge ihrer Nachfrage. Steigende Einkommen führen zudem zu einem höheren Konsum, wodurch Unternehmen der Konsumgüterindustrie ihre Produktion ausweiten (induzierter Effekt).

36 Kajen bezeichnen befestigte Ufermauern oder Hafenanlagen, die als Schiffsanlegestellen dienen.

37 Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Economic Trends Research GbR (ETR) (2021): Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/2020, Dezember 2021, S. 1, https://www.bremen-ports.de/fileadmin/user_upload/Beschaeftigungseffekte_der_bremischen_Haefen_fuer_das_Jahr_2019_2020.pdf.

38 Ebenda, S. 26.

Tabelle 2: Regionalwirtschaftliche Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen im Bundesland Bremen für das Jahr 2019 (in Personen)³⁹

	Effekte entlang der Transportkette	
	Hafen- und Terminalbetrieb, komplementäre Dienstleistungen	Hafenbezogene Transportkette und Industrie, kreuzfahrtbezogener Konsum
Direkt Beschäftigte (hafenbezogen) (davon hafenabhängig)	6.400 (5.900)	26.500 (2.800)
Beschäftigte aus Investitionen/indirekt/induziert^(*)	5.900	
Insgesamt: hafenbezogen ^(*) (davon hafenabhängig)	38.800 (14.600)	

(*) Es wurden nur hafenabhängige Effekte entlang der Wertschöpfungskette betrachtet.

Aufgrund der Covid-19-Pandemie war die Zahl der Beschäftigungsverhältnisse, die durch die bremischen Häfen gesichert wurden, im Jahr 2020 leicht gesunken. Mit der Erholung des Umschlaggeschäfts im Jahr 2021 (+7,5 % im Gesamtumschlag und +10,2 % im Containerumschlag in den ersten drei Quartalen 2021 gegenüber dem Vorjahreszeitraum) wurde jedoch davon ausgegangen, dass auch das Beschäftigungsvolumen bereits 2021 wieder zunehmen würde. Die bremischen Häfen sind laut Studie wirtschaftlich jedoch noch bedeutender, als die direkten hafenbezogenen Effekte zeigen. Neben der Versorgung der Bevölkerung dienen sie auch als zentraler Verkehrsknoten für Bremen und das Hinterland und prägen die Wirtschaftsstruktur stark. Vor allem als Zugang zu den Weltmärkten sichern sie über 300.000 Industriearbeitsplätze in Deutschland, von denen jedoch nur ein kleiner Teil in Bremen selbst liegt, wie die folgende Tabelle zeigt.

39 Eigene Darstellung nach Angaben von ISL/ETR, S. 26, https://www.bremenports.de/fileadmin/user_upload/Beschaeftigungseffekte_der_bremischen_Haefen_fuer_das_Jahr_2019_2020.pdf.

Tabelle 3: Gesamtwirtschaftliche Effekte auf die hafenbezogene Beschäftigtenanzahl der bremischen Häfen in Deutschland für das Jahr 2019 (in Personen)⁴⁰

	Effekte entlang der Transportkette	
	Hafen- und Terminalbetrieb, komplementäre Dienstleistungen	Hafenbezogene Transportkette und Industrie, kreuzfahrtbezogener Konsum
Direkt Beschäftigte (hafenbezogen) (davon hafenabhängig)	6.400 (5.900)	323.300 (2.800)
Beschäftigte aus Investitionen/indirekt/induziert^(*)	15.200	
Insgesamt: hafenbezogen ^(*) (davon hafenabhängig)	344.900 (23.900)	

(*) Es wurden nur hafenabhängige Effekte entlang der Wertschöpfungskette betrachtet.

Über die Hälfte der gesicherten Arbeitsplätze in der hafenbezogenen Industrie entfällt auf **Bayern** und **Baden-Württemberg**, was die zentrale Bedeutung der Nord-Süd-Verbindung – insbesondere der Bahnstrecken zwischen Bremen/Bremerhaven und Süddeutschland – unterstreicht. Die Covid-19-Pandemie wirkte sich zudem spürbar negativ aus. 2020 sank die Beschäftigung im produzierenden und verarbeitenden Gewerbe um rund 2,5 %, in der für die bremischen Häfen besonders relevanten Automobilindustrie sogar um 2,8 %. Insgesamt dürfte die Zahl der durch die bremischen Häfen gesicherten Arbeitsplätze gegenüber 2019 um etwa 10.000 zurückgegangen sein.⁴¹

Die **bremenports GmbH** plant derzeit die Erstellung einer aktuellen Untersuchung für das **Jahr 2025**.⁴²

40 Eigene Darstellung nach Angaben von ISL/ETR (2021): Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/2020, S. 27, https://www.bremenports.de/fileadmin/user_upload/Beschaefigungseffekte_der_bremischen_Haefen_fuer_das_Jahr_2019_2020.pdf.

41 Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Economic Trends Research GbR (ETR) (2021): Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2019/2020, S. 27 f, https://www.bremenports.de/fileadmin/user_upload/Beschaefigungseffekte_der_bremischen_Haefen_fuer_das_Jahr_2019_2020.pdf.

42 Auskunft von bremenports GmbH vom 24.03.2026.

4.2. Hamburg

Im Februar 2021 wurde der Endbericht zur **Untersuchung der regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens** veröffentlicht.⁴³ Die Studie kommt hinsichtlich der Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens für das **Jahr 2019** zu folgendem Ergebnis:

Effekte entlang der Wertschöpfungskette: →

	direkt hafengebunden		davon hafengebunden			
Transportkette	Hafen & Dienstleister*		Hafen & Dienstleister*			
	Hamburg:	13.970	Hamburg:	13.230		
	Metropolregion:	13.980	Metropolregion:	13.240		
	Deutschland:	13.980	Deutschland:	13.240		
	Transportkette		Transportkette		Invest./Vorleistungen	induzierte Effekte
	Hamburg:	13.950	Hamburg:	9.980	Hamburg:	9.400
	Metropolregion:	19.030	Metropolregion:	10.570	Metropolregion:	17.500
	Deutschland:	37.650	Deutschland:	10.570	Deutschland:	54.700
	Industrie		Industrie			
	Hamburg:	23.220	Hamburg:	6.920		
Metropolregion:	61.280	Metropolregion:	6.920			
Deutschland:	471.450	Deutschland:	6.920			
	Summe direkter Effekte		Summe direkter Effekte		Summe Invest./Vorleistungen und induzierte Effekte	
	Hamburg:	51.140	Hamburg:	30.130	Hamburg:	17.000
	Metropolregion:	94.290	Metropolregion:	30.730	Gesamte Metropolregion:	29.500
	Deutschland:	523.080	Deutschland:	30.730	Deutschland:	83.600
	Gesamtsumme**		davon hafengebunden**			
	Hamburg:	68.100	Hamburg:	47.100		
	Metropolregion:	123.800	Metropolregion:	60.200		
	Deutschland:	606.700	Deutschland:	114.400		

* inklusive Beschäftigung, die direkt durch die Konsumausgaben der Passagiere entsteht
** jeweils inklusive Wertschöpfungskette

Abbildung 4: Gesamtübersicht der Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens 2019⁴⁴

Eine weitere Studie analysiert die **Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte der Seeschiff-fahrtsbranche** in Hamburg für das Jahr **2022**, die sich auf alle Aspekte des Transports von Waren

43 Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Economics Trends Research GbR (ETR), Fraunhofer CML, Ramboll (2021): Untersuchung der regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens, im Auftrag von Hamburg Port Authority (HPA), https://www.hamburg-port-authority.de/fileadmin/user_upload/BeschaefigungsstudieHafenHamburg2019_Endbericht_final.pdf.

44 Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Economics Trends Research GbR (ETR), Fraunhofer CML, Ramboll (2021): Untersuchung der regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens, im Auftrag von Hamburg Port Authority (HPA), Management Summary, S. 3, https://www.hamburgport-authority.de/fileadmin/user_upload/BeschaefigungsstudieHafenHamburg2019_ManagementSummary_final.pdf.

über Seewasserwege bezieht, einschließlich der Betriebsführung von Schiffen sowie der Logistik, die erforderlich ist, um den Seeverkehr zu unterstützen.⁴⁵

4.3. Mecklenburg-Vorpommern

Die direkten Effekte aller heimischen Häfen sind in einer Erhebung aus 2025 einsehbar.⁴⁶ Im Rahmen des IHK-Branchenmonitors wurden im **Jahr 2025** Zahlen, Daten und Fakten zur wirtschaftlichen Bedeutung der maritimen Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern veröffentlicht.⁴⁷

Die **regionalökonomischen Beschäftigungseffekte** der maritimen Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern gestalten sich demnach im **Jahr 2024** wie in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 4: Regionalökonomische Effekte der maritimen Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern⁴⁸

Maritime Branche 2024	Betriebe (Anzahl)	Beschäftigte (Anzahl)
Schiffbau	88	4.260
Maritime Zulieferindustrie	336	5.715
Offshore – Wind & Ressourcen	46	1.475
Schifffahrt	94	2.620
Häfen und hafenabh. Industrie	97	8.410
Maritime Dienstleister	17	676
Wasserbau	16	218
Fischerei und Aquakultur	403	1.715
Forschung und Lehre, Beratung	49	1.715
Verwaltung und Verbände	37	1.505
Marine	4	4.520

45 Economic Trends Research GbR (ETR), Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) (2023): Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte der Seeschifffahrt in Hamburg – Eine Analyse für das Jahr 2022, S. 8, <https://www.hamburg.de/resource/blob/968228/7c98903f29f14183698b9969a028f514/wertschoepfungs-und-beschaeftigungseffekte-der-seeschifffahrt-in-hamburg-data.pdf>.

46 Auskunft des Ministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit des Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 11.03.2026.

47 IHK-Branchenmonitor 2025 (2025): Die maritime Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern, Zahlen, Daten und Fakten zur wirtschaftlichen Bedeutung, <https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/6600762/12f60a1ab32570c75b426bb0f1fd6a0d/branchenmonitor-2025-maritime-wirtschaft-data.pdf>.

48 Eigene Darstellung nach Angaben des IHK-Branchenmonitors 2025, S. 10.

Maritime Branche 2024	Betriebe (Anzahl)	Beschäftigte (Anzahl)
Maritimer Tourismus	816	4.425
Gesamt	2.003	37.314

Für den Kreuzfahrtbereich gibt es eine gesonderte Betrachtung.⁴⁹

Die Erfassung regionalwirtschaftlicher Effekte des **Seehafens Rostock** erfolgte zuletzt im **Jahr 2020**.⁵⁰ Gegenstand der Untersuchung waren die aus dem Betrieb des Überseehafens, des Fracht- und Fischereihafens, der Werkshäfen von Yara und Alba Nord in Rostock sowie des Kreuzfahrt- hafens Warnemünde resultierenden wirtschaftlichen Effekte. Von der Rostocker Hafenwirtschaft hingen demnach im Vor-Corona-Jahr **2019** knapp **20.000 Arbeitsplätze** ab. Die **direkten Beschäftigungseffekte** durch die Hafenwirtschaft Rostocks wurden auf knapp **11.000 Arbeitsplätze** bezif- fert; die Mehrzahl davon im verarbeitenden Gewerbe, in Verkehrs- und Lagereibetrieben. Etwa weitere **9.000 Arbeitsplätze** waren indirekt von der Hafenwirtschaft abhängig bzw. wurden von ihr induziert. Die indirekten Beschäftigungseffekte ergaben sich aus den von der Hafenwirtschaft abhängigen Arbeitsplätzen, insbesondere bei Transportunternehmen und Baubetrieben, aber auch aus den Konsumausgaben der in der Hafenwirtschaft beschäftigten Menschen und den Aus- gaben der Fähr- und Kreuzfahrtpassagiere des Rostocker Hafens im Einzelhandel und in der Gast- ronomie. Im **Vergleich** mit der Vorgängerstudie der Universität Rostock aus dem Jahr 2013 wurde hervorgehoben, dass sowohl die direkten als auch indirekten Beschäftigungseffekte der Rostocker Hafenwirtschaft **zugenommen** hätten. Die erstmalige Erfassung der überregionalen Effekte ergab einen **über die regionalen Effekte hinausgehenden Beschäftigungseffekt** von **6.100 Personen** bun- desweit im Transportwesen sowie eine gesicherte Beschäftigung von **56.900 Personen** in der **ha- fenabhängigen Industrie** durch die über den Hafen Rostock exportierten Güter und die durch den Hafen generierten Dienstleistungen.⁵¹ Die Studie selbst ist öffentlich nicht verfügbar.⁵²

Der „Hafenentwicklungsplan 2030“ der Hansestadt Rostock findet sich unter dem Link: <https://rathaus.rostock.de/media/4984/HEP2030.pdf>.

49 Erste landesweite Studie zur Wertschöpfung durch den Kreuzfahrttourismus in Mecklenburg-Vorpommern, [https://www.rostock-port.de/fileadmin/Media/News/Erste Studie zur Wertschoepfung durch den Kreuzfahrt-tourismus in Mecklenburg 18 6 .pdf](https://www.rostock-port.de/fileadmin/Media/News/Erste_Studie_zur_Wertschoepfung_durch_den_Kreuzfahrt-tourismus_in_Mecklenburg_18_6_.pdf).

50 Auskunft des Ministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit des Landes Mecklenburg-Vor- pommern vom 11.03.2026.

51 Rostocker Hafenwirtschaft steigert kontinuierlich die Anzahl der Arbeitsplätze und bleibt Wirtschaftsmotor für Stadt und Land, Pressemitteilung, 14.12.2020, [https://www.rostock-port.de/fileadmin/Media/Presse/PM-13 2020 Studie Wirtschaftliche Effekte.pdf](https://www.rostock-port.de/fileadmin/Media/Presse/PM-13_2020_Studie_Wirtschaftliche_Effekte.pdf).

52 Auskunft der Rostock Port GmbH vom 01.04.2026.

4.4. Niedersachsen

Von den 39 Seehäfen in Niedersachsen gehören 15 Häfen dem Land (u. a. Baltrum, Bengersiel, Fedderwardersiel, Großensiel, Hooksiel, Langeoog, Norddeich, Norderney, Spiekeroog, Wangerooge). Davon sind fünf Häfen (Brake, Cuxhaven, Emden, Stade-Bützfleth und Wilhelmshaven) als Infrastruktureinrichtung und wirtschaftlich für das Land von besonderem Interesse. 21 Häfen gehören den Kommunen (u. a. Oldenburg, Papenburg, Leer, Wilhelmshaven und Elsfleth). Nordenham steht als einziger Seehafen im privaten Eigentum der Rhenus-Midgard.⁵³

Die niedersächsische Hafenlandschaft ist von einer großen Heterogenität der Häfen gekennzeichnet. Während im Hafen Emden z. B. das Autoumschlagsgeschäft von Volkswagen dominiert, ist es in Brake der Massenumschlag von Getreide und Futtermitteln. Auf den Inselversorgungshäfen wiederum steht die Beförderung von Passagieren im Vordergrund.⁵⁴

Im Februar 2025 wurde die im Auftrag der Niedersachsen Ports GmbH erstellte Studie „Beschäftigungseffekte der niedersächsischen Seehäfen“ veröffentlicht. Die untersuchten **Beschäftigungswirkungen der niedersächsischen Seehäfen** beziehen sich auf das **Jahr 2023** und werden in der Studie wie folgt zusammengefasst:

„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.“⁵⁵

Demnach entwickelten sich die hafenabhängige Beschäftigung und der Hafenumschlag in diesem Zeitraum weitgehend parallel und verzeichneten ein Wachstum von etwas über 4 %. Selbst bei langfristig eher stagnierendem Umschlag in Niedersachsen nahm die hafenabhängige Beschäftigung zu. Als Grund dafür wird der wachsende Umschlaganteil hochwertiger und arbeitsintensiver Güter angegeben.⁵⁶

Holocher/Wengelowski (2025) gehen auch auf Unterschiede zu den Aussagen in den beiden bereits in Abschnitt 3 betrachteten Studien zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung und zur maritimen Wertschöpfung und Beschäftigung **in Niedersachsen** ein.

53 Seehäfen in Niedersachsen, https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/wirtschaft/maritime_wirtschaft/seehaefen_inklusive_hafenbehörde/seehafen-in-niedersachsen-145543.html.

54 Ebenda.

55 Holocher, Klaus Harald; Wengelowski Peter (2025): Beschäftigungseffekte der niedersächsischen Seehäfen, im Auftrag der Niedersachsen Ports GmbH & Co KG, S. 54, <https://www.nports.de/media/aktuelles-presse/presse-meldungen/2025/20250513-seehaefen-sichern-arbeitsplaetze/nports-gutachten-beschaefigungswirkungen-seehaefen-2023.pdf>.

56 Ebenda.

Die Unterschiede in den Ergebnissen⁵⁷ entstehen demnach durch unterschiedliche Abgrenzungen dessen, was zur maritimen Wirtschaft gezählt wird.

Während die ISL-Studie für 2017 (ISL et al. (2019)) alle von den niedersächsischen Häfen abhängigen Beschäftigten erfasst (dazu zählen z. B. auch exportabhängige Industriearbeitsplätze wie im VW-Werk Wolfsburg)⁵⁸, enthält die Studie zur maritimen Wirtschaft für 2018 (ISL et al. (2021)) „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.“⁵⁹

4.5. Schleswig-Holstein

In Schleswig-Holstein spielen besonders die sechs umschlagsstärksten Häfen Lübeck, Brunsbüttel, Puttgarden, Rendsburg, Flensburg und Kiel eine entscheidende Rolle. Gemeinsam sind sie für etwa 88 Prozent des Gesamtumschlags aller Seehäfen des Landes verantwortlich. Vor allem der Gütertransport zwischen Schleswig-Holstein und anderen Ostseeländern wie Schweden, Dänemark, Finnland und Russland nimmt mit rund 70 Prozent einen bedeutenden Anteil ein.⁶⁰

Die Hafenlandschaft in Schleswig-Holstein ist mit ca. 40 bis 50 Häfen in kommunaler, privater, Landes- oder Bundeszuständigkeit sehr vielfältig. Das **Land Schleswig-Holstein** selbst kann nur für die landeseigenen Häfen, insbesondere Büsum und Husum, belastbare Aussagen treffen. Eine Zusammenfassung der (regionalen) Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte der landeseigenen Westküstenhäfen **Büsum** und **Husum** findet sich in einer von der IHK beauftragten Studie aus dem **Jahr 2023**^{61, 62}. Die Ergebnisse der Analyse der regionalen Beschäftigungseffekte der Westküstenhäfen ergaben, dass die **direkt** hafengebundenen Unternehmen an den Standorten Büsum und Husum **1.004 Mitarbeitende** beschäftigen. Hiervon haben 90 % der Mitarbeitenden ihren Wohnsitz im Umkreis von 30 km (Wirkungsregion i.e.S.) und 92 % in Schleswig-Holstein und Süddänemark (Wirkungsregion i.w.S.). Weiterhin schaffen die direkt hafengebundenen

57 ISL et al. (2019) geben die von den niedersächsischen Häfen abhängigen Beschäftigten in Niedersachsen mit **68.885 Personen** im **Jahr 2017** an. In ISL et al. (2021) wird die Beschäftigtenanzahl in der niedersächsischen maritimen Wirtschaft für **2018** mit **49.800 Personen** angegeben

58 Holocher, Klaus Harald; Wengelowski Peter (2025): Beschäftigungseffekte der niedersächsischen Seehäfen, im Auftrag der Niedersachsen Ports GmbH & Co KG, S. 16, <https://www.nports.de/media/aktuelles-presse/presse-meldungen/2025/20250513-seehaefen-sichern-arbeitsplaetze/nports-gutachten-beschaefigungswirkungen-seehaefen-2023.pdf>.

59 Ebenda, S. 18.

60 Schleswig-holsteinische Häfen, <https://www.haefen-sh.de/sh-haefen>.

61 HTC Hanseatic Transport Consultancy (2023): Regionale Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte – Wirtschaftliche Bedeutung der landeseigenen Westküstenhäfen Husum und Büsum im Auftrag der IHK Flensburg, S. 72 f, https://www.xn--rk-westkste-0hb.de/fileadmin/user_upload/langfassung-studie-westkuestenhaefen-data.pdf. Die Kurzfassung der Studie findet sich unter: <https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/5720260/24a1d4b3ef68521cd8b435cccfdb8/kurzfassung-studie-westkuestenhaefen-bf-data.pdf>.

62 Auskunft des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein vom 12.03.2026.

Unternehmen durch ihre wirtschaftlichen Aktivitäten **226 Arbeitsplätze** in der Wirkungsregion i.e.S. (159 durch Vorleistungsbezug, 67 durch Investitionen). Die **gesamten indirekten** Beschäftigungswirkungen liegen bei **1.059**. Durch die Konsumtätigkeit ihrer Beschäftigten werden **298 weitere Arbeitsplätze** in der Wirkungsregion i.e.S. induziert.⁶³

Mitte März 2026 wurde eine aktuelle Studie zur wirtschaftlichen Bedeutung der **Brunsbütteler Häfen** veröffentlicht.⁶⁴ Die Studie kommt hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Beschäftigungseffekte des Hafenstandorts Brunsbüttel für das **Jahr 2025** zu folgendem Ergebnis:

Tabelle 5: Volkswirtschaftliche Beschäftigungseffekte des Hafenstandorts Brunsbüttel⁶⁵

Beschäftigte (Anzahl)	Gesamt	Davon in Brunsbüttel	Davon in der Region (Umkreis von 50 Km)	Davon außerhalb der Region
Direkte Effekte	7.924	3.859	1.158	2.907
Indirekte Effekte	4.713	825	770	3.118
Konsumeffekte	2.711	1.168	462	1.081
Summe	15.348	5.852	2.390	7.106

Aktuell sind somit **bundesweit ca. 15.350 Beschäftigte** von den Brunsbütteler Häfen abhängig. Im Vergleich lag die Anzahl der **bundesweit** von den Brunsbütteler Häfen abhängig Beschäftigten im Jahr 2016 bei 12.500. Die Zahl der Beschäftigten, die in Brunsbüttel und der Region in **direkter** Verbindung mit der Hafenaktivität stehen, liegt aktuell bei ca. 5.000 Menschen, im Jahr 2016 lag der Wert bei 4.500 Beschäftigten. Der stärkste Anstieg war laut Studienergebnissen bei den **bundesweiten** Effekten festzustellen und entsprach einer Zunahme von 2.100 Beschäftigten gegenüber dem Jahr 2016.⁶⁶

63 HTC Hanseatic Transport Consultancy (2023): Regionale Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte – Wirtschaftliche Bedeutung der landeseigenen Westküstenhäfen Husum und Büsum, im Auftrag der IHK Flensburg, S. 7, <https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/5720260/24a1d4bff3ef68521cd8b435cccfdb8/kurzfasung-studie-westkuestenhaefen-bf-data.pdf>

64 Ramboll (2026): Bedeutung des Hafenstandorts Brunsbüttel, S. 10, https://www.brunsbuettel-ports.de/tl_files/brunsbuettel_ports/upload_brunsbuettel_ports/artikelbilder/260310_Studie%20Ramboll_Bedeutung%20Hafenstandort%20Brunsb%C3%BCttel.pdf.

65 Eigene Darstellung nach Angaben von Ramboll, S. 10, https://www.brunsbuettel-ports.de/tl_files/brunsbuettel_ports/upload_brunsbuettel_ports/artikelbilder/260309_Studie%20Ramboll_Bedeutung%20Hafenstandort%20Brunsb%C3%BCttel.pdf.

66 Ramboll (2026): Bedeutung des Hafenstandorts Brunsbüttel, S. 12 f, https://www.brunsbuettel-ports.de/tl_files/brunsbuettel_ports/upload_brunsbuettel_ports/artikelbilder/260310_Studie%20Ramboll_Bedeutung%20Hafenstandort%20Brunsb%C3%BCttel.pdf.

Für den **Seehafen Kiel** wurde eine Analyse der ökonomischen Effekte für das **Jahr 2017** erstellt.⁶⁷ Ziel der Studie war es, die wirtschaftlichen Effekte des Kieler Hafens in Bezug auf Beschäftigung, Umsätze und Wertschöpfung – sowohl regional als auch überregional – belastbar zu quantifizieren. Im Mittelpunkt standen dabei die direkte Hafenwirtschaft sowie die Ausgaben der Passagiere und Crewmitglieder. Nicht berücksichtigt wurden hingegen die Effekte des Nord-Ostsee-Kanals, der Werften und der Marine. Die zugrunde liegenden Kennzahlen basieren auf Daten aus dem **Jahr 2017**, die für die Hafenwirtschaft primär erhoben und für die Tourismusausgaben fortgeschrieben wurden. Demnach waren zu diesem Zeitpunkt insgesamt **3.884 Beschäftigte im Umfeld des Kieler Hafens** tätig – entweder direkt im Hafen oder indirekt als Zulieferer, Bauunternehmen oder Anbieter sonstiger Vorleistungen. Davon entfielen **2.550 Arbeitsplätze auf den Hafenbetrieb** und **1.334 auf den touristischen Bereich**. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der durch den Konsum dieser Beschäftigten ausgelösten (induzierten) Effekte ergab sich eine **Gesamtzahl von 4.579 Erwerbstätigen**, deren Einkommen vom Kieler Hafen abhing. Davon waren 3.043 in der Hafenwirtschaft und 1.536 im Tourismussektor beschäftigt.⁶⁸ Seit dieser Zeit konnte eine positive Entwicklung im Hafen verzeichnet werden (Fracht- und Passagierbereich), so dass man dort davon ausgeht, dass auch die Beschäftigungseffekte größer geworden sind.⁶⁹

Auf Anfrage stellte die **Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG)** die folgenden Daten zur Verfügung.

Tabelle 6: Übersicht hafenabhängige Beschäftigte⁷⁰

	2010	2016
Direkt hafenabhängig Beschäftigte	6.669	ca. 6.400
Indirekt hafenabhängig Beschäftigte	1.838	ca. 1.760
Induziert hafenabhängig Beschäftigte	2.127	ca. 2.040
Summe hafenabhängig Beschäftigte	10.634	ca. 10.200

Von den rund 10.200 hafenabhängig Beschäftigten waren 7.865 Personen (ca. 77 %) in der Stadt Lübeck selbst beschäftigt.⁷¹

67 Hamburg Port Consulting (HPC) (2017): Ökonomische Effekte des Kieler Hafens, Download der Analyse unter: <https://www.portofkiel.com/files/pok/Downloads/Broschueren/Brosch%C3%BCren%20PDFs/Oekonomishe%20Effekte%20-%20Deutsch%20web.pdf>.

68 Analyse der ökonomischen Effekte des Kieler Hafens im Jahr 2017, https://www.portofkiel.com/presse/oekonomishe_effekte_2017.html.

69 Auskunft der Geschäftsführung des Seehafens Kiel vom 23.03.2026.

70 Eigene Darstellung nach Angaben der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH vom 25.03.2026.

71 Auskunft der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH vom 25.03.2026.

5. Zusammenfassung

Die vorliegende Arbeit verdeutlicht, dass die deutschen See- und Binnenhäfen eine zentrale wirtschaftliche Bedeutung besitzen, die weit über den eigentlichen Hafenbetrieb hinausgeht. Anhand verschiedener Studien wurde gezeigt, dass Häfen nicht nur direkte Beschäftigung im Terminalbetrieb, Umschlag und Hafendienstleistungen sichern, sondern auch erhebliche indirekte und induzierte Effekte entlang der Wertschöpfungsketten auslösen. Besonders deutlich wird dabei, dass zahlreiche Arbeitsplätze in der transportierenden und exportierenden Industrie, in der Hinterlandlogistik sowie in zuliefernden Branchen von der Funktionsfähigkeit der Häfen abhängen.

Zugleich macht die vorliegende Arbeit sichtbar, dass die Beschäftigungseffekte je nach Untersuchungsansatz, Region und wirtschaftlichem Schwerpunkt unterschiedlich ausfallen. Die herangezogenen Studien sind daher nur eingeschränkt miteinander vergleichbar, weil sie auf verschiedenen Definitionen, räumlichen Zuschnitten und Erhebungsmethoden beruhen. Dennoch ergibt sich insgesamt ein einheitliches Bild: Häfen sind nicht nur regionale Standorte wirtschaftlicher Aktivität, sondern bundesweit bedeutsame Knotenpunkte für Versorgung, Außenhandel und industrielle Wertschöpfung.

Für die einzelnen Küstenländer zeigen die Ergebnisse ebenfalls die hohe Relevanz der Hafenwirtschaft. In Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein sichern die Häfen jeweils zahlreiche Arbeitsplätze und prägen die regionale Wirtschaftsstruktur in erheblichem Maße. Aus den Studien wird deutlich, dass sich die Struktur der hafenabhängigen Beschäftigung im Wandel befindet: Digitalisierung, Automatisierung, Energiewende und veränderte Handelsströme beeinflussen die zukünftige Entwicklung der Häfen und ihrer Beschäftigungswirkungen spürbar.

Zusammenfassend lässt sich aus den aufgeführten Studien ableiten, dass die Hafenwirtschaft für Deutschland einen bedeutenden Stabilitäts- und Wachstumsfaktor darstellt. Es wird ebenfalls festgestellt, dass Investitionen in Infrastruktur, Ausbildung, Qualifizierung und nachhaltige Transformation entscheidend sind, um die Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigungswirkung langfristig zu sichern.
