

Wirtschaftliche Bedeutung der Kreuzschifffahrt für die Region Hamburg



Studie im Auftrag von Hamburg Cruise Net e.V. und der Freien und Hansestadt Hamburg

15.04.26

Autoren:

Dr. Johannes Koenen – ARC Econ GmbH

Prof. Dr. Martin Spindler – Universität Hamburg und Economic AI GmbH

Maximilian Knechtel – Universität Hamburg

EXECUTIVE SUMMARY

In dieser Studie untersuchen wir anhand einer Input-Output-Analyse den regionalen Wertschöpfungsbeitrag der Kreuzfahrtindustrie für die Hamburger Wirtschaft im Jahr 2024. Basierend auf Daten der amtlichen Statistik und Unternehmensdaten von Hamburger Kreuzfahrtreedereien finden wir Wirkungen auf den regionalen **Produktionswert/Umsatz in Höhe von rund 1,70 Mrd. Euro. Der Beitrag zur Bruttowertschöpfung** – diese stellt nach Abzug der enthaltenen Vorleistungen ein besseres Maß für die wirtschaftliche Bedeutung dar -- **betrug rund 727,4 Mio. Euro. Dies entspricht der Schaffung von ca. 7.240 zusätzlichen Vollzeitstellen** über die direkte Beschäftigung in den Reedereien hinaus.

Im Zeitraum zwischen 2018 und 2024 hat die wirtschaftliche Wirkung der Branche in Hamburg somit weiter zugenommen. **Die jährliche Zahl der Passagiere stieg um mehr als 44 Prozent auf rund 1,3 Mio. im Jahr 2024 an.** Doch dies ist nur einer der Treiber für das **beobachtete Wertschöpfungswachstum des Sektors um rund 73 Prozent**, während die Wirtschaftsleistung Hamburgs (gemessen am BIP) insgesamt um etwa 30 Prozent zugenommen hat. Als Heimathafen und Standort für große Reedereien sind deren Ausgaben und Investitionen für mehr als 60 Prozent der ermittelten Wertschöpfung verantwortlich, während etwas mehr als 20 Prozent der Wertschöpfung durch die Ausgaben von Passagieren und Besatzungsmitgliedern vor Ort generiert wird.

Die Studie berücksichtigt verschiedene Quellen von Wertschöpfung durch die Kreuzfahrtbranche in Hamburg. Die beiden zentralen Faktoren sind die Ausgaben der Reedereien und der Passagiere und Besatzungsmitglieder vor Ort. Darüber hinaus exportieren Hamburger Unternehmen im „Kreuzfahrt-Cluster“ insbesondere spezialisierte Dienstleistung im Bereich des Schiffmanagements weltweit. Schließlich werden am Kreuzfahrtstandort regelmäßig die Cruise Days im Hamburger Hafen und die Fachmesse Seatrade Europe ausgerichtet. Der insgesamt identifizierte Wertschöpfungseffekt ist vergleichbar mit aktuellen Studienergebnissen zur Wirkung des Kreuzfahrtsektors in Barcelona.

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG	4
2. RELEVANTE STUDIEN UND LITERATUR	8
2.1 WIRKUNG DER KREUZFAHRT AUF HAMBURG UND AUSGEWÄHLTE HAFENSTÄDTE	8
2.2 WIRKUNGSSTUDIEN MIT RELEVANZ FÜR DIE REGION HAMBURG	10
3. METHODIK UND DATEN	10
DAS INPUT-OUTPUT-MODELL	10
REGIONALISIERUNG	11
VERWENDETE DATEN	12
4. WERTSCHÖPFUNGS- UND BESCHÄFTIGUNGSEFFEKTE	13
4.1 AUSGABEN DER KREUZFAHRT-REEDEREIEN IN HAMBURG UND IM NACHBARSCHAFTSRAUM	14
ERWEITERUNG: AUSGABEN DER REEDEREIEN IM HAMBURGER NACHBARSCHAFTSRAUM	16
4.2 AUSGABEN VON PASSAGIEREN UND CREW-MITGLIEDERN	16
4.3 WEITERE WERTSCHÖPFUNG IM HAMBURGER KREUZFAHRTCLUSTER.....	18
VERANSTALTUNGEN MIT DIREKTEM KREUZFAHRTBEZUG	19
RESULTIERENDE GESAMTEFFEKTE DER KREUZFAHRT-BRANCHE AUF DIE WIRTSCHAFT IN HAMBURG	21
5. EINORDNUNG DER ERGEBNISSE UND FAZIT	22
6. LITERATURVERZEICHNIS	25

ABBILDUNGEN

Abbildung 1: Entwicklung der Passagierzahlen und Anläufe Hafen Hamburg für Kreuzfahrtschiffe.....	4
Abbildung 2: Struktur der Analyse und relative Bedeutung der betrachteten direkten Produktionswert-Effekte.....	14
Abbildung 3: Vergleich Wertschöpfungsbeitrag und Passagiere 2018er und 2024er Studie .	23

TABELLEN

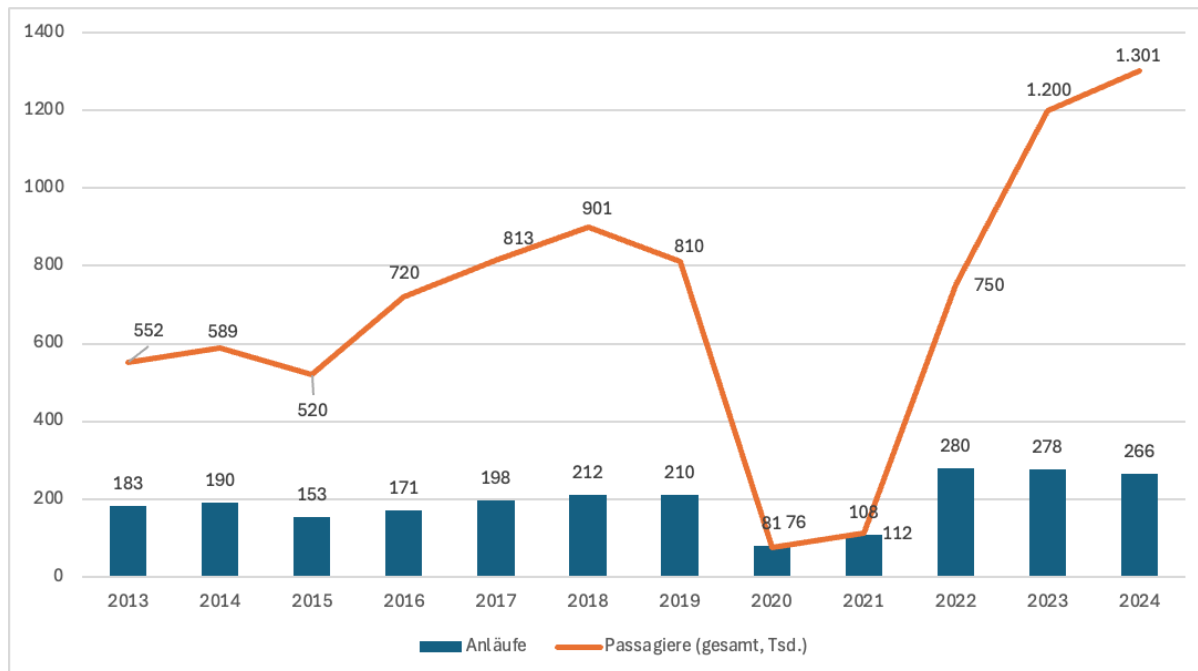
Tabelle 1: Regionale Effekte der Ausgaben der Reedereien in Hamburg im Jahr 2024.....	15
Tabelle 2: Regionale Effekte der Ausgaben der Reedereien im Hamburger Nachbarschaftsraum im Jahr 2024.....	16
Tabelle 3: Regionale Effekte der Ausgaben der Passagiere im Jahr 2024.....	17
Tabelle 4: Regionale Effekte der Ausgaben der Besatzungen im Jahr 2024	18
Tabelle 5: Regionale Effekte durch andere Unternehmen im Cluster.....	19
Tabelle 6: Regionale Effekte der Großveranstaltungen Cruise Days und Seatrade Europe....	21
Tabelle 7: Regionale Effekte durch die Kreuzfahrtbranche in Hamburg im Jahr 2024 insgesamt	22

1. Einleitung

Die Kreuzfahrtbranche ist sowohl international als auch am Standort Hamburg ein Wirtschaftsfaktor mit starkem und dynamischem Wachstum. Die globale Covid19-Pandemie verursachte zwar ab 2019 einen massiven Bruch in der Entwicklung, dieser hat sich allerdings als temporär erwiesen. Die weltweiten Passagierzahlen auf Kreuzfahrtschiffen hatten im Jahr 2023 das Niveau vor der Pandemie bereits übertroffen. Industriebeobachter gehen davon aus, dass aus aktueller Perspektive die Nachfrage nach Kreuzfahrten das Angebot deutlich übersteigt und somit gegenwärtig primär die Kapazitäten der Schiffe und Häfen die Größe des Kreuzfahrtmarktes bestimmen¹. Vor diesem Hintergrund steht die Branche insbesondere an Standorten mit erheblichem Passagieraufkommen im Blickpunkt.

Sowohl das Stadtbild als auch die Wirtschaft der Hansestadt Hamburg sind stark durch den Hafen geprägt, was volkswirtschaftliche Analysen unterstreichen (siehe etwa ISL 2021 und ISL 2023). Verschiedene Studien haben in der Vergangenheit dazu beigetragen, die ökonomischen Wirkungen der **Kreuzfahrtbranche** auf die Hamburger Wirtschaft zu untersuchen und mit belastbaren Zahlen zu belegen (Handelskammer Hamburg 2013, Costa 2019, sowie die **Vorgängerstudie** zur aktuellen Analyse (Spindler und Koenen 2022)). Die neuesten verfügbaren Zahlen bezogen sich bislang auf das Jahr 2018 und betrafen somit den Zustand vor Ausbruch der Pandemie. Diese Studie ermittelt die aktuelle wirtschaftliche Bedeutung des Kreuzfahrtsektors für Wertschöpfung und Beschäftigung in Hamburg in der Wachstumsphase nach der Pandemie. Methodisch orientiert sie sich an der Vorgängerstudie aus dem Jahr 2022 und stützt sich auf eine robuste Datenbasis

Abbildung 1: Entwicklung der Passagierzahlen und Anläufe Hafen Hamburg für Kreuzfahrtschiffe



Quelle: Daten der Cruise Gate Hamburg GmbH

¹ Siehe etwa <https://www.bloomberg.com/news/articles/2025-06-30/carnival-royal-caribbean-cruises-eye-galveston-texas-port-for-expansion>.

Wir können den Beitrag des Kreuzfahrtsektors zu Wertschöpfung und Beschäftigung in Hamburg im Jahr 2024 mit demjenigen im Jahr 2018 vergleichen und die Unterschiede und ihre Ursachen analysieren. Dieser Vergleich erfolgt vor dem Hintergrund der Entwicklung der Branche in Hamburg und weltweit. Der blaue Kasten fasst die Dynamik im weltweiten Kreuzfahrtsektor in den vergangenen 15 Jahren kurz zusammen. Abbildung 1 stellt für Hamburg die Entwicklung der Passagierzahlen sowie der Anzahl der Anläufe im Hamburger Hafen im Zeitraum von 2013 bis 2024 dar. In den Jahren 2013 bis 2019 war in Hamburg ein durchschnittliches jährliches Wachstum der Passagierzahlen von rund 6,6 Prozent zu beobachten – somit war der Zuwachs in Hamburg sogar etwas

Entwicklung des Kreuzfahrtsektors weltweit

Global sind im Zeitraum von 2009 bis 2019 die Passagierzahlen¹ auf Seekreuzfahrten von rund 17,8 Millionen auf 29,7 Millionen gestiegen (CLIA 2021). Dies entspricht in der Zeit vor der Pandemie jährlichen kumulierten Wachstumsraten von etwa 5,3 Prozent. Im Pandemiejahr 2020 brach die Zahl der weltweiten Passagiere drastisch auf unter 6,0 Millionen ein. Die Erholung der Gesamtbranche erfolgte allerdings rapide. Im Jahr 2024 wurden 34,6 Millionen weltweite Kreuzfahrtpassagiere verzeichnet und somit 16,5 Prozent mehr als im Jahr 2019 – dies entspricht *trotz der Pandemie* jährlichen kumulierten Wachstumsraten von 3,1 Prozent im Zeitraum 2019 bis 2024. Im Jahr 2025 wurde mit 37,7 Millionen Passagieren (ein Plus von 9,0 Prozent gegenüber dem Vorjahr) ein neuer Höchststand erreicht.

schneller als im weltweiten Markt. Deutlich ersichtlich ist der Einbruch der Passagierzahlen in den Corona-Jahren 2020 und 2021 um rund 90 Prozent auf ein Niveau von 76.000 (im Jahr 2020), bzw. 112.000 Passagieren (im Jahr 2021). Die Erholung im Jahr 2022 erreichte bereits beinahe das Vorkrisenniveau und zeigt, dass mit der Wiederaufnahme des Kreuzfahrtbetriebs auch das Interesse der Kunden zurückkehrte. Im Jahr 2023 wurde mit 1,2 Millionen Passagieren am Hamburger Hafen nicht nur das Niveau vor der Pandemie deutlich übertroffen; die Passagierzahl lag in diesem Jahr sogar deutlich über dem Wert, der sich ergeben hätte, wenn sich der Wachstumstrend der Jahre 2013 bis 2019 ohne Pandemie einfach fortgesetzt hätte.² Im Jahr 2024, welches unserer Analyse zugrunde liegt, wurde mit rund 1,3 Millionen Passagieren ein (vorläufiger) neuer Höchstwert erreicht. Vergleicht man den Status-Quo der Vorgängerstudie im Jahr 2018 – vor der Pandemie – mit dem Betrachtungsjahr 2024 dieser Studie, beobachten wir einen **Zuwachs der Kreuzfahrtpassagiere um rund 44,5 Prozent** und einen **Zuwachs der Anläufe um rund 24,5 Prozent**.

Eine zentrale Frage, welche sich aus dieser Entwicklung für unsere Studie ergibt, ist dementsprechend, ob sich ein vergleichbares Wachstum bei den wirtschaftlichen Wirkungen des Sektors in der Region Hamburg ergibt. Wir betrachten analog zur Vorgängerstudie im Sinne von Dwyer und Forsyth (1998) vier Mechanismen, durch welche die Kreuzschifffahrt in Hamburg Wertschöpfung und Beschäftigung generiert:

1) Reedereien tätigen vor Ort und im Umland von Hamburg Ausgaben bei regionalen Firmen und Akteuren – dies umfasst beispielsweise das Proviantieren von Schiffen, Hafengebühren

² Für das Jahr 2023 hätte sich rechnerisch bei einer Fortschreibung mit einer Wachstumsrate von 6,6 Prozent in den Jahre 2019 bis 2023 eine Passagierzahl von rund 1,05 Millionen ergeben.

oder Ausgaben für Hafenagenturen, Werbung oder Versicherungen. Hier nimmt Hamburg eine gewisse Sonderrolle ein, da Reedereien einen Großteil ihrer Kreuzfahrtaktivitäten von Hamburg aus koordinieren und daher auch wesentliche Teile ihres Landpersonals an diesem Standort beschäftigen. Im Vergleich mit anderen Häfen wie Marseille (siehe Oxford Economics 2025a) oder Mykonos (siehe Oxford Economics 2025b) mit ähnlichem oder sogar höherem Passagieraufkommen fallen dementsprechend in Hamburg deutlich höhere Ausgaben der Reedereien an. Im Zuge der Entwicklung des Sektors haben sich Firmen zunehmend spezialisiert oder neue spezialisierte Unternehmen sind entstanden, die auf die Bedürfnisse der Kreuzfahrtbranche ausgerichtet sind. Beispiele hierfür reichen von Innenarchitektur für Kreuzfahrtschiffe über Gepäcktransport zur Kabine bis hin zu Begründungsdesign.

2) **Passagiere und Besatzungsmitglieder tätigen Ausgaben in der Stadt** – in Hamburg sind fast 90 Prozent der Passagiere *Umschlagpassagiere*. Diese treten ihre Reise im Hafen Hamburg an oder beenden sie dort, während *Transitpassagiere* Hamburg als Zwischenhalt ihrer Kreuzfahrt anlaufen. Hinsichtlich der Ausgaben vor Ort unterscheiden sich diese beiden Kategorien von Passagieren deutlich. Umschlagpassagiere buchen insbesondere häufig ein Hotelzimmer in der Stadt, um trotz Anreise sicher rechtzeitig am Terminal zu sein, bzw. um Zeitdruck bei der Abreise aus der Stadt zu vermeiden, so dass sie deutlich höhere Ausgaben ausweisen als Transitpassagiere. Hinzu kommen für beide Gruppen Ausgaben für Unterhaltung (z.B. Besuch von Museum, Ausstellung oder Musical), Gastronomie und Nahverkehr. Auch der Einzelhandel zählt Passagiere zu seinen Kunden. Analog tätigen auch die Besatzungsmitglieder der Schiffe (in geringerem Ausmaß) Ausgaben vor Ort, wenn sie an Land gehen.

3) **Aktivitäten von anderen Unternehmen des Kreuzfahrtsektors**, die nicht im direkten Zusammenhang mit Hamburger Reedereien oder Anläufen in Hamburg stehen. Die Ausgaben von Kreuzfahrtreedereien, deren Schiffe Hamburg anlaufen und die unter Punkt 1) erfasst sind, decken nicht sämtliche wirtschaftlichen Aktivitäten im Hamburger Kreuzfahrt-Cluster ab. Bereits in der Vorgängerstudie bildeten Unternehmen im nautisch-technischen Schiffsmanagement eine bedeutende Gruppe von Firmen, die als hochspezialisierte Dienstleister weltweit *auch* im Bereich der Kreuzfahrt aktiv waren. Diese Entwicklung hat sich in den Jahren zwischen 2018 und 2024 deutlich beschleunigt. Mehrere Firmen haben ihre Tätigkeiten im Bereich der Kreuzfahrt offensichtlich als Wachstumsfaktor identifiziert und ausgegliedert – diese Spezialisten weisen ein sehr starkes Wachstum aus und bieten ihre Leistungen als Export in die ganze Welt an.

4) Aus **Großveranstaltungen mit direktem Kreuzfahrtbezug** in Hamburg resultierende Wertschöpfung – hier liegt der Fokus der Betrachtung auf den in jedem zweiten Jahr in Hamburg veranstalteten Cruise Days, in denen sich die Kreuzfahrtbranche im Hafen präsentiert, und der ebenfalls jedes zweite Kalenderjahr stattfindenden Fachmesse Seatrade Europe. Im Jahr 2025 fand im Dezember erstmals zusätzlich auch die Fachmesse für Innendesign und Ausstattung von Kreuzfahrtschiffen „Cruise Ship Interiors“ in Hamburg statt, die nach dem Umzug aus London in jährlichem Turnus ausgerichtet wird. Diese Entscheidung ist zumindest teilweise auch auf das Kreuzfahrt-Cluster in Hamburg zurückzuführen. Der Veranstalter bezog sich bei der Begründung der Verlegung in die Hansestadt ausdrücklich auf die Agglomerationseffekte vor Ort, so dass sich den Veranstaltern Zugang zu „Designern,

Kreuzfahrtunternehmen, Werften und Branchenführern“ in Hamburg biete³. Die neue Messe ist in den quantitativen Effekten, die in dieser Studie (*für das Jahr 2024*) ausgewiesen werden, noch nicht berücksichtigt.

Im Vergleich zu anderen Kreuzfahrtstandorten, die wir im Literaturteil dieser Studie behandeln, ist die Wertschöpfung in der Region Hamburg weniger stark von den Ausgaben der Passagiere abhängig. Als **Sitz oder zentraler Standort von Kreuzfahrtreedereien** fallen erhebliche Aufwendungen für Werbung, Recruiting, Immobilien oder Versicherungen direkt vor Ort an. Aufgrund der Größe und Bedeutung des maritimen Sektors insgesamt und der Kreuzfahrt im Besonderen hat sich in diesen Bereichen ein spezialisiertes Angebot von Dienstleistern und Partnern entwickelt, so dass ein hoher Anteil der entstehenden Wertschöpfung auch in der Region verbleibt. **Stärken des Standorts wie das Schiffsmanagement** allgemein wurden in den letzten Jahren speziell für das Kreuzfahrtsegment adaptiert und haben sich als erhebliche Wachstumstreiber herausgestellt. Die Zusammensetzung der Passagiere und der Ausgaben der Reedereien zeigen zudem deutlich, dass Hamburg kein reiner Transithafen ist. Als Umschlagshafen führt fast 90 Prozent der Passagiere die Anreise nach Hamburg, oder sie reisen aus der Stadt ab. Als Heimathafen für einen erheblichen Teil der auslaufenden Schiffe erfolgen die Proviantierung, Wartung und Ausstattung der Schiffe vor Ort. Diese Aktivitäten erzeugen auch erhebliche Wertschöpfung vor Ort – im Gegensatz beispielsweise zum Bunkern von Treibstoff, das sich stark auf den Produktionswert, aber nur vernachlässigbar auf Wertschöpfung und Beschäftigung auswirkt. Die Entwicklung des Standorts betrifft nicht nur das Passagierwachstum, sondern auch die Kreuzfahrtinfrastruktur. Neben der Verfügbarkeit von „Landstrom“ aus erneuerbaren Quellen ab 2026 an allen drei Kreuzfahrtterminals der Stadt ist die offizielle Eröffnung des neuen Cruise Centers HafenCity im September 2025 ein weiteres Beispiel für die stetige Modernisierung der Infrastruktur.

Das Untersuchungsjahr für die vorliegende Studie ist das Jahr 2024 und damit das aktuelle Jahr, für welches vollständige Daten aus Jahresabschlüssen und offiziellen Statistiken vorliegen. Der Vergleich mit den Ergebnissen der Vorgängerstudie aus dem Jahr 2018 ist aussagekräftig, da es sich jeweils um Zeiträume handelt, die noch nicht oder nicht mehr von der Pandemie betroffen sind.

Wir untersuchen mittels einer Input-Output-Analyse sowohl die direkten Effekte der vier identifizierten Ausgabentypen als auch die daraus resultierenden Wirkungen entlang der Wertschöpfungskette. Dabei nutzen wir eine Kombination aus öffentlich verfügbaren Daten und Statistiken, Informationen aus den ERP-Systemen großer Reedereien, die sich an der Studie beteiligt haben, sowie die Befragungsergebnisse.

Im folgenden Abschnitt 2 dieser Studie gehen wir auf existierende Literatur und Studien ein, welche sich mit dem Thema wirtschaftliche Effekte der Kreuzfahrt und der gewählten Methodik auseinandersetzen. Der 3. Abschnitt geht im Detail auf die gewählte Methode und die verwendeten Daten ein. Abschnitt 4 stellt die detaillierten Ergebnisse für die einzelnen Wirkmechanismen und Ausgabenarten dar. Abschnitt 5 stellt die wichtigsten Resultate in den Kontext vergleichbarer Studien.

³ Siehe <https://www.cch.de/news-details/article/kreuzfahrt-hotspot-hamburg-csi-design-expo-europe-zieht-2025-an-die-elbe>.

2. Relevante Studien und Literatur

Zwei Arten von Analysen werden für die vorliegende Studie als besonders relevant erachtet: Zum einen stellen wir kurz aktuelle Ergebnisse hinsichtlich der Effekte der Kreuzfahrt für den Standort Hamburg und andere europäische Häfen vor. Als nächstes gehen wir dann kurz auf Studien zu anderen Sektoren im Raum Hamburg ein, welche eine ähnliche oder die gleiche Methodik verwenden wie unser Ansatz. Diese Studien geben einen Einblick in die geeignete methodische Vorgehensweise für diese Art von Analyse und vermitteln ein Gefühl für das Ausmaß der zu erwartenden Wirkung und Faktoren, welche den Wertschöpfungsbeitrag beeinflussen.

2.1 Wirkung der Kreuzfahrt auf Hamburg und ausgewählte Hafenstädte

Zwei vorangegangene Studien beleuchten die ökonomischen Wirkungen der Kreuzfahrt am Standort Hamburg. **Handelskammer Hamburg (2013)** wählte einen pragmatischen, annahmebasierten Befragungsansatz, um die Beschäftigung von Unternehmen der Kreuzfahrtbranche zu ermitteln. Basierend auf diesen Zahlen sowie Annahmen zur Wertschöpfung pro Kopf wurden dann für die Jahre 2011 und 2013 die Beiträge der Unternehmen zur Wertschöpfung am Standort ermittelt. Hinzugerechnet wurden geschätzte Ausgaben von Passagieren und Crews sowie die Wertschöpfung von kreuzfahrtbedingten Tagestouristen, Geschäftsreisen und Messe- oder Veranstaltungsbesuchen, die mit dem Kreuzfahrtsektor eng verbunden sind. Die Studie errechnet einen Wertschöpfungseffekt der unmittelbaren Kreuzfahrtaktivitäten von rund 240 Mio. Euro im Jahr 2013 sowie einen Effekt der Veranstaltungen von rund 32 Mio. Euro pro Jahr. Anders als diese Studie ermittelt **Spindler und Koenen (2022)** die Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte des Kreuzfahrtsektors basierend auf Input-Output-Rechnungen. Es handelt sich hierbei um die Vorgängerstudie der aktuellen Studie, die sich der gleichen Vorgehensweise bedient und dieselben Wertschöpfungskomponenten berücksichtigt. In der Vorgängerstudie werden für das Jahr 2018 insgesamt eine Wertschöpfungswirkung von rund 420 Mio. Euro und ein Beschäftigungseffekt von 4.490 Vollzeitäquivalenten ermittelt.

Eine in einem begutachteten Journal veröffentlichte wissenschaftliche Studie, die auf dem gleichen Ansatz basiert, führen **Vayá et al. (2018)** für Barcelona und Katalonien durch. Die Kreuzfahrthäfen Hamburg und Barcelona ähneln sich hinsichtlich mehrerer struktureller ökonomischer Merkmale: Geographisch vorteilhaft positionierte Umschlagshäfen mit modernen, effizienten Hafenanlagen und guter Transportanbindung. Die Studie auf Basis regionaler Input-Output-Tabellen für Katalonien findet für das Jahr 2014 einen Wertschöpfungsbeitrag der Kreuzfahrt im Raum Barcelona in Höhe von 413,2 Mio. Euro, zum Großteil getrieben durch die Ausgaben von damals rund 2,4 Mio. Passagieren. In einer Neuauflage der Studie aus dem Jahr 2025, deren Ergebnisse aktuell allerdings nur aus Presseberichten eingesehen werden können⁴, findet ein Autorenteam der Universität Barcelona nunmehr deutlich höhere Effekte. Die Anzahl der Passagiere sei im Jahr 2024 auf 2,8 Millionen angestiegen, erzielt wurde ein Wertschöpfungsbeitrag von 707 Millionen Euro in Katalonien und eine Beschäftigungswirkung von 9.500 Vollzeitäquivalenten. Die Studie ermittelt somit für Barcelona eine vergleichbare Wirkung auf die Wertschöpfung wie unsere

⁴ Siehe <https://www.catalannews.com/business/item/barcelona-welcomed-28-million-cruise-passengers-in-2024-generating-12-billion#>

Studie, allerdings eine höhere Beschäftigungswirkung. Weiterhin geht diese Wirkung in Barcelona deutlich stärker von den Ausgaben der Passagiere aus⁵, als dies in Hamburg der Fall ist. Tourism Economics (2024) und Costa (2019) untersuchen Wertschöpfungsbeiträge im Kreuzfahrtsektor über europäische Länder und Häfen hinweg. Auch in diesen beiden Studien treten die strukturellen Unterschiede zwischen reinen Transithäfen (mit starker Abhängigkeit von Passagierausgaben) und Umschlags- und Heimathäfen deutlich zutage.

Das Beratungsunternehmen Oxford Economics hat in zwei neuen Parallelstudien im Auftrag von CLIA die volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Kreuzschifffahrt auf die Standorte Marseille und Mykonos im Jahr 2024 untersucht. Die gewählte Vorgehensweise einer regionalisierten Input-Output-Rechnung mit ergänzenden Befragungen entspricht dabei jeweils genau unserem Ansatz, wobei in den beiden Studien nur die Wirkungen der Ausgaben von Reedereien sowie der Besatzungen und Passagiere in die Analysen einfließen. Für Marseille findet Oxford Economics (2025a) *direkte* Gesamtausgaben von Reedereien, Passagieren und Besatzungen in Höhe von rund 407 Mio. Euro im Jahr 2024. Sie lagen damit deutlich niedriger als die Werte, die wir für Hamburg identifizieren, obwohl mit etwa 2,4 Mio. Passagieren Marseille erheblich stärker frequentiert wurde als Hamburg. Dieser Unterschied erklärt sich aus den bereits genannten Besonderheiten des Hamburger Kreuzfahrtstandorts, die auf Marseille nicht zutreffen: Der extrem hohe Anteil von Turnaround-Passagieren (in Marseille nur etwa 27 Prozent) sowie die Eigenschaft als Heimathafen großer Reedereien, die mit deutlich höheren Ausgaben und Investitionen verbunden ist. Die Studie findet Gesamteffekte auf die Wertschöpfung in Höhe von 279 Mio. Euro und die Beschäftigung in Höhe von 3.925 Vollzeitäquivalenten. Die Relationen der Werte für Ausgaben, Wertschöpfung und Beschäftigung entsprechen weitgehend den Ergebnissen, zu denen auch unsere Studie gelangt. Indirekte und induzierte Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte werden für Marseille etwas niedriger ausgewiesen als für Hamburg, was dadurch zu erklären ist, dass der Raum Hamburg hinsichtlich Beschäftigung und Wirtschaftsleistung relativ zu Marseille eine größere Bedeutung hat.

Mit der exakt gleichen Vorgehensweise leitet Oxford Economics (2025b) für den griechischen Hafen Mykonos Gesamtausgaben im Jahr 2024 in Höhe von 159 Mio. Euro bei einem Passagieraufkommen von 1,3 Mio ab. Im Fall von Mykonos fallen insbesondere die Ausgaben der Reedereien nochmals deutlich niedriger aus, da es sich um einen reinen Transithafen handelt. Für Mykonos ermittelt die Studie einen Gesamtwertschöpfungsbeitrag in Höhe von 105 Mio. Euro und eine zusätzliche Beschäftigung in Höhe von 2.925 Vollzeitäquivalenten. Die relativ starke Beschäftigungswirkung erklärt sich durch eine niedrigere durchschnittliche pro-Kopf Wertschöpfung. Gerade im Kontrast zu diesen beiden Studien wird die Sonderrolle des Kreuzfahrtsektors in Hamburg klar deutlich. Neben den Eigenschaften als Umschlags- und Heimathafen beleuchten wir außerdem im Gegensatz zu den beiden genannten Analysen die Wirkungen, die sich aus dem Unternehmenscluster und Großveranstaltungen im Bereich Kreuzfahrt ergeben.

⁵ Die ermittelten Ausgaben pro Passagier und Tag betragen in der Studie für Barcelona für Umschlagspassagiere 307 Euro und für Transitpassagiere rund 53 Euro und liegen damit deutlich höher als die in unserer Studie angenommenen Werte.

2.2 Wirkungsstudien mit Relevanz für die Region Hamburg

Verschiedene Wertschöpfungsstudien für den Wirtschaftsstandort Hamburg sind hinsichtlich des Betrachtungsgegenstands und der verwendeten Methodik relevant. **ISL (2021)** betrachtet die Bedeutung des Hamburger Hafens insgesamt für die Stadt und Region. Ein regionalisierter IO-Ansatz wird durch detaillierte Unternehmensbefragungen ergänzt. Die Studie ermittelt einen Wertschöpfungsbeitrag von mehr als 8 Mrd. Euro oder mehr als 7 Prozent der Gesamtwertschöpfung und eine Beschäftigungswirkung von mehr als 68.000 Vollzeitäquivalenten. Komplementär zu unserer Studie analysiert **ISL (2023)** die regionalen Effekte der Seeschifffahrtsbranche in Hamburg, wobei die Kreuzschifffahrt ausdrücklich ausgenommen ist. Die IO-Studie weist für das Jahr 2023 einen Wertschöpfungsbeitrag von rund 3,8 Milliarden Euro sowie einen Beschäftigungseffekt von etwa 21.000 aus, die vor allem durch Reedereien und Schiffsmanager getrieben sind. Hier finden sich offensichtliche Parallelen zu den Ergebnissen unserer Studie für die Kreuzschifffahrt.

Hagemann et al. (2017) verwenden ebenfalls eine regionalisierte IO-Analyse zur Ermittlung des regionalen Wertschöpfungsbeitrags des Hamburger Flughafens. Hinsichtlich der Ausgaben des Flughafenkonzerns stellen sie einen Wertschöpfungsbeitrag in Höhe von rund 300 Mio. Euro fest. In einer neueren Analyse finden Bernhardt et al. (2025) für das Jahr 2023 (und einen leicht angepassten geographischen Betrachtungsraum) einen Wertschöpfungsbeitrag des Flughafens von rund 400 Mio. Euro. Die in beiden Flughafen-Studien ermittelten Multiplikatoren bewegen sich in mit unseren Ergebnissen vergleichbaren Größenordnungen.⁶

Zusammenfassend entspricht somit die Methode der IO-Analyse wissenschaftlich dem aktuellen etablierten Standard und ist somit als Ansatz geeignet. Die vorgestellten Studien plausibilisieren unsere Ergebnisse sowohl der Größe nach (im Vergleich mit internationalen Häfen wie Barcelona) als auch was die Höhe der ermittelten Multiplikatoren angeht.

3. Methodik und Daten

Das Input-Output-Modell⁷

Die Input-Output-Rechnung ist ein Teil der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung und die zugrundeliegenden Statistiken werden von Institutionen wie Eurostat und dem Statistischen Bundesamt erhoben und publiziert. Diese Statistiken bilden die Verflechtungen und Abhängigkeiten zwischen Wirtschaftszweigen quantitativ ab. Es lässt sich aus ihnen beispielsweise ablesen, in welcher Höhe „Inputs“ aus anderen Wirtschaftszweigen benötigt werden, um eine zusätzliche Einheit „Output“ im Sektor Kraftfahrzeuge (in Euro bewertet) zu

⁶ Unterschiede erklären sich unter anderem dadurch, dass sich die Wirtschaftszweige, in denen die Ausgaben getätigt werden (und somit die Vorleistungsverflechtungen), zwischen Flughafen und Kreuzfahrtunternehmen unterscheiden. **HWWI (2025)** nutzen ebenfalls eine regionalisierte IO-Analyse für den Raum Hamburg, um über eine Vielzahl von Wirkungskanälen hinweg die Rolle des Sports und verschiedener sportlicher Großveranstaltungen für die Hamburger Wirtschaft zu ermitteln. Der in der Studie ermittelte regionale Wertschöpfungsmultiplikator von 2,4 liegt etwas höher als die Werte, die wir in den folgenden Analysen für den Kreuzfahrtsektor errechnen.

⁷ Die Vorgehensweise in dieser Studie entspricht methodisch derjenigen der Vorgängerstudie Spindler und Koenen (2022). Dementsprechend spiegelt auch die Beschreibung der Methode in diesem Abschnitt diejenige in der Vorgängerstudie weitgehend wider.

erzeugen. Rekursiv berücksichtigt der Ansatz zudem, dass auch die von einem Wirtschaftszweig bezogenen (Vor-)Produkte wiederum von anderen Wirtschaftszweigen her- und bereitgestellt werden müssen. Dabei entstehen entlang der Wertschöpfungskette „Rückkoppelungseffekte“, welche die Wirkung der betrachteten wirtschaftlichen Aktivität verstärken⁸. Der Gesamteffekt *zusätzlicher Ausgaben* oder wirtschaftlicher Aktivität, die sich monetär bewerten lässt, auf die (regionale) Wirtschaft kann in drei Komponenten zerlegt werden:

1. **Direkter Effekt:** Je nach Betrachtungsgegenstand stellt dies den unmittelbaren Wert der zusätzlichen Ausgabe oder Aktivität dar. Beantwortet wird die Frage: Wie hoch sind die Ausgaben oder wie hoch ist die Aktivität in Euro zu bewerten? Beobachtet wird hier ein Umsatz oder Produktionswert, der sich in Wertschöpfung oder Beschäftigungswirkung umrechnen lässt (über Wertschöpfungsquoten und Wertschöpfung je Person nach Branche). In dieser Studie analysieren wir nicht nur die Ausgaben der Reedereien, sondern zusätzlich diejenigen der Besatzungen und Passagiere, sowie den Umsatz im Kreuzfahrtcluster und die Effekte von Veranstaltungen. Zwischen diesen verschiedenen Quellen von direkten Effekten kann und muss daher differenziert werden.
2. **Indirekte Effekte:** Die direkten zusätzlichen Ausgaben, z.B. für eine Mahlzeit im Restaurant, stoßen zusätzliche Aktivitäten entlang der Wertschöpfungskette an. Das Restaurant muss wiederum Zutaten, Strom, Wasser, anteilig die Kücheneinrichtung etc. beziehen. Bei den indirekten Effekten werden die benötigten Inputs der liefernden Wirtschaftszweige berücksichtigt. Die technischen Dienstleistungen zur Reparatur und Wartung von Schiffen erfordern beispielsweise Betriebsmittel, Strom und Werkzeug; für Übernachtungsgäste wird die Bettwäsche gereinigt, etc.
3. **Induzierte Effekte:** Um diese Effekte zu berechnen, wird das Modell „geschlossen“. Aufgrund der zusätzlichen wirtschaftlichen Aktivität (direkt und indirekt) entsteht auch zusätzliches Einkommen für wirtschaftliche Akteure. Deren zusätzliches Einkommen wird (teilweise) verwendet, um Leistungen und Produkte zu erwerben. Dieser zusätzliche Schritt wird als induzierter Effekt bezeichnet.

In der öffentlichen Statistik in Deutschland werden die zugrundeliegenden Verflechtungen nur auf *nationaler* Ebene erfasst. Im Folgenden stellen wir dar, wie eine Input-Output-Rechnung auf regionaler Ebene durchgeführt werden kann, damit wir die jeweiligen Effekte für die Hansestadt Hamburg berechnen können.

Regionalisierung

Typischerweise existieren die Informationen Verflechtungen zwischen Wirtschaftszweigen in IO-Tabellen auf nationaler Ebene (mit Ausnahmen, so nutzen Vayá et al. 2018 regionale Daten für Katalonien). Das Statistische Bundesamt erstellt IO-Tabellen für Deutschland insgesamt, nicht aber für einzelne Bundesländer. Wenn man in einer Analyse einen kleineren geographischen Raum wie Hamburg betrachtet, dann muss berücksichtigt werden, dass ein Teil der angestoßenen Rückkoppelungseffekte nicht in Hamburg angestoßen wird, sondern in anderen Teilen Deutschlands. Vernachlässigt man dies und verwendet einfach das deutsche IO-Modell, dann wird nicht die wirtschaftliche Wirkung für Hamburg, sondern für Deutschland

⁸ Mathematisch lassen sich diese Effekte aus der sogenannten Leontieff-Matrix ableiten.

insgesamt berechnet. Die Lösung ist eine sogenannte Regionalisierung der nationalen IO-Tabellen für den Raum Hamburg.

Basierend auf der FLQ-Methode nach Flegg et al. (1995) verwenden wir sogenannte Flegg-Quotienten⁹, die branchenweise berücksichtigen, dass ein Teil der indirekten und induzierten Effekte aus Hamburg in den Rest Deutschlands abfließen.

Deswegen müssen die nationalen IO-Tabellen für unsere Anwendung regionalisiert werden. Um die wirtschaftlichen Verflechtungen, die Multiplikatoren und die Abflüsse für die Region Hamburg zu ermitteln, folgen wir der akademischen Literatur und verwenden Flegg-Quotienten (FLQ-Methode nach Flegg et al. 1995) für die Regionalisierung der IO-Tabelle. Kowalewski (2015) untersucht beispielsweise die Anwendbarkeit dieses Ansatzes für Deutschland. Intuitiv gehen in die Regionalisierung zwei Skalierungsfaktoren ein. Der erste betrifft die Größe der betrachteten Region relativ zur Region, für welche eine IO-Tabelle vorliegt. In unserem Beispiel ist dieser Größenfaktor die Anzahl der Beschäftigten in Hamburg relativ zur Beschäftigung in Deutschland insgesamt. Größere Regionen verzeichnen geringere Abflüsse als kleinere Gebiete: Die Abflüsse aus Stuttgart sind beispielsweise größer als die Abflüsse aus Baden-Württemberg. Die zweite Skalierung basiert auf der detaillierten Beschäftigungsstruktur auf regionaler im Vergleich zur nationalen Ebene. Für jeden Wirtschaftszweig wird der relative Beschäftigungsanteil in Hamburg mit demjenigen in Deutschland insgesamt verglichen. Wenn die Beschäftigungsanteile in einem Sektor in Hamburg deutlich geringer sind (z.B. in der Landwirtschaft), dann ist davon auszugehen, dass in Hamburg tendenziell stärker auf überregionale Vorleistungen und -produkte zurückgegriffen werden muss. Wiederum sind stärkere Abflüsse die Folge. Im Ergebnis lässt sich die Differenz zwischen regionalen und nationalen Multiplikatoren als „Abfluss“ indirekter und induzierter Wertschöpfung aus der Region Hamburg in den Rest Deutschlands interpretieren.

Verwendete Daten

Für die vorliegende Studie verwenden wir Daten aus verschiedenen Quellen, die teils aus den internen Geschäftsdaten der an der Studie teilnehmenden Reedereien, teils aus öffentlichen Statistiken und teils aus Befragungen und sonstigen Studien stammen.

Unternehmensdaten: Für die Identifikation der direkten Effekte durch die Ausgaben und Investitionen der Reedereien haben uns Unternehmen, die zusammen zwischen 60 und 70 Prozent des Passagieraufkommens in Hamburg im Jahr 2024 verantworten, Zugang zu Daten gewährt, die aus der Software zur Unternehmenssteuerung und Rechnungslegung (ERP) extrahiert wurden. Anhand der Postleitzahlen der Zahlungsempfänger wurden in den ERP-Systemen Ausgaben der Reedereien a) in Hamburg und b) im Hamburger „Nachbarschaftsraum“ identifiziert und entsprechend den in den Input-Output-Tabellen verwendeten Wirtschaftszweigen klassifiziert. Der Hamburger Nachbarschaftsraum ist entsprechend der Definition des Stadt Umland Atlas Hamburg der Behörde für

⁹ Zur Berechnung verwenden wir ein übliches *delta* in Höhe von 0,3.

Stadtentwicklung und Wohnen ausgewiesen¹⁰. Die Summe dieser Ausgaben entspricht dem direkten Effekt beim Produktionswert für die Kreuzfahrtreedereien im beobachteten Sample.

Daten der amtlichen Statistik: Wir verwenden als Grundlage die nationalen deutschen Input-Output-Tabellen des statistischen Bundesamts (Fachserie 18, Reihe 2) zu Herstellungspreisen. Für die Regionalisierung benutzen wir Daten zu sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen der Bundesagentur für Arbeit auf Länder- sowie auf Bundesebene. Zur Berechnung der Wertschöpfungsquoten nach Wirtschaftszweigen in Hamburg verwenden wir jeweils von Statistik Nord Daten zum Umsatz nach Wirtschaftszweigen aus der Umsatzsteuerstatistik, Daten zum Produktionswert nach Wirtschaftszweigen für das Verarbeitende Gewerbe sowie Daten zur Wertschöpfung nach Wirtschaftszweigen. Zur Berechnung der Wertschöpfung je beschäftigter Person kombinieren wir diese Informationen mit Daten zu Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen von Statistik Nord.

Daten aus Befragungen und Studien: Die Daten werden punktuell durch Informationen aus öffentlichen Studien und durch Befragungsergebnisse ergänzt. Insbesondere Informationen zu den Ausgaben von Passagieren und Crewmitgliedern in CLIA (2018), Costa (2019) und (zitiert in) ISL (2021), sowie aus einer aktuellen Befragung von Hamburg Cruise Net e.V. und Cruise Gate Hamburg GmbH aus dem Jahr 2025, deren Ergebnisse uns vorliegen. Hinsichtlich der Veranstaltungen basieren unsere Analysen auf Besucherbefragungen der Cruise Days für das Jahr 2023 (HCB 2023) sowie Hochrechnungen der Besucher- und Ausstellerausgaben der Seatrade Europe basierend auf einer Analyse für das Jahr 2025.

4. Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte

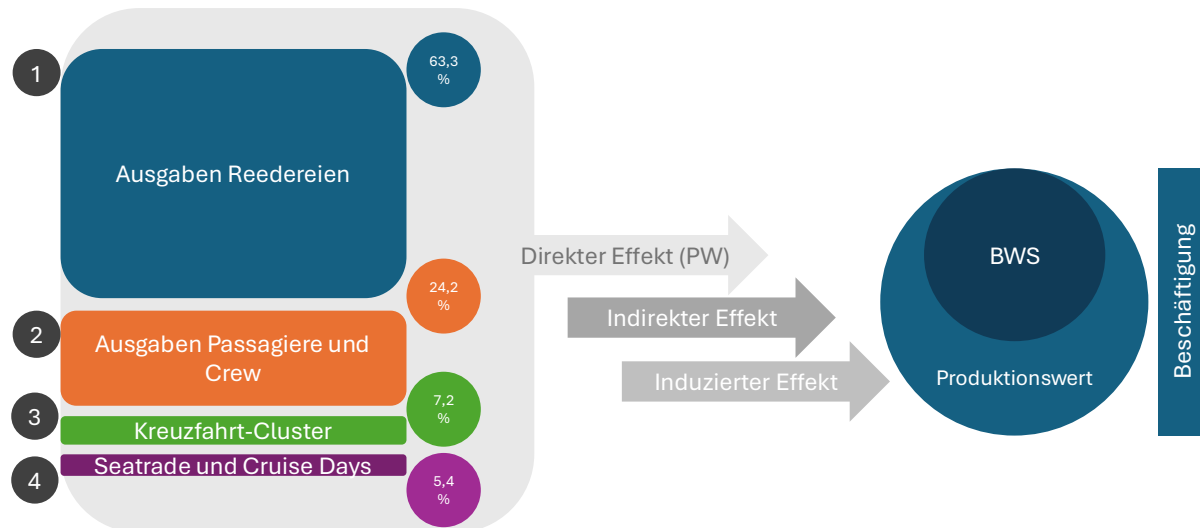
Die Präsentation der zentralen Ergebnisse für 2024 folgt der gleichen Struktur wie die Vorgängerstudie für das Jahr 2018. Im Folgenden werden die Wirkungen der vier verschiedenen Kanäle jeweils auf den Produktionswert, die Bruttowertschöpfung und die Beschäftigung am Standort Hamburg getrennt dargestellt: 1) die Ausgaben der in Hamburg tätigen Reedereien (erweitert um eine Betrachtung der Ausgaben im Hamburger Nachbarschaftsraum); 2) die Ausgaben von Passagieren und Besatzungen in Hamburg, 3) die Effekte aufgrund der Tätigkeit anderer Unternehmen im Cluster; 4) Ausgaben der Besucher*innen von Großveranstaltungen mit direktem Bezug zur Kreuzfahrtbranche. Die Ergebnisse für Wertschöpfung und Beschäftigung werden jeweils den Resultaten der Vorgängerstudie vergleichend gegenübergestellt und diskutiert. Abbildung 2 bildet die Struktur der Analyse schematisch ab. Die Größe der Felder für den jeweiligen Wirkungskanal ist proportional zu den entsprechenden *direkten* Ausgaben, oder dem direkten Effekt auf den Produktionswert. Die Wertschöpfung (BWS) ermittelt sich über die branchenspezifischen Wertschöpfungsquoten aus dem Produktionswert und ist daher kleiner als diese. Über die Wertschöpfung je Beschäftigten kann dann die Beschäftigungswirkung berechnet werden. Über diese *direkten* Effekte hinaus untersuchen wir in der Input-Output-Analyse zusätzlich die

¹⁰ Der Stadt Umland Atlas Hamburg ist als kostenloses E-Book verfügbar unter: <https://www.jovis.de/en/book/9783986122300>

Der Nachbarschaftsraum umfasst laut dem Stadt Umland Atlas den Bereich der stärksten Verflechtung zwischen Stadt und Umland. Zum Nachbarschaftsraum gehören im Süden die Städte Winsen und Buchholz i.d. Nordheide, im Osten Geesthacht und Schwarzenbek, im Norden Kaltenkirchen Bargteheide und Norderstedt und im Westen Buxtehude und Wedel.

indirekten und induzierten Effekte, also die wirtschaftliche Tätigkeit in Hamburg, welche durch die (direkten) Ausgaben angeregt wurde. Die Summe der direkten, indirekten und induzierten Effekte ergibt den Gesamteffekt auf die Hamburger Wirtschaft. Aufgrund der unterschiedlichen Betrachtungsebenen (Produktionswert/Wertschöpfung/Beschäftigung sowie direkter Effekt/Gesamteffekt) können sich dementsprechend die Anteile der Wirkungskanäle jeweils unterscheiden.

Abbildung 2: Struktur der Analyse und relative Bedeutung der betrachteten direkten Produktionswert-Effekte



4.1 Ausgaben der Kreuzfahrt-Reedereien in Hamburg und im Nachbarschaftsraum

Für die aktuelle Studie und das Jahr 2024 liegen erneut detaillierte Kosten- und Unternehmensdaten großer Reedereien vor, die sich zur Mitarbeit an der Studie bereiterklärt haben. Wir beobachten allerdings wiederum nicht die Gesamtheit der Reedereien in Hamburg, sondern nur eine „Stichprobe“.

Hinsichtlich der Ausgaben von Reedereien beobachten wir nicht den gesamten Hamburger Markt. Insgesamt wurden im Jahr 2024 Ausgaben durch die beteiligten Reedereien in der Region Hamburg in Höhe von mehr als 300 Mio. Euro getätigt. Eine komplette Erhebung der Kostendaten aller Reedereien mit Tätigkeit in Hamburg war im zeitlichen Rahmen dieser Studie nicht durchführbar. Die Unternehmen, die uns Zugang zu ihren Kostendaten gewährt haben, waren im Beobachtungsjahr für mehr als 65% der Passagierbewegungen und rund die Hälfte der Anläufe in Hamburg verantwortlich. Darüber hinaus liegen uns Informationen über die Personalausgaben vor Ort vor. Diese Informationen werden zusammen mit der beobachteten Ausgabenstruktur genutzt, um durch Hochrechnung anhand der beobachteten Passagier- und Anlaufzahlen zu einer Schätzung der Gesamtausgaben der Kreuzfahrtbranche am Standort Hamburg zu gelangen. Hieraus ergeben sich rechnerisch (direkte) Gesamtausgaben in Höhe von rund 451,8 Mio. Euro am Standort Hamburg im Jahr 2024 durch die Kreuzfahrt-Reedereien. Die Präzision der Hochrechnung konnte anhand des uns bekannten Umsatzes in einigen Sektoren, z.B. Werften, verifiziert werden. Im Jahr 2018 wurden Ausgaben in Höhe von 393,6 Mio. Euro ermittelt, die Ausgaben der Reedereien sind demnach um 14,8 Prozent gestiegen.

Die Wirkungen dieser Ausgaben sind in Tabelle 1 zusammengefasst. Hier unterscheiden wir die direkten, indirekten und induzierten Effekte jeweils auf den Produktionswert (Umsatz), die Bruttowertschöpfung sowie auf die Beschäftigung am Standort Hamburg. Die direkten

Ausgaben in Höhe von 451,8 Mio. Euro verursachten zusätzliche indirekte Wirkungen von 166,1 Mio. Euro. Beim Produktionswert beobachten wir einen relativ hohen induzierten Effekt von 428,5 Mio. Euro, so dass sich ein Gesamteffekt auf den Produktionswert in Höhe von 1.046,4 Mio. Euro ergibt.

Das relevante Maß für den Beitrag zur Wirtschaftsaktivität in Hamburg ist die Bruttowertschöpfung, bei dem der Wert der Vorleistungen aus dem Produktionswert herausgerechnet wird. Die direkten Ausgaben der Reedereien haben im Jahr 2024 zu einer zusätzlichen Wertschöpfung am Standort in Höhe von 231,8 Mio. Euro geführt, somit lag der direkte Wertschöpfungseffekt im Jahr 2024 um 67 Prozent höher als im Jahr 2018 (138,7 Mio. Euro). Die Erklärung für diese Diskrepanz ist, dass die durchschnittliche Wertschöpfungsquote der Ausgaben im Jahr 2024 mit rund 51 Prozent deutlich höher war als im Jahr 2018 (35 Prozent). Bei den Ausgaben der Reedereien nehmen professionelle Dienstleistungen wie Werbung ein deutlich höheres Gewicht ein als zum vorigen Zeitpunkt. Für diese Dienstleistungen werden aber relativ wenige Vorleistungen benötigt, so dass die Wertschöpfungsquote relativ hoch ist. Zuzüglich des indirekten (98,9 Mio. Euro) und des induzierten (115,9 Mio. Euro) Effekts ergibt sich im Jahr 2024 ein Wertschöpfungsbeitrag aufgrund der Ausgaben der Reedereien in Höhe von 446,6 Mio. Euro, was einem Anstieg von 68,7 Prozent gegenüber der Vorgängerstudie entspricht. Somit beobachten wir über die Zeit nur wenig veränderte Multiplikatoren.

Tabelle 1: Regionale Effekte der Ausgaben der Reedereien in Hamburg im Jahr 2024

Effekte	Produktionswert	Bruttowertschöpfung	Beschäftigung
	Millionen Euro	Millionen Euro	Anzahl
direkt	451,8	231,8	2090
indirekt	166,1	98,9	1180
induziert	428,5	115,9	1120
Summe	1046,4	446,6	4390

Quelle: eigene Berechnungen; Beschäftigung gerundet auf jeweils 10

Im dritten Schritt ermitteln wir schließlich, in welcher Höhe die Ausgaben der Firmen und die dadurch angestoßenen Effekte zu zusätzlicher Beschäftigung am Standort Hamburg geführt haben. Hierfür wird die in der jeweiligen Branche zusätzlich generierte Wertschöpfung ins Verhältnis zur Bruttowertschöpfung je in der Branche beschäftigter Person gesetzt. Zusätzlich zu den geschätzt rund 1.330 von allen Reedereien direkt am Standort Hamburg Beschäftigten¹¹ führten die direkten Ausgaben der Unternehmen im Jahr 2024 zu einer Beschäftigung von 2.090 Vollzeitäquivalenten, eine Zunahme von 58,3 Prozent gegenüber der Vorgängerstudie. Über den indirekten und den induzierten Effekt wurden jeweils 1.180 (indirekt) und 1.120 (induziert) weitere Beschäftigte finanziert, so dass der **Gesamteffekt** eine zusätzliche Beschäftigung von 4.390 Personen ergibt, ein deutliches Plus von rund 71,5 Prozent im Vergleich zur Vorgängerstudie.

¹¹ Diese Zahl wurde anhand der von den Reedereien selbst veröffentlichten Informationen sowie öffentlich zugänglichen Quellen (Geschäftsberichte, Artikel aus der Presse und LinkedIn) geschätzt.

Erweiterung: Ausgaben der Reedereien im Hamburger Nachbarschaftsraum

Tabelle 2: Regionale Effekte der Ausgaben der Reedereien im Hamburger Nachbarschaftsraum im Jahr 2024

Effekte	Produktionswert	Bruttowertschöpfung	Beschäftigung
	Millionen Euro	Millionen Euro	Anzahl
direkt	17,2	9,8	90
indirekt	8,7	4,4	40
induziert	16,4	4,4	40
Summe	42,3	18,6	170

Quelle: eigene Berechnungen; Beschäftigung gerundet auf jeweils 10

Um ein besseres Gefühl für die regionale Verteilung der Ausgaben der Reedereien zu entwickeln und um auch die Ausgaben in der Region zu berücksichtigen, wurden für diese Studie auch die Effekte der Ausgaben der Reedereien im nahen Umland außerhalb der Hamburger Stadt- und Landesgrenzen getrennt berücksichtigt. Wie oben dargestellt, wurde als geographische Definition des Umlands hierbei auf den Begriff des Hamburger Nachbarschaftsraums zurückgegriffen, der Gemeinden wie Ahrensburg, Buxtehude und Winsen (Luhe) einschließt. Für entsprechend definierte Postleitzahlen haben die gleichen Reedereien analog zur obigen Vorgehensweise ihre Ausgaben identifiziert und kategorisiert. Hochgerechnet ergibt sich für den Produktionswert in diesem Gebiet ein Ausgabenvolumen von rund 17,2 Mio. Euro, was sich in zusätzliche Wertschöpfung von etwa 9,8 Mio. Euro übersetzt. Inklusive der indirekten und induzierten Effekte ergibt sich ein Gesamteffekt bei der Wertschöpfung in Höhe von 18,6 Mio. Euro im Hamburger Nachbarschaftsraum. Dies entspricht einer zusätzlichen Beschäftigungswirkung von etwa 170 Vollzeitäquivalenten. Um die Vergleichbarkeit zur Vorgängerstudie zu gewährleisten, werden die Ergebnisse für den Nachbarschaftsraum an dieser Stelle getrennt ausgewiesen – die Hauptergebnisse der Studie beziehen sich im weiteren auf die Region Hamburg selbst.

4.2 Ausgaben von Passagieren und Crew-Mitgliedern

Der nächste Wirkungskanal, den wir betrachten, sind die Ausgaben der Passagiere und Besatzungsmitglieder an Bord der Schiffe, die in Hamburg einlaufen. Wie wir bereits besprochen haben, ist hier die Wirkung der tendenziell geringeren Ausgaben von Transit-Gästen von den im Durchschnitt höheren Ausgaben der Passagiere, deren Kreuzfahrt in Hamburg beginnt oder endet, zu trennen. Für die Umschlagspassagiere fallen mit höherer Wahrscheinlichkeit auch größere Ausgaben für Übernachtungen, Gastronomie und Unterhaltung an. Die jeweiligen Ausgaben sind für Besatzungsmitglieder tendenziell wesentlich geringer.

In dieser Studie verwenden wir pro Kopf-Ausgaben aus robusten, öffentlich verfügbaren Befragungen und rechnen sie auf die Gesamtzahl der Passagiere und Besatzungsmitglieder für das Jahr 2024 hoch. Für **Crew-Mitglieder** ergeben sich je Anlauf in europäischen Häfen durchschnittliche Ausgaben zwischen 23 Euro (Costa 2019) und 25 Euro (Vayá 2018, für Barcelona). Wir verwenden entsprechend der Vorgängerstudie den Median-Wert von 24,50 Euro aus CLIA (2018) und passen diesen inflationsbedingt an, so dass sich rechnerisch Ausgaben pro Besatzungsmitglied in Höhe von 29,67 Euro im Jahr 2024 ergeben.

In der Vorgängerstudie haben wir für die Ausgaben der Passagiere Werte aus ISL (2021) verwendet, denen die Ergebnisse einer Befragung für den Standort Hamburg zugrunde liegen.

Hieraus resultierte ein Ausgaben-Wert von 119 Euro pro „durchschnittlichem Passagier“¹² und Anlauf, der sich vornehmlich auf die Wirtschaftszweige Einzelhandel, Beherbergung, Gastronomie und Freizeit aufteilt. In dieser Studie können wir zusätzlich auf Informationen aus einer Passagierbefragung im Jahr 2025 zurückgreifen, welche durch Hamburg Cruise Net e.V. und Cruise Gate Hamburg GmbH unter Kreuzfahrtpassagieren in Hamburg durchgeführt wurde.¹³ Bei 23 Schiffsanläufen wurden über alle Anbieter hinweg insgesamt 937 Personen getrennt nach Transit- (311 Datenpunkte) und Turnaroundpassagieren (626 Datenpunkte) nach ihrem Ausgabeverhalten in Hamburg befragt. Im durchschnittlichen Ausgabeverhalten ergab sich erwartungsgemäß eine erhebliche Differenz zwischen den beiden Gruppen. Während der durchschnittliche Transit-Passagier 69,90 Euro in Hamburg ausgibt, liegt der Betrag für Turnaroundgäste im Durchschnitt deutlich höher bei 133,59 Euro. Gewichtet ergeben sich somit durchschnittliche Ausgaben in von 125,95 Euro je Passagier. Im Vergleich zur Erhebung in ISL (2021) ist dieser Wert zwar etwas höher – allerdings führt bereits eine inflationsbedingte Anpassung der 119 Euro aus dem Jahr 2018 zu äquivalenten Ausgaben von etwa 144 Euro im Jahr 2024. Vor diesem Hintergrund sind die Ergebnisse der neuen Erhebung als konservative Schätzung anzusehen. Wir verwenden die Ergebnisse der detaillierten Befragung differenziert nach Passagiertyp zur Berechnung der Ausgaben und Herleitung der Wertschöpfungsbeiträge. Zu betonen ist schließlich, dass wir nur die Ausgaben der jeweiligen Personen verwenden und hierbei außer Acht lassen, dass Passagiere aufgrund des Besuchs möglicherweise zu zukünftigen Reisen nach Hamburg animiert werden könnten.

Aus dieser Vorgehensweise ergeben sich für die rund 1.301.000 Passagiere und rund 291.000 Crewmitglieder, die im Jahr 2024 an Bord von Schiffen mit Anlauf im Hafen Hamburg waren, direkte Ausgaben in Höhe von 163,9 Mio. Euro (Passagiere – siehe Tabelle 3), bzw., 8,6 Mio. Euro (Crewmitglieder – siehe Tabelle 4). Hier sind die Veränderungen zur Vorgängerstudie jeweils auf das erhöhte Aufkommen und die besprochenen Anpassungen der durchschnittlichen Ausgaben pro Person zurückzuführen.

Tabelle 3: Regionale Effekte der Ausgaben der Passagiere im Jahr 2024

Effekte	Produktionswert	Bruttowertschöpfung	Beschäftigung
	Millionen Euro	Millionen Euro	Anzahl
direkt	163,9	74,9	810
indirekt	51,8	25,9	270
induziert	187,0	50,6	490
Summe	402,7	151,4	1570

Quelle: eigene Berechnungen; Beschäftigung gerundet auf jeweils 10

Die Vorgehensweise zur Ermittlung der Gesamteffekte ist analog zum vorigen Abschnitt. Es ergeben sich somit insgesamt eine Bruttowertschöpfung in Höhe von 74,9 Mio. Euro aufgrund

¹² Dies stellt einen gewichteten Durchschnittswert für Transit- (niedrigere Ausgaben) und Umschlagpassagiere (höhere Ausgaben) dar. In einer Passagierbefragung im Rahmen von Costa (2019) ergaben sich (für eine deutlich kleinere Stichprobe) ähnliche Werte für Transit- und Umschlagpassagiere.

¹³ Weitergehende Informationen zur Passagierbefragung sind verfügbar unter: www.hamburgcruise.net/Wertschoepfung.

der Ausgaben von Passagieren am Standort Hamburg, was einem Zuwachs von etwa 37,4 Prozent entspricht. Der Beschäftigungseffekt aufgrund der Passagierausgaben umfasst insgesamt 1.570 Vollzeitäquivalente, was einem Zuwachs von rund 19,8 Prozent im Vergleich zum Jahr 2018 entspricht. Somit stieg der Wertschöpfungsbeitrag nominal ungefähr proportional zum Wachstum des Passagieraufkommens an. Allerdings übersetzt sich dies nicht gleichmäßig in einen Zuwachs der Beschäftigung, da gleichzeitig auch die Bruttowertschöpfung pro Kopf nominal gewachsen ist.

Tabelle 4: Regionale Effekte der Ausgaben der Besatzungen im Jahr 2024

Effekte	Produktionswert Millionen Euro	Bruttowertschöpfung Millionen Euro	Beschäftigung Anzahl
direkt	8,6	2,3	20
indirekt	2,3	1,2	10
induziert	9,5	2,6	30
Summe	20,4	6,1	60

Quelle: eigene Berechnungen; Beschäftigung gerundet auf jeweils 10

Die Effekte der Ausgaben der Besatzungen sind mit einem Wertschöpfungsbeitrag von 6,1 Mio. Euro in ähnlicher Größenordnung wie im Jahr 2018 (damals 4,4 Mio. Euro). Hinsichtlich des Beschäftigungseffekts ergibt sich sogar aufgrund der Rundung kein sichtbarer Unterschied – insgesamt sind rechnerisch weiterhin etwa 60 Arbeitsplätze auf die Ausgaben der Besatzungen in Hamburg zurückzuführen.

4.3 Weitere Wertschöpfung im Hamburger Kreuzfahrtcluster

In Abschnitt 4.2 wurden unternehmensseitig die Ausgaben erfasst, die sich auf Reedereien beziehen, deren Schiffe den Hafen Hamburg anlaufen und mit diesen Anläufen in Beziehung stehen. Wie wir in der Vorgängerstudie gezeigt haben, übersieht diese Art der Betrachtung jedoch relevante wirtschaftliche Tätigkeiten mit Kreuzfahrtbezug, insofern es sich um Leistungen handelt, deren Erbringung unabhängig vom geographischen Standort Hamburg und den dort anlaufenden Schiffen sind. In diesem Bereich haben wir insbesondere Tätigkeiten im Bereich des technisch-nautischen Schiffsmanagement als relevant herausgestellt.¹⁴ Die Bedeutung dieser Tätigkeiten für die Wertschöpfung in der Seeschifffahrt (außerhalb des Kreuzfahrtsektors) wird von **ISL (2023)** nachdrücklich betont. Es gibt zahlreiche Reedereien am Standort Hamburg mit exzellentem Ruf, die sowohl für eigene als auch für fremde Schiffe das Schiffsmanagement durchführen. Sie sind für den Betrieb der Schiffe (mit)verantwortlich und stellen sicher, dass diese betriebsbereit, seetüchtig und ausreichend bemannt sind. Am Standort Hamburg wird global das Shipmanagement für mehr als jedes zehnte Meereskreuzfahrtschiff durchgeführt. Dies umfasst einerseits das technische Management vor Ort tätiger Reedereien, aber andererseits exportieren auch spezialisierte Dienstleister ihre Leistungen europa- und weltweit an Unternehmen, die in unserem Sample und in der Hochrechnung nicht erfasst sind.

Dabei haben wir in der Vorgängerstudie die Akteure im Bereich Shipmanagement mit Präsenz in Hamburg dahingehend untersucht, ob sich in den betreuten Flotten auch Kreuzfahrtschiffe

¹⁴ Er bezieht aber beispielsweise auch Leistungen im Bereich der Gastronomie und Beherbergung für Anbieter von Flusskreuzfahrten ein, die Hamburg nicht anlaufen.

befinden, die nicht von den Reedereien mit Hamburg-Bezug betrieben werden. Für die Schulte Gruppe, Columbia Shipmanagement und Anglo-Eastern haben wir etwa anhand der 2018 insgesamt betreuten Flotte, dem Gesamtumsatz und den identifizierten Kreuzfahrtschiffen einen „kreuzfahrtspezifischen Umsatzanteil“ berechnet. In der aktuellen Studie ist diese Aufgabe deutlich einfacher geworden, was allerdings per se auf die Dynamik der Entwicklung im Kreuzfahrtsektor und speziell für diese Art der Dienstleistung zurückzuführen ist: Inzwischen firmieren die Kreuzfahrtdienstleistungen der Schulte Gruppe (BSM Cruise Services) und von Columbia (Columbia Cruise Services) eigenständig, so dass Informationen über Umsatz und Beschäftigung für bestimmte Jahre aus den öffentlichen Abschlüssen ersichtlich sind. Mit Nordic Cruise Management hat sich seit 2023 ein weiterer spezialisierter Akteur (und Tochter der Nordic Hamburg Group) in dieses Feld begeben.

Die nun (teilweise) öffentlich verfügbaren Umsätze zeigen, dass wir bei der Ermittlung der Umsätze in der Vorgängerstudie tatsächlich (wie dort beschrieben) konservativ oder relativ vorsichtig vorgegangen sind. Eine Erklärung hierfür ist, dass die durchschnittlichen Erlöse im Shipmanagement für Kreuzfahrtschiffe deutlich höher sind als für die übrigen Flottenbestandteile. **Zusätzlich** beobachten wir ein enormes Umsatzwachstum im Zeitfenster nach dem Ende der Pandemie, bei dem ein größerer Akteur über einen Zeitraum von drei Jahren hinweg *jährliche* Wachstumsraten von fast 80 Prozent in den Zahlen ausweist, also seinen Umsatz in kurzer Zeit laut den veröffentlichten Zahlen insgesamt mehr als verfünffacht.

Aufgrund dieses enormen Wachstums und der relativ konservativen Annahmen in der Vorgängerstudie haben sich für den Bereich Kreuzfahrt-Cluster der Wertschöpfungsbeitrag und die Beschäftigungswirkung stark erhöht. Tabelle 5 bildet wiederum die jeweiligen Effekte auf die Wertschöpfung und Beschäftigung ab. Bemerkenswert ist zudem auch die relativ hohe Wertschöpfungsquote für Hamburg im Bereich der Schifffahrt. Wir beobachten direkte Umsätze der Unternehmen im Cluster in Höhe von 51,5 Mio. Euro im Jahr 2024. Diese übersetzen sich in eine direkte Wertschöpfung von 42,8 Mio. Zusammen mit dem indirekten und induzierten Effekt ergibt dies eine Gesamtwertschöpfung von 83,0 Mio. Euro. Dieser Wert liegt fast beim Neunfachen des in der Vorgängerstudie identifizierten Beitrags. Die rechnerische Beschäftigungswirkung basierend auf dieser Wertschöpfung beträgt rund 800 Vollzeitäquivalente. Dies entspricht dem Achtfachen des Werts, den wir in der Vorgängerstudie gefunden haben.

Tabelle 5: Regionale Effekte durch andere Unternehmen im Cluster

Effekte	Produktionswert	Bruttowertschöpfung	Beschäftigung
	Millionen Euro	Millionen Euro	Anzahl
direkt	51,5	42,8	410
indirekt	43,3	29,4	280
induziert	39,9	10,8	110
Summe	134,7	83,0	800

Quelle: eigene Berechnungen; ¹gerundet auf jeweils 10

4.4 Veranstaltungen mit direktem Kreuzfahrtbezug

In der Behandlung des Kreuzfahrtclusters haben wir deutliche Hinweise auf sogenannte Agglomerationseffekte in diesem Sektor offengelegt. In der Städteökonomie versteht man unter diesem Mechanismus, dass mit der Größe eines Wirtschaftsbereichs zusätzliches

Produktivitätswachstum oder Effizienzen einhergehen. Die Erfahrung und Größe der betreuten Flotten und der Ruf des Standorts erlauben beispielsweise im Schiffsmanagement schnelles Wachstum im Bereich der Kreuzfahrtschiffe, da die Technik, Software, Kenntnisse und das Personal bereitstehen oder Prozesse existieren, diese Kapazitäten zu erweitern. Auf solche Agglomerationseffekte im Bereich der Veranstaltungen haben wir bereits in der Einleitung hingewiesen, da die Veranstalter der Messe „Cruise Ship Interiors Europe“ (CSI-Europe) die Verlagerung des Standorts von London nach Hamburg ab dem Jahr 2025 gerade mit der Existenz solcher Effekte begründen. Agglomeration verspricht den Ausstellern und Besuchern der Messe relativ kurze Wege und eine kritische Masse an Interessenten und Anbietern „vor Ort“. Noch liegen keine offiziellen Zahlen über die Wirkung der Messe vor, aber die Berichterstattung in der Presse deutet darauf hin, dass der Zuschnitt der Messe in Hinblick auf Besucher, Veranstalter, Fläche und Dauer der Messe Seatrade Europe ähnelt. In Zukunft sollte somit die CSI-Europe bei der Wirkung von Veranstaltungen mit Kreuzfahrtbezug berücksichtigt werden.

Für die aktuelle Studie berücksichtigen wir die geschätzten Wertschöpfungsbeiträge der Seatrade Europe Messe, die alle zwei Jahre in Hamburg ausgerichtet wird, sowie der dreitägigen Großveranstaltung im Hafen „Hamburg Cruise Days“, welche ebenfalls alle zwei Jahre stattfindet. Bei dieser Veranstaltung präsentieren sich Reedereien und Anbieter dem interessierten Kreuzfahrtpublikum. Wir nutzen die oben genannten Informationsquellen als Input für die Ausgaben, die aufgrund der beiden Veranstaltungen anfallen und verteilen die ermittelten Werte jeweils auf zwei Jahre, um ihre jährlichen Effekte abzuschätzen. Für die Großveranstaltung Hamburg Cruise Days sind in den relevanten Jahren allerdings erhebliche Sondereffekte zu beobachten. In den Jahren vor der Pandemie wurden typischerweise zwischen 500.000 und (einmalig im Jahr 2014) sogar 600.000 Besucher gezählt. Im Pandemiejahr 2021 wurde die geplante Veranstaltung nicht durchgeführt und ins Jahr 2022 verschoben, allerdings mit deutlich weniger Schiffen und in diesem Jahr nur rund 135.000 Besuchern.¹⁵ Das Vor-Pandemie-Niveau wurde mit etwa 500.000 Besuchern im Jahr 2025 wieder erreicht. In dieser Studie verwenden wir die Besucherzahl im Jahr 2025 als Grundlage zur Schätzung der Effekte, in dem die genehmigten Flächen und die Methodik der Besucherzählweise vergleichbar zu den Jahren vor der Pandemie und damit auch zur Vorgängerstudie sind.

Für die Betrachtung der Wertschöpfung rechnen wir mit den durchschnittlichen Wirkungen pro Jahr – die Effekte der Wertschöpfungsbetrachtung der alle zwei Jahre stattfindenden Veranstaltungen werden also jeweils auf zwei Jahre „verteilt“. Als Informationsquelle für das Ausgabeverhalten für die Cruise Days dienen die Ergebnisse der neuesten vorliegenden ausführlichen Besucherbefragung des Hamburg Convention Bureaus aus dem Jahr 2023 (HCB 2023). Aus dieser Besucherbefragung ergibt sich, dass ca. 65% der Gäste der Cruise Days von außerhalb Hamburgs anreisen. Unter diesen waren wiederum rund 46% ausschließlich wegen der Cruise Days vor Ort. Etwa 72% der auswärtigen Besucher übernachteten in Hamburg. Die Ausgaben bei den Cruise Days selbst betragen 52 Euro pro Person. Darüber hinaus gaben Tagesausflügler rund 116 Euro zusätzlich in Hamburg aus, während Übernachtungsgäste insgesamt rund 385 Euro pro Person für den Aufenthalt aufgewendet haben. Im Vergleich zur

¹⁵ Im Jahr 2023 fand die Veranstaltung ebenfalls statt, war aber hinsichtlich der genehmigten Flächen und auch der Zählweise der Besucher mit den Veranstaltungen vor der Pandemie nicht vollständig vergleichbar.

Vorgängerstudie sind die Ausgaben der Tagesausflügler nur leicht gestiegen, die der Übernachtungsgäste liegen dafür deutlich unterhalb des zuvor verwendeten Werts. Um die Wirkung der Cruise Days selbst zu schätzen, wurden diese Ausgaben für Übernachtung, etc., nur für den Anteil der auswärtigen Besucher berücksichtigt, die tatsächlich wegen der Cruise Days anreisen. Von den Ausgaben profitieren insbesondere die Sektoren Gastronomie, Beherbergung und Freizeit.

Tabelle 6: Regionale Effekte der Großveranstaltungen Cruise Days und Seatrade Europe

Effekte	Produktionswert	Bruttowertschöpfung	Beschäftigung
	Millionen Euro	Millionen Euro	Anzahl
direkt	38,3	21,4	230
indirekt	13,7	7,0	70
induziert	44,0	11,9	120
Summe	96,0	40,3	420

Quelle: eigene Berechnungen auf Basis von HCB (2023); Beschäftigung gerundet auf jeweils 10

Die rechnerischen *jährlichen* Gesamtbeiträge zum Produktionswert des Publikums der Cruise Days sowie der Messe Seatrade Europe belaufen sich für das betrachtete Jahr 2024 somit auf 38,3 Mio. Euro. Die Ergebnisse in Bezug auf indirekte und induzierte Effekte finden sich in Tabelle 6 zusammengefasst. Der Wertschöpfungseffekt liegt mit 40,3 Millionen Euro leicht oberhalb des Wertes, der in der Vorgängerstudie für das Jahr 2018 ermittelt wurde. Dieser Anstieg fiel etwas geringer aus als der Anstieg der Pro-Kopf-Wertschöpfung, so dass der rechnerische Beschäftigungseffekt mit 420 Vollzeitäquivalenten etwas geringer ausfiel als derjenige, der für das Jahr 2018 ermittelt wurde (dort 460 Vollzeitäquivalente).

Resultierende Gesamteffekte der Kreuzfahrt-Branche auf die Wirtschaft in Hamburg

Wie bereits dargestellt ergeben sich die Wertschöpfungseffekte durch die Kreuzfahrtbranche in Hamburg aus der Summe der verschiedenen einzeln betrachteten Quellen: Den Ausgaben der Reedereien, Passagiere und Besatzungsmitglieder, der Wertschöpfung der „exportierenden“ Unternehmen im Hamburger Kreuzfahrtcluster sowie schließlich aus den Umsätzen mit den Besuchern der regelmäßig stattfindenden großen Veranstaltungen mit direktem Kreuzfahrtbezug. In diesem abschließenden Teil der Analyse betrachten wir die Gesamtsumme der Einzeleffekte – also die Wirkungen der Branche insgesamt – und präsentieren die Sektoren der Hamburger Wirtschaft, die im Hinblick auf Wertschöpfung und Beschäftigung am stärksten profitieren.

Tabelle 7 stellt die jeweiligen Gesamteffekte im Detail dar. Insgesamt erzeugten die betrachteten Bereiche einen direkten zusätzlichen Produktionswert (oder Umsatz) in Höhe von 714,1 Mio. Euro in der Region Hamburg. Berücksichtigt man die indirekten und induzierten Effekte, so ergibt sich eine Gesamtwirkung von rund 1,7 Mrd. Euro Produktionswert. Aussagekräftiger ist die Betrachtung der Wirkung auf die Wertschöpfung. Hier finden wir eine direkte Wirkung in Höhe von 373,2 Millionen Euro im Jahr 2024. Unter Einbezug von indirekten und induzierten Wertschöpfungseffekten ergibt sich eine Gesamtwirkung auf die Wertschöpfung in Hamburg in Höhe von 727,4 Mio. Euro. Der ermittelte Gesamtmultiplikator bei der Wertschöpfung von 1,95 liegt deutlich unterhalb dessen, was etwa HWWI (2025) im Kontext der wirtschaftlichen Auswirkungen des Sports in Hamburg ermitteln. Deren Wertschöpfungsmultiplikator von 2,4 bedeutet, dass die indirekten und induzierten Effekte in ihrem regionalen IO-Ansatz für jede Einheit direkter Wertschöpfung um mehr als 20

Prozent höher ausfallen als in unseren Modell-Berechnungen. Dies zeigt, dass die in unserer Studie gewählte Vorgehensweise die Rückkoppelungswirkungen sogar etwas konservativer schätzt als andere Wissenschaftler für die Region Hamburg. Im Hinblick auf die Beschäftigung finden wir einen direkten Effekt der gesamten Kreuzfahrtbranche von 3.560 Vollzeitäquivalenten. Zieht man die indirekten und induzierten Effekten hinzu, dann entspricht die **gesamte Beschäftigungswirkung** der Kreuzfahrtbranche (über die direkt durch Reedereien vor Ort beschäftigten Personen hinaus) rund 7.240 Vollzeitäquivalenten.

Tabelle 7: Regionale Effekte durch die Kreuzfahrtbranche in Hamburg im Jahr 2024 insgesamt

Effekte	Produktionswert Millionen Euro	Bruttowertschöpfung Millionen Euro	Beschäftigung Anzahl
direkt	714,1	373,2	3560
indirekt	277,2	162,4	1810
induziert	708,9	191,8	1870
Summe	1700,2	727,4	7240

Quelle: eigene Berechnungen; Beschäftigung gerundet auf jeweils 10

5. Einordnung der Ergebnisse und Fazit

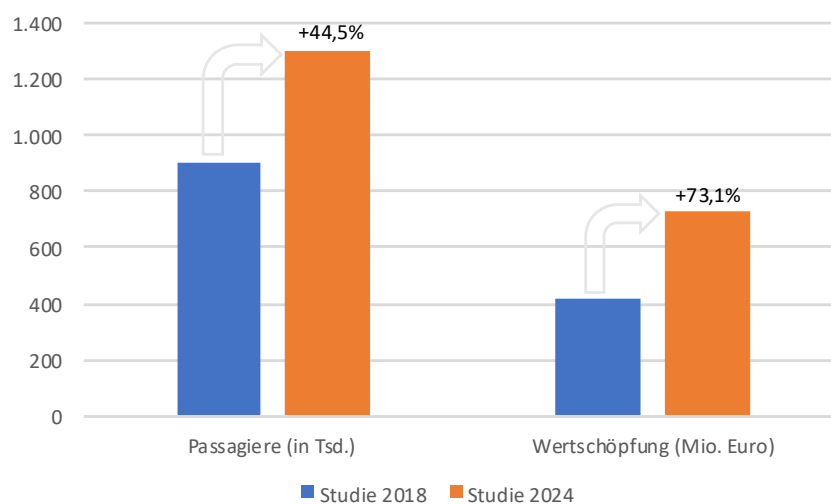
Entsprechend der Methodik der Vorgängerstudie und dem gebräuchlichen wissenschaftlichen Ansatz haben wir mittels regionalisierten IO-Analysen die wirtschaftliche Bedeutung der Kreuzfahrtbranche am Standort Hamburg analysiert. Die Ergebnisse zeigen eindrucksvoll, dass der Kreuzfahrtsektor in Hamburg sich im Jahr 2024 von den Folgen der Pandemie mehr als nur erholt hatte. In diesem Jahr war die Kreuzfahrt insgesamt in Hamburg für eine Wertschöpfung in Höhe von 727,4 Mio. Euro und eine zusätzliche Beschäftigung von 7.240 Vollzeitäquivalenten verantwortlich. Die Besonderheiten des Kreuzfahrtstandorts Hamburg sorgen dafür, dass sich dieser Beitrag stärker über die verschiedenen Quellen wirtschaftlicher Aktivität verteilt und das Ergebnis wesentlich weniger abhängig von den Ausgaben der Passagiere ist als etwa am Standort Barcelona. Trotz einer deutlich geringeren Passagieranzahl in Hamburg sind die Wertschöpfungsbeiträge des Kreuzfahrtsektors an den beiden Standorten vergleichbar groß (die Wirkung der Kreuzfahrt am Standort Barcelona wird in einer aktuellen Studie auf etwa 707 Mio. Euro beziffert). Die sehr hohe pro-Kopf Wertschöpfung in Hamburg hat zur Folge, dass die rechnerische Beschäftigungswirkung in Hamburg deutlich geringer ausfällt als am Standort Barcelona und Katalonien.

Robustheit und Plausibilität der Daten und Benchmarking

Der direkte Vergleich zu unserer Vorgängerstudie für das Jahr 2018 erlaubt uns, die zeitliche Entwicklung darzustellen und ihre Plausibilität zu prüfen. Der direkte Effekt der Wertschöpfung lag im Jahr 2024 mit 373,2 Millionen Euro um rund 67,8 Prozent oberhalb des für das Jahr 2018 berechneten Effekts. Der Gesamteffekt von 727,4 Mio. Euro lag sogar um etwa 73,3 Prozent über dem für das Jahr 2018 ermittelten Wert. Das entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate (trotz der Pandemie) von rund 9,6 Prozent. Im gleichen Zeitraum ist die Anzahl der Passagiere um etwa 44,5 Prozent gestiegen, so dass der Wertschöpfungsbeitrag im Vergleich zum Passagierwachstum sogar überproportional angestiegen ist (siehe auch Abbildung 3). Zur Einordnung dieses Ergebnisses sind verschiedene Faktoren zusätzlich zu berücksichtigen. **Erstens** sind die die beiden Wertschöpfungszahlen in Euro „des jeweiligen Jahres“ berechnet, es sind somit keine

Inflationseffekte berücksichtigt. In den Zeitraum zwischen 2018 und 2024 fallen sowohl die Pandemie und die damit verbundenen Preisanstiege aufgrund von Lieferkettenproblemen als auch der Angriff Russlands auf die Ukraine und die damit verbundene Teuerungswelle aufgrund gestiegener Energiepreise. Die tatsächlich beobachtete Inflation in diesem Zeitraum betrug kumuliert laut Zahlen des Statistischen Bundesamts rund 21 Prozent, so dass der „reale“ Anstieg in der Wertschöpfung durch die Kreuzfahrtbranche mit rund 43 Prozent weiterhin hoch ausfiel, sich aber in der gleichen Größenordnung bewegt wie der Anstieg der Passagierzahlen am Standort Hamburg. **Zweitens** braucht man objektive Benchmarks, um das wirtschaftliche Wachstum der Kreuzfahrtindustrie in diesem Zeitraum besser einordnen zu können. Laut dem Arbeitskreis „Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnung der Länder“ stieg die Gesamtwertschöpfung in Hamburg von 2018 bis 2024 nominal von 124,3 auf 161,9 Mrd. Euro an, was einem Anstieg von insgesamt 30,2 Prozent oder jährlich im Durchschnitt 4,5 Prozent entspricht. Anhand dieses Vergleichs lässt sich ableiten, dass die Wertschöpfung im Kreuzfahrtsektor Hamburgs im betrachteten Zeitraum etwas mehr als doppelt so schnell gewachsen ist wie der Durchschnitt der Hamburger Wirtschaft. Ein alternativer Benchmark für das Wachstum des Sektors ist die Entwicklung der jährlichen Übernachtungen von Besuchern in Hamburg, welche bei Statistik Nord erhältlich sind.¹⁶ Im Jahr 2024 wurden insgesamt etwas mehr als 16,1 Mio. Übernachtungen in Hamburg verzeichnet – das sind etwa 10,9 Prozent mehr als im Zeitraum des Jahres 2018, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von ca. 1,7 Prozent entspricht. Vor diesem Hintergrund ist das kumulierte jährliche Wachstum von deutlich mehr als 9 Prozent bei den Kreuzfahrtpassagieren in Hamburg als außerordentlich hoch einzuschätzen. Diese extrem starke Dynamik spiegelt sich auch im Wachstum der Wertschöpfung und Beschäftigung wider.

Abbildung 3: Vergleich Wertschöpfungsbeitrag und Passagiere 2018er und 2024er Studie



Quelle: eigene Berechnungen

Generell kann hängt die Plausibilität der Ergebnisse von regionalisierten IO-Studien auch von der absoluten Größe der ermittelten Indikatoren ab. In den ermittelten Gesamteffekten für Wertschöpfung und Beschäftigung ergeben sich in unserem Modell Multiplikatoren von 1,95, bzw. 2,04. Inzwischen liegen mit Hagemann et al. (2017) und HWWI (2025) zwei unabhängige

¹⁶ Statistische Berichte – Kennziffer: G IV 1 – m 12/24 HH für das Jahr 2024.

Studien vor, welche regionalisierte IO-Analysen für den wie in unserer Studie definierten Raum Hamburg durchführen. Die in diesen Studien ermittelte Spanne von Gesamtmultiplikatoren für die Wertschöpfung in Hamburg liegt in der Flughafenstudie von Hagemann et al. (2017) zwischen 1,74 und 2,48, je nach betrachteten Arten von Ausgaben, und in der Studie des HWWI (2025) für den Sportsektor durchschnittlich bei 2,4. Mit einem Gesamtmultiplikator von 1,95 bewegt sich somit unsere Berechnung klar innerhalb und tendenziell im unteren Bereich der in anderen unabhängigen Studien ermittelten Spanne. Dies zeigt, dass unser methodischer Ansatz die Effekte im Vergleich zu anderen Studien nicht überschätzt. Dies unterstreicht weiter die Robustheit der Ergebnisse und Methodik.

Nach dem Ende der Pandemie ist die Kreuzfahrt weltweit und speziell am Standort Hamburg auf den „alten“ steilen Wachstumspfad zurückgekehrt oder hat diesen inzwischen sogar überflügelt. Dies schlägt sich in der Entwicklung der Wertschöpfung und Beschäftigung im Raum Hamburg nieder, welche mit der Entwicklung der Passagierzahlen Schritt hält. Investitionen in die Infrastruktur am Standort Hamburg sollen einerseits dazu beitragen, die Auswirkungen von Anläufen auf die Umwelt und insbesondere die Luftqualität zu reduzieren, um den Zielen der Selbstverpflichtung der Branche (Rhodes-Declaration) aus dem Jahr 2024 nachzukommen. Zugleich bedeutet die Verbesserte Terminal-Infrastruktur in Hamburg aber auch einen Zuwachs der zukünftigen Kapazität. Die Ergebnisse dieser Studie bieten in der Zusammenschau mit der Vorgängerstudie für das Jahr 2018 eine objektive Einschätzung, welche *wirtschaftlichen* Auswirkungen diese schnell wachsende Branche auf die Wirtschaft in Hamburg hat.

6. Literaturverzeichnis

Bernhardt, L., Haustein, E., Lagemann, A., & Leue, S. S. (2025). *Hamburg Airport - Eine regionalwirtschaftliche Bewertung* (No. 4). HWWI Studie.

BMWi (2021). *Maritime Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland*. Studie im Auftrag des BMWi, April 2021, verfügbar unter: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Maritime%20Wirtschaft/Maritime-Wertschöpfung-Studie-Endbericht.pdf>.

CLIA (2018). *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017*. Branchenbericht der Cruise Line International Association, 2018.

CLIA (2021). *State of the Cruise Industry Outlook*. Branchenbericht der Cruise Line International Association, 2021.

CLIA (2025). *2024 Global Source Passenger Market Report*. Branchenbericht der Cruise Line International Association, 2025.

Costa (2019). *Creating Value – Our Group and our Economic Impact in Europe 2018*. Delloite Studie im Auftrag von Costa Group.

Dwyer, L., & Forsyth, P. (1998). Economic significance of cruise tourism. *Annals of tourism research*, 25(2), 393-415.

Flegg, A. T., Webber, C. D., & Elliott, M. V. (1995). On the appropriate use of location quotients in generating regional input–output tables. *Regional studies*, 29(6), 547-561.

Hagemann, G., Kerner, P., & Wolf, A. (2017). *Die regionalwirtschaftliche Bedeutung von Hamburg Airport* (No. 106). HWWI Policy Paper.

Handelskammer Hamburg (2013). *Wertschöpfung der Kreuzsschifffahrt in Hamburg*. September 2013.

HCB (2023). *Hamburg Cruise Days – Besucherbefragung 2023*. Hamburg Convention Bureau, 2023.

HWWI (2025). Die wirtschaftliche Dimension des Sports in Hamburg. HWWI Studien, ISSN 2940-2301 (Autoren Michael Berlemann, Erik Hausten, Andreas Lagemann, Paula Schwamb, Daniela Wenzel).

ISL (2021). Volkswirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens – Untersuchung der regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens. Studie im Auftrag der Hamburg Port Authority, Februar 2021, verfügbar unter: [https://www.cml.fraunhofer.de/content/dam/cml/de/documents/Studien/Fiedler,%20Kuechle%20\(2021\)_Beschäftigungsstudie%20Hafen%20Hamburg.pdf](https://www.cml.fraunhofer.de/content/dam/cml/de/documents/Studien/Fiedler,%20Kuechle%20(2021)_Beschäftigungsstudie%20Hafen%20Hamburg.pdf)

ISL (2023). Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte der Seeschifffahrt in Hamburg. Studie im Auftrag der Behörde für Wirtschaft und Innovation, November 2023, verfügbar: <https://www.hamburg.de/resource/blob/968228/7c98903f29f14183698b9969a028f514/wertschoepfungs-und-beschaeftigungseffekte-der-seeschifffahrt-in-hamburg-data.pdf>

Kowalewski, J. (2015). Regionalization of national input–output tables: Empirical evidence on the use of the FLQ formula. *Regional Studies*, 49(2), 240-250.

Oxford Economics (2025a). Cruise Port Profile Study: Marseille, Juni 2025, verfügbar: <https://cruising.org/resources/cruise-port-profile-study-marseille>

Oxford Economics (2025b). Cruise Port Profile Study: Mykonos, Oktober 2025, verfügbar: <https://cruising.org/resources/cruise-port-profile-study-mykonos>

Spindler, M. und J. Koenen (2022). Wirtschaftliche Bedeutung der Kreuzschifffahrt für die Region Hamburg, März 2022, Studie im Auftrag der Behörde für Wirtschaft und Innovation und Hamburg Cruise Net e.V., verfügbar: https://www.hamburgcruise.net/wp-content/uploads/2022/10/26042022_Cruise_Studie_komplett_final.pdf

Tourism Economics (2024). Economic Contribution of Cruise Tourism to Europe 2023, Dezember 2024, Studie im Auftrag des Branchenverbands CLIA, verfügbar: https://cruising.org/sites/default/files/2025-03/CLIA_Europe_2023.pdf

Vayá, E., Garcia, J. R., Murillo, J., Romaní, J., & Suriñach, J. (2018). Economic impact of cruise activity: the case of Barcelona. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 35(4), 479-492.