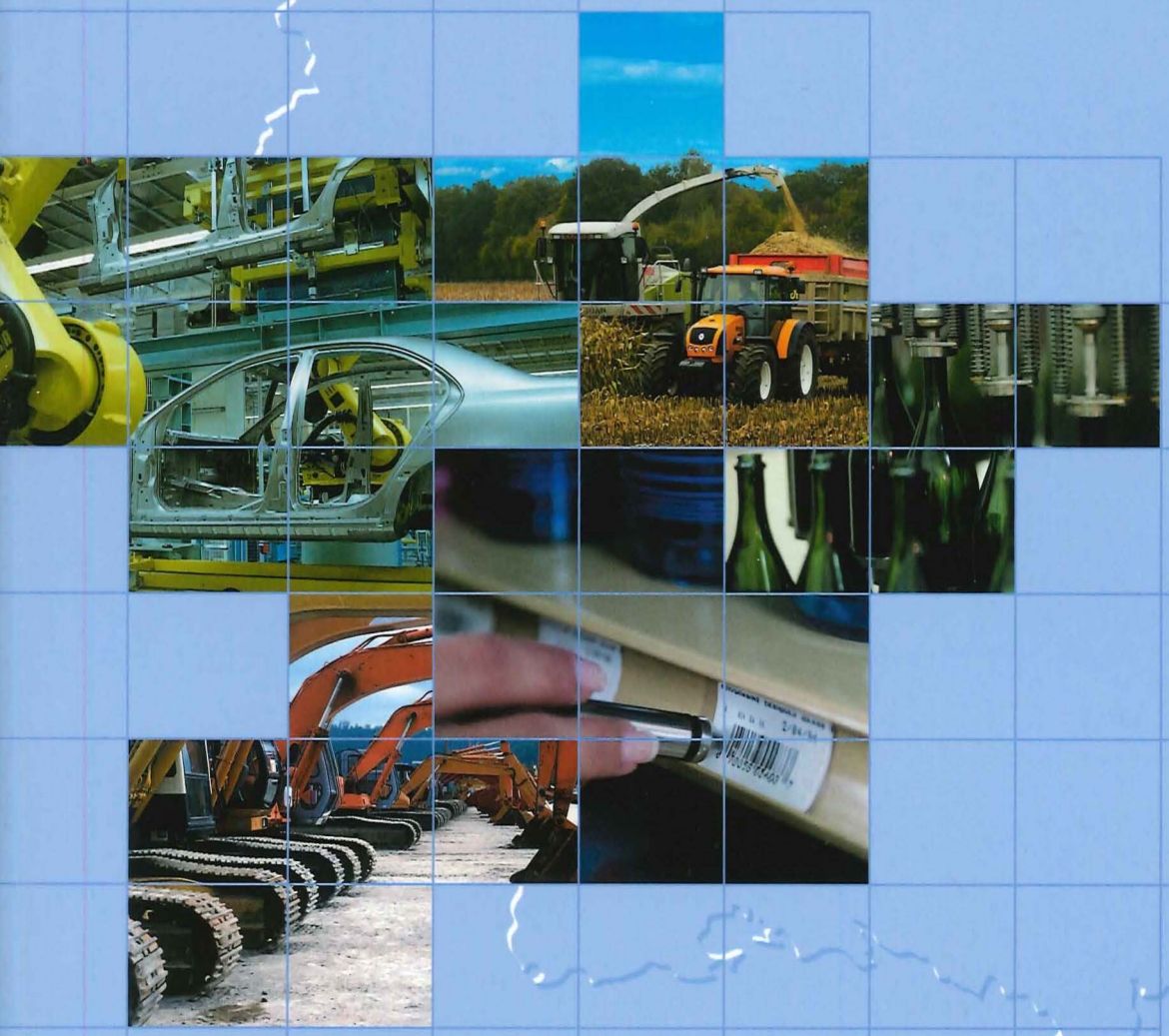
ELSEVIER
SPEKTRUM
AKADEMISCHER
VERLAG

Bundesrepublik Deutschland

Nationalatlas

Unternehmen und Märkte



LEIBNIZ-INSTITUT
FÜR LÄNDERKUNDE

Wichtiger Hinweis für den Benutzer
Der Verlag und der Autor haben alle Sorgfalt walten lassen, um vollständige und akkurate Informationen in diesem Buch zu publizieren. Der Verlag übernimmt weder Garantie noch die juristische Verantwortung oder irgendeine Haftung für die Nutzung dieser Informationen, für deren Wirtschaftlichkeit oder fehlerfreie Funktion für einen bestimmten Zweck. Der Verlag übernimmt keine Gewähr dafür, dass die beschriebenen Verfahren, Programme usw. frei von Schutzrechten Dritter sind. Der Verlag hat sich bemüht, sämtliche Rechteinhaber von Abbildungen zu ermitteln. Sollte dem Verlag gegenüber dennoch der Nachweis der Rechtsinhaberschaft geführt werden, wird das branchenübliche Honorar gezahlt.

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.ddb.de abrufbar.

Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland
Herausgeber: Leibniz-Institut für Länderkunde
Schongauerstraße 9
D-04329 Leipzig
Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Unternehmen und Märkte
Mitherausgegeben von Hans-Dieter Haas, Martin Heß, Werner Klohn und Hans-Wilhelm Windhorst

Alle Rechte vorbehalten
1. Auflage 2004
© Elsevier GmbH, München
Spektrum Akademischer Verlag ist ein Imprint der Elsevier GmbH.

04 05 06 07 5 4 3 2 1 0

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland
Projektleitung: Prof. Dr. S. Lentz, Dr. S. Tzschaschel
Lektorat: S. Tzschaschel
Redaktion: V. Bode, K. Großer, D. Hänsgen, C. Hanewinkel, S. Lentz, S. Tzschaschel
Kartenredaktion: S. Dutzmann, K. Großer, B. Hantzsch, W. Kraus
Umschlag- und Layoutgestaltung: WSP Design, Heidelberg
Satz und Gesamtgestaltung: J. Rohland
Druck und Verarbeitung: Appl Druck GmbH & Co. KG, Wemding

Umschlagfotos: PhotoDisc sowie Claas KGaA (Landwirtschaft) und IWKA AG (PKW-Produktion)
Printed in Germany

ISBN 3-8274-0959-4

Aktuelle Informationen finden Sie im Internet unter www.elsevier.de

Standortfaktor Verkehrsinfrastruktur

Andreas Kagermeier

Die Güte der Verkehrsinfrastruktur, d.h. der Verkehrswege und der zugehörigen Umschlagseinrichtungen, bestimmt die Kosten für die Überwindungen von Distanzen. Sie beeinflusst damit die Rentabilität der Produktion, die wiederum grundlegend ist für die regionale Wettbewerbsfähigkeit.

Angesichts dieses Hintergrunds wird oftmals ein weiterer Ausbau der Verkehrsinfrastruktur als probates Mittel zur regionalen Wirtschaftsförderung angesehen. Gelegentlich wird sogar der direkte Schluss gezogen: „Straßen schaffen Arbeitsplätze“. Auch bei Befragungen von Unternehmen zur Bedeutung von Standortfaktoren **(#1#)** zeigt sich immer wieder die große Wichtigkeit, die einer guten Verkehrsanbindung zugemessen wird.

Unter dieser Prämisse erfolgte in den 1970er und 80er Jahren die Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur peripherer Räume. Der gleiche Weg wurde auch nach der deutschen Wiedervereinigung beschritten. Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern – speziell die >>Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – wurde im Wesentlichen mit deren Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung begründet.

Zwar ist unbestritten, dass ein hohes Niveau der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesrepublik insgesamt einen wichtigen Faktor im internationalen Wettbewerb darstellt. Periphere ländliche Räume und weite Gebiete der neuen Länder zählen aber auch heute noch – trotz erheblicher Investitionen in die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur – wirtschaftlich zu den Schlusslichtern der europäischen Regionen. Zum einen beeinflussen Standortfaktoren wie das geeignete Arbeitskräftepotenzial, Kooperationsmöglichkeiten, Nähe zu Forschungseinrichtungen und Flächenverfügbarkeit, aber auch weiche Standortfaktoren wie Fühlungsvorteile, kulturelles Angebot, Freizeitqualitäten und unternehmerisches Klima die wirtschaftliche Entwicklung in erheblichem Maß. Zum anderen kann vermutet werden, dass angesichts des im internationalen Vergleich bereits relativ hohen Niveaus der verkehrsinfrastrukturellen Erschließung in Deutschland eine weitere Verbesserung auf der regionalen Ebene keine deutlichen Effekte mehr hat.

Die höchsten Erreichbarkeiten per Straße **(#2#)**, also die Kreise mit der besten Straßenverkehrserschließung, befinden sich in der nördlichen Hälfte Süddeutschlands, konzentrieren sich aber teilweise auch in Nordrhein-Westfalen sowie in Schleswig Holstein. Ähnliche Verhältnisse ergeben sich für die Schienenverkehrserreichbarkeit, wobei weite Bereiche der Mittelgebirgsschwelle relativ schlechte Erreichbarkeitswerte aufweisen.

Bei einem Vergleich der Qualität der Erreichbarkeit mit Indikatoren des wirtschaftlichen Niveaus einer Region ergeben sich positive Zusammenhänge. Betrachtet man das Steueraufkommen pro Einwohner in den Landkreisen und kreisfreien Städten als Indikator für die Wirtschaftskraft einer Region, ergibt sich für die Schienenverkehrserreichbarkeit ein deutlicher positiver Zusammenhang (>>Korrelationskoeffizient = 0,31). Noch stärker ist der Zusammenhang mit der Qualität der Straßenverkehrserschließung (0,57). Dies spricht für einen positiven Einfluss der Verkehrserschließungsqualität auf die wirtschaftliche Entwicklung einer Region.

Allerdings ist z.B. der Zusammenhang zwischen Gewerbesteueraufkommen und Verkehrserschließung deutlich schwächer ausgeprägt (Schiene = 0,23, Straße = 0,39) als der mit der Einkommenssteuer. Aus diesem einfachen statistischen Zusammenhang lassen sich aber noch keine eindeutigen Aussagen über die Wirkzusammenhänge treffen. So kann es zwar sein, dass das gute Niveau der Verkehrsinfrastruktur den Wohlstand in der Region induziert. Umgekehrt könnten aber auch wirtschaftlich prosperierende Regionen aufgrund der vielfältigen und intensiven wirtschaftlichen Aktivitäten eine gute Verkehrsinfrastrukturausstattung erhalten haben.

Berücksichtigt man die zeitlichen Entwicklung, ergibt sich zwischen der Schienenverkehrserschließung und der Gewerbesteuerentwicklung von 1991 bis 1998 (nur alte Länder) nur ein Korrelationskoeffizient von 0,09, der Zusammenhang mit der Einkommensteuerentwicklung ist sogar negativ (-0,18). Auch bei der Straßenverkehrserschließung liegen die Korrelationskoeffizienten mit der Gewerbesteuerentwicklung (0,02) und der Einkommenssteuerentwicklung (0,07) fast bei Null, d.h. die Steuerentwicklung als Indikator für die wirtschaftliche Dynamik einer Region zeigt keinen Bezug zu der Qualität der Verkehrserschließung.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Verkehrsinfrastruktur zwar eine notwendige Bedingung für wirtschaftliches Handeln ist, diese aber bei dem in der Bundesrepublik inzwischen insgesamt erreichten Niveau keine hinreichende Bedingung mehr für eine (weitere) positive wirtschaftliche Entwicklung darstellt.

Zur Methode der Erreichbarkeitsberechnung

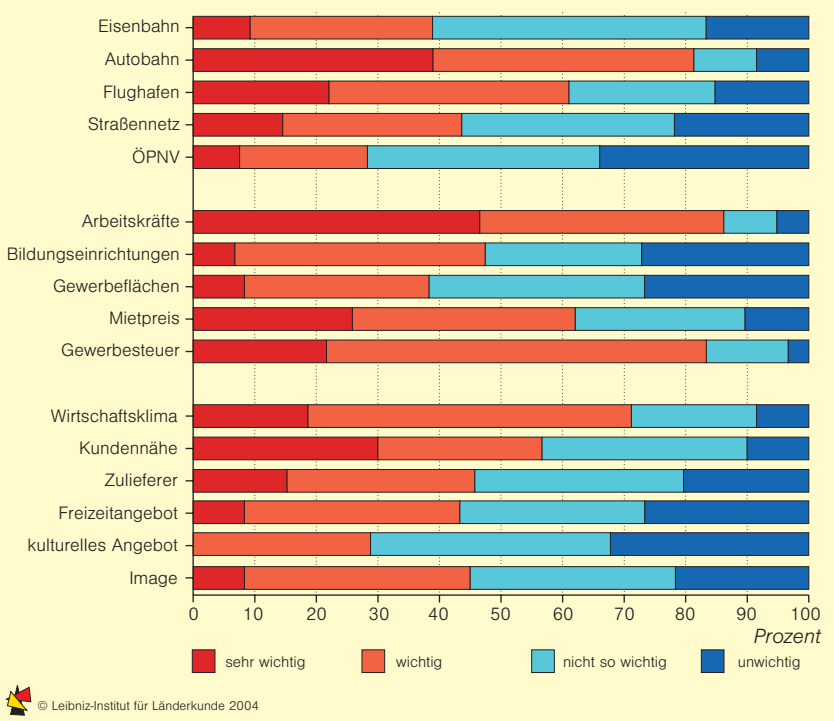
Zur Darstellung der Qualität von durch die verkehrsinfrastrukturelle Erschließung erzielbaren Erreichbarkeiten wird in der Karte **(#2#)** auf den Ansatz von Eckey (#Jahr#) zurückgegriffen. Dabei werden zuerst für jeden Kreis die (Luftlinien-)Geschwindigkeiten bei einer hypothetischen Fahrt zu allen übrigen Kreisen berechnet. Um sich den realen Verflechtungen anzunähern, werden die einzelnen Relationen dann mit der Einwohnerzahl der Kreise und der Entfernung zwischen den Kreisen gewichtet (gravitationstheoretischer Ansatz).

Infrastruktur – Einrichtungen, die eine Grundvoraussetzung der menschlichen Aktivitäten darstellen. Neben den materiellen Voraussetzungen für wirtschaftliches Handeln zählen auch die institutionellen (z.B. Leistungsfähigkeit der Verwaltung) und personalen Gegebenheiten (Leistungsbereitschaft, geistige Fähigkeiten) mit zur Infrastruktur im weiteren Sinn. Von den materiellen Elementen der Infrastruktur ist die Verkehrsinfrastruktur neben den Ver- (Energie, Wasser) und Entsorgungsmöglichkeiten (Abwässer, Abfall), der Flächenverfügbarkeit und den Telekommunikationsmöglichkeiten eines der zentralen Ausstattungsmerkmale eines Raumes. Ein hohes Niveau der Infrastrukturausstattung erhöht die Effizienz der im Produktionsprozess eingesetzten Faktoren Arbeit und Kapital. Die Infrastrukturausstattung wirkt damit für die privaten Unternehmer kostensenkend und trägt im internationalen Vergleich dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Unternehmen zu erhöhen.

Korrelationskoeffizient – statistische Maßzahl zur Beschreibung der Art des Zusammenhangs zwischen zwei Größen. Er kann Werte zwischen -1 (hoher negativer Zusammenhang) und +1 (hoher positiver Zusammenhang) annehmen. Besteht zwischen zwei Größen keinerlei Zusammenhang, liegt er bei 0.

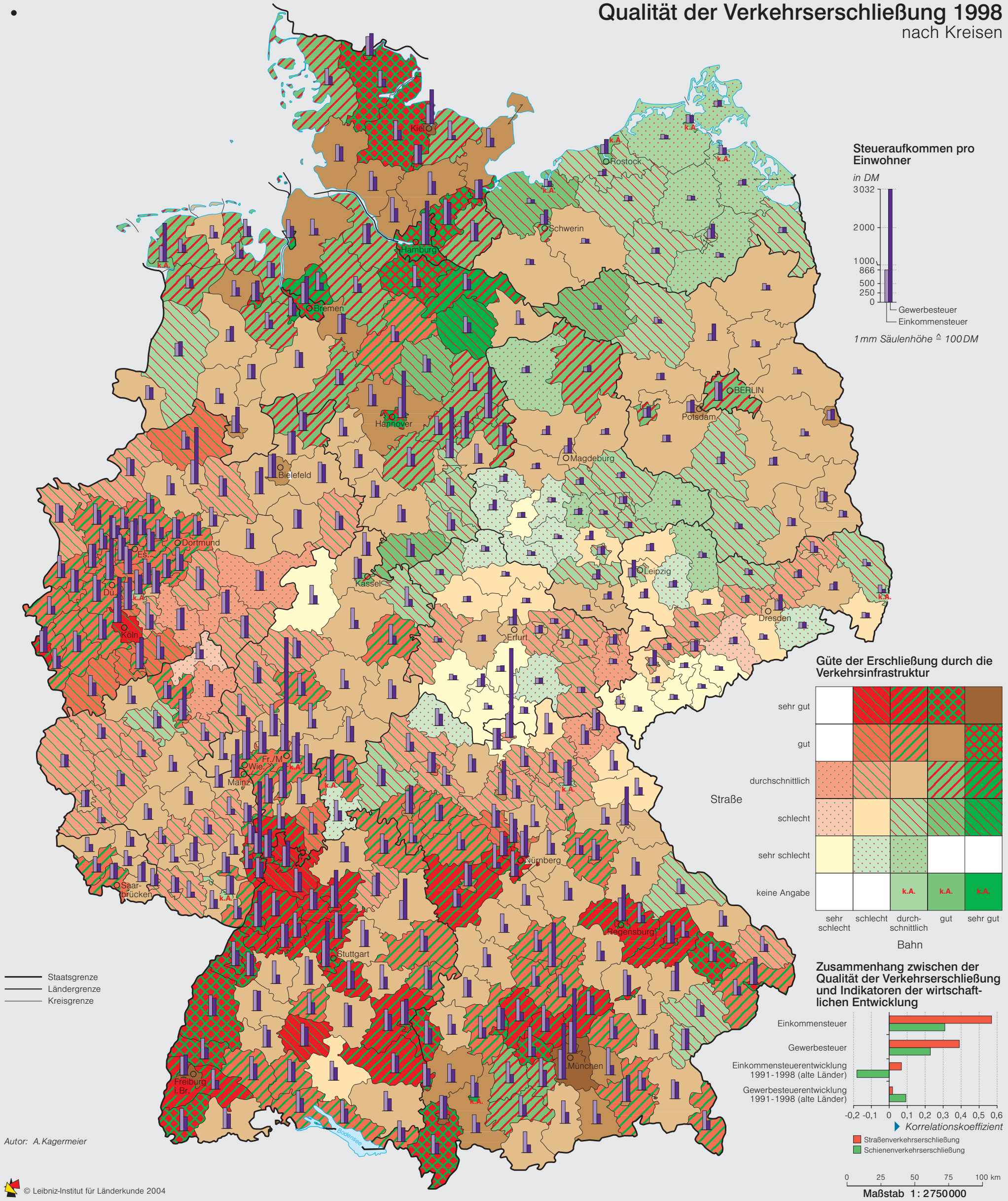
Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – 17 nach der Wiedervereinigung 1991 beschlossene Vorhaben, mit denen Verkehrsverbindungen zwischen den alten und den neuen Ländern verbessert oder neu gebaut werden sollten (>>Beiträge Kagermeier, Bd. 1, S. 72; Holzhauser/Steinbach, Bd. 9, S. 128)

- **Bedeutung von Standortfaktoren**
  nach Unternehmensbefragungen



© Leibniz-Institut für Länderkunde 2004

Qualität der Verkehrserschließung 1998
nach Kreisen



Autor: A. Kagermeier

© Leibniz-Institut für Länderkunde 2004

Der Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland – einzigartiger Überblick über unser Land in zwölf Bänden

„Der zwölfbändige Nationalatlas wird ein umfassendes Bild von Deutschland an der Schwelle zum 21. Jahrhundert vermitteln, das – wie ich finde – nach 50 Jahren Bundesrepublik Deutschland und 10 Jahren Wiedervereinigung mehr als überfällig war. Ich freue mich, in meiner Funktion als Bundestagspräsident und als Bürger dieses Landes, dass es – wie von anderen europäischen Ländern schon seit langem – nun auch von Deutschland einen Nationalatlas geben wird, und wünsche diesem bedeutenden Projekt langlebigen Erfolg."

Wolfgang Thierse
Präsident des Deutschen Bundestages
Schirmherr des Projekts „Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland"

Pressestimmen zu den bisher erschienenen Bänden:

„Nicht die vertrauten Höhenreliefs, Flussläufe und Stadtpläne, sondern thematische Karten geben ein nahezu vollständiges und vielschichtiges Bild vom Zustand der Nation, wie es bisher keines gab ... Die Aufklärungsleistung des *Nationalatlas*: Vorurteile und Halbwissen werden mit den wahren Verhältnissen – so weit statistisch erfassbar und grafisch abstrahierbar – konfrontiert." *Die Zeit*

„Dieses verlegerische Großprojekt stellt für Deutschland ein Novum dar und scheint gleichwohl, quasi auf Anhieb, überaus gelungen zu sein ... ein unverzichtbares Nachschlagewerk für Planer und Geographen, Ämter und Behörden sowie insbesondere für Schulen, Universitäten und Bibliotheken."
Raumplanung

„Nach allem, was sich hier andeutet, verspricht der Nationalatlas ein Jahrhundertwerk zu werden."
Geographie und ihre Didaktik

„Ich meine, dass dieser Atlas in jeder Schule vorhanden sein sollte und auch in vielen privaten Lehrerbibliotheken. Es ist eigentlich erstaunlich, dass es bisher so etwas für Deutschland nicht gab ... Wer den Atlas erwirbt, sollte sich darüber im Klaren sein, dass die nächsten Stunden und Tage belegt sind."
Geographie und Schule

„Der *Nationalatlas* gibt schnell, kompetent und zuverlässig Antwort." *Blickpunkt Bundestag*

„Didaktisch und fachlich hervorragend, ein Dokument unserer Zeit und der Kernkompetenz der Geographie." *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft*

„Ein faszinierendes Meisterwerk über Größe und Grenzen der Statistik, das zum Blättern einlädt. Und zum Träumen." *Die Welt*

„Selten haben wir die Fragen an unser Land so anschaulich formuliert gefunden wie in diesem Buch."
Süddeutsche Zeitung

Die Themenblöcke des Bandes „Unternehmen und Märkte"

- Standortbedingungen wirtschaftlicher Tätigkeit
- Unternehmensstrukturen und Unternehmensorganisation
- Innovation, Technologie und ökonomische Milieus
- Regionalwirtschaftliche Strukturen und Wirtschaftsraumtypen
- Märkte und Logistik
- Umwelt und Nachhaltigkeit in der Wirtschaft
- Wirtschaft und Politik

ELSEVIER
SPEKTRUM AKADEMISCHER VERLAG

ISBN 3-8274-0959-4

www.elsevier.com
www.elsevier.de

9 783827 409591