

# Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg

Strategie zur Optimierung der regionalen Wirtschaftseffekte infolge der Verbesserung der überregionalen Verkehrsanbindung in Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg

Endbericht der

IW Consult GmbH

Köln, Mai 2011



## Ansprechpartner für die Inhalte:

IW Consult GmbH
Dr. Karl Lichtblau
Sprecher der Geschäftsführung
E-Mail: lichtblau@iwkoeln.de
Tel. (0221) 4981-759
http://www.iwconsult.de

IW Consult GmbH Michael Bahrke Referent E-Mail: bahrke@iwkoeln.de Tel. (0221) 4981-861 http://www.iwconsult.de



## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	8
2	Standort- und Potenzialanalyse	10
2.1	Die Untersuchungsregion	10
2.2	Erfolgsanalyse	13
2.2.1	Niveauvergleich	13
2.2.2	Dynamikvergleich	17
2.3	Analyse der Erfolgsfaktoren	20
2.4	Wirtschaftsstruktur und Kompetenzfelder	27
2.5	Einschätzung der Region aus Sicht der Unternehmen	32
3	Infrastrukturelle Ausstattung der Region	36
3.1	Verkehrs-Infrastruktur	37
3.1.1	Straße	38
3.1.2	Schiene	48
3.1.3	Wasser	55
3.1.4	Luftverkehr	58
3.1.5	Zusammenfassung und Bewertung der Verkehrsinfrastruktur	60
3.2	Bildungs- und Innovationsinfrastruktur-Ausstattung in der Region	61
4	Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg: (K)eine Region?	67
4.1	Identität in der Region	67
4.2	Leben und Lebensqualität in der Region	69
4.3	Politisches Handeln in der Region	71
4.4	Netzwerke in der Region	74
4.5	Verflechtungsanalyse	78
4.6	Fazit: Bedeutung für die Region	81
5	Gewerbeflächenanalyse	85
5.1	Bestimmende Faktoren der Nachfrage	86
5.2	Anforderungen an eine wettbewerbsfähige Gewerbefläche	90
5.3	Bewertungskriterien	91
5.3.1	Flächengröße	91
5.3.2	Infrastrukturanbindung	92



5.3.3	Baurechtliche Kriterien	92
5.4	Analyse der Gewerbeflächen in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg	93
5.5	Fallstudie Standortwahl Logistik	100
6	Wirtschaftspolitische Strategie	115
6.1	SWOT-Analyse	115
6.1.1	Stärken	115
6.1.2	Schwächen	116
6.1.3	Chancen	117
6.1.4	Risiken	118
6.2	Grundsätzliche Strategieoptionen	119
6.2.1	Die Megatrends	119
6.2.2	Endogene Entwicklungsstrategie	121
6.2.3	Kooperationsstrategie	123
6.3	Wirtschaftspolitische Strategie und Handlungsfelder	124
7	Handlungsempfehlungen	126
7.1	Verkehrsinfrastruktur	126
7.2	Gewerbeflächen (Kundenprofil)	127
7.3	Demografie, Humankapital und Lebensqualität	131
7.4	Innovationsverhalten der Unternehmen	132
7.5	Kooperationsverhalten	133
8	Fazit	135
9	Anhang	137
9.1	Nutzen-Kosten-Analyse im Bundesverkehrswegeplan	137
9.2	Bestandsaufnahme Gewerbegebiete	142
Litera	atur	149



## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1-1: Eckdaten der Unternehmensbefragung	9
Tabelle 2-1: Die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg	10
Tabelle 2-2: Erfolgsindex Niveau	15
Tabelle 2-3: Erfolgsindex Dynamik 1998 - 2008	19
Tabelle 2-4: Erfolgsfaktoren nach Regionstypen	23
Tabelle 2-5: Branchenspezialisierung	29
Tabelle 2-6: Branchenspezialisierung	30
Tabelle 2-7: Zufriedenheit mit der Branchenstruktur am Standort	32
Tabelle 2-8: Zufriedenheit mit dem Zulieferernetzwerk am Standort	33
Tabelle 2-9: Bewertung der Region als Wirtschaftsstandort	33
Tabelle 2-10: Zufriedenheit mit der Nähe zu Absatzmärkten	34
Tabelle 2-11: Zukünftige Entwicklung des Standortes	35
Tabelle 3-1: Eckdaten zur B 6n Raum Köthen	40
Tabelle 3-2: Eckdaten zur B 6n OU Bernburg	41
Tabelle 3-3: Eckdaten zu Bauprojekten B 187 in Wittenberg und Aken	43
Tabelle 3-4: Eckdaten zu Bauprojekten B 187 in Roßlau und Mühlanger	44
Tabelle 3-5: Eckdaten zu Bauprojekten B 187 in Elster und Jessen	45
Tabelle 3-6: Eckdaten zu Bauprojekten B 187 in Holzdorf	46
Tabelle 3-7: Zufriedenheit mit dem Verkehrsträger Strasse	47
Tabelle 3-8: Zufriedenheit mit dem überregionalen Personenverkehr der Bahn	53
Tabelle 3-9: Güterbahnhöfe in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg	54
Info-Box 3-10: Die Häfen der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg im Überblick	56
Tabelle 3-11: Der Flughafen Leipzig im deutschen Vergleich (Anteile in Prozent)	59
Tabelle 3-12: Zufriedenheit mit der Luftverkehrsanbindung	60
Tabelle 3-13: Zufriedenheit mit der Bildungsinfrastruktur	64
Tabelle 3-14: Zufriedenheit mit der Ausstattung der Schulen	64
Tabelle 3-15: Zufriedenheit mit der Wissensinfrastruktur	65
Tabelle 3-16: Zufriedenheit mit der Ausstattung mit wirtschaftsnahen	
Forschungseinrichtungen	65
Tabelle 4-1: Einschätzung des Images der Region	67
Tabelle 4-2: Bewertung der Region als Lebensmittelpunkt	69
Tabelle 4-3: Bewertung des Freizeitwertes der Region	70



Tabelle 4-4: Zufriedenheit mit den Freizeiteinrichtungen	70
Tabelle 4-5: Zufriedenheit mit den Kultureinrichtungen	71
Tabelle 4-6: Zufriedenheit mit der Wirtschaftsförderung	72
Tabelle 4-7: Ist die Stadt wirtschaftsfreundlich?	72
Tabelle 4-8: Setzt sich die Stadt für die Interessen der Wirtschaft ein?	73
Tabelle 4-9: Die Entscheider setzen ihren Ermessens-spielraum zugunsten der Wirt ein	
Tabelle 4-10: Hat sich die Einstellung zur Wirtschaft in der Region in letzter Zeit verl	
Tabelle 4-11: Überblick zu Netzwerken in der Region	
Tabelle 4-12: Vergleich der Pendlerverflechtungen	80
Tabelle 4-13: Zufriedenheit mit der Anzahl ausbildungsfähiger Bewerber für	
Ausbildungsstellen	82
Tabelle 5-1: Gewerbeflächen	94
Tabelle 5-2: Premiumstandort Thalheim	96
Tabelle 5-3: Premiumstandort Brehna	97
Tabelle 5-4: Beschäftigung in der Logistikwirtschaft in Deutschland	103
Tabelle 5-5: Einfuhr und Ausfuhr von Gütern in Sachsen-Anhalt	104
Info-Box 5-6: Köthen als Verkehrsknotenpunkt	111
Info-Box 5-7: Standortfaktoren für die Logistik-Ansiedlung	112
Tabelle 5-8: Arbeitsplätze durch Logistikansiedlung	113
Info-Box 9-1: Bewertungskomponenten der Nutzen-Kosten-Analyse	138
Tabelle 9-2: Gewerbeflächen	143



# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1: Die Vergleichsregionen	12
Abbildung 2-2: Erfolgsindex Niveau	14
Abbildung 2-3: Erfolgsindex Dynamik	18
Abbildung 2-4: Demografische Entwicklung	25
Abbildung 2-5: Entwicklung der SV Beschäftigten in Sachsen-Anhalt	27
Abbildung 3-1: Relevanz der einzelnen Infrastrukturbausteine für die Unternehmen in de	
Region	37
Abbildung 3-2: Straßenführung B 6n	38
Abbildung 3-3: ICE-Anbindung der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg	49
Abbildung 3-4: Neubau bzw. Ausbaustrecke für ICE-Züge	50
Abbildung 3-5: IC- und EC-Anbindung der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg	51
Abbildung 3-6: Das regionale Streckennetz in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg	52
Abbildung 3-7: Universitäten und Hochschulen	62
Abbildung 4-1: Vergleich von DDR-Bezirken und Landkreisen heute	68
Abbildung 4-2: Netzcharakter und -Schwerpunkte in der Region Anhalt-Bitterfeld-Witten	berg
	77
Abbildung 4-3: Wirtschaftsmagnete werden schwächer	84
Abbildung 5-1: Gewerbeflächen in der Region	100
Abbildung 5-2: Umsatz der Logistikwirtschaft im Vergleich	101
Abbildung 5-3: Entwicklung der Logistikwirtschaft in Deutschland	102
Abbildung 5-4: Trends in der Logistikwirtschaft	107
Abbildung 5-5: Akzeptanz von Logistikstandorten	109
Abbildung 7-1: Gewerbeflächen in der Region	129
Abbildung 7-2: Best Practice Beispiele	130
Abbildung 8-1: Maßnahmen zur Erhöhung der Standort-Attraktivität	136



## 1 Einleitung

Die IW Consult wurde im Juni 2010 von der Regionalen Planungsgemeinschaft Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg mit der Erstellung einer Studie beauftragt, in der eine Strategie zur Optimierung der regionalen Standortfaktoren entworfen werden sollte. Anlass für die Analyse der Standortfaktoren ist eine deutliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur durch die Straßenneu- und Ausbauvorhaben der B 6n und der B 187. In diesem Zusammenhang sollen mögliche regionale Wachstums- und Beschäftigungseffekte ermittelt und auf Grundlage der regionalen Standortfaktoren konkrete Handlungsempfehlungen abgeleitet werden.

Grundlage der Strategie ist eine ausführliche Analyse der regionalen Erfolgsfaktoren. Ziel der Strategie muss es sein, die Standortbedingungen für die Unternehmen zu optimieren, da nur so eine prosperierende wirtschaftliche Entwicklung und die Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen gelingen kann. Dazu müssen die Erfolgsfaktoren in den Unternehmen, die Potenzialfaktoren, das Wettbewerbsumfeld und die sonstigen Rahmenbedingungen untersucht werden.

In Teilbereichen des Untersuchungsdesigns baut die Studie auf der Untersuchung "Wachstumsund Infrastrukturentwicklungskonzept für die gewerbliche Wirtschaft der Stadt Dessau-Roßlau als
Oberzentrum der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg" auf die die IW Consult GmbH für die Stadt
Dessau-Roßlau im Jahr 2010 erstellt hat. Konkret konnten die Ergebnisse einer Befragung bei 125
Unternehmen in Dessau-Roßlau genutzt werden, die per Onlinebefragung im Rahmen dieses
Projektes erhoben wurden. Auch die Erkenntnisse der mehr als 30 Expertengespräche flossen in
die Analyseergebnisse und Handlungsempfehlungen der vorliegenden Studie ein. Inhaltliche
Schnittmengen ergaben sich insbesondere bei der Aufstellung und Bewertung der grundsätzlichen
Strategieoptionen (vgl. Kapitel 6.2).

Neben zahlreichen Sekundärquellen kommen in der Studie Ergebnisse von 18 Expertengesprächen in der Region sowie einer umfangreichen Unternehmensbefragung von 404 Unternehmen der Region (Kreis Anhalt-Bitterfeld 146; Dessau-Roßlau 125; Kreis Wittenberg 133) zum Tragen.

Die Unternehmensstichprobe setzt sich wie in folgender Tabelle dargestellt zusammen.



TABELLE 1-1: ECKDATEN DER UNTERNEHMENSBEFRAGUNG					
	Prozentual	Prozentuale Verteilung in den Regionen			
	Dessau- Roßlau	Anhalt- Bitterfeld	Wittenberg	Gesamt	
Größe (Mitarbeiter)					
9 und weniger	35	40	45	41	
10 bis 49	38	39	39	39	
50 bis 249	24	18	15	18	
250 und mehr	3	3	2	2	
Branchen					
Industrieprodukte	16	16	15	16	
Bau	12	9	13	11	
Handwerk	16	18	16	17	
Dienstleistungen	57	57	56	56	
Teilnehmer insgesamt	404	133	■ Anl	ssau-Roßlau nalt-Bitterfeld ttenberg	

**Quelle: IW Consult** 

Einleitend (Kapitel 2) wird eine Standort- und Potenzialanalyse durchgeführt, in der die aktuelle Performance der Untersuchungsregion analysiert wird. Neben einem Niveau- und Dynamikvergleich werden die Faktoren untersucht, die den Erfolg eines Wirtschaftsstandorts ausmachen.

Mit der infrastrukturellen Ausstattung wird ein weiterer Untersuchungsschwerpunkt in Kapitel 3 analysiert. Methodisch bilden in diesem Abschnitt die Einschätzungen der ansässigen Unternehmen den inhaltlichen Schwerpunkt.

Neben der Verflechtungsanalyse (Kapital 4), in der im Wesentlichen die Ergebnisse der Expertenbefragung einfließen, schließt die Gewerbeflächenanalyse in Kapitel 5 die Bestandsanalyse ab. Die daraus gewonnenen und verdichteten Ergebnisse fließen abschließend in eine wirtschaftspolitische Gesamtstrategie (Kapitel 6) und in konkrete Handlungsempfehlungen für die Akteure und Entscheider in der Region (Kapitel 7) ein.



## 2 Standort- und Potenzialanalyse

In diesem Kapitel sollen zunächst die allgemeine Situation und Entwicklung der Standortfaktoren in der Region beschrieben werden. Das Kapitel beginnt mit einer Betrachtung der Standortentwicklung und zeigt welches wirtschaftliche Niveau die Region erreicht hat und welche Entwicklungsdynamik in der Vergangenheit erreicht wurde. Darauf aufbauend werden die Erfolgsfaktoren analysiert, die erfolgreiche und weniger erfolgreiche Regionen unterscheiden. Abschließend wird die vorhandene Branchenstruktur untersucht.

## 2.1 Die Untersuchungsregion

Die Untersuchungsregion umfasst das Gebiet der Regionalen Planungsgemeinschaft Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg. Hierzu gehören die beiden Landkreise Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg sowie die kreisfreie Stadt Dessau-Roßlau. Die Stadt an Elbe und Mulde fungiert auch als Oberzentrum der Region. Die Lutherstadt Wittenberg und Bitterfeld-Wolfen sind Mittelzentren. Die unterschiedlichen Strukturen der einzelnen Teilräume werden in Tabelle 2-1 deutlich.

Tabelle 2-1: Die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg Struktur zum 31.12.2009						
Einwohner Fläche in km² Einwohner- dichte EW je km²						
Landkreis Anhalt-Bitterfeld	179.263	1.453	123,4			
Landkreis Wittenberg	138.946	1.930	72,0			
<b>Dessau-Roßlau</b> 87.764 245 358,2						
Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg	405.973	3.627	111,9			
Quelle: IW Consult Regionaldatenbank						

Die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg liegt zentral innerhalb der ostdeutschen Bundesländer. Im Süden grenzt die Region an den Ballungsraum Leipzig/Halle, zu dem auch eine direkte Verbindung über die Bundesautobahn 9 besteht. Über diese Autobahn ist die Untersuchungsregion auch mit der Bundeshauptstadt Berlin verbunden. Im Süden grenzt die Region an den Freistaat Sachsen und im Osten und Norden an das Bundesland Brandenburg.

In der folgenden Bestandsanalyse wird die Region als Gesamtraum betrachtet und analysiert. Nur in Einzelfällen, in denen besondere Strukturunterschiede vorliegen, wird eine differenzierte Ergebnisbetrachtung erfolgen.



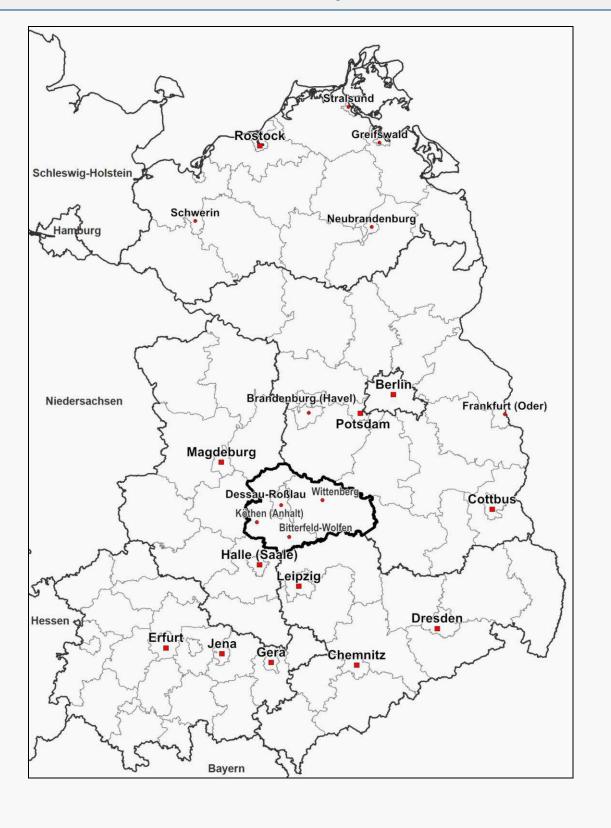
Als Vergleichsräume, insbesondere bei der Erfolgsanalyse, wird zunächst auf alle 412 Kreise und kreisfreien Städte Deutschlands zurückgegriffen, um zu beurteilen, wie sich der Standort im innerdeutschen Vergleich einordnet. Zur differenzierteren Ergebnisbetrachtung werden in einem weiteren Schritt die ostdeutschen Kreise und Städte hinzugezogen. Dieser Benchmark kommt bei vertiefenden Analysen zur Anwendung, da diese Regionen durch historische (Transformationsprozess nach der Wiedervereinigung) und strukturelle Gemeinsamkeiten dem Standort am ähnlichsten sind.

Die gesamte Untersuchungsregion inkl. der ostdeutschen Vergleichsregionen ist in Abbildung 2-1 dargestellt.



# Abbildung 2-1: Die Vergleichsregionen

Ostdeutsche Regionen



Quelle: IW Consult



#### 2.2 Erfolgsanalyse

#### 2.2.1 Niveauvergleich

Für die bundesweite Erfolgsmessung des Wohlstandsniveaus der Region wird ein seit Jahren bewährtes Verfahren verwendet. Zwei Indikatoren (Kaufkraft und Arbeitslosenquote) bilden dabei das Wohlstandsniveau der Region ab und ein Indikator (Produktivität) reflektiert die wirtschaftliche Stärke der Regionen.

#### Messung

Die Indikatoren zur Messung des Erfolgs werden folgendermaßen gewichtet:

- Kaufkraft je Einwohner (Gewicht 25 Prozent)
- **Arbeitslosenquote** in Prozent (Gewicht 25 Prozent)
- **Produktivität** (Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen) in Prozent (Gewicht 50 Prozent)

Die einzelnen Indikatoren werden auf Kreisebene gemessen und zu einem Gesamtindex zusammengefasst.

**Hinweis:** Es gibt kein "Richtig" oder "Falsch" bei der Festlegung von Erfolgsfaktoren. Um die Ergebnisse auf Robustheit zu prüfen, wurden auch andere Konzepte der Erfolgsmessung verwendet. Die Ergebnisse ändern sich aber im Ganzen nicht entscheidend.

#### **Deutschland**

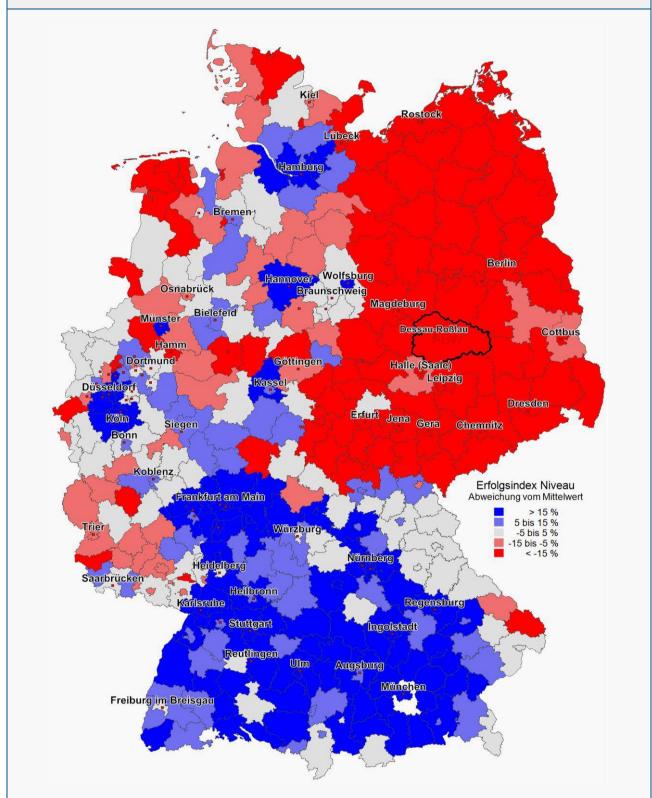
Die Ergebnisse werden in Abbildung 2-2 grafisch dargestellt. Die Differenzierung in der Farbgebung erfolgte dabei über die Abweichung vom Mittelwert.

In der Abbildung sind auch 20 Jahre nach der politischen Wiedervereinigung immer noch starke strukturelle Unterschiede zwischen dem Osten und dem Westen der Republik erkennbar. Daneben wird aber auch ein deutliches Nord/Südgefälle deutlich, aus dem sich nur einzelne Agglomerationen wie Hamburg, Hannover oder das Rheinland positiv abheben. Im Osten der Republik können sich nur der Süden Berlins und die Hallenser Umgebung positiv aus dem Einheitsrot hervorheben. Auch die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg bildet hierbei keine Ausnahme.



## **Abbildung 2-2: Erfolgsindex Niveau**

#### Deutschland



Erfolgsindex, bestehend aus den Indikatoren Kaufkraft (Gewicht 25 Prozent), Arbeitslosenquote (Gewicht 25 Prozent) und Produktivität (Gewicht 50 Prozent).

Quelle: IW Consult



Die Ergebnisse des bundesweiten Vergleichs sind kaum hilfreich, da sie wenig differenzieren. Daher wurden in einer vertiefenden Betrachtung nur die ostdeutschen Kreise und Städte miteinander verglichen. Aufgrund vergleichbarer historischer Ausgangsbedingungen lassen sich hieraus aussagekräftigere Erkenntnisse ableiten.

Tabelle 2-2: Erfolgsindex Niveau

Vergleich ostdeutscher Kreise und kreisfreier Städte

		Kaufkraft je Einwohner	Arbeitslosen- quote	BIP je Erwerbstätigen
Rang		2009	2009	2008
1	Dahme-Spreewald, Landkreis	17.555	15,9	67.050
2	Sömmerda, Kreis	15.842	8,6	62.122
3	Spree-Neiße, Landkreis	15.440	10,0	63.193
4	Wismar, Kreisfreie Stadt	15.474	9,4	61.659
5	Saalekreis	16.034	13,7	62.793
6	Jena, Kreisfreie Stadt	17.159	11,5	56.022
7	Oberhavel, Landkreis	17.800	17,0	58.071
8	LK Börde	16.439	15,3	59.598
9	Dresden, Stadt	17.386	12,1	51.517
10	Oberspreewald-Lausitz, Landkreis	15.082	12,1	58.294
30	Anhalt Dittarfald Wittanhara	15 275	10.0	F1 F01
30	Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg	15.375	12,0	51.591
76	Eichsfeld, Kreis	15.325	13,6	45.748
77	Erzgebirgskreis	15.082	11,7	43.838
78	Mecklenburg-Strelitz, Kreis	14.990	12,7	44.678
79	Greiz, Kreis	15.414	15,8	46.729
80	Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	16.038	15,1	43.063
81	Stralsund, Kreisfreie Stadt	15.840	15,4	43.890
82	Unstrut-Hainich-Kreis	15.037	16,4	45.406
83	Ostvorpommern, Kreis	14.676	11,6	40.836
84	Rügen, Kreis	15.165	17,2	44.431
85	Uecker-Randow, Kreis	13.730	13,3	42.862
		•		

Quellen: GFK; Bundesagentur für Arbeit; Statistisches Bundesamt; Berechnungen der IW Consult



#### Benchmarkvergleich

Wie schon in der bundesweiten Betrachtung zeigt sich, dass insbesondere die Kreise im Großraum Berlin sehr gut abschneiden. Sie überzeugen vor allem durch eine relativ hohe Kaufkraft ihrer Einwohner und ein hohes Produktivitätsniveau.

Aus Sachsen-Anhalt schaffen es mit dem Saalekreis und dem Landkreis Börde zwei Vertreter in die Top 10 der ostdeutschen Regionen. Die Kreise befinden sich in der unmittelbaren Umgebung der beiden Oberzentren Magdeburg und Halle und können so von deren Urbanität profitieren.

Auf den hinteren Plätzen finden sich vor allem Regionen, die abseits der großen Zentren liegen. Schlusslicht ist der vorpommersche Kreis Uecker-Randow.

Im Vergleich dieser 85 Regionen platziert sich die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg auf dem dreißigsten Rang und damit im Mittelfeld. Innerhalb der Region zeigt sich auch ein ausgeglichenes Bild. Die Stadt Dessau-Roßlau hat zwar die höchste Arbeitslosenquote (13,9 Prozent im Vergleich zu 9,8 Prozent in Anhalt-Bitterfeld) der drei Regionen, dafür aber auch eine deutlich höhere Kaufkraft je Einwohner. Durch den hohen Besatz an Industrieunternehmen weist der Kreis Anhalt-Bitterfeld mit 54.182 Euro je Erwerbstätigen die höchste Produktivität auf. Der Landkreis Wittenberg platziert sich jeweils zwischen den Beiden.

Für den Niveauvergleich lässt sich festhalten, dass das Ende des Anpassungsprozesses des Ostens der Republik an das Niveau des Westens noch nicht absehbar ist. Innerhalb der ostdeutschen Vergleichsregionen scheint insbesondere die Nähe zu den Agglomerationsräumen ein Standortvorteil zu sein, was beispielsweise durch die Top 10 Platzierungen vom Saalekreis und den Landkreisen Börde, Dahme-Spreewald, Sömmerda und Spree-Neiße deutlich wird.



#### 2.2.2 Dynamikvergleich

Neben der Frage nach dem wirtschaftlichen Niveau der einzelnen Standorte steht bei der Erfolgsanalyse die Frage der Entwicklungsdynamik im Fokus. Hierdurch wird die Frage beantwortet, ob überhaupt ein Annäherungsprozess stattfindet oder ob die Unterschiede zwischen den Standorten sogar größer werden.

#### Messung

In die Erfolgsmessung der Dynamik fließen die **Veränderungsraten** dreier Kernindikatoren ein, die für die jeweils relevanten Zeiträume ermittelt werden:

- Bruttoinlandsprodukt in Prozent (Gewicht 25 Prozent)
- Arbeitslosenquote in Prozent (Gewicht 25 Prozent)
- **Erwerbstätige** in Prozent (Gewicht 50 Prozent)

Die einzelnen Indikatoren werden auf Kreisebene gemessen und zu einem Gesamtindex zusammengefasst. Die Berechnung des Erfolgsindexes berücksichtigt den Zeitraum vom 1998 bis 2008.

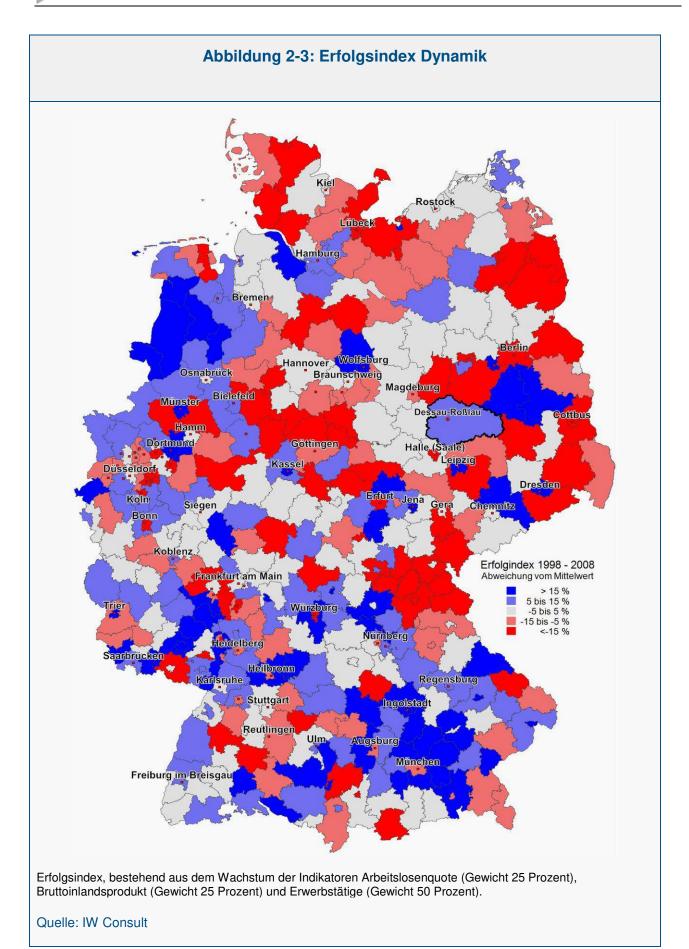
#### **Deutschland**

Das Bild, das sich in Abbildung 2-3 zeigt, ist strukturell nicht mehr so eindeutig und klar interpretierbar wie bei der Niveauanalyse. Es sind aber deutlich regional zusammenhängende Entwicklungen erkennbar. Diese Ballungen oder Klumpungen treten sowohl im negativen Bereich (rot) als auch im positiven Bereich (blau) auf. Die eigene Entwicklungsdynamik scheint demnach im Zusammenhang mit der Entwicklung der direkten Umgebung zu stehen.

- Positive Konzentrationen sind dabei vor allem zwischen Münster und Oldenburg im Nordwesten der Republik und im Großraum München erkennbar. Positiv verlief die Entwicklung aber auch südlich von Berlin und in weiten Teilen Thüringens.
- Negative Konzentrationen findet man im südlichen Niedersachsen, in Oberfranken, rund um die Mecklenburger Bucht, im östlichen Sachsen und in der Uckermark.

Die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg zeigt im deutschlandweiten Vergleich eine gute Entwicklung und hebt sich damit auch vom direkten Umfeld ab.







## Benchmarkvergleich

Die Ergebnisse in Tabelle 2-3 zeigen, dass sich vor allem die städtischen Zentren im Betrachtungszeitraum sehr positiv entwickelt haben. Angeführt von der Hansestadt Wismar, die ihre Arbeitslosenquote um fast 14 Prozentpunkte reduziert hat, können sich auch Jena, Dresden, Potsdam und Leipzig unter den Top 10 platzieren.

Tabelle 2-3: Erfolgsindex Dynamik 1998 - 2008

Vergleich ostdeutscher Kreise und kreisfreie Städte

Rang		Bruttoinlands- produkt	Arbeitslosen- quote in Prozentpunkten	Erwerbstätige am Arbeitsort
1	Wismar, Kreisfreie Stadt	97,1	-13,8	11,2
2	Sömmerda, Kreis	80,9	-10,4	0,4
3	Jena, Kreisfreie Stadt	54,4	-4,7	11,4
4	Teltow-Fläming, Landkreis	58,0	2,6	15,7
5	Ilm-Kreis	54,8	-9,4	2,9
6	Dahme-Spreewald, Landkreis	70,0	1,5	10,5
7	Dresden, Stadt	40,9	-2,7	12,1
8	Potsdam, Kreisfreie Stadt	25,8	0,2	19,0
9	Leipzig, Stadt	31,8	-3,2	12,5
10	Landkreis Mittelsachsen	61,3	-6,4	-0,3
21	Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg	50,3	-9,3	-6,5
76	Landkreis Leipzig	24,1	-3,2	-8,4
77	Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	25,6	-0,9	-7,1
78	Kyffhäuserkreis	22,4	-11,7	-18,6
79	Elbe-Elster, Landkreis	21,9	-9,5	-16,3
80	Märkisch-Oderland, Landkreis	0,4	-4,9	-8,3
81	Uecker-Randow, Kreis	16,1	-9,4	-18,5
82	Mecklenburg-Strelitz, Kreis	14,0	-8,2	-16,7
83	Spree-Neiße, Landkreis	20,5	-10,3	-23,7
84	Greiz, Kreis	29,1	-2,8	-18,2
85	Potsdam-Mittelmark, Landkreis	-1,9	2,3	-6,0
	ı	1		

Quelle: IW Consult



Mit den Kreisen Teltow-Fläming und Dahme-Spreewald schneiden auch die Regionen im Süden von Berlin überdurchschnittlich gut ab.

Auf den hinteren Rängen finden sich neben den abseits gelegenen Regionen auch Kreise im Umfeld von starken Zentren. Beispiele hierfür sind die Landkreise Leipzig und Potsdam-Mittelmark. Alle Low 10 Regionen haben im Untersuchungszeitraum Arbeitsplätze verloren, obwohl sie ihre Arbeitslosenquoten zum Teil deutlich senken konnten. Hier sind schon erste Auswirkungen des demografiebedingten Wandels zu erkennen.

Auch in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg entwickelte sich die Zahl der Erwerbstätigen im Untersuchungszeitraum negativ. Gleichzeitig konnte aber auch die Arbeitslosenquote deutlich gesenkt werden und das Bruttoinlandsprodukt stieg um mehr als 50 Prozent an. Angetrieben wurde die Entwicklung in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg durch den Landkreis Anhalt-Bitterfeld und die positive Entwicklung der Industrieunternehmen an diesem Standort. So konnten das Bruttoinlandsprodukt innerhalb des Untersuchungszeitraums um 42,3 Prozent gesteigert und die Arbeitslosenquote deutlich gesenkt werden. Der Landkreis Wittenberg weist innerhalb der Region die schlechteste Entwicklung auf. Eine stärkere Fokussierung auf die industriellen Stärken und eine starke Wissensorientierung könnten die Entwicklung der Region zukünftig positiv beeinflussen.

Welche Regionen in den letzten Jahren eine erfolgreiche Entwicklung zu verzeichnen hatten, ist durch die Erfolgsanalyse deutlich geworden. Was diese Regionen aber von den weniger erfolgreichen unterscheidet, wird im folgenden Unterkapitel untersucht.

#### 2.3 Analyse der Erfolgsfaktoren

Eine klassische Erfolgsanalyse reicht als Grundlage für die Formulierung tragfähiger Zukunftsszenarien nicht aus. Sie wird deshalb ergänzt um die regionalen Erfolgsfaktoren, die Betrachtung der Megatrends im Strukturwandel und der Erfolgsfaktoren auf Unternehmensebene. Grundlage dieser Untersuchungen ist das vorliegende Datenmaterial aus der IW Consult Regionaldatenbank, aus den Befragungen im Rahmen des IW-Zukunftspanels und aus der Unternehmensbefragung in der Region.

In den vorliegenden Analysen im Rahmen des IW-Zukunftspanels konnten einige Erfolgsfaktoren von Unternehmen identifiziert werden:

- Internationalisierung
- Know-how (Innovationen, FuE, Fachkräfte, Alleinstellungsmerkmale)
- Differenzierungsfähigkeit (u. a. Komplexität der Produkte, produktbegleitende Dienstleistungen)



 Marktumfeld (u. a. Netzwerke, keine Abhängigkeit von nur einem Kunden, keine zu starke regionale Orientierung bei Beschaffung und Absatz, Qualitäts- statt Preiswettbewerb, keine Konkurrenten aus Niedriglohnländern)

Der Unterschied im Erfolg der Regionen besteht darin, dass die erfolgreicheren Regionen höhere Beschäftigungsanteile und höheres Wachstum in den Bereichen generieren, in denen die Erfolgsfaktoren besonders intensiv ausgeprägt sind.

Für die Analyse der Erfolgsfaktoren wurden die deutschen Regionen auf Grundlage des beschriebenen Dynamikvergleichs für den Zeitraum 1998 bis 2008 in drei Typen zusammengefasst:

- erfolgreiche,
- durchschnittliche und
- nicht erfolgreiche Regionen.

Als erfolgreich wurden Regionen eingestuft, die sich im Vergleich zum Mittelwert um mindestens zehn Prozent besser entwickeln konnten. Als nicht erfolgreich gelten im Umkehrschluss die Regionen, die mindestens eine zehn Prozent schlechtere Entwicklung als der Durchschnitt verzeichnen mussten. Sie wurden im Hinblick auf die Erfolgsfaktoren untersucht.

In Tabelle 2-4 sind die möglichen Erfolgsfaktoren und deren jeweiliger Anteil in den Regionen dargestellt. Unterschieden wird zwischen erfolgreichen Regionen deutschlandweit, erfolgreichen ostdeutschen Kreisen und Städten und den Werten der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg.

 Beim Beschäftigungsanteil in den IW-Zukunftsbranchen zeigt sich

#### **IW-Zukunftsbranchen**

Die IW-Zukunftsbranchen werden mithilfe von 37 Indikatoren identifiziert. Dabei werden sowohl Vergangenheits- und Zukunftsdaten als auch quantitative und qualitative Informationen verwendet.

#### Der Index besteht aus drei Teilen:

- Makroökonomische Performance (z. B. Entwicklung von Prognosen der Wertschöpfung von Branchen),
- Wachstumstreiber (z. B. FuE, Innovationsquoten, Produktivität, etc.) und
- Expertenurteile (z. B. Technologie- und Zukunftstrends).

#### Die TOP 3:

- Unternehmensnahe Dienstleistungen
- Pharmaindustrie
- Medizin-, Mess-, Steuer- und Regeltechnik/Optik.

ein sehr ausgeglichenes Bild. In den erfolgreichen deutschen Regionen liegt der Anteil bei 27,8 Prozent, in den erfolgreichen ostdeutschen Regionen bei 23,0 Prozent und in der Untersuchungsregion bei 24,5 Prozent.

 Deutliche Ost/West-Unterschiede zeigen sich bei den Wachstumsinseln – Inseln deshalb, weil in diesen Branchen die Beschäftigtenentwicklung im Vergleich zum bundesweiten Wert deutlich überdurchschnittlich verlief. In den erfolgreichen Regionen lag der Anteil der



Beschäftigten, die in solchen stark wachsenden Branchen arbeiten, an der Gesamtbeschäftigung im Jahr 2008 bei 24,9 Prozent, in den erfolgreichen ostdeutschen Regionen bei 15,9 Prozent und in Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg bei 17,0 Prozent.

- Beim Anteil der Industriebeschäftigten an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gibt es innerhalb der Untersuchungsregion deutliche Unterschiede. Während bei den erfolgreichen Regionen in Deutschland bei durchschnittlich 35,0 Prozent liegt, sind es in den ostdeutschen Benchmarkregionen 29,4 Prozent. Die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg erreicht einen guten Wert von 31,8 Prozent, wobei dieser stark zwischen Dessau-Roßlau mit 21,3 Prozent und dem Landkreis Anhalt-Bitterfeld mit 36,9 Prozent schwankt. Diese großen Unterschiede sind vor allem auf die städtischen Strukturen in den Vergleichsregionen zurückzuführen, die höhere Dienstleistungsanteile aufweisen.
- Die Exportquote des Verarbeitenden Gewerbes, also der Auslandsumsatz am Gesamtumsatz, liegt über denen der erfolgreichen Regionen im Osten, aber unter denen des Westens. Hier zeigen sich ähnlich starke Strukturunterschiede wie bei der Industriequote. Dessau-Roßlau erreicht hier nur einen Wert von 14,0 Prozent.



## Tabelle 2-4: Erfolgsfaktoren nach Regionstypen

Typisierung nach Erfolg, Angaben in Prozent

Erfolgsfaktor	Erfolgreiche Regionen Deutschland	Erfolgreiche ostdeutsche Kreise und Städte	Anhalt- Bitterfeld- Wittenberg	
Zukunftsbranchen <sup>1</sup>	27,8	23,0	24,5	
Wachstumsinseln <sup>2</sup>	24,9	15,9	17,0	
Industriequote <sup>3</sup>	35,0	29,4	31,8	
Exportquote <sup>4</sup>	35,8	28,5	30,3	
FuE-Intensität <sup>5</sup>	6,8	3,5	4,1	
Ingenieursdichte <sup>6</sup>	2,5	2,1	2,0	
Akademikerdichte <sup>7</sup>	8,6	9,7	9,0	
Mitarbeiter in wiss. Inst. <sup>8</sup>	81,0	186,9	0,0	
Studenten je 1.000 EW	24,7	31,9	9,6	
Demografieindex <sup>9</sup>	101,6	79,1	60,7	

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den 8 IW-Zukunftsbranchen (wie z. B.

Quellen: IW Consult Regionaldatenbank; Bundesagentur für Arbeit; Statistisches Bundesamt

Während die FuE-Intensität noch überdurchschnittliche Werte im Vergleich zu den ostdeutschen Vergleichsregionen aufweist, sind alle übrigen Innovations- und Humankapitalindikatoren schwächer als die Vergleichswerte.

Die FuE-Intensität (Anteil des FuE-Personals an allen Erwerbstätigen) in den Unternehmen ist höher als in den ostdeutschen Vergleichsregionen.

Unternehmensdienste, Fahrzeugbau und Chemie, 2008)
<sup>2</sup> Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Branchen, die wachsen und eine deutlich bessere Entwicklung als der Bundesdurchschnitt erzielen (2008)

Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Industriebranchen (2008)

Anteil des Auslandsumsatzes am Gesamtumsatz im Verarbeitenden Gewerbe (2007)

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> FuE-Personal je 1.000 Erwerbstätigen (2007)

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Ingenieure je 100 Beschäftigte (2008)

Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit einem Hochschulabschluss (2008)

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Mitarbeiter in wissenschaftlichen Instituten je 100.000 Einwohner (2008)

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> In den Demografieindex fließen 16 Niveau-, Dynamik- und Prognoseindikatoren ein (2009), der deutsche Mittelwert beträgt 100 Punkte



• Die Beschäftigungsanteile von **Akademikern und Ingenieuren** liegen nur leicht unter den Werten der erfolgreichen Oberzentren.

Die größten strukturellen Unterschiede der Erfolgsfaktoren in den Regionen sind in der Forschungs- und Hochschullandschaft zu finden:

- Die Zahl der Studenten liegt deutlich unter den Vergleichswerten.
- In der Untersuchungsregion ist kein Institut der großen deutschen
   Forschungsgemeinschaften (bspw. Max-Planck-Gesellschaft, Fraunhofer-Gesellschaft)
   ansässig, demzufolge liegt die Zahl der Mitarbeiter in wissenschaftlichen Instituten bei null.
- Die Ergebnisse im Demografieindex, einem Index, der 16 Demografieindikatoren zusammenfasst, sind noch eklatanter. Bundesweit erfolgreiche Regionen können einen überdurchschnittlichen Wert von 101,6 verbuchen. Die ostdeutschen Vergleichsregionen kommen auf einen Wert von 79,1. Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg erreicht dagegen nur einen sehr schlechten Indexwert von 60,7.

Die größten Defizite in der Region zeigen sich demnach insbesondere bei der wissenschaftlichen Exzellenz durch die fehlenden Institute und bei dem stark unterdurchschnittlichen Besatz bei den Studenten. Sollte dieser Zustand anhalten und sich verstärken, könnte darunter in Zukunft auch der starke industrielle Besatz leiden, der momentan noch für die gute Humankapitalausstattung (Ingenieure, Akademiker und FuE-Personal) und die hohe Wettbewerbsfähigkeit (Exportquote) verantwortlich ist. Auch die schlechten Aussichten bei der demografischen Entwicklung sind direkt auf diesen Punkt zurückzuführen. Aufgrund der hohen Bedeutung der Demografie für die wirtschaftliche Entwicklung eines Standorts und der sehr negativen Ergebnisse in diesem Bereich wird dieses Thema im Folgenden vertieft.

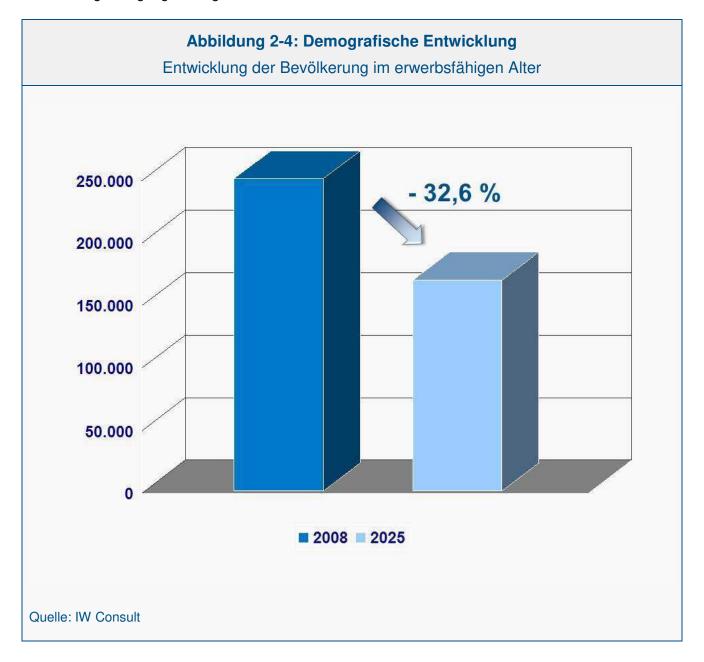
#### **Demografie**

Das Schrumpfen der Bevölkerung führt zu erheblichen ökonomischen und fiskalischen Folgen. Die stärksten Folgen für die regionale Wirtschaft wird die rückläufige Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter haben. Die Prognose der Einwohnerentwicklung dieser Gruppe der 18- bis unter 65-jährigen ist in Abbildung 2-4 für die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg bis 2025 auf Grundlage der Daten des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt abgebildet. Der Rückgang in dieser für die Wirtschaft wichtigen Gruppe fällt mit - 32,6 Prozent relativ betrachtet noch stärker aus als die Gesamtentwicklung (- 21,8 Prozent), da in den nächsten Jahren besonders viele Menschen altersbedingt aus dem Erwerbsleben ausscheiden.

Sollte sich diese dramatische Entwicklung für die Region bestätigen, werden die Unternehmen in der Region nicht nur ein Problem bei der Anwerbung von Fachkräften bekommen. Die starken



Rückgänge beim Bevölkerungsanteil mit der größten Kaufkraft werden auch zu einem Bedeutungsrückgang der regionalen Absatzmärkte führen.



Die Gründe für diese massiven Verwerfungen sind nicht direkt eine Folge von Abwanderung in wirtschaftlich stärkere Regionen im Westen Deutschlands, vielmehr kommen mehrere Gründe zusammen. Infolge der Geburtenrückgänge in der Nachwendezeit und der massiven Wanderungsbewegungen von jungen Erwerbsfähigen, insbesondere in den 1990er Jahren, kommt es zu einer deutlichen Überalterung der Bevölkerung. Im betrachteten Zeitraum werden demnach deutlich mehr Beschäftigte verrentet als junge Leute auf den Arbeitsmarkt nachrücken. Die ersten Folgen dieser Entwicklung sind in den Unternehmen bereits spürbar. Die Rekrutierung von Auszubildenden gestaltet sich sowohl quantitativ als auch qualitativ immer schwieriger. Von dieser Entwicklung sind zurzeit vor allem kleine Unternehmen und das Handwerk stark betroffen. Größere



Unternehmen können aufgrund ihrer Ressourcen für eine langfristige Personalplanung, der dominanten Stellung in der Region, der Durchführung von Marketingmaßnahmen und einer gegebenenfalls attraktiveren Vergütung noch auf die besten Absolventen der jeweiligen Abschlussjahrgänge zurückgreifen. Insbesondere kleineren Handwerksbetrieben stehen solche Maßnahmen nur eingeschränkt zur Verfügung.

#### STIMMEN AUS DER REGION

"Der demografische Wandel und die Notwendigkeit, darauf zu reagieren, ist noch nicht in den Köpfen angekommen, umso wichtiger ist, die Region attraktiver zu machen."

"Die Region ist humankapitalschwach. Abwerbung qualifizierter Kräfte wird zum Problem. Unternehmen halten sich nicht mehr an Vereinbarungen [Red. zum Nicht-Abwerben]."

"Fachkräftemangel ist in der Region jetzt schon konkret spürbar. Wir sollten nicht mehr über den deutschen Arbeitsmarkt sprechen, sondern über den europäischen."

"Mit der Frühverrentung ging das Wissen. Mit den Entlassungen der jungen Leute ging die Zukunft."

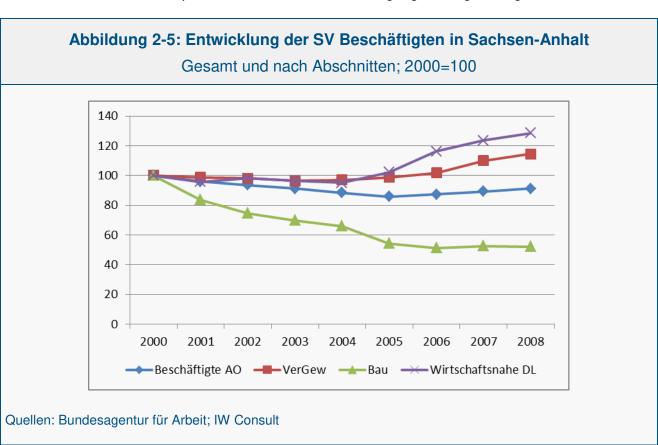
"Schlimmer als der demografische Wandel ist die Qualifikationsfalle. Es werden immer weniger, aber besser ausgebildete Leute benötigt."

"Zuwanderung ist keine Lösung."



#### 2.4 Wirtschaftsstruktur und Kompetenzfelder

Der Dynamikvergleich in Kapitel 2.2.2 hat gezeigt, dass die wirtschaftliche Entwicklung in der Untersuchungsregion im Vergleich zu den ostdeutschen Benchmarkregionen überdurchschnittlich verlief. Diese Entwicklung beruht auf der regionalen Branchenstruktur, die offensichtlich leistungsfähiger ist als in anderen Regionen. Haupttreiber dieses Prozesses war die positive Entwicklung im Verarbeitenden Gewerbe und bei den Wirtschaftsnahen Dienstleistungen. In Abbildung 2-5 ist die Beschäftigungsentwicklung in Sachsen-Anhalt seit der Jahrtausendwende (2000=100) abgebildet. Demnach ist die negative Gesamtentwicklung im Wesentlichen auf das schlechte Abschneiden des Baugewerbes zurückzuführen. Bis zum Jahr 2005 ging hier nahezu die Hälfte (45,7 Prozent) der über 18.000 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze des Jahres 2000 verloren. Seitdem scheint der Anpassungsprozess in dieser Branche abgeschlossen zu sein und die Beschäftigtenzahlen stabilisieren sich. Seit dem Jahr 2004 ist gleichzeitig eine positive Entwicklung im Verarbeitenden Gewerbe und bei den Wirtschaftsnahen Dienstleistungen zu beobachten, die sich auch positiv auf die Gesamtbeschäftigung niedergeschlagen hat.



Das Wachstum innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes verlief dabei nicht gleichmäßig über alle Branchen, sondern wurde im Wesentlichen von drei Branchen getragen. Die meisten neuen Arbeitsplätze in diesem Bereich entstanden in der Rundfunk- und Nachrichtentechnik. Mehr als 3.100 sozialversicherungspflichtige Arbeitsverhältnisse entstanden hier zwischen den Jahren 2000 und 2008. Hinter dieser Branchenbezeichnung verbirgt sich eine Branche, die im genannten



Zeitraum sehr stark expandierte und zu einer Leitbranche nicht nur in der Untersuchungsregion wurde; die Solarindustrie mit dem Branchenschwergewicht Q-Cells am Standort Bitterfeld-Wolfen. Neben dieser relativ jungen Branche trugen aber auch die Chemische Industrie und die Metallverarbeitende Industrie mit einer deutlichen Aufstockung der Beschäftigungsverhältnisse ihren Anteil zu dieser Entwicklung bei. Zur Chemiebranche zählen Großunternehmen wie die SKW Stickstoffwerke in der Lutherstadt Wittenberg, die Unternehmen des PD Chemieparks in Bitterfeld-Wolfen, aber auch die Pharmaunternehmen der Region. Dieser sehr dynamische Bereich umfasst im Wesentlichen den Aspirinproduzenten Bayer Bitterfeld GmbH, die Biopharmaziespezialisten aus dem BioPharmaPark in Dessau-Roßlau und den Arzneimittelhersteller mibe am Standort Brehna.

Eine ähnlich starke Entwicklung zeigt sich in zwei Branchen des Dienstleistungssektors. In der Branche Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen entstanden über 4.000 zusätzliche Beschäftigungsverhältnisse. Ein Großteil hiervon dürfte auf Unternehmen im Bereich der Kundenberatung (Callcenter) zurückzuführen sein. Weitere 1.600 Arbeitsverhältnisse entstanden im Gesundheitswesen.

Die Beschäftigungsdynamik zeigt deutlich, welche Bereiche sich in den letzten Jahren positiv entwickelt haben. Auch das zukünftige Entwicklungspotenzial hängt im Wesentlichen von der Branchenstruktur ab, da von den Bestandsunternehmen wesentlich größere Effekte ausgehen, als die einzelnen Neuansiedlungen leisten können.

#### Branchenspezialisierung

Umfassende empirische Regressionsanalysen zeigen auf Basis der Kennzahlen für die Branchenspezialisierung äußerst interessante Evidenzen: Es besteht in Deutschland auf Kreisebene ein signifikanter Zusammenhang zwischen dem Spezialisierungsgrad der Branchenstruktur und dem Bruttoinlandsprodukt je Einwohner. Der Erfolg eines Kreises wird demnach auch von der Spezialisierung seiner Wirtschaftsstruktur beeinflusst.

Diese Evidenzen deuten auch darauf hin, dass ein Branchenverbundansatz mit wenigen Branchen, die allerdings sehr konzentriert in dem jeweiligen Kreis auftreten, erfolgversprechend erscheint. Mit einer starken Branchenkonzentration kann eine Klumpung der Erfolgsfaktoren gelingen. Aus einer nach diesen Erkenntnissen zu entwickelnden Branchenstruktur resultiert konsequenterweise eine Notwendigkeit zur regionalen Arbeitsteilung zwischen den spezialisierten Branchen. So können die Kreise schon bestehende Kostenvorteile weiterentwickeln oder neue kontinuierlich aufbauen. Durch die regionale Arbeitsteilung lassen sich so Effizienzpotenziale nutzen.

Die Branchenspezialisierung wird gemessen, indem der Anteil einer Branche an der Gesamtbeschäftigung am Standort in Bezug zu dem Anteil in Deutschland gesetzt wird. Ein Wert über 100 bedeutet, dass in der Stadt relativ gesehen mehr Beschäftigte in der jeweiligen Branche



arbeiten als in Deutschland. Bei einem Wert unter 100 gilt das Gegenteil. Bei relativ wenigen spezialisierten Branchen ist die Konzentration und damit auch die Spezialisierung des Standorts hoch.

In Tabelle 2-5 sind die Ergebnisse dieser Analyse für die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg dargestellt.

Tabelle 2-5: Branchenspezialisierung  Überdurchschnittliche Branchenkonzentration				
Branche	Spez-Koeff. <sup>1</sup>	Anzahl SV Beschäftigte	Anteil <sup>2</sup>	
Rundfunk- und Nachrichtentechnik	378	3.282	2,6	
Herstellung von chemischen Erzeugnissen	244	5.058	3,9	
Glasgewerbe, Herstellung von Keramik	209	2.005	1,6	
Logistik	155	3.700	2,9	
Herstellung von Metallerzeugnissen	146	5.461	4,3	
Öffentliche Verwaltung	145	11.090	8,6	
Ernährungsgewerbe	135	4.120	3,2	
Baugewerbe	135	9.659	7,5	
Erziehung und Unterricht	132	6.209	4,8	
Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistung	104	14.028	10,9	

Spezialisierungskoeffizient: Angabe der Beschäftigungsanteile im Vergleich zu Deutschland in Prozent. Ein niedriger Koeffizient deutet auf unterdurchschnittlich viele Beschäftigte in der Branche hin, ein hoher auf überdurchschnittlich viele Beschäftigte, der Durchschnitt liegt bei 100.

Prozentualer Anteil der Beschäftigten in der Branche an der Gesamtbeschäftigtenanzahl.

Quellen: Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen

Die Übersicht zeigt, dass ein Teil der Branchen mit einer hohen Konzentration in den letzten Jahren ein überdurchschnittliches Wachstum aufwies. Angeführt wird die Übersicht von der Rundfunk- und Nachrichtentechnik, hinter der sich die Solarindustrie mit dem Leitunternehmen Q-Cells verbirgt. Den hohen Spezialisierungsgrad und den Gesamtbeschäftigungsanteil von immerhin 2,6 Prozent hat diese Branche, wie bereits gezeigt, in einem relativ kurzen Zeitraum in den letzten Jahren aufgebaut. Ein weiterer Bereich, der von dieser Entwicklung profitiert, ist zudem das Glasgewerbe, das eine wichtige Vorlieferfunktion für die Solarbranche übernimmt.

Weniger überraschend, aber ebenso deutlich ist das Ergebnis der Chemischen Industrie. Mit einem Spezialisierungskoeffizienten von 244 arbeiten in dieser Branche 144 Prozent mehr Beschäftigte als im bundesdeutschen Durchschnitt. Über 5.000 Beschäftigte in diesem Bereich



unterstreichen die regionale Bedeutung der Unternehmen in dieser Branche, deren Tradition teilweise über 100 Jahre zurückreicht.

Ein weiterer Schwerpunkt findet sich im Logistikbereich, der zum einen von Lagevorteilen der Region profitiert und zum anderen eng verknüpft ist mit den Großunternehmen, die fast ausnahmslos große Mengen an Vorleistungen und Endprodukten befördern.

Trotz massiven Stellenabbaus im Zeitraum von 2000 bis 2008 zählen auch die Öffentliche Verwaltung und das Baugewerbe nach wie vor zu den Branchen mit einem hohen Konzentrationsmaß. Beide Branchen haben im genannten Zeitraum zusammen fast 14.000 Stellen abgebaut.

In Tabelle 2-6 sind die Branchen abgebildet, die in Relation zur bundesdeutschen Branchenstruktur eine unterdurchschnittliche Konzentration in der Untersuchungsregion aufweisen.

Tabelle 2-6: Branchenspezialisierung Unterdurchschnittliche Branchenkonzentration				
Branche	Spez-Koeff. <sup>1</sup>	Anzahl SV Beschäftigte	Anteil <sup>2</sup>	
Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	95	14.505	11,3	
Herstellung von Gummi- u. Kunststoffwaren	92	1.642	1,3	
Einzelhandel (ohne Kfz)	90	8.558	6,7	
Grundstücks- und Wohnungswesen	88	1.214	0,9	
Logistikdienstleistungen	86	2.779	2,2	
Gastgewerbe	82	3.038	2,4	
Forschung und Entwicklung	61	452	0,4	
Maschinenbau	54	2.712	2,1	
Datenverarbeitung und Datenbanken	19	383	0,3	
Herstellung von Kraftwagen und -teilen	13	439	0,3	

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Spezialisierungskoeffizient: Angabe der Beschäftigungsanteile im Vergleich zu Deutschland in Prozent. Ein niedriger Koeffizient deutet auf unterdurchschnittlich viele Beschäftigte in der Branche hin, ein hoher auf überdurchschnittlich viele Beschäftigte, der Durchschnitt liegt bei 100.

Quellen: Bundesagentur für Arbeit (2009); eigene Berechnungen

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Prozentualer Anteil der Beschäftigten in der Branche an der Gesamtbeschäftigtenanzahl.



Das Gesundheitswesen ist für die Region, mit über 14.500 Beschäftigten, einem Beschäftigungsanteil von 11,3 Prozent und hohen Wachstumsraten, zwar von hoher Bedeutung, aber nicht stärker vertreten als in anderen Regionen Deutschlands.

Negativ fällt auch der niedrige Wert beim Gastgewerbe auf. Für einen Standort mit übermäßig hohen Besatz an hochwertigen Kulturgütern (Gartenreich, Bauhaus) und einer hohen geschichtlichen Bedeutung (Wittenberg) ist diese Branche zu schwach ausgeprägt.

Ein weiterer Schwachpunkt wird beim Besatz mit hochwertigen Dienstleistungen wie dem Grundstücks- und Wohnungswesen, der Forschung und Entwicklung sowie bei der Datenverarbeitung und Datenbanken deutlich. In diesem Bereich, der ein hohes Maß an Urbanität verlangt, steht die Untersuchungsregion in einem starken Konkurrenzverhältnis zu den Großstädten Halle und Leipzig in der unmittelbaren Umgebung.

Insgesamt müssen die Aussagen zur Branchenspezialisierung etwas relativiert werden, da es sich bei der Region um eine sehr große Untersuchungseinheit handelt und Branchenspezialisierungen häufig lokal auftreten. So ist die Kunststoffindustrie insgesamt betrachtet kein Branchenschwerpunkt, allerdings durch ihr sehr konzentriertes Auftreten am Standort Weißandt-Gölzau und durch ihre Einbindung in die regionale Wertschöpfungskette von hoher Bedeutung. Andererseits ist es unter diesen Umständen noch bemerkenswerter, wenn Branchen wie die Chemische Industrie oder das Glasgewerbe trotz der Verwässerungseffekte durch die Größe der Region solche hohen Konzentrationswerte aufweisen.

Die Analyse der Branchenspezialisierung zeigt aber auch, dass die identifizierten Branchenschwerpunkte eine hohe Pfadabhängigkeit aufweisen. Die Chemische Industrie beispielsweise, die sowohl aufgrund ihrer Größe als auch durch ihre Wachstumsdynamik zu den industriellen Schwerpunkten in der Region zählt, blickt am Standort Wittenberg auf eine fast 100jährige Geschichte zurück, der Chemiestandort Bitterfeld ist sogar noch älter. Dabei gelang es den Unternehmen der Branche trotz zahlreicher wirtschaftlicher und politischer Umbrüche, sich am Standort zu halten oder neu niederzulassen. Wobei der aktuelle Erfolg in diesem Bereich auch ein Ergebnis der aktiven Wirtschaftsförderung auf vielen Bereichen ist und auch auf dem hohen Einsatz von Fördermöglichkeiten beruht. Neben gut ausgebildetem und verfügbarem Humankapital war dies sicherlich der entscheidende Faktor für die Etablierung der industriellen Schwerpunkte in der Nachwendezeit.

Dieser kurze Überblick zeigt, dass der Erfolg und die Erfolgsfaktoren der regionalen Wirtschaft maßgeblich von den Branchenstrukturen vor Ort geprägt sind. Diese Strukturen und regionalen Kompetenzen sind auch die ersten Anknüpfungspunkte, wenn es um die Erarbeitung einer wachstumsorientierten Entwicklungsstrategie geht.



#### 2.5 Einschätzung der Region aus Sicht der Unternehmen

In der Unternehmensbefragung wurden gezielte Fragen zur Einschätzung der allgemeinen Standortbedingungen der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg gestellt. Die Ergebnisse aus diesen Fragen sollen abschließend zum eben dargestellten Überblick hier diskutiert werden.

Zunächst wurden die Unternehmen der Region zu Zufriedenheit mit der vorhandenen Branchenstruktur am Standort befragt. Insgesamt zeigt sich, dass die Unternehmen in der Region nur mittelmäßig zufrieden mit der Branchenstruktur am Standort sind. Hierbei entsprechen die Werte der Stadt Dessau-Roßlau und des Kreises Wittenberg in etwa dem Durchschnitt aller Unternehmen. Im Kreis Anhalt-Bitterfeld wird die Branchenstruktur dagegen deutlich positiver bewertet. Hier sind über 60 Prozent der befragten Unternehmen mit der vorhandenen Branchenstruktur zufrieden.

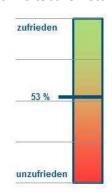
TABELLE 2-7: ZUFRIEDENHEIT MIT DER BRANCHENSTRUKTUR AM STANDORT

	zufrieden	unzufrieden
Dessau-Roßlau	47	53
Anhalt-Bitterfeld	62	38
Wittenberg	48	52

Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent

**Quelle: IW Consult** 

**Zufriedenheitsbarometer Region** 



Das Zulieferernetzwerk in der Region wird insgesamt deutlich besser bewertet. Von den befragten Unternehmen sind 71 Prozent mit dem Netzwerk an Zulieferern in der Region zufrieden. In dieser Bewertung liegt Dessau-Roßlau innerhalb der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg vorne. Wittenberg belegt den letzten Platz. Dies ist wahrscheinlich ein indirekter Ausdruck der schlechten Erreichbarkeit dieses Standorts.



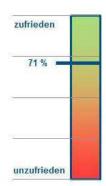
TABELLE 2-8: ZUFRIEDENHEIT MIT DEM ZULIEFERERNETZWERK AM STANDORT

	zufrieden	unzufrieden
Dessau-Roßlau	76	24
Anhalt-Bitterfeld	73	27
Wittenberg	67	33

Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent

alle Angaben in Prozent





**Quelle: IW Consult** 

Diese Bewertung der Branchenstruktur spiegelt sich auch in der Gesamtbewertung des Wirtschaftsstandorts Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg. Es sind nur knapp die Hälfte der Befragten mit der Region als Wirtschaftsstandort zufrieden. Es zeigt sich wieder die klare Zweiteilung zwischen Dessau-Roßlau und Wittenberg auf der einen und Anhalt-Bitterfeld auf der anderen Seite. Die Unternehmen in Anhalt-Bitterfeld sind subjektiv betrachtet mit ihrem Wirtschaftsstandort deutlich zufriedener als die Unternehmen in den anderen beiden Gebietskörperschaften.

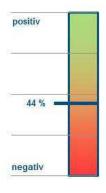
TABELLE 2-9: BEWERTUNG DER REGION ALS WIRTSCHAFTSSTANDORT

	positiv	negativ
Dessau-Roßlau	27	73
Anhalt-Bitterfeld	63	37
Wittenberg	37	63

Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent

**Quelle: IW Consult** 

**Zufriedenheitsbarometer Region** 



Die Unternehmen in Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg sind ebenfalls relativ zufrieden mit der Nähe zu ihren Absatzmärkten. Fast zwei Drittel der Unternehmen geben an, zufrieden mit der Situation zu sein. Auch hier liegen die Werte der Unternehmen aus Anhalt-Bitterfeld über dem Durchschnitt; 68 Prozent sind zufrieden mit der Nähe zu ihren Absatzmärkten. Dies hat mit der Clusterung der Unternehmen in dieser Region im Bereich Chemie zu tun. Viele Unternehmen produzieren als Hauptprodukt das direkte Vorprodukt eines anderen ansässigen Unternehmens. Oftmals werden diese Vorprodukte direkt per Pipeline geliefert. Die tatsächliche und gefühlte Entfernung zu den



Abnehmern ist hier also äußerst gering. Interessant ist, dass die Unternehmen in Wittenberg zufriedener mit dem Zugang zu den Absatzmärkten sind als die Unternehmen in Dessau-Roßlau.

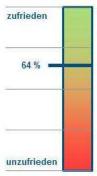
TABELLE 2-10: ZUFRIEDENHEIT MIT DER NÄHE ZU ABSATZMÄRKTEN

	zufrieden	unzufrieden
Dessau-Roßlau	44	56
Anhalt-Bitterfeld	68	32
Wittenberg	59	41

Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent

zufrieden

**Zufriedenheitsbarometer Region** 



**Quelle: IW Consult** 

In der Einschätzung der eigenen Zukunft am Standort zeigen sich deutlich die Zukunftschancen und der Reifegrad der einzelnen Kreise der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg, aber auch der Region als Ganzes. Insgesamt sagte ein Viertel der Unternehmen in der Befragung, dass sie am Standort bleiben und dort voraussichtlich wachsen werden. Weitere 59 Prozent der befragten Unternehmen gaben an, in der Region zu bleiben, ihre Größe aber nicht wesentlich zu verändern. Nur 17 Prozent gaben an, wahrscheinlich am Standort zu schrumpfen oder den Standort in der Region ganz aufgeben zu wollen. Es zeigt sich ebenfalls, dass der Standort Anhalt-Bitterfeld Unternehmen auf sich vereint, die von diesem Standort aus in relativ reifen Märkten agieren, und dass somit nur noch ein geringer Anteil dieser Unternehmen erwartet, an diesem Standort zu wachsen. Die meisten Unternehmen hier geben an, sich nicht wesentlich zu verändern. Nur sehr wenige Unternehmen schrumpfen hier oder wollen den Standort verlassen bzw. aufgeben. In den anderen beiden Gebietskörperschaften geben deutlich mehr Unternehmen an zu wachsen bzw. zu schrumpfen. Die Situation in Dessau-Roßlau und Wittenberg ist damit stärker im Umbruch begriffen.



## TABELLE 2-11: ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG DES STANDORTES

	Wir bleiben am Standort und			Wir verlassen
	wachsen	stagnieren	schrumpfen	den Standort
Dessau-Roßlau	27	53	15	5
Anhalt-Bitterfeld	19	64	15	2
Wittenberg	29	57	8	5
Gesamt	25	59	13	4

Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent

**Quelle: IW Consult** 



## 3 Infrastrukturelle Ausstattung der Region

Die Voraussetzung für eine erfolgreiche regionalwirtschaftliche Entwicklung sind Unternehmen, die sich im Wettbewerb behaupten können. Hierdurch setzten sie eine positive Wirkungskette in Gang, die dem Standort auf vielfältige Weise zugutekommt. Am Markt erfolgreiche Unternehmen beschäftigen im wachsenden Umfang Arbeitskräfte und die dadurch generierten Einkommen lösen eine weitere Nachfrage nach Waren und Dienstleistungen aus, so dass eine selbstverstärkende positive Entwicklung einsetzt.

Für den Erfolg von Unternehmen sind mehrere Voraussetzungen notwendig. Ausgehend von einer nachfragegerechten Produktidee sind dies vor allem das Humankapital (die Beschäftigten), Maschinen und Anlagen sowie ein Standort, an dem die Produkte entstehen. Das marktwirtschaftliche System impliziert, dass die Voraussetzungen durch die Unternehmen selbst geschaffen bzw. wiederum auf Märkten von ihnen beschafft werden. Den geeigneten Standort für eine erfolgreiche Unternehmensentwicklung zu finden liegt daher im ureigenen Interesse der Unternehmen und unterliegt vielfältigen Kriterien bzw. Einflussgrößen. Die wesentlichen und gut messbaren "harten" Faktoren wie die notwendige Grundstücks- bzw. Hallengröße, den Preis für die Fläche und die verschiedenen Medien, die infrastrukturelle Erschließung, die Nähe zu Zulieferern und Kunden sowie die Verfügbarkeit von Arbeitskräften bilden die eine Seite. Eine, je nach Unternehmensschwerpunkt, immer größer werdende Bedeutung kommt den "weichen" Faktoren zu. Hierzu zählen die Nähe zu Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, die Bürokratie, das Image des Standortes oder auch personenbezogene Faktoren wie Einkaufsmöglichkeiten oder das Kulturangebot. In der Regel bedingen sich weiche und harte Faktoren, sodass man sie nicht vollständig getrennt betrachten kann. So hängt beispielsweise die Verfügbarkeit des Humankapitals, insbesondere bei Akademikern, häufig vom Vorhandensein bestimmter Wohn-, Einkaufs- und Bildungsmöglichkeiten ab.

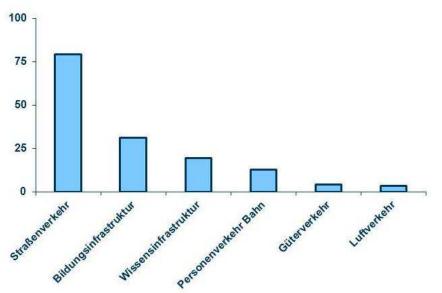
In den folgenden Abschnitten sollen zunächst die "harten" Faktoren der infrastrukturellen Ausstattung betrachtet werden. Anschließende Kapitel setzen sich näher mit den gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie der Bewertung der Gewerbeflächen auseinander.

Bevor dies näher diskutiert wird, ist es zuvorderst aber notwendig, sich einen Eindruck über die Relevanz der einzelnen infrastrukturellen Bausteine für die Unternehmen in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg zu verschaffen. Die folgende Abbildung 3-1 schlüsselt die Ergebnisse der Befragung in der Untersuchungsregion auf. Die Unternehmen konnten aus einer Liste der infrastrukturellen Bausteine jeweils den für sie wichtigsten, zweiwichtigsten und drittwichtigsten herausgreifen. Die Bewertung, die in Abbildung 3-1 gezeigt wird, setzt sich wie folgt zusammen: Für den ersten Rang wurden 3 Punkte vergeben, für den zweiten 2 Punkte und für den dritten 1 Punkt. Maximal konnte jeder Baustein also 300 Punkte erhalten, wenn 100 Prozent der Unternehmen, diesen auf Rang 1 gewählt hätten. Die Punkte, die ein Infrastrukturbaustein aus



allen Bewertungen (Rang 1, 2 und 3) erhielt, wurden zusammengezählt. Die Grafik unten zeigt den Anteil, den der jeweilige Baustein aus den auf allen Rängen gesammelten Punkten am Höchstwert von 300 Punkten erhielt.

ABBILDUNG 3-1: RELEVANZ DER EINZELNEN INFRASTRUKTURBAUSTEINE FÜR DIE UNTERNEHMEN IN DER REGION



Unternehmen konnten ihre Top 3 Infrastruktur-Bausteine mit Rängen versehen. Für den ersten Rang wurden 3 Punkte vergeben (Rang 2 = 2 Punkte; Rang 3 = 1 Punkt). Ausgewiesen ist der Anteil an der Gesamtpunktzahl der jeweiligen Infrastruktur-Bausteine an der maximal erreichbaren Punktzahl 300.

(300 Punkte = 100 %)

Ergebnis der Unternehmensbefragung

**Quelle: IW Consult** 

Insgesamt ist klar erkennbar, dass die Straße mit Abstand der wichtigste Infrastrukturbaustein für Unternehmen in der Region ist. An Verkehrsträgern spielen Bahn- und Luftverkehr nur eine untergeordnete Rolle. Erkenntnisse zu den einzelnen Verkehrsträgern aus der Unternehmensumfrage sowie den Experteninterviews werden im Folgenden unter den einzelnen Teilüberschriften genauer diskutiert. Nach der Straße ist den Unternehmen die Bildungs- und Wissensinfrastruktur am Standort besonders wichtig. Diese werden in einem eigenen Kapitel nach der Verkehrsinfrastruktur diskutiert.

#### 3.1 Verkehrs-Infrastruktur

In diesem Kapitel erfolgt eine Betrachtung der Verkehrsinfrastruktur mit abschließender Bewertung der Erreichbarkeitsdefizite aus Sicht der Unternehmen der Region sowie relevanter sekundärer Quellen (z. B. BVWP 2003). Die Verkehrsträger werden in der Reihenfolge ihrer Wichtigkeit für die Unternehmen in der Region diskutiert. Es werden, soweit möglich, Ergebnisse der Befragung und der Expertengespräche direkt eingeflochten und lokal spezifiziert wiedergegeben.



#### 3.1.1 Straße

Insgesamt ist die straßenverkehrliche Anbindung der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg als gut zu bezeichnen. Es ist davon auszugehen, dass durch die in diesem Gutachten betrachteten straßenbaulichen Maßnahmen, d. h. der Neubau der B 6n und die mögliche Erweiterung der B 187, zur besseren Anbindung der Flächen in und um Wittenberg an die BAB 9 zu einer weiteren erheblichen Verbesserung der Lage beitragen werden.

#### Neubau B 6n

Die Straßenführung der B 6n wird in Abbildung 3-2 veranschaulicht. Insbesondere die Straßenführung südlich von Köthen wird die dort liegenden Gewerbegebiete Köthen-West und Köthen-Ost deutlich besser an die Autobahnen der Umgebung anbinden und somit attraktiver machen.





Das Neubauvorhaben B 6n teilt sich auf verschiedene Bauabschnitte auf. Die wichtigsten Kennziffern der einzelnen Projekte werden auf Basis des vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Verfügung gestellten Planungsstandes zusammengefasst. Für die Gewerbeflächen in der untersuchten Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg zeigt sich die Wirkung des Neubaus B 6n in erster Linie für die Gewerbeflächen, die sich in den Gebieten Köthen West und Köthen Ost befinden. Sie werden deutlich besser an die Autobahnen angebunden. Eine Ortsdurchfahrt für Lkws ist nicht mehr nötig. Entscheidend hierfür ist die schon laufende Umsetzung der Bauprojekte ST7505 (B 6n/B 183 OU Gnetsch – OU Köthen) und ST6604 (B 6n Köthen). Das erstgenannte Projekt wird ebenfalls das Gewerbegebiet Weißandt-Gölzau besser in das Fernstraßennetz integrieren. Der Bauabschnitt der OU Bernburg (ST8129 – siehe Tabelle 3-2) wird hier nur kurz aufgeführt, da es nicht mehr zur betrachteten Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg gehört. Trotzdem handelt es sich hierbei um den entscheidenden Baustein, der es Lkws aus den genannten Köthener Gewerbegebieten ermöglicht, ohne weitere Behinderung direkt auf die A 14 zu fahren und so deutliche Zeitersparnisse zu realisieren.



Tabelle 3-1: Eckdaten zur B 6n Raum Köthen				
	Bauabschnitt			
	B 6n/B 183 OU Gnetsch – OU Köthen	B 6n Köthen		
Projektnummer	ST7505	ST6604		
Ziel des Projekts	3-streifiger Neubau im Zuge der B 6n/B 183 Entlastung der Ortsdurchfahrten, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen	3-streifiger Neubau im Zuge der B 6n Entlastung der Ortsdurchfahrten, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen, Verbesserung der Verbindung Bernburg (A 14) - A 9		
Prognose 2015 Kfz/Tag	7.700 – 14.300	13.300 – 22.600		
Prognose 2015 Lkw/Tag	1.710 – 2.880	2.060 - 6.640		
Kosten gesamt in Mio. Euro	34,5	25,5		
Projektlänge in km	17,0	17,8		
Kosten pro km in Mio. Euro	2,0	1,4		
Nutzen-Kosten- Verhältnis	4,5	8,6		
Umweltrisiko- einschätzung	Früherkennung	Früherkennung		
Raumwirksam- keitsanalyse	von hoher Bedeutung	von mittlerer Bedeutung		
Einstufung	Bau 2011-2014	vordringlicher Bedarf		
Bild	Köthen  Rosigkau  Köthen  Prosigk  Gnetsch  Rad	Köthen  Prosigk  Gnetsch  Radegast		



Tabelle 3-2: Eckdaten zur B 6n OU Bernburg			
	Bauabschnitt		
	B 6n OU Bernburg		
Projektnummer	ST8129		
Ziel des Projekts	2-streifiger Neubau im Zuge der B 6n Entlastung der Ortsdurchfahrt, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen		
Prognose 2015 Kfz/Tag	14.400 – 22.400		
Prognose 2015 Lkw/Tag	2.730 – 5.100		
Kosten gesamt in Mio. Euro	27,8		
Projektlänge in km	8,4		
Kosten pro km in Mio. Euro	3,3		
Nutzen-Kosten-Verhältnis	7,1		
Umweltrisikoeinschätzung	Hohes Umweltrisiko		
Raumwirksamkeitsanalyse	von sehr hoher Bedeutung		
Einstufung	vordringlicher Bedarf		
Bild	Bernburg		

## Neubaumaßnahmen der B 187

Während der Neubau der B 6n insbesondere den Raum Köthen erheblich besser an die Bundesautobahnen A 14 im Westen und A 9 im Osten anbinden wird, haben die geplanten

Quelle: Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung



Baumaßnahmen im Rahmen der B 187 das Ziel, die Anbindung der Gebiete östlich der A 9 besser an das Fernstraßennetz anzubinden. Für die Entwicklung am Standort erscheint hier vor allem die geplante Nordumfahrung von Piesteritz und Coswig relevant (B 187 OU Coswig – Griebo – Wittenberg ST7618). Dieses Bauprojekt ist ebenfalls das einzige der hier im Bezug auf die B 187 aufgeführten Projekte, das zumindest teilweise als "vordringlicher Bedarf" eingestuft wurde. Von diesem Bauprojekt würden die Betriebe der chemischen Industrie in Piesteritz und hierbei das Leitunternehmen SKW in erheblichem Maße profitieren. Ebenso würden die Flächen im Gewerbegebiet Buroer Feld eine deutliche Aufwertung und Verbesserung der Anbindung erfahren. Hiervon würden unter anderem bestehende Logistikansiedlungen wie Nettos Zentrallager profitieren.

Alle anderen Projekte wurden jeweils nur als "weiterer Bedarf" eingestuft. Dennoch gibt es potenzielle Effekte auf die Anbindung angrenzender Flächen, die hier kurz behandelt werden sollen. Die OU Aken zum Anschluss an die B 184 würde einerseits in die Region wirken, da dieses Projekt eine Elbquerung beinhaltet. Andererseits würde eine solche Baumaßnahme direkte Auswirkungen auf die Anbindung des Hafens Aken, der Fläche Am Magnesitwerk und Aken Ost haben. Besonders die Elbquerung und die somit bessere Anbindung des Hafens Aken an die Gebiete nördlich (rechts der Elbe) würde seine Position als trimodales Drehkreuz in der Region ausbauen und wahrscheinlich die schon guten Wachstumszahlen der vergangenen Jahre noch steigern. Im gleichen Zug ist wahrscheinlich, dass der Hafen Roßlau, der im Moment die einzige Wasserstraßenanbindung rechts der Elbe in der Region darstellt, an Bedeutung verlieren würde. Daher ist es für den Hafen Roßlau weiterhin wichtig, sein Profil zu schärfen und weitere Investitionen für eine Steigerung des Umschlags und die Ansiedlung hafenaffiner Unternehmen zu tätigen.

Das Bauprojekt B 187 Roßlau (ST8107) würde für Lkws aus den Gewerbeflächen in den Gebieten Roßlau Hafen, DHW Rodleben und BioPharma Park Ortsdurchfahrten durch Roßlau minimieren und eine direktere Anbindung nach Osten über die schon bestehende B 187 schaffen. Ampelstopps vor der Autobahnauffahrt auf die A 9 wären kaum noch notwendig. Diese Anbindung könnte für eine Belebung des Hafens Roßlau sorgen.

Das Bauprojekt OU Mühlanger (ST8110) hätte – soweit ersichtlich ist – keine direkten Auswirkungen auf ansässige Gewerbeflächen, würde aber selbstverständlich die grundsätzliche Verbesserung der Anbindung weiter östlich an der B 187 gelegenen Gewerbegebiete verbessern. Hierzu zählen Elster West und der Gewerbepark Jessen. Diese würden selbstverständlich auch direkt von den geplanten Ortsumgehungen der beiden Gemeinden profitieren. Die OU Holzdorf hat – soweit dies ersichtlich ist – keine nennenswerten Auswirkungen auf die Gewerbeflächen der Region außer einer leichten Verbesserung des Transitverkehrs.



Tabelle 3	3-3: Eckdaten zu Bauprojekten B 1	87 in Wittenberg und Aken		
	Bauabschnitt			
	B 187 OU Coswig – Griebo – Wittenberg	B 187a OU Aken – B 184		
Projektnummer	ST7618	ST6106		
Ziel des Projekts	2-streifiger Neubau im Zuge der B 187 Entlastung der Ortsdurchfahrten, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen	2-streifiger Neubau im Zuge der B 187a Entlastung der Ortsdurchfahrten, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen		
Prognose 2015 Kfz/Tag	9.800 – 22.800	2.700 – 5.300		
Prognose 2015 Lkw/Tag	2.240 – 5.910	360 – 1.070		
Kosten gesamt in Mio. Euro	48,9	51,8		
Projektlänge in km	22,9	15,8		
Kosten pro km in Mio. Euro	3,1	3,3		
Nutzen-Kosten- Verhältnis	4,8	3,8		
Umweltrisiko- einschätzung	Früherkennung	sehr hohes Umweltrisiko		
Raumwirksam- keitsanalyse	von hoher Bedeutung	von hoher Bedeutung		
Einstufung	vordringlicher Bedarf (unter Vorbehalt)	weiterer Bedarf (hohes Umweltrisiko)		
Bild	Wittenberg  Coswig Griebo  Mi  Eutsch	Zerbst  187  187  Aken  Aken  Aken  Dessau		

Seite 43 von 149



Tabelle 3-4: Eckdaten zu Bauprojekten B 187 in Roßlau und Mühlanger					
	Bauabschnitt				
	B 187 Roßlau B 187 OU Mühlanger				
Projektnummer	ST8107	ST8110			
Ziel des Projekts	2-streifiger Neubau im Zuge der B 187 Entlastung der Ortsdurchfahrten, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen, Abbau von Kapazitätsengpässen	2-streifiger Neubau im Zuge der B 187 Entlastung der Ortsdurchfahrten, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen			
Prognose 2015 Kfz/Tag	4.700 – 13.200	9.900 - 11.900			
Prognose 2015 Lkw/Tag	980 – 2.670	1.110 – 1.480			
Kosten gesamt in Mio. Euro	25,8	10,1			
Projektlänge in km	6,8	4,6			
Kosten pro km in Mio. Euro	3,8	2,2			
Nutzen-Kosten- Verhältnis	1,0	3,2			
Umweltrisiko- einschätzung	mittleres Umweltrisiko	mittleres Umweltrisiko			
Raumwirksam- keitsanalyse	keine Bedeutung/Wirkung	von herausragender Bedeutung			
Einstufung	weiterer Bedarf	weiterer Bedarf			
Bild	Roßlau	Mühlanger			



Tabelle	3-5: Eckdaten zu Bauprojekten B	187 in Elster und Jessen		
	Bauabschnitt			
	B 187 OU Iserbegka – Elster – Listerfehrda	B 187 OU Jessen		
Projektnummer	ST8111	ST8112		
Ziel des Projekts	2-streifiger Neubau im Zuge der B 187 Entlastung der Ortsdurchfahrten, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen	2-streifiger Neubau im Zuge der B 187 Entlastung der Ortsdurchfahrten, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen		
Prognose 2015 Kfz/Tag	7.800 – 13.200	8.500 – 9.800		
Prognose 2015 Lkw/Tag	1.050 – 1.560	520 – 1.460		
Kosten gesamt in Mio. Euro	12,9	6,7		
Projektlänge in km	7,6	4,3		
Kosten pro km in Mio. Euro	1,7	1,6		
Nutzen-Kosten- Verhältnis	2,6	9,0		
Umweltrisiko- einschätzung	mittleres Umweltrisiko	mittleres Umweltrisiko		
Raumwirksam- keitsanalyse	von hoher Bedeutung	von mittlerer Bedeutung		
Einstufung	weiterer Bedarf	weiterer Bedarf		
Bild	nger Elster	Jessen		
	1	1		



	Bauabschnitt		
	B 187 OU Holzdorf		
Projektnummer	ST8113		
Ziel des Projekts	2-streifiger Neubau im Zuge der B 187 Entlastung der Ortsdurchfahrten, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen		
Prognose 2015 Kfz/Tag	3.400 – 4.400		
Prognose 2015 Lkw/Tag	360 – 470		
Kosten gesamt in Mio. Euro	7,5		
Projektlänge in km	3,2		
Kosten pro km in Mio. Euro	2,2		
Nutzen-Kosten-Verhältnis	2,3		
Umweltrisikoeinschätzung	Früherkennung		
Raumwirksamkeitsanalyse	von partieller Bedeutung		
instufung	weiterer Bedarf		
Bild	Holzdorf Holzdorf		



## Die Einschätzung der Unternehmen zum Infrastrukturbaustein Straße

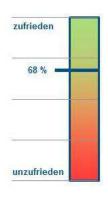
Für die Unternehmen in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg ist die Straße der mit Abstand wichtigste Punkt in Bezug auf die infrastrukturelle Ausstattung. Die allermeisten Güter werden auf diesem Weg transportiert. Insgesamt sind die Unternehmen relativ zufrieden mit der Anbindung an die Straße. Die Anbindung wird in Dessau-Roßlau am besten bewertet. Hier sind 83 Prozent der Unternehmen zufrieden mit der Anbindung an den Verkehrsträger Straße. Offensichtlich hilft hier die Nähe zur A 9 und die vielen Möglichkeiten der barrierefreien Auffahrt auf die Autobahn. Die Unternehmen aus Anhalt-Bitterfeld sind schon wesentlich unzufriedener mit ihrer Anbindung an den Verkehrsträger Straße. Wenig überraschend ist dagegen die unzureichende Zufriedenheit der Unternehmen in Wittenberg. Es wurde schon in vorherigen Teil aufgezeigt, dass hier eindeutige Defizite in der Anbindung bestehen.

TABELLE 3-7: ZUFRIEDENHEIT MIT DEM VERKEHRSTRÄGER STRASSE

	zufrieden	unzufrieden
Dessau-Roßlau	83	17
Anhalt-Bitterfeld	69	31
Wittenberg	56	44

Ergebnis der Unternehmensbefragung; Alle Angaben in Prozent

**Zufriedenheitsbarometer Region** 



**Quelle: IW Consult** 

Diese Ergebnisse decken sich mit den Erkenntnissen aus den Gesprächen mit Experten aus den Unternehmen vor Ort. Es wurden jedoch einige Punkte angesprochen, die nicht in einer Umfrage abzubilden sind. Diese sollen im Folgenden näher diskutiert werden.

Die Expertengespräche hoben wie schon zuvor die Umfrage die Relevanz der Straße als Verkehrsträger in der Region deutlich hervor. Dieser Effekt bekam in den Gesprächen jedoch ein klares Gesicht. Von den interviewten Experten wurde insbesondere die A 9 als Lebensader der Region eingestuft. Als Verbindung zwischen Leipzig/Halle auf der einen und Berlin auf der anderen Seite, aber auch und gerade als Tor zu den Ländern Osteuropas (Anbindung über das Schkeuditzer Kreuz) und Verteiler zu den westlich gelegenen Regionen hat die A 9 in der Tat Schlüsselcharakter für die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg. Die interviewten Experten waren sich einig, dass die B 6n und die sich dadurch verbessernde Anbindung an die A 9 einen erheblichen positiven Effekt in der Region, vor allem für den Raum Köthen, haben wird. Die Gesprächspartner in und um Bitterfeld waren insgesamt sehr zufrieden mit der Anbindung an das Straßennetz, was in diesem Licht betrachtet auch an der geografischen Nähe zur A 9 und der guten Anbindung dieses Teils der Region liegen mag. Basierend auf diesen Ergebnissen ist es



umso wichtiger, dass auch der Raum Lutherstadt-Wittenberg möglichst direkt an die A 9 angebunden wird.

Darüber hinaus wurde in den Gesprächen der Netzwerkcharakter der Straße als Verkehrsträger deutlich. Gerade für Unternehmen, die ihre Produkte ebenfalls über die Schiene oder die Binnenschifffahrt versenden bzw. über diese Verkehrsträger ihre Grundstoffe beziehen, ist die Straße oft der einzig mögliche Weg, die Verbindung zum Unternehmensgelände herzustellen, also die "letzte Meile" zu überwinden.

#### STIMMEN AUS DER REGION

"Wir versenden alle unsere Güter über die Straße und beziehen so auch alle unsere Rohstoffe. Die Anbindung ist schon gut, wird aber durch die B 6n bestimmt noch besser."

"Die B 6n ist wichtig, vor allem für Köthen."

"Die Nordumgehung für Wittenberg muss kommen! Sonst ist die Region abgekoppelt."

"Eine zusätzliche Elbguerung würde die Region voranbringen."

"Der Standort hier ist besser als manch anderer." [Red. bezogen auf die Straßenanbindung]

"Die Anbindung ist schon sehr gut und war ein entscheidender Faktor für die Ansiedlung unseres Unternehmens."

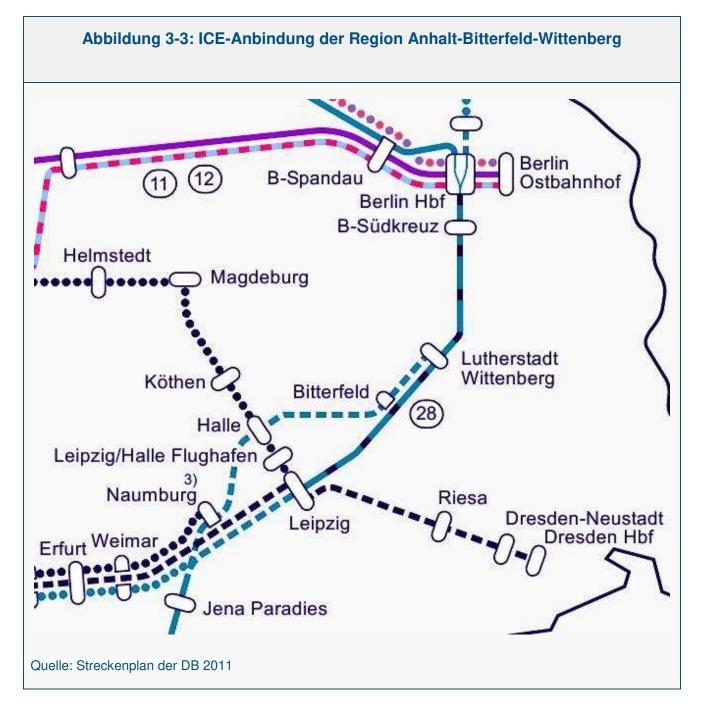
#### 3.1.2 Schiene

#### Personenverkehr

Die Anbindung der Region an das Personenverkehrsnetz der Bahn und hierbei insbesondere das Fernverkehrsnetz trägt maßgeblich zur Möglichkeit des beruflichen Pendelns bei. Für die Menschen in der Region trägt die geografischen Lage und die schnelle Erreichbarkeit der Agglomerationen Leipzig/Halle und Berlin zur Steigerung der Lebensqualität bei, da hierdurch zahlreiche spezifische Angebote, insbesondere im Konsumbereich, genutzt werden können.

Abbildung 3-3 zeigt die Anbindung der Region an das ICE-Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn. Lutherstadt-Wittenberg auf der Verbindung Berlin – Leipzig verfügt über eine sehr gute ICE-Anbindung mit zumeist stündlich verkehrenden Zügen. Bitterfeld wird immerhin noch in zweistündigem Rhythmus angefahren. Im Süden ist man so aber nur an Halle und Jena sowie an den Endbahnhof München Hbf. angeschlossen, aber nicht an Leipzig. Die Verbindung nach Berlin ist aber mit knapp unter einer Stunde ohne Umstieg gewährleistet. Ein Halt in Lutherstadt-Wittenberg findet nicht statt. Auf der Strecke Magdeburg – Halle – Leipzig, die auch einen Halt in Köthen hat, werden früh und abends ICE-Züge eingesetzt. Dessau-Roßlau als Oberzentrum hat keinen ICE-Halt.





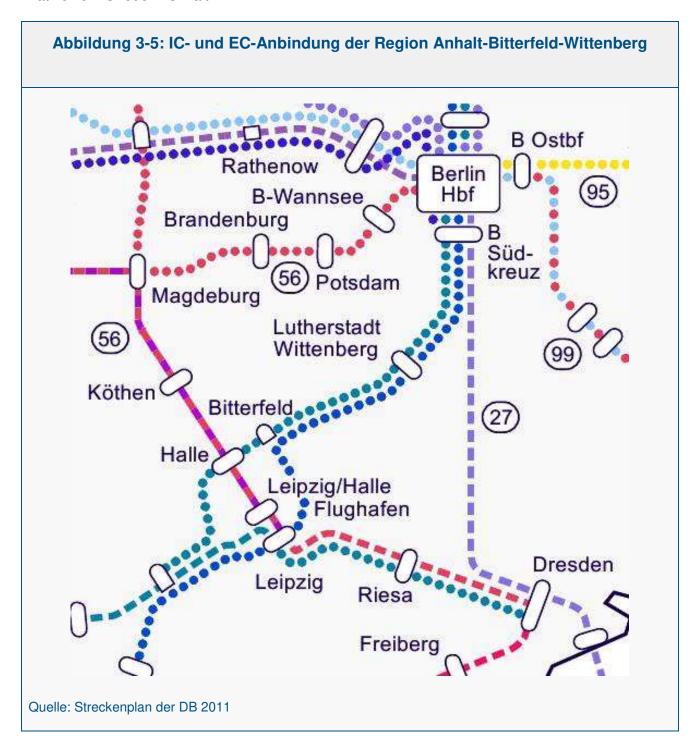
Durch die geplante und teilweise schon begonnene ICE-Strecke von Nürnberg nach Berlin wird sich die Anbindung von Lutherstadt-Wittenberg und Bitterfeld nochmals verbessern (siehe Abbildung 3-4). ICE-Züge können nach der Fertigstellung mit einer Geschwindigkeit von bis zu 300 km/h fahren.



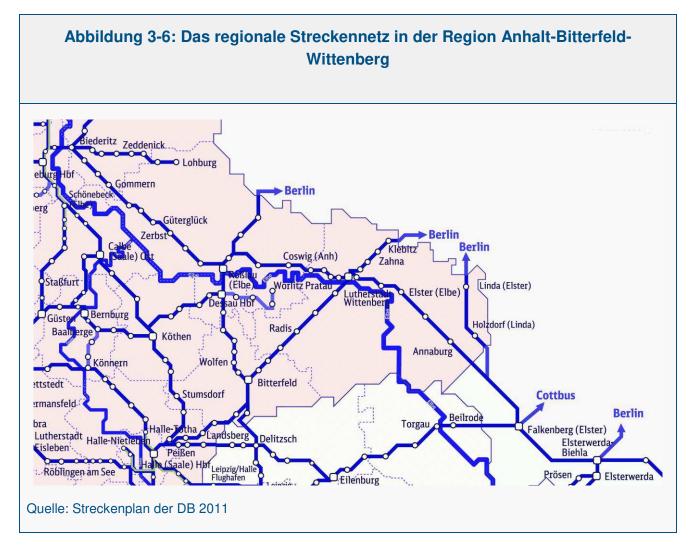




Für IC- und EC-Fernverbindungen zeigt sich ein ähnliches Bild in der Region (siehe Abbildung 3-5). Auch hier sind Bitterfeld und Lutherstadt-Wittenberg direkt an Berlin und Leipzig angebunden und verfügen somit über eine relativ gute Fernnetzausstattung. Köthen ist ein Halt der Strecke Magdeburg – Halle – Leipzig, aber nicht an Berlin angebunden. Dessau-Roßlau als Oberzentrum hat keinen IC- oder EC-Halt.







Alle größeren Gemeinden in der betrachteten Region sind in das regionale Streckennetz der Deutschen Bahn eingebunden. Die Verbindungen sind engmaschig, aber insbesondere Dessau-Roßlau zeigt sich durch viele Haltestellen im Umkreis als eher (subjektiv) isoliert. Es braucht viel Zeit, um per Schienenverkehr an einen anderen Bahnhof mit guter Fernnetzkonnektivität zu gelangen. Die Gemeinden Linda und Holzdorf im Osten der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg sind praktisch vom öffentlichen Schienennahverkehr der Region abgeschnitten.

## Die Einschätzung der Unternehmen zum Infrastrukturbaustein Schiene Personenverkehr

Wie schon in den vorherigen Abschnitten dargestellt wurde, ist insbesondere die Anbindung der Stadt Dessau-Roßlau an das überregionale Verkehrsnetz der Bahn trotz ihres Status als Oberzentrum äußerst mangelhaft. Diese Einschätzung spiegelt sich ebenfalls in der Unternehmensbefragung wieder, wo schon die Gesamtbewertung der Anbindung der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg relativ schlecht ausfällt. Die Ergebnisse der Dessau-Roßlauer Unternehmen sprechen hier eine unmissverständliche Sprache. Gerade mal etwas mehr als ein



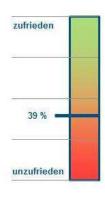
Viertel der befragten Unternehmen ist mit der überregionalen Bahnanbindung zufrieden. In Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg ist dies trotz der vorhandenen IC/EC/ICE-Anbindung ebenfalls nur die Hälfte der befragten Unternehmen. Hier zeigt sich die Unzulänglichkeit der Taktung der Züge sowie des Ausbauzustands der vorhandenen Strecke. Es bleibt zu hoffen, dass der schon begonnene Ausbau hier eine Verbesserung bringen wird und die Fahrzeiten nach Berlin, Leipzig/Halle, sowie in der Verlängerung auch nach München deutlich verkürzen wird.

TABELLE 3-8: ZUFRIEDENHEIT MIT DEM ÜBERREGIONALEN PERSONENVERKEHR DER BAHN

	zufrieden	unzufrieden
Dessau-Roßlau	26	74
Anhalt-Bitterfeld	53	47
Wittenberg	43	57

Ergebnis der Unternehmensbefragung; Alle Angaben in Prozent

**Zufriedenheitsbarometer Region** 



**Quelle: IW Consult** 

Die Ergebnisse der Expertengespräche zeichnen im Großen und Ganzen das gleiche Bild wie auch schon die Befragung der Unternehmen. Vor allem die Stadt Dessau-Roßlau ist völlig abgekoppelt. Dies wird von den Experten aus den einzelnen Kreisen erkannt und ernst genommen. So wie sich die Anbindung in Wittenberg, Bitterfeld, aber auch Köthen positiv auswirkt, stellt das Fehlen eines überregionalen Haltepunkts in Dessau-Roßlau ein kaum zu kompensierendes Defizit dar.

## STIMMEN AUS DER REGION

"Für Dessau muss sich die Anbindung [Red. an den Personenfernverkehr] deutlich verbessern. Auch für die Umwelt."

"Die Anbindung von Dessau ist schlicht katastrophal."

"Die ICE-Anbindung von Wittenberg ist ein wichtiger Standortfaktor. Sie ermöglicht das Pendeln und macht Wittenberg für den Tourismus attraktiv."

"IC in Köthen ist eine gute Sache."

#### Güterverkehr

Das Schienennetz in Sachsen-Anhalt ist insgesamt gut ausgebaut und mit 18,3 km pro 100 km² deutlich besser als in anderen neuen Bundesländern. Gegenwärtig umfasst das Netz insgesamt 2.000 km. Hiervon werden ca. 800 km ausschließlich für den Güterverkehr genutzt. Von diesen



800 km sind wiederum 216 km öffentlich zugänglich. Es besteht aber noch Handlungsbedarf in Bezug auf die vollständige Elektrifizierung der Strecken sowie den Ausbau zur Eignung für höhere Höchstgeschwindigkeiten. Ebenfalls bestehen eindeutige Defizite bei der Schnittstellenoptimierung.

Die Ausstattung mit Güterbahnhöfen in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg ist ebenfalls als relativ gut zu bewerten. Betrachtet man jedoch die Angaben zur Elektrifizierung der einzelnen Gleisabschnitte in den Güterbahnhöfen, so wird schnell das soeben angesprochene Defizit deutlich. Nur insgesamt 38 Prozent der in den aufgeführten Güterbahnhöfen vorhandenen Strecken sind mit Oberleitungen ausgestattet.

Tabelle 3-9: Güterbahnhöfe in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg

Güterbahnhof	Anzahl der Gleise	Gleislänge in m	Oberleitungslänge in m
Aken Hafen	12	8.600	0
Bitterfeld	12	4.866	1.121
Coswig	4	2.310	1.148
Dessau Hbf	25	9.781	608
Holzdorf/Elster	2	509	0
Köthen	44	17.861	10.593
Lutherstadt Wittenberg	28	6.457	3.017
Roßlau	7	4.102	3.673

Quelle: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, erstellt von IW Consult

## Die Einschätzung der Unternehmen zum Infrastrukturbaustein Schiene Güterverkehr

Nur für ganz ausgesuchte Unternehmen in der Umfrage war der Güterverkehr auf der Schiene überhaupt ein Thema. Da zur Beurteilung nur die Antworten von Unternehmen herangezogen werden konnten, für die der Güterverkehr eine Rolle spielt, war die Fallzahl für eine regionale Aufschlüsselung zu klein. Deshalb wird an dieser Stelle nur der Gesamtwert für die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg ausgewiesen. Insgesamt waren 55 Prozent der Unternehmen zufrieden.

Dementsprechend war der Güterverkehr auf der Schiene auch kaum ein Thema bei den Expertengesprächen in der Region. Wenn es in den Gesprächen aufkam, wurde zumeist auf die geringe Bedeutung dieses Verkehrsträgers hingewiesen. Zum Teil wären die Unternehmen der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg daran interessiert, die Schiene auch im Sinne der Umweltfreundlichkeit sowie der Kosten häufiger zu nutzen. Dies scheitert weniger an der



Anbindung an das Schienennetz oder einen geeigneten Güterbahnhof als vielmehr an der Tatsache, dass nur die allerwenigsten Kunden einen Gleisanschluss besitzen bzw. sich nur eine geringe Anzahl der Güterströme heute tatsächlich für den Transport auf der Schiene eignet.

#### STIMMEN AUS DER REGION

"Die Schiene als Verkehrsträger ist für uns durchaus von Bedeutung. Sie könnte noch besser genutzt werden. Aber die meisten der Kunden haben halt keinen eigenen Anschluss mehr oder reißen den gerade ab. Da schicken wir das meiste über die Straße."

"Früher hatten viele Unternehmen ihre eigene Werksbahn, wir auch, heute ist das kaum noch der Fall."

"Für unser Unternehmen kaum relevant."

"Ach, der Güterverkehr auf der Schiene spielt doch heute keine Rolle mehr!"

#### 3.1.3 Wasser

Alle drei Teilregionen des Untersuchungsraums liegen an der Elbe und damit an einer internationalen Wasserstraße, die in das transeuropäische Verkehrsnetz eingebunden ist. Die drei Häfen in Aken, Dessau-Roßlau und Wittenberg bilden dabei die Schnittstellen zu diesem Verkehrsträger. Der Hafen in Wittenberg wird dabei nahezu ausschließlich von der SKW Stickstoffwerke Piesteritz GmbH genutzt, in deren Eigentum er sich auch befindet. Da die gesamte Metropolregion Leipzig/Halle aktuell über keinen attraktiven Anschluss an das Wasserstraßennetz verfügt, haben insbesondere die Häfen in Aken und Dessau-Roßlau wichtige Funktionen für einzelne Branchen. Dem Hafen Aken ist es dabei, durch den Bau des Schwergutterminals mit der höchsten stationären Tragkraft an der Elbe, in den letzten Jahren gelungen, ein wichtiger Partner für die Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaus im gesamten Großraum zu werden.

Durch ihre Ausrichtung sind die Häfen Aken und Dessau-Roßlau zu einer bedeutenden Schnittstelle des trimodalen Güterverkehrs geworden, der eine ökonomische und umweltverträgliche Verteilung von Gütermengen erlaubt. Gerade in einem expansiven wirtschaftlichen Umfeld, bei dem andere Verkehrsträger zunehmend an ihre Belastungsgrenzen stoßen, finden sich in diesem Bereich noch Reserven, die es auch zukünftig noch stärker zu nutzen gilt. Hierfür werden aber weitere Investitionen notwendig sein, um eine kontinuierliche und planbare Nutzung der Häfen zu gewährleisten. In Dessau-Roßlau und Aken wurden in den letzten Jahren erhebliche Investitionen getätigt, um die Standorte für den Containerumschlag zu modernisieren (vgl. Info-Box 3-10).

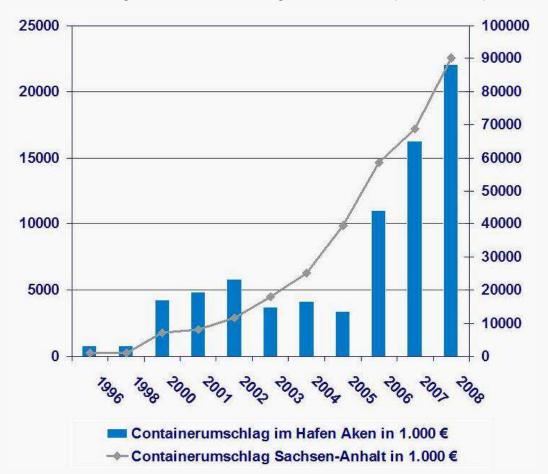


# Info-Box 3-10: Die Häfen der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg im Überblick

## Die Häfen Aken und Dessau-Roßlau

Hafen	Trimodalität <sup>1</sup>	Schnittstellen	Umschlagstechnik/Einrichtungen/Service
Aken	Ja	Köthen-Halle-Magdeburg, B 187a, in Nähe zu A9 und A14, Elbe-Containerlinie (ECL 2000)	Containerkran, Reachstacker, Abstellflächen, Containerdepot, Gefahrgutbereich, Containerservice
Dessau- Roßlau	Ja	Magdeburg-Bremen- Hamburg, Leipzig/Dresden, A 9, B 184, B 187, Elbe- Containerlinie (ECL 2000)	Portalkran, Containerdepot, Containerservice

#### Entwicklung des Containerumschlags im Hafen Aken (1996 bis 2008)\*



<sup>1</sup>**Trimodalität:** Zugänglichkeit für die drei wichtigsten Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser ist gewährleistet.

\*Die Werte für die Jahre 2006 bis 2008 beinhalten sowohl die Containerumschläge Schiff zu Schiff als auch die Containerumschläge Schiff zu LKW/Bahn. Die Werte basieren auf den eigenen Angaben der Häfen. Für den Hafen Dessau-Roßlau wurden aufgrund der mangelnden Datenlage keine langfristigen Entwicklungen ausgewiesen. Im Jahr 2007 wurden im Hafen Dessau-Roßlau Container im Wert von 200.000 Euro umgeschlagen.

Quelle: Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (2009); erstellt von IW Consult



Über das Jahr betrachtet stark schwankende Wasserstände macht es für Unternehmen aber schwierig, diesen Transportweg zuverlässig nutzen zu können. Die SKW Stickstoffwerke in Wittenberg nutzen ihren Hafen zwar regelmäßig für den Transport ihrer Erzeugnisse, allerdings bestünden bei einer verlässlicheren Nutzbarkeit noch Reserven. Momentan wird nur ein niedriger einstelliger Prozentsatz des Warenumschlags über den Wasserweg realisiert, Potenzial bestünde dagegen für einen niedrigen zweistelligen Anteil.

Vonseiten des Bundesverkehrsministeriums gibt es schon länger Pläne, das Flussbett instand zu setzen und so auch eine bessere Schiffbarkeit zu erreichen. Die hierzu notwendigen Maßnahmen wie das wiederherstellen der beim Elbehochwasser 2002 zerstörten Buhnen und das Ausbaggern des Flussbettes stoßen dabei auf massiven Widerstand bei Umweltschützern. Für eine stärkere Nutzung des Verkehrsträgers Wasser und eine damit einhergehende Verbesserung der regionalen Standortfaktoren wären diese Maßnahmen aber wünschenswert.

## Die Einschätzung der Unternehmen zum Infrastrukturbaustein Wasser

Die Anbindung an das Binnenschifffahrtsnetz in Deutschland ist nur für wenige spezielle Unternehmen in der Region tatsächlich relevant. Dementsprechend wurde in der Unternehmensbefragung auf eine explizite Frage nach der Zufriedenheit mit der Anbindung an das Wasserstraßennetzwerk in Deutschland verzichtet. Zu diesem Punkt konnten die Expertengespräche in der Region jedoch Einblicke liefern.

Bei den Unternehmen, für die das Schiff als Transportmittel in Frage kommt, ist die Nähe insbesondere zum Hafen Aken ein konkreter Standortvorteil im nationalen und internationalen Wettbewerb. Dies gilt vor allem für Unternehmen aus den Bereichen Anlagen- und Maschinenbau. Hier werden oft große und größte Maschinen sowie Bauteile ausgeliefert. Diese sind per Schiff i.d.R. deutlich günstiger und einfacher zu transportieren als mit jedem anderen Verkehrsträger. Darüber hinaus wird die Trimodalität speziell im Versand von Containern immer wichtiger. Hier hat, wie die Zahlen oben belegen, ebenfalls der Hafen Aken die Nase vorn. Eine Vielzahl von klassischen Massegütern fällt in der Region dagegen nicht an.

#### STIMMEN AUS DER REGION

"Der Hafen Aken ist für Logistikunternehmen der Region wichtig, vor allem auch für Unternehmen aus dem Chemiepark."

"Der Hafen Aken ist super. Ein Elbausbau wäre gerade deshalb wünschenswert."

"Aken ist ein enormer Standortvorteil für uns."

"Elbausbau ist eher unwichtig. Es gibt kaum Massegüter in der Region. Was will man denn überhaupt verschiffen?"

"Elbausbau ist wünschenswert. Bis zu zwölf Prozent unserer Ausfuhren könnten so abgewickelt werden."



#### 3.1.4 Luftverkehr

Die Anbindung an das Logistikzentrum Leipzig und damit den Flughafen Leipzig/Halle (LEJ) ist ein entscheidender Standortfaktor für die Region. Die Entwicklung des Flughafens zum internationalen Frachtdrehkreuz, die insbesondere durch die Ansiedlung von DHL getrieben wurde, hat Potenziale in den umliegenden Regionen freigesetzt. Für die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg gilt es konkret die Nähe zu diesem starken Wirtschaftsraum zu nutzen und davon zu profitieren.

In der Tat sind die Wachstumszahlen des Flughafens LEJ beeindruckend. Die Anzahl der Flugbewegungen hat sich von 2004 auf 2009 fast verdoppelt. Zum einen hängt diese Entwicklung an den zunehmenden Passagierzahlen. Alle wichtigen deutschen Ziele und viele internationale Destinationen sind inzwischen von LEJ direkt erreichbar. Im Jahr 2004 flogen insgesamt 1.049.053 Passagiere von LEJ ab. Im Jahr 2009 waren es schon 1.476.519 Passagiere. Dies entspricht einem Wachstum von knapp 41 Prozent. Nur die Flughäfen Karlsruhe/Baden-Baden (plus 67 Prozent), Dortmund (plus 49 Prozent) und Bremen (plus 45 Prozent) entwickelten sich noch dynamischer, jedoch mit geringeren Passagierzahlen als LEJ. Trotzdem bleibt LEJ gemessen an der Passagierzahl von großen deutschen Drehkreuzen wie Frankfurt (2009: 25,5 Mio. Passagiere) oder München (2009: 16,3 Mio. Passagiere) ein relativ unbedeutender Passagierflughafen.

In viel stärkerem Maße profitiert LEJ aber von der Ansiedlung des DHL Air Hubs sowie Lufthansa Cargo und dem sich anschließenden Logistikzentrum Mitteldeutschland. Hatte LEJ noch im Jahr 2004 mit deutlich unter 0,5 Prozent einen verschwindend geringen Anteil am deutschen Flugfrachtaufkommen, hat sich dieser bis zum Jahr 2009 auf stattliche 15 Prozent erhöht (siehe Tabelle 3-11). Dementsprechend fiel auch das Wachstum der absolut bewegten Menge an Gütern erheblich größer aus als bei den soeben genannten Passagierzahlen. Im Jahr 2004 wurden laut Statistischem Bundesamt nur 3.687 Tonnen Fracht von LEJ aus transportiert. Im Jahr 2009 erhöhte sich die Menge auf 269.714 Tonnen. Im Vergleich dazu wurden von den größten deutschen Frachtflughäfen Frankfurt und Köln/Bonn 935.875 Tonnen respektive 298.801 Tonnen Fracht im Jahr 2009 versendet. LEJ hat sich also weit überdurchschnittlich entwickelt und ist auch in Krisenjahr 2009 im Frachtbereich deutlich gewachsen.

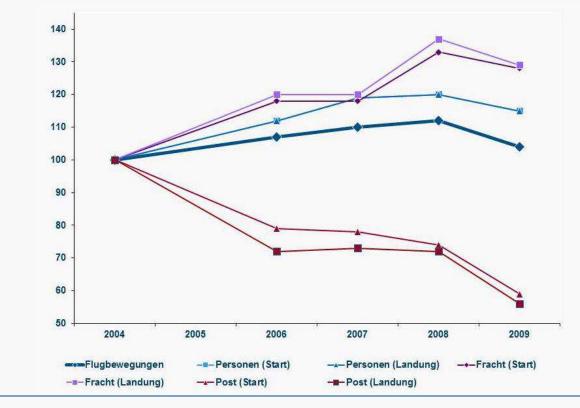
Als einziger Flugverkehrsmarkt musste der Luftpostmarkt in den letzten Jahren deutliche Einbußen hinnehmen. Dies lag vor allem an der zunehmenden Versendung nationalen und internationalen Schriftverkehrs per E-Mail. Ein Trend, der in Zukunft noch weiter zunehmen wird. Verteilten sich die Luftposttransportaufkommen im Jahr 2004 noch etwas über verschiedene deutsche Flughäfen, darunter auf LEJ mit 6 Prozent, konzentriert sich dieser Bereich der Luftfahrt heute zu großen Teilen auf das Drehkreuz Frankfurt am Main (Anteil im Jahr 2009: 72 Prozent (Starts)). LEJ hat in diesem schrumpfenden Markt kaum noch Bedeutung (Anteil < ein Prozent; nur noch fünf Tonnen Luftpost werden pro Jahr von hier aus versendet).



**Tabelle 3-11: Der Flughafen Leipzig im deutschen Vergleich (Anteile in Prozent)** 

Elughofon	Anteil Flugb	nteil Flugbewegungen Anteil Personen Start			Anteil Personen Landung			
Flughafen	2004	2009	2004	2009	2004		2009	
Köln/Bonn	6,7	5,7	5,2	5,2		5,2	5,3	
Frankfurt	22,8	21,5	32,0	32,1		32,1		27,8
München	18,2	17,9	16,8	16,8		16,8		17,7
Berlin (alle Flughäfen)	9,7	10,0	9,3	9,3		9,3		11,4
Leipzig	1,5	2,6	1,3	1,3	1,3		1,6	
Hahn	1,1	1,5	1,7	1,7	1,7		2,0	
Flughafen	Anteil Fracht Start Anteil Fracht Landu		ht Landung	Anteil Post Start		Anteil Post Landung		
	2004	2009	2004	2009	2004	2009	2004	2009
Köln/Bonn	21,9	16,3	22,5	15,1	4,8	2,3	4,8	2,3
Frankfurt	63,3	51,0	62,4	52,2	58,7	72,4	58,7	65,5
München	6,7	7,3	6,4	6,2	10,7	8,2	10,7	14,3
Berlin (alle Flughäfen)	1,2	0,5	1,1	0,7	6,3	4,6	6,3	5,1
Leipzig	0,3	14,7	0,2	15,3	2,6	0,0	2,6	0,0
Hahn	2,1	6,3	2,6	6,8	0,0	0,0	0,0	0,0

## Entwicklung des Gesamtmarkts (Index 2004 = 100 %)



Quelle: Statistisches Bundesamt 2011; erstellt von IW Consult



## Die Einschätzung der Unternehmen zum Infrastrukturbaustein Luftverkehr

Was man in den Ergebnissen der Unternehmensbefragung zur Zufriedenheit mit der Anbindung an den Luftverkehr erkennt, ist nicht die direkte konkrete Einschätzung der Leistung des Flughafens LEJ, sondern vielmehr eine indirekte Einschätzung, wie gut man diesen erreichen kann. Dementsprechend sind die Zufriedenheitswerte in Dessau-Roßlau und Anhalt-Bitterfeld sehr gut, in Wittenberg dagegen vergleichsweise niedrig. Dieses Ergebnis stellt ein weiteres Indiz dafür bereit, dass die Region Wittenberg unbedingt besser an das Autobahnnetz und konkret die A 9 angeschlossen werden muss.

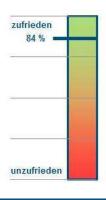
TABELLE 3-12: ZUFRIEDENHEIT MIT DER LUFTVERKEHRSANBINDUNG

	zufrieden	unzufrieden
Dessau-Roßlau	90	10
Anhalt-Bitterfeld	92	8
Wittenberg	71	29

Ergebnis der Unternehmensbefragung; Alle Angaben in Prozent

Alle Angaben in Prozent

Zufriedenheitsbarometer Region



**Quelle: IW Consult** 

Die Anbindung an den Luftverkehr war in den Expertengesprächen kaum ein Thema. Selbst wenn das Gespräch gezielt darauf gelenkt wurde, standen eher andere Verkehrsträger im Vordergrund der Diskussion. Dies zeigt wiederum, dass es weniger um den Flughafen an sich geht, da dieser sich sehr positiv entwickelt, sondern dass vielmehr die tatsächliche Anbindung an den Flughafen, also Straße und Bahn, entscheidend sind.

#### 3.1.5 Zusammenfassung und Bewertung der Verkehrsinfrastruktur

Zusammenfassend kann man sagen, dass die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg nur wenige ernsthafte Erreichbarkeitsdefizite hat. Im Bereich Straße bringt die B 6n erhebliche Verbesserungen bei der Anbindung des Raums Köthen und wird im Prinzip alle größeren Erreichbarkeitsdefizite in der Region zwischen A 14 und A 9 beheben. Anders sieht die Lage östlich der A 9 aus. Hier gibt es insbesondere für das transportintensive Gewerbe immer noch klare Erreichbarkeitsdefizite. Verschiedene Umgehungsstrecken an der B 187 sind zwar geplant, finden im BVWP 2003 aber nur eine Erwähnung unter "weiterer Bedarf". Konkret macht dies eine zügige Umsetzung der Planungen unwahrscheinlich. Eine Anbindungsverbesserung der hier gelegenen Gewerbeflächen ist jedoch notwendig, um der Region um Wittenberg und den weiter östlich gelegenen Gebieten, z. B. Jessen oder Elster, zumindest Chancengleichheit im Wettbewerb um bestehende und künftige Unternehmensansiedlungen zu geben.



Beim Personenschienenverkehr ist in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg Dessau-Roßlau als Oberzentrum vollständig vom Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn abgekoppelt. Hier besteht ein eindeutiges Erreichbarkeitsdefizit, das sich negativ auf die Standortqualität auswirkt und Dessau-Roßlau vor allem als möglichen Wohnort unattraktiv macht. Andere Städte der Region wie Bitterfeld und Wittenberg sind mit ICE/IC/EC-Verbindungen in Richtung Berlin wie auch in Richtung Leipzig/Halle gut eingebunden. Hier wird auch der Neu-/Ausbau der Verbindung Nürnberg – Berlin als Schnellfahrstrecke nochmals spürbare Verbesserungen für die Region bringen. Der Güterverkehr auf der Schiene ist in der Region insgesamt relativ gut vernetzt. Es bestehen keine konkreten Erreichbarkeitsdefizite in diesem Bereich. Die Mehrzahl der Großunternehmen in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg verfügt sogar über eigene Gleisanschlüsse. Einschränkend für den Güterverkehr auf der Schiene ist jedoch der technische Stand – viele Kilometer Gleisstrecke sind nicht elektrifiziert, lassen nur geringe Höchstgeschwindigkeiten zu und sind nur unzureichend mit anderen Verkehrsträgern vernetzt. Für die Fernanbindung an Osteuropa kann die geplante Niederschlesische Magistrale Verbesserungen bringen, sofern sie wie geplant gebaut wird.

Eindeutige Standortvorteile gegenüber anderen Regionen hat die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg aber, was die Anbindung an das deutsche Binnengewässernetz angeht. Hierbei sticht insbesondere die dynamische Entwicklung des Hafens Aken hervor. Ebenso sind der Hafen Roßlau und der private Hafen Wittenberg (SKW) zu erwähnen. Ausgehend von der derzeitigen Entwicklung und Einschätzung der Region erscheint es sinnvoll, weitere Investitionen an diesen Standorten vorzunehmen und so vom weiter steigenden Güterverkehrsaufkommen überdurchschnittlich zu profitieren und die zentrale Bedeutung auf diesem Feld im gesamten mitteldeutschen Raum weiter auszubauen.

Bei der Anbindung an den Luftverkehr profitiert die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg von ihrer Nähe zum Flughafen LEJ. Dieser hat sich in den letzten Jahren zu einem international bedeutenden Logistikdrehkreuz entwickelt und besitzt Strahlkraft in die gesamte Region hinein. Darüber hinaus bietet die enge räumliche Nähe schnelle Anbindung an das internationale Verkehrsnetz. Dies wird nicht zuletzt durch ansteigende Passagierzahlen dokumentiert.

## 3.2 Bildungs- und Innovationsinfrastruktur-Ausstattung in der Region

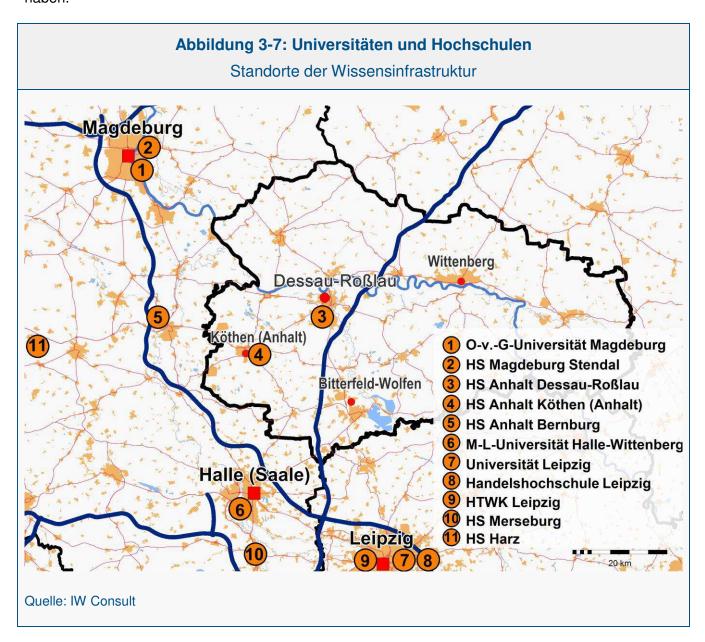
Die Analyse der Erfolgsfaktoren hat bereits deutlich gemacht, dass die Region deutliche Defizite im Bereich der Bildungs- und Innovationsinfrastruktur aufweist. In Köthen und Dessau-Roßlau sind zwei der drei Standorte der Hochschule Anhalt verortet.

Die inhaltlichen Schwerpunkte liegen dabei in Köthen auf den technischen Bereichen mit den Fachbereichen Informatik, Elektrotechnik, Maschinenbau und Wirtschaftsingenieurwesen sowie Angewandte Biowissenschaften und Prozesstechnik. Am Standort Köthen werden ca. 3.000 Studenten von 55 Professoren betreut, auch der Hauptteil der Hochschulverwaltung ist hier beheimatet.



Die Ursprünge des Hochschulstandorts Dessau-Roßlau gehen auf das Bauhaus zurück, sodass hier bis heute ein eher architekturbezogenes Profil anzutreffen ist. Ca. 1.000 Studenten und 47 Professoren bevölkern den Campus mit den Fachbereichen Architektur, Facility Management und Geoinformation sowie Design.

In Abbildung 3-7 wird deutlich, dass in der Untersuchungsregion selber zwar nur die beiden Standorte der Hochschule Anhalt existieren, aber die Ballungsräume in der näheren Umgebung sehr gut ausgestattet sind. Da insbesondere Universitäten, aber auch Fachhochschulen in ihrer Ausrichtung klar regional und nicht lokal orientiert sind, ergibt sich in diesem Bereich eine andere Bewertung der Infrastruktur. So überrascht es auch nicht, dass zahlreiche Unternehmen in den Expertengesprächen ihre Kooperationen mit den Hochschulen im Großraum hervorgehoben haben.





Ähnlich verhält es sich auch mit außerbetrieblichen Forschungseinrichtungen. Diese sind innerhalb der Untersuchungsregion nur spärlich vertreten. Zwar existieren mit dem Agro-Chemie-Institut in der Lutherstadt Wittenberg, dem WTZ Roßlau und dem Institut für Kunststofftechnologie und -recycling in Weißandt-Gölzau industrienahe Forschungs- und Entwicklungseinrichtung am Standort, die großen Forschungsgesellschaften wie Fraunhofer und Max-Planck sucht man aber vergeblich. Auch hier relativiert sich dieses Urteil bei einem Blick in die angrenzenden Ballungsräume. In Halle betreibt die Fraunhofer-Gesellschaft u. a. das Institut für Werkstoffmechanik und das Fraunhofer-Center für Silizium-Photovoltaik. Außerdem ist die Max-Planck-Forschungsstelle für Enzymologie der Proteinfaltung hier beheimatet. In Leipzig haben u. a. das Fraunhofer-Institut für Zelltherapie und Immunologie und das Leibniz-Institut für Oberflächenmodifizierung ihren Sitz. In Magdeburg forschen u. a. das Max-Planck-Institut für Dynamik komplexer technischer Systeme und das Fraunhofer-Institut für Fabrikbetrieb und -automatisierung. Dieser Auszug macht deutlich, dass sich im Umfeld der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg zahlreiche außeruniversitäre Forschungseinrichtungen befinden, die thematisch an die Schwerpunktbranchen in der Region anknüpfen.

## Einschätzung der Unternehmen zur Bildungs- und Innovationsinfrastruktur

In allen nun folgenden Ergebnissen der Unternehmensbefragung zum Thema Bildungs- und Innovationsinfrastruktur in der Region liegen die Zufriedenheitswerte der Unternehmen im Kreis Anhalt-Bitterfeld an der Spitze. Die Unternehmen hier sind insgesamt deutlich zufriedener mit der Infrastruktur in diesem Bereich. In Verknüpfung mit den Ergebnissen aus den zuvor diskutierten Sekundärdaten sowie den Expertengesprächen liegt diese positivere Einschätzung an der Nähe zur Metropolregion Leipzig/Halle. Die Unternehmen in Anhalt-Bitterfeld wie im Rest der Untersuchungsregion greifen direkt auf die dort vorhandene Infrastruktur zurück. Sie kümmern sich nicht um Kreisgrenzen oder ähnliche persönliche Befindlichkeiten. Die Unternehmen in den anderen Kreisen der Untersuchungsregion handeln ähnlich. Für sie liegen die Einrichtungen der Metropolregion geografisch weiter entfernt.

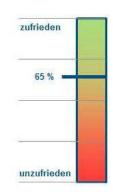
Konkret sind insgesamt 65 Prozent der befragten Unternehmen in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg mit der Bildungsinfrastruktur am Standort zufrieden. Dieser Wert setzt sich zusammen aus dem hohen Zufriedenheitsgrad der Bitterfelder Unternehmen (81 Prozent sind zufrieden) und den auch im Vergleich mit anderen Regionen in Deutschland relativ geringen Werten, die sich in den Ergebnissen der Stadt Dessau-Roßlau und des Kreises Wittenberg manifestieren.



TABELLE 3-13: ZUFRIEDENHEIT MIT DER BILDUNGSINFRASTRUKTUR

	zufrieden	unzufrieden
Dessau-Roßlau	57	43
Anhalt-Bitterfeld	81	19
Wittenberg	54	46

Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent



**Zufriedenheitsbarometer Region** 

**Quelle: IW Consult** 

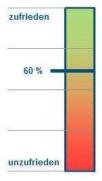
Weniger zufrieden ist man in der Region mit der materiellen Ausstattung der Schulen und hier insbesondere der Berufsschulen. Auch hier liegt Anhalt-Bitterfeld mit über 70 Prozent Zustimmung an der Spitze der drei betrachteten Kreise. Wiederum sind in Dessau-Roßlau und Wittenberg nur gut die Hälfte der Unternehmen mit der Situation zufrieden. Es besteht also konkreter Handlungsbedarf was die Ausstattung der Schulen angeht.

TABELLE 3-14: ZUFRIEDENHEIT MIT DER AUSSTATTUNG DER SCHULEN

	zufrieden	unzufrieden
Dessau-Roßlau	55	45
Anhalt-Bitterfeld	71	29
Wittenberg	53	47

Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent

Zufriedenheitsbarometer Region



**Quelle: IW Consult** 

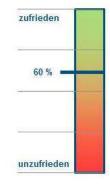
Noch gravierender werden die lokalen Unterschiede, wenn man den Blick auf die für die Unternehmen besonders relevante Wissensinfrastruktur lenkt. Der Zufriedenheitswert für die gesamte Region ist zwar mit 60 Prozent an sich noch gut, er setzt sich aber aus sehr zufriedenen Unternehmen in Anhalt-Bitterfeld (86 Prozent) und deutlich unzufriedenen Unternehmen insbesondere in Dessau-Roßlau (44 Prozent) zusammen.



TABELLE 3-15: ZUFRIEDENHEIT MIT DER WISSENSINFRASTRUKTUR

	zufrieden	unzufrieden
Dessau-Roßlau	44	56
Anhalt-Bitterfeld	86	14
Wittenberg	50	50

Ergebnis der Unternehmensbefragung; Alle Angaben in Prozent



**Zufriedenheitsbarometer Region** 

**Quelle: IW Consult** 

Wird die Wissensinfrastruktur insgesamt noch positiv bewertet, so wird das tatsächliche Vorhandensein von wirtschaftsnahen Forschungseinrichtungen am Standort durch die gesamte Region hindurch als nicht zufriedenstellend betrachtet. Ist die Hälfte der Unternehmen in Anhalt-Bitterfeld auch durch die Nähe zu Leipzig/Halle mit der Ausstattung mit wirtschaftsnahen Forschungseinrichtungen zufrieden, fällt die Zufriedenheit in den anderen beiden Kreisen dramatisch ab. Nur etwa ein Fünftel der Unternehmen sind hier noch mit der Ausstattung mit wirtschaftsnahen Forschungsinstituten zufrieden.

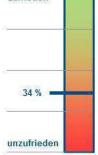
TABELLE 3-16: ZUFRIEDENHEIT MIT DER AUSSTATTUNG MIT WIRTSCHAFTSNAHEN FORSCHUNGSEINRICHTUNGEN

	zufrieden	unzufrieden
Dessau-Roßlau	21	79
Anhalt-Bitterfeld	54	46
Wittenberg	20	80

Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent

zufrieden

**Zufriedenheitsbarometer Region** 



**Quelle: IW Consult** 

In den Expertengesprächen in der Region war die Bildungs- und Innovationsinfrastruktur am Standort eines der beherrschenden Themen.

Insgesamt wurde die Bildungs- und Wissensinfrastruktur in den Expertengesprächen relativ positiv beurteilt. Die Experten machten zwar auch klar, dass auf schulischer Seite Defizite bestünden, dass diese aber in einem gesellschaftlichen Kontext zu betrachten seien.



Interessant war es zu erfahren, dass es z. B. im Chemie-Park Bitterfeld-Wolfen schon ein Institut gab, das speziell auf die Belange der ansässigen kleinen und mittleren Unternehmen hin ausgerichtet wurde, jedoch aufgrund mangelnder Nachfrage wieder geschlossen werden musste. Diese Aussage sowie die Tatsache, dass sich in der Region eine relativ große Anzahl von Arbeitsplätzen auf sogenannte "Verlängerte Werkbänke", also reine Produktionsstandorte großer nationaler oder internationaler Konzerne (z. B. Bayer; BASF; DB) konzentriert, zeigt auf, dass grundsätzlich eher wenig und wenn, dann hochspezialisierte Nachfrage nach Forschung und Entwicklung besteht. Auch bei kleineren Unternehmen, die noch hohe Fertigungstiefen am Standort aufweisen und oft ihre Zentrale dort sitzen haben, wurde in den Gesprächen schnell klar, dass Zusammenarbeit in diesem Bereich keine Kreisgrenzen kennt und eher mit Universitäten, Hochschulen und Instituten in der Metropolregion Leipzig/Halle erfolgt als mit den Einrichtungen direkt vor Ort. Das bedeutet konkret, dass zusätzliche Angebote der Hochschule Anhalt nicht sinnvoll sind, solange sie in Konkurrenz zu den bestehenden Angeboten der Institute im Raum Leipzig/Halle stehen. Vielmehr sollte es um maßgeschneiderte Lösungen für die KMUs der Region gehen. Eine weitere Spezialisierung ist möglich und notwendig. Hierbei kommt es auch gerade auf die Kooperation mit Unternehmen am Standort an. Es wurden und werden immer viele Einzel-Initiativen angestoßen. Zumeist werden diese jedoch nicht langfristig und nachhaltig weiterverfolgt. Daher bleiben sie i.d.R. auch langfristig erfolglos, selbst wenn erste positive Auswirkungen erkennbar sind.

#### STIMMEN AUS DER REGION

"Die Hochschule Anhalt muss sich spezialisieren. Wettbewerb mit Leipzig/Halle geht nicht."

"Starke Hochschulen in der Region sind notwendig, um auch junge Gründer an die Region zu binden."

"Die Kooperation von Hochschulen und Unternehmen muss stärker werden. Es sind schon gute Initiativen auf dem Weg, aber bis jetzt zeigt sich nur wenig."

"Keine MINT-Studiengänge in Dessau, das ist schlecht für die Entwicklung der Stadt. Die Hochschule Anhalt sollte sich eher auf einen Standort konzentrieren."

"Das Agro-Chemie-Institut in Piesteritz funktioniert gut und schafft Erkenntnisse, die die Unternehmen gebrauchen können."

"Außer dem ACI gibt's wenig Innovationspotenzial in der Region."

"Die Unternehmen müssen immer auf die Hochschulen zukommen und ihnen nachlaufen, wenn wirklich was passieren soll. Das ist doch kein Zustand. Man sollte eigentlich erwarten, dass die Hochschulen ein Interesse daran haben, mit Unternehmen zusammenzuarbeiten."

"Wir arbeiten intensiv mit den Fraunhofer-Instituten in Leipzig und Halle zusammen."



## 4 Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg: (K)eine Region?

## 4.1 Identität in der Region

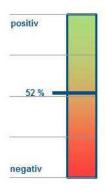
Die Identität einer Region wird nach innen wie nach außen gelebt und geprägt. In der Unternehmensbefragung spielte vor allem die Außenwahrnehmung der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg eine Rolle. Insgesamt schätzen die Unternehmen das Image der Region nur relativ selten als positiv ein (52 Prozent). Den schlechtesten Wert hat die Stadt Dessau-Roßlau, da sich hier weder der industrielle noch der touristische Erfolg zeigt.

TABELLE 4-1: EINSCHÄTZUNG DES IMAGES DER REGION

	positiv	negativ
Dessau-Roßlau	29	71
Anhalt-Bitterfeld	59	41
Wittenberg	61	39

Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent

**Zufriedenheitsbarometer Region** 



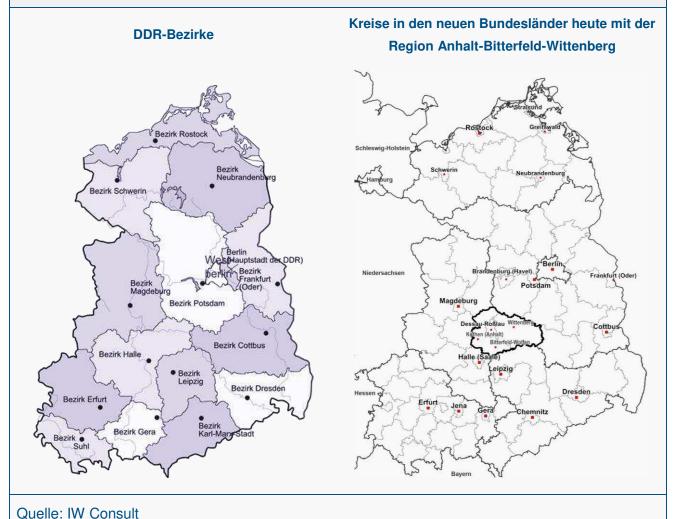
**Quelle: IW Consult** 

Die Innensicht auf die Identität der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg ergibt sich aus den Expertengesprächen, die in der Region durchgeführt wurden. In praktisch allen Gesprächen wurde schnell klar, dass die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg nicht in den Köpfen angekommen ist und nicht gelebt wird. Es gibt zwar erste Schritte wie z. B. den gemeinsamen Imageauftritt, die Wirtschaftsförderung usw., die durchaus positiv bewertet werden, die aber nur als erste Schritte auf einem langen Weg dienen können. Als größte Hindernisse auf diesem Weg wurden die vielfach vorhandenen und eisern verteidigten politischen Egoismen genannt, die gleichermaßen in allen Teilen der Untersuchungsregion vorherrschen. Die Verständigung hängt ganz klar an den Köpfen in der Region. Das Fehlen des Wir-Gefühls, das ist ein weiteres Ergebnis der Expertengespräche, kann aber zum Teil auch daran festgemacht werden, dass die Region während der DDR-Zeit in drei Bezirke (Magdeburg, Halle, Cottbus) aufgegliedert war (siehe Abbildung 4-1), die weder mit den heutigen Kreisgrenzen noch mit der Gesamtregion Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg etwas zu tun haben.



## Abbildung 4-1: Vergleich von DDR-Bezirken und Landkreisen heute

Die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg gehörte früher zu den Gebieten von insgesamt drei DDR-Bezirken.



Über den Kern des Images der Region waren sich interessanterweise die meisten Gesprächspartner einig. In der Region geht es vornehmlich um Chemie und Kunststoffe. Neu hinzugekommen sind nach der Wahrnehmung der Experten Solar und in Teilen Windenergie sowie Logistik, die das Gesicht der Region in Zukunft neben den genannten historischen Schwerpunkten prägen könnten. Als überregional bekannte touristische Highlights wurden übereinstimmend, aber oft in Abhängigkeit des Standortes der Gesprächspartner Bauhaus, Luther und Wörlitz abwechselnd genannt.



#### STIMMEN AUS DER REGION

"Die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg gibt es nicht!"

"Der gemeinsame Imageauftritt und die gemeinsame Wirtschaftsförderung sind schon gute Schritte, aber das reicht nicht."

"Die Chemie prägt das Image der Region überregional. Sonst nichts."

"Viele Initiativen, keine Koordination. Daher auch kaum Wirkung."

"Die Region lebt immer noch die alten DDR-Bezirke. Man zieht nicht an einem Strang."

"Es bedarf privater Förderung, damit für das Image was getan wird."

"Bitterfeld-Wolfen ist als administrative Einheit langfristig zu klein. Die Erweiterung nach Norden macht schon Sinn."

## 4.2 Leben und Lebensqualität in der Region

Das Leben und die Lebensqualität in der Region sind entscheidende Kriterien, um Mitarbeiter langfristig anzuziehen und nachhaltig an die Region zu binden. Nur wenn auch die Familien von auswärts angeworbenen Mitarbeitern die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg als attraktiv empfinden und ebenfalls dorthin ziehen, kann dem demografischen Wandel in der Region entgegenwirkt und langfristig ein neues Profil geschaffen werden. Die aktuelle Einstellung der Unternehmen in der Region zur vorhandenen Lebensqualität, dem Freizeitwert und kulturellen Einrichtungen kann aus den Ergebnissen der Unternehmensbefragung und den Expertengesprächen abgelesen werden.

Insgesamt ist die von den befragten Unternehmen wahrgenommene Lebensqualität in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg nur selten zufriedenstellend. Nur 52 Prozent der Unternehmen geben an, zufrieden mit der Lebensqualität am Standort zu sein. Die Werte von Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg liegen sehr nahe an diesem Gesamtergebnis. Nur in Dessau-Roßlau sind die Unternehmen relativ zufrieden mit der vorhandenen Lebensqualität.

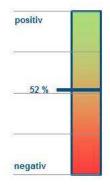
TABELLE 4-2: BEWERTUNG DER REGION ALS LEBENSMITTELPUNKT

	positiv	negativ
Dessau-Roßlau	60	40
Anhalt-Bitterfeld	48	52
Wittenberg	51	49

Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent

**Quelle: IW Consult** 

**Zufriedenheitsbarometer Region** 





Zur soeben angesprochen Lebensqualität trägt der Freizeitwert nach den Ergebnissen der Unternehmensbefragung nur sehr wenig bei. Er wird von gerade mal 42 Prozent der befragten Unternehmen als positiv bewertet. Die Ergebnisse der einzelnen Kreise der Untersuchungsregion unterscheiden sich kaum. Die Ergebnisse bezüglich konkreter Freizeiteinrichtungen in der Region sind praktisch deckungsgleich.

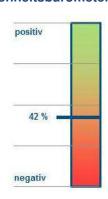
TABELLE 4-3: BEWERTUNG DES FREIZEITWERTES DER REGION

	positiv	negativ
Dessau-Roßlau	45	55
Anhalt-Bitterfeld	43	57
Wittenberg	39	61

Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent

Quelle: IW Consult

**Zufriedenheitsbarometer Region** 



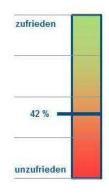
## TABELLE 4-4: ZUFRIEDENHEIT MIT DEN FREIZEITEINRICHTUNGEN

	zufrieden	unzufrieden
Dessau-Roßlau	46	54
Anhalt-Bitterfeld	45	55
Wittenberg	35	65

Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent

**Quelle: IW Consult** 

**Zufriedenheitsbarometer Region** 



Die Kultureinrichtungen in der Region werden ebenfalls insgesamt eher negativ bewertet. In diesem Punkt sind die Unterschiede jedoch deutlicher. Während noch über 60 Prozent der befragten Unternehmen in Dessau-Roßlau die Kultureinrichtungen am Standort als positiv bewerten, sind es in Wittenberg trotz der reichen Geschichte und zahlreichen Lutherveranstaltungen nur 37 Prozent.

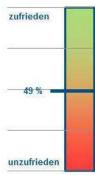


TABELLE 4-5: ZUFRIEDENHEIT MIT DEN KULTUREINRICHTUNGEN

	zufrieden	unzufrieden
Dessau-Roßlau	67	33
Anhalt-Bitterfeld	50	50
Wittenberg	37	63

Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent

# Zufriedenheitsbarometer Region



**Quelle: IW Consult** 

Einige der soeben dargestellten Ergebnisse entsprechen nicht unbedingt den Erwartungen. Diese scheinbaren Widersprüche konnten in den Expertengesprächen in der Region aufgeklärt werden.

Das trotz Luther als relativ schlecht wahrgenommene kulturelle Angebot in Wittenberg hängt z. B. wahrscheinlich mit dem geringen Interesse der Bevölkerung an Religion im Allgemeinen und der reformierten evangelischen Lehre im Besonderen zusammen. In den Expertengesprächen kam heraus, dass viele Wittenberger sich nicht für Luther interessieren und zu den Luther-Festspielen gerne die Stadt ganz verlassen. In diesem Punkt ist die Nachwirkung der DDR-Zeit deutlich zu spüren. Als Freizeit- wie auch als Kulturwert wurden durchgängig das Wörlitzer Gartenreich und die langfristige Renaturierung des Tagebaus genannt. Beide Punkte haben die Lebensqualität in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg erheblich verbessert.

#### STIMMEN AUS DER REGION

"In Wittenberg gibt es Luther, aber sonst halt nix."

"Was hier mit der Goitzsche passiert, ist schon sagenhaft."

"Viele beschweren sich über den Ausbau und die Attraktivität der Region, aber die Wende ist nicht schon, sondern erst 20 Jahre her. Und in dieser kurzen Zeit ist schon viel positives passiert. Dennoch ist klar, dass wir uns noch nicht mit großen Regionen im Westen vergleichen können."

## 4.3 Politisches Handeln in der Region

Das politische Handeln in der Region, das auch zu großen Teilen zur Zusammenarbeit, aber auch und gerade zur Wirtschaftsfreundlichkeit der Region und damit zu ihrer Attraktivität beiträgt, war ein zentraler Punkt in der Unternehmensbefragung. Im Folgenden sollen die Ergebnisse dieser Fragestellungen näher beleuchtet werden.

Im Zentrum dieses Themenschwerpunkts stand die Frage nach der Zufriedenheit mit der Wirtschaftsförderung in der Region. Schon bei einem Blick auf die Gesamtbewertung in der Region



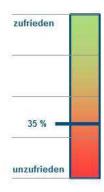
wird der Handlungsbedarf deutlich. Gerade mal 35 Prozent der befragten Unternehmen geben an, mit der Wirtschaftsförderung in ihrer Region zufrieden zu sein. Aus anderen Studien, die die IW Consult in vergleichbaren Regionen durchgeführt hat, kann man sagen, dass hier Zustimmungswerte um 70 Prozent eher die Regel als die Ausnahme sind. Besonders unzufrieden sind die Unternehmen in Dessau-Roßlau und Wittenberg. Hier geben nur jeweils 25 Prozent der befragten Unternehmen an, zufrieden zu sein. In Bitterfeld sind die Werte zwar deutlich besser, aber immer noch weit entfernt vom Erwartungswert.

TABELLE 4-6: ZUFRIEDENHEIT MIT DER WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG

	zufrieden	unzufrieden
Dessau-Roßlau	26	74
Anhalt-Bitterfeld	50	50
Wittenberg	25	75

Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent

**Zufriedenheitsbarometer Region** 



**Quelle: IW Consult** 

Im Prinzip zeigt sich bei der Beurteilung der Wirtschaftsfreundlichkeit der Stadt durch die ansässigen Unternehmen das gleiche Bild. Der Gesamtwert erhöht sich leicht auf 39 Prozent Zustimmung. Der Wert für die Stadt Dessau-Roßlau in dieser Beurteilung ist aber schlichtweg katastrophal. Bisher gab es in keiner Studie der IW Consult für eine Region ein so schlechtes Ergebnis bei dieser standardisierten Frage. Die Werte für die Kreise Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg sind da noch eher im Erwartungshorizont, sprechen aber dennoch eine eindeutige Sprache.

TABELLE 4-7: IST DIE STADT WIRTSCHAFTSFREUNDLICH?

	ja	nein
Dessau-Roßlau	13	87
Anhalt-Bitterfeld	43	57
Wittenberg	52	48

Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent

39 %

**Zufriedenheitsbarometer Region** 

**Quelle: IW Consult** 



In eine ähnliche Richtung geht die Frage, ob sich die Stadt konkret für die Interessen der Wirtschaft einsetzt. Auch hier zeigen sich im Durchschnitt schlechte Bewertungen in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg. Wie schon bei den zuvor behandelten Fragen kommt auch hier Dessau-Roßlau wieder auf den letzten Platz mit gerade mal 24 Prozent Zustimmung.

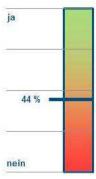
TABELLE 4-8: SETZT SICH DIE STADT FÜR DIE INTERESSEN DER WIRTSCHAFT EIN?

	ja	nein
Dessau-Roßlau	24	76
Anhalt-Bitterfeld	44	56
Wittenberg	57	43

1

Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent





**Quelle: IW Consult** 

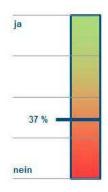
Auch die eher informelle Zusammenarbeit bzw. das Verständnis der politischen Entscheider wird in der Region negativ bewertet. Insgesamt verneinen weit über die Hälfte der Unternehmen, dass Entscheider ihren Ermessensspielraum zugunsten der Unternehmen am Standort einsetzen. In Dessau-Roßlau erhöht sich der Anteil auf über drei Viertel.

TABELLE 4-9: DIE ENTSCHEIDER SETZEN IHREN ERMESSENS-SPIELRAUM ZUGUNSTEN DER WIRTSCHAFT EIN

	ja	nein
Dessau-Roßlau	24	76
Anhalt-Bitterfeld	41	59
Wittenberg	42	58

Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent

**Zufriedenheitsbarometer Region** 



Quelle: IW Consult

Zuletzt wurden die Unternehmen noch gefragt, ob sie Verbesserungen in diesen Punkten sehen, die in letzter Zeit umgesetzt wurden. Auch hier stimmte insgesamt nur knapp über die Hälfte zu. Dass gerade mal knapp über 30 Prozent der Unternehmen in Dessau-Roßlau angeben, Verbesserungen zu erkennen, stimmt für die Zukunft wenig zuversichtlich.



# TABELLE 4-10: HAT SICH DIE EINSTELLUNG ZUR WIRTSCHAFT IN DER REGION IN LETZTER ZEIT VERBESSERT?

	ja	nein
Dessau-Roßlau	32	68
Anhalt-Bitterfeld	60	40
Wittenberg	54	46

Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent

ja 51% —

**Zufriedenheitsbarometer Region** 

**Quelle: IW Consult** 

Sind die Ergebnisse der anonymen Umfrage noch sehr eindeutig, so waren die Experten in den Gesprächen eher auf Konsens bedacht. Die Kritik fiel hier zumeist deutlich subtiler aus. Wenn sie geäußert wurde, bezog sie sich i.d.R. auf politische Egoismen und Kirchturmpolitik. Ein gemeinsames Konzept wird vermisst.

#### STIMMEN AUS DER REGION

"Amtsegoismus ist verständlich, aber Kirchturmpolitik führt doch zu nichts."

"Jeder für sich hat gute Ideen und macht gute Initiativen. Das ist alles aber nicht koordiniert und schläft meistens nach kurzer Zeit wieder ein."

"Der Großkreis wird kommen über kurz oder lang. Dann muss man sich wohl zusammenraufen."

"Regionale Zusammenarbeit scheitert oft auf der Arbeitsebene."

"Wirtschaftsförderung? Haben die sowas überhaupt?" [Red. bezogen auf Dessau-Roßlau]

## 4.4 Netzwerke in der Region

Die Verflechtung der Unternehmen in Netzwerken innerhalb und außerhalb der Region ist von entscheidender Bedeutung. Hier ermöglicht die Unternehmensbefragung einen tieferen Blick in die Netzwerktätigkeit der Unternehmen am Standort. In Tabelle 4-11 wird zunächst ein Überblick zur Netzwerktätigkeit von Unternehmen in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg gegeben. Da sich die Ergebnisse der einzelnen Kreise in der Untersuchungsregion nicht wesentlich unterscheiden und es bei Netzwerken stärker als in anderen Punkten auf die Gesamtsituation ankommt, werden an dieser Stelle nur Gesamtergebnisse ausgewiesen. Grundsätzlich nehmen sich mit 45 Prozent nur relative wenige Unternehmen als Mitglied eines Netzwerks wahr. Als Gründe für die Nichtteilnahme an Netzwerken gibt die Hälfte der Unternehmen in der Befragung an, keine passenden Partner zu finden. Passend zur Angabe, dass nur 45 Prozent sich als Mitglied eines Netzwerks verstehen, haben sich auch 54 Prozent der Unternehmen noch nicht konkret mit



diesem Feld auseinandergesetzt. Gut ein Viertel der befragten Unternehmen hält Netzwerke sogar für nicht notwendig. Trotz dieser Ergebnisse fällt auf, dass sich die Geschäfte der Unternehmen am Standort zu großen Teilen in der Region selbst abspielen. Gut die Hälfte der Absätze bleibt in einem Radius von 50 km um das Unternehmen herum. Ebenso wird relativ viel in der Region selbst eingekauft. Nur ein geringer Anteil entfällt auf das internationale Geschäft. Das bedeutet, dass die Unternehmen der Region in Bezug auf ihre Warenströme relativ stark voneinander abhängig sind. Dies birgt schwer zu beziffernde Risiken, da es infolge der demografischen Veränderungen zu einer veränderten und geringeren Binnennachfrage kommen wird.

TABELLE 4-11: ÜBERBLICK ZU NETZWERKEN IN DER REGION

## Keine passenden Partner 51 **Netzwerk nicht notwendig** 28 Netzwerk war noch kein Thema 54

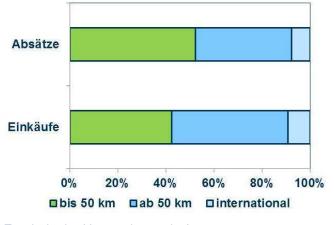
Netzwerkhemmnisse

Sollte die Politik Netzwerke stärker fördern?

der Unternehmen sagen Ja

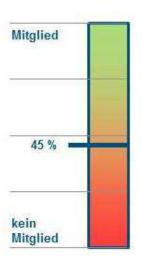
Verteilung der Absatz-/Einkaufsmärkte





Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent

#### **Netzwerkbarometer Region**



**Quelle: IW Consult** 

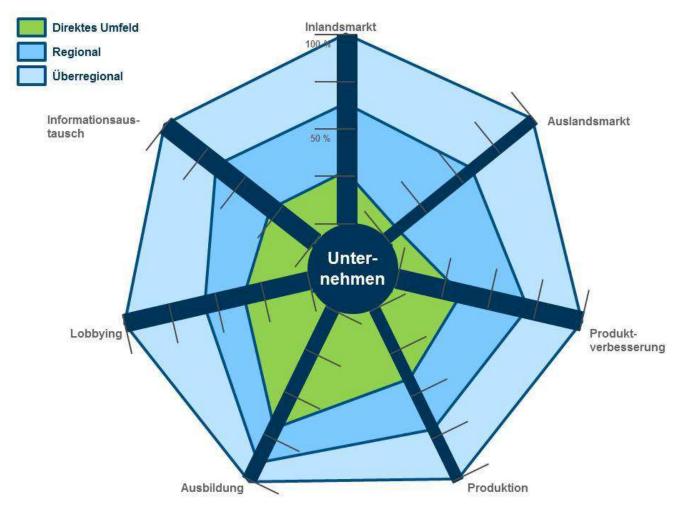
Die konkreten Funktionen, die im Netzwerk erfüllt werden, sofern Unternehmen in der Region sich an diesen beteiligen, werden in Abbildung 4-2 näher betrachtet. Die Dicke der Balken gibt jeweils den Prozentsatz an Unternehmen an, die diese Funktion im Netzwerk betreiben. Je dicker der Balken, desto mehr Unternehmen nutzen ihr Netzwerk für diese Funktion. Die dahinter liegenden farbigen Flächen geben den Anteil wieder, der für die jeweilige Funktion auf das direkte Umfeld des Unternehmens, regionale und überregionale Zusammenarbeit entfällt. Im Bereich der



Marktbearbeitung spielt das direkte Umfeld des Unternehmens die geringste Rolle, während regionale Zusammenarbeit und überregionale Zusammenarbeit sich die Waage halten. Es muss jedoch festgestellt werden, dass insgesamt die Bearbeitung von Auslandsmärkten im Netzwerk für die Unternehmen nur eine geringe Rolle spielt. Nur 39 Prozent der netzwerkenden Unternehmen verwenden ihr Netzwerk für diese Funktion. In der Produktverbesserung ist die Zusammenarbeit im direkten Umfeld schon wichtiger. Fast ein Drittel der Aktivitäten in diesem Bereich wird mit einem Partner direkt vor Ort durchgeführt. Überregionale Partner werden im Durchschnitt zu 29 Prozent für die Produktverbesserung in Anspruch genommen. Die Produktverbesserung ist ein Schwerpunkt in der Netzwerkaktivität der Unternehmen. Über zwei Drittel geben an, ihre Netzwerke hierfür zu nutzen. Die eigentliche Produktion spielt eine deutlich geringere Rolle in den Netzwerken der Unternehmen (36 Prozent). Sie wird entweder mit Partnern im direkten Umfeld umgesetzt, das ist meistens der Fall, oder gleich mit überregionalen Partnern verwirklicht. Regionale Partner spielen eher eine untergeordnete Rolle. Besonders stark arbeiten die Unternehmen der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg mit Partnern vor Ort zusammen, wenn es um den Bereich Ausbildung geht. Lobbying und Informationsaustausch sind wichtige Funktionen in den Netzwerken der Unternehmen. Regional verteilt sich die Aktivität in diesen Bereichen relativ gleichmäßig auf das direkte Umfeld, die Region und Deutschland.



## ABBILDUNG 4-2: NETZCHARAKTER UND -SCHWERPUNKTE IN DER REGION ANHALT-BITTERFELD-WITTENBERG



**Lesehilfe:** Im Punkt Ausbildung arbeiten nur relativ wenige Unternehmen im Netzwerk zusammen, dies wird durch die Dicke der Balken dargestellt. Wenn sie dies tun, findet die Zusammenarbeit zu 66 % im direkten Umfeld des Unternehmens statt.

**Quelle: IW Consult** 



Die Netzwerke in der Region waren ebenfalls oft Thema in den Expertengesprächen. Sie wurden als der beste Weg genannt, seiner Stimme in der Region Gewicht zu verleihen. Hierbei stach vor allem die Bedeutung der Industrieclubs in ihrer Funktion als informelle Netzwerke heraus.

#### STIMMEN AUS DER REGION

"Der Industrieclub ist eine gute Sache. Die Kommunikation untereinander, aber auch mit der Politik klappt durchweg gut."

"Wir haben den Vorteil, ein Bundesland der kurzen Wege zu sein. Hier kann ich als Unternehmer auch mal mit dem Ministerpräsidenten persönlich sprechen oder den Wirtschaftsminister treffen. Den Dr. Haselhoff habe ich auch schon kennengelernt."

# 4.5 Verflechtungsanalyse

Eine wichtige Frage, die in diesem Gutachten beantwortet werden soll, ist die nach der wirtschaftlichen Verflechtung der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg. Der Grad dieser Verflechtungen kann direkt über Pendlerströme und Zulieferbeziehungen und indirekt über Kooperationsintensitäten der Unternehmen und Verwaltungen geschätzt werden. In der vorliegenden Analyse werden Pendlerströme (öffentliche Daten) und Kooperationsintensitäten der Unternehmen (Unternehmensbefragung) berücksichtigt – regional differenzierte Zulieferbeziehungen können über öffentliche Daten nicht und über Befragung nur sehr schwierig und mit vielen Einschränkungen abgebildet werden.

Gleichwohl ergibt sich auch aus den beiden Faktoren Pendler und Kooperationen eine erhellende Analyse, wenn die Region mit ähnlichen Regionen verglichen werden kann. Zu diesem Zweck wurden andere Räume gesucht, die erfolgreicher als Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg sind, zudem aber ein ähnliches geografisches und industrielles Muster aufweisen. Die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg teilt sich auf in die beiden Landkreise Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg sowie die Stadt Dessau-Roßlau. Als Vergleichsregionen wurden die Region Würzburg (Stadt und Landkreis sowie der Kreis Kitzingen) und die Region Augsburg (Stadt und Land sowie der Kreis Aichach-Friedberg) hinzugezogen. Die Regionen Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg und Würzburg weisen fast die gleichen Einwohnerzahlen auf (rund 400.000 und rund 380.000) und ähnliche Industriestrukturen (jeweils ein Kreis mit einem hohen Industrieanteil, nämlich Anhalt-Bitterfeld und Kitzingen, Anteil der Beschäftigten im Verarbeitenden Gewerbe 23,7 Prozent zu 20,6 Prozent); in der Region Augsburg liegen zwar sowohl der Anteil der Industriebeschäftigten als auch die Einwohnerzahlen (29,3 Prozent respektive rund 600.000) höher, dafür ist aber das geografische Muster sehr ähnlich – die Stadt Augsburg liegt genau wie Dessau-Roßlau nicht umgeben von einem Landkreis, sondern es grenzen jeweils zwei Landkreise an die Stadt an.

Tabelle 4-12 zeigt die Ergebnisse der Verflechtungsanalyse. Auffällig ist, dass in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg keine intensiven Pendlerverflechtungen bestehen. Weder hat Dessau-Roßlau die Anziehungskraft, eine signifikante Anzahl an Pendlern in die Stadt zu ziehen (mehr als



zehn Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort) noch gibt es nennenswerte Verknüpfungen zwischen den einzelnen Landkreisen. Die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg erscheint in diesem Lichte nicht als eine Wirtschaftsregion, sondern vielmehr relativ zersplittert. Bei einer Bündelung der Potenziale durch eine stärkere regionale Arbeitsteilung in Verbindung mit einer höheren Mobilität können allerdings oftmals positive Effekte generiert werden. Dies zeigen die wirtschaftlich starken Regionen Würzburg und Augsburg. Zunächst fällt auf, dass beide Städte wesentlich größere Zentripetalkräfte entfalten können. Aufgrund ihrer wirtschaftlichen Stärke pendelt ein Gutteil der Beschäftigten aus den umliegenden Landkreisen in die Städte. Die enge Verflechtung manifestiert sich auch darin, dass gleichfalls Beschäftigte aus den Städten in den jeweils gleichnamigen Landkreis pendeln.

Insgesamt pendeln innerhalb der Region Augsburg demnach knapp 50.000 Beschäftigte und innerhalb der Region Würzburg rund 28.000 Beschäftigte, wenn nur die intensiven Verflechtungsströme ab zehn Prozent der Beschäftigten berücksichtigt werden. Aber auch insgesamt fällt die Pendlerintensität in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg wesentlich schwächer aus. Während dort nur gut ein Drittel aller Beschäftigten innerhalb der Region pendelt, tun dies in der Region Augsburg knapp 46 Prozent und in der Region Würzburg knapp 43 Prozent.

Die Auswertungen verdeutlichen, dass sich insbesondere die gleichnamigen Landkreise in den bayerischen Regionen eher auf eine Wohnortfunktion konzentrieren, da die angrenzenden Städte genügend Arbeitsplätze bereitstellen können. Von dieser Funktionsteilung kann die gesamte Region profitieren – am stärksten ist dies im Großraum München zu sehen, in dem Landkreise wie Erding und Fürstenfeldbruck enorm positiv von der wirtschaftlichen Stärke Münchens beeinflusst werden.



	_	r Pendlerverflechtun d-Wittenberg, Würzbur Prozent*						
Dessau-Roßlau Anhalt-Bitterfeld Wittenbe								
Dessau-Roßlau	67,3							
Anhalt-Bitterfeld		62,3						
Wittenberg			66,8					
		·						
	Stadt Würzburg	Kitzingen	Würzburg					
Stadt Würzburg	66,7		12,3					
Kitzingen	15,2**	60,1						
Würzburg	46,9		29,4					
	Stadt Augsburg	Aichach	Augsburg					
Stadt Augsburg	65,0		12,6					
Aichach	28,7	37,5						
Augsburg	39,4		38,8					

<sup>\*</sup> Es wurden nur Pendlerverflechtungen berücksichtigt, die über zehn Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort ausmachen.

Quelle: IW Consult

Die Pendlerverflechtungen waren kein Bestandteil der Unternehmensbefragung - vereinzelt gab es hierzu aber Punkte, die in den Expertengesprächen aufkamen. So fällt vielen Geschäftsführern und Personalverantwortlichen auf, dass immer mehr gependelt wird. Viele insbesondere gut ausgebildete Facharbeiter und Akademiker wohnen lieber in Leipzig. Halle erscheint als Wohnort weniger attraktiv. Diese Gruppe tendiert ebenfalls dazu, gar nicht erst mit der Familie in die Region zu ziehen (selbst Leipzig bietet hierfür nicht genügend Anreize), sondern pendelt am Wochenende nach Westdeutschland. Doch das Pendeln ist keineswegs ein Trend, der sich auf Hochqualifizierte auswirkt, schon das Einzugsgebiet für Auszubildende hat sich in den letzten Jahren deutlich erweitert. Sie kommen oft nicht mehr aus der Region, sondern von weiter her, manchmal sogar aus Thüringen.

<sup>\*\*</sup> Lesehilfe: Von Kitzingen pendeln 15,2 Prozent der dort wohnenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in die Stadt Würzburg.



#### STIMMEN AUS DER REGION

"Viele Pendler kommen aus der Region Leipzig/Halle oder fahren dorthin. Der ÖPNV hilft dabei. Ein gemeinsamer Verkehrsverbund war zwar angedacht, ist aber gescheitert."

"Top-ausgebildete Akademiker können wir eigentlich nur noch mit Leipzig als Wohnort locken."

"Viele unserer Azubis kommen schon nicht mehr aus der Region. Oft kommen sie sogar schon aus Thüringen. Der Mix ist etwa sieben zu drei. Es kommen also sieben von zehn Azubis nicht mehr von hier."

## 4.6 Fazit: Bedeutung für die Region

Die soeben betrachteten, im Kern weichen Standortfaktoren sind von äußerster Wichtigkeit für die Gegenwart, aber vor allem für die Zukunft der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg. Im Vergleich zu den zuvor dargestellten "harten" Standortfaktoren, d. h. der infrastrukturellen Ausstattung der Region, zeigt sich bei den "weichen" Faktoren ganz konkreter Handlungsbedarf.

Das erkennbare Defizit beim "Wir-Gefühl", der Identität und dem Image der Region liegt zum Teil an der räumlichen/geografischen Aufteilung der Region. Hier schlägt sich vor allem der Einfluss der Elbe als Trennlinie in der Region nieder. Ganz klar stammt ein gewisser Teil des Defizits aber auch aus der geschichtlichen Aufteilung der Region in DDR-Bezirke. Zum Schaffen einer gemeinsamen Identität in der Region gibt es jedoch schon erste gute Schritte mit dem gemeinsamen Auftritt nach außen und einer gemeinsamen Wirtschaftsförderung. Es ist aber noch ein langer Weg zu beschreiten. Die mögliche Manifestation der Region in einem Großkreis, den viele Gesprächspartner angesichts der demografischen Veränderungen mittelfristig erwarten, sollte für die Schaffung einer gemeinsamen Identität in der Region eher als Chance denn als Bedrohung wahrgenommen werden.

Grundsätzlich ähnlich verhält es mit der Lebensqualität und dem Freizeit-/Kulturwert in der Region. Auch hier sind entscheidende Schritte in eine positivere Zukunft gemacht. Das grundsätzliche Potenzial ist auf jeden Fall gegeben. Nirgends findet sich z. B. eine höhere Dichte an Weltkulturerbestätten. Die Renaturierung des Tagesbaus wertet die Region ungemein auf und macht sie für Freizeitaktivitäten äußerst attraktiv. Nichtsdestotrotz gibt es noch klare Defizite im Vergleich zu vielen insbesondere westlichen Regionen sowie dem Raum Leipzig/Halle, der durch seine Urbanität natürlich erheblich mehr Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung bietet.

Ganz klare Defizite finden sich im politischen Handeln und hier vor allem im Bereich der Wirtschaftsförderung. Dieser Punkt kann jedoch gelöst werden. Gleiches gilt für den Ausbau der Netzwerkaktivitäten und die Vereinfachung der Pendlerwege in und aus der Metropolregion Leipzig/Halle, z. B. durch einen gemeinsamen ÖPNV. Auf mögliche Lösungen wird in den Handlungsempfehlungen am Ende dieses Berichts noch eingegangen.



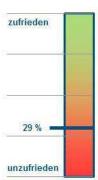
Das eigentliche Problem hat aber Querschnittscharakter und beeinflusst jeden der bisher genannten weichen Standortfaktoren. Dieses Problem setzt sich zusammen aus den Teilbereichen Sozialstruktur, Mentalität und demografischem Wandel. Die Auswirkungen dieses Problems zeigen sich vordergründig im Ergebnis der Frage zur Verfügbarkeit von ausbildungsfähigen Auszubildenden in der Region (siehe Tabelle 4-13). Insgesamt sind nur ein Viertel der Unternehmen zufrieden mit der Lage am Ausbildungsmarkt. In Wittenberg reduziert sich dieser Wert auf gerade noch 14 Prozent. In den anderen beiden Kreisen der Untersuchungsregion ist die Lage zwar besser, aber mittel- bis langfristig im Hinblick auf den demografischen Wandel alles andere als beruhigend.

TABELLE 4-13: ZUFRIEDENHEIT MIT DER ANZAHL AUSBILDUNGSFÄHIGER BEWERBER FÜR AUSBILDUNGSSTELLEN

	zufrieden	unzufrieden
Dessau-Roßlau	41	59
Anhalt-Bitterfeld	37	63
Wittenberg	14	86

Ergebnis der Unternehmensbefragung; alle Angaben in Prozent

Zufriedenheitsbarometer Region



**Quelle: IW Consult** 

Wie schon angesprochen ist dieses Ergebnis letztlich nur ein Symptom tiefer liegender Gründe, d. h. des eigentlichen Problems. In den Expertengesprächen konnte man die Gründe konkret kennenlernen und verstehen. Hierzu muss man sich die Entwicklung in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg seit der Wende vor Augen führen. Nirgends sonst, nicht einmal in Vergleichsregionen in Sachsen-Anhalt, sind in so kurzer Zeit so viele Arbeitsplätze verloren gegangen. Dies hat dazu geführt, dass die Menschen in der Region ihre sicher geglaubte Perspektive verloren haben. Vorgezeichnete Lebenswege waren innerhalb von wenigen Jahren durchkreuzt. Kompensiert wurde dies aus dem Westen mit Fördergeldern, Aufbaumaßnahmen und Versprechungen. Dies führte in der Summe zum Rückfall in eine leicht veränderte Art der Planwirtschaft. Es wurde nicht mehr gemacht, was im Fünfjahresplan stand, sondern wofür es Fördermittel gab. Der wirtschaftliche Sinn des jeweiligen Projekts wurde selten, d. h. praktisch nie in Frage gestellt, Projekte wurden vielmehr nach der Höhe der Förderquote beschlossen oder abgelehnt. Diese Kultur der Förderung hat sich in der Gesellschaft verankert. Unternehmen wie Einzelpersonen verhalten sich so, dass sie vom Staat die maximale Förderung bekommen. Andere Erwägungen sind zweitrangig. Dies führt in der Summe zu zwei negativen Ergebnissen. Zum einen gibt es einen Teil Gesellschaft, der vollständig vom Arbeitsleben abgekoppelt ist. Diese Abkoppelung überträgt sich in einem Teufelskreis oftmals auch auf die nächste Generation. Nicht nur einmal fiel in den Expertengesprächen hierzu der Begriff "Hartz IV-Enkel". Somit sind



erhebliche Teile der prinzipiell erwerbsfähigen Bevölkerung nicht verfügbar. Die zweite Folge manifestiert sich auch heute noch im Verhalten der Unternehmen am Standort. Durch die seit der Wende gelebte und immer noch lebendige Fördermittelaffinität gibt es in der Region relativ wenige "echte" Unternehmertypen. Dieser Effekt ist im Großen, aber vor allem im Kleinen spürbar. Unternehmen in den Innenstädten geben sich oft nur wenig Mühe, sich auf die Bedürfnisse der Gäste einzustellen. Es scheitert in touristischen Städten wie Wittenberg in den meisten Fällen schon an englischsprachigen Speisekarten. Selbst kleine unternehmerische Risiken werden gescheut.

Dieser Zustand wirkt sich direkt auf die Lebensqualität am Standort aus. Der Freizeitwert ist bei Weitem nicht so gut, wie er sein könnte. Somit verliert die Region an Attraktivität für Einheimische wie auswärtige hoch/höchst qualifizierte Fachkräfte, die nach Aussage der Unternehmen dringend gebraucht werden.

Zusätzlich erschwert wird die Lage durch die kommende deutliche Reduzierung der Förderquoten im Jahr 2013. In Anbetracht der beschriebenen Förderaffinität ist fraglich, wie die Unternehmen in der Region, aber auch die potenziell ansiedlungswilligen Unternehmen darauf reagieren. Neuansiedlungen werden jedoch wohl unwahrscheinlicher. Ansässige Unternehmen könnten sich an höher geförderte Standorte in Osteuropa verlagern. Verlängerte Werkbänke nationaler und internationaler Konzerne könnten sich mittelfristig hin zu den aufstrebenden Märkten Asiens und Südamerikas orientieren und ihre Kapazitäten entsprechend verlagern.

In der Summe werden die zwei Wirtschaftsmagnete, die bisher Unternehmen am Standort hielten oder neue Unternehmen anzogen, nämlich günstige Arbeitskräfte und hohe Förderquoten, in absehbarer Zeit erheblich schwächer. Das bedeutet, um Unternehmen anzuziehen, müssen die anderen Standortfaktoren verbessert werden. Da die Infrastruktur insgesamt als positiv zu bewerten ist, erscheint hier insbesondere die Lebensqualität am Standort das entscheidende Arbeitsfeld zu sein. Dabei kann und muss die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg die Nähe zur Agglomeration Leipzig/Halle bewusst zu ihrem Vorteil einsetzen. Vorhandene Infrastruktur z. B. im Bereich der Bildung und Forschung muss genutzt und in die Netzwerke der Region aktiv eingebunden werden.

#### STIMMEN AUS DER REGION

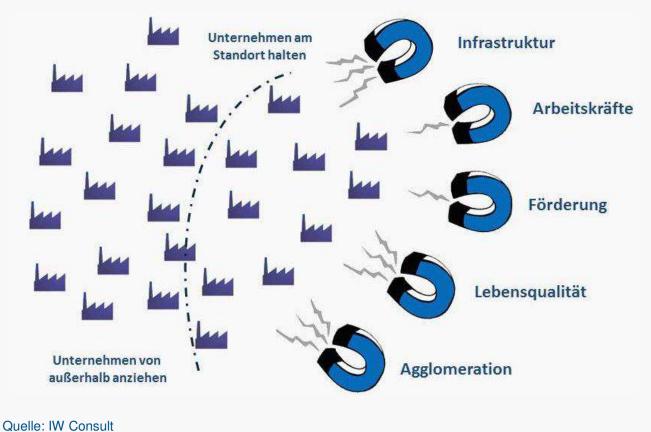
"Versuchen Sie mal in Wittenberg essen zu gehen."

"Ich fahre immer nach Sachsen, wenn ich mal weggehen will."



# Abbildung 4-3: Wirtschaftsmagnete werden schwächer

Standortfaktoren, die früher Unternehmen anzogen und hielten, werden schwach





# 5 Gewerbeflächenanalyse

Standortentscheidungen von Unternehmen kommen aus unterschiedlichen Motivationen zustande. Zu einem großen Teil spielt der soziale Kontext des Unternehmers eine entscheidende Rolle. Häufig sind Geburts- und Ausbildungs- oder Arbeitsorte bevorzugte Ansiedlungsstandorte. Die zweite und für eine aktive Wirtschaftsförderung entscheidende Grundlage hängt mit der Faktorausstattung eines Standortes zusammen. Versprechen diese eine Kostenreduktion oder einen besonders hohen Ertrag, beispielsweise durch günstige logistische Voraussetzungen, Kundennähe, Innovationsnetzwerke oder Güte des Humankapitals, wird sich das Unternehmen für diesen Standort entscheiden.

Die komplexen Zusammenhänge einer Standortentscheidung sind hiermit natürlich nur stark vereinfacht beschrieben, es wird aber deutlich, dass eine Standortpolitik bzw. ein Flächenangebot nur eine begrenzte Wirkung auf die Unternehmens- und Regionalentwicklung hat. Die Gebietskörperschaften können die Unternehmens- und Regionalentwicklung nur durch wenige Maßnahmen fördern, da die unternehmensinternen Prozesse der Produktentwicklung und der Produktionsgestaltung dominant sind. Allerdings liegt durch das hoheitliche Recht, die Flächennutzung, eine zentrale Bedingung der Unternehmensentwicklung in kommunaler Hand. Entsprechend "bewerben" sich die Standorte mit ihren Gewerbeflächen und ihren Standortfaktoren bei ansiedlungswilligen Unternehmen.

Die Städte und Kreise stehen bei der Ressourcennutzung in einem Spannungsfeld, bei dem verschiedene Einzelbelange berücksichtigt werden müssen. Der Boden leistet vielfältige Funktionen für die Umwelt. Als Produktionsfaktor stellt er eine unentbehrliche Grundlage der wirtschaftlichen Entwicklung dar und sichert so den Wohlstand in der Region. Demzufolge ist eine beständige Flächenverfügbarkeit als Basis wirtschaftlichen Handelns durch Regional- wie Bauleitplanung zu sichern, wobei die anderen Funktionen des Bodens, etwa als Erholungs-, Wohnund Regenerationsraum, und deren Ansprüche bzw. räumliche Ausprägungen zu berücksichtigen sind. Den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen steht seine Begrenztheit entgegen. Aufgrund dieser Zusammenhänge und auch der äußerst angespannten Haushaltslagen in den Kreisen und Städten gilt es äußerst schonend und sparsam mit den vorhandenen Ressourcen umzugehen.

Die beschriebenen Standortfaktoren bzw. Rahmenbedingungen unterliegen ständigen Veränderungen. Eine der zentralen Herausforderungen für die Gewerbeflächenentwicklung ist es, das regionale Flächenangebot und die Vermarktungsaktivitäten bestmöglich auf die betriebliche Nachfrage und die Standortanforderungen der unternehmerischen Zielgruppen abzustimmen.



## 5.1 Bestimmende Faktoren der Nachfrage

Die zukünftige Nachfrage nach Gewerbestandorten in der Untersuchungsregion wird von drei wesentlichen Einflussfaktoren bestimmt sein, deren Wirkung sich in den kommenden Jahren verstärkt zeigen und auch wesentlich den Bedarf nach neuen Gewerbeflächen bestimmen wird:

- Landespolitik
- Förderungsmöglichkeiten
- Demografie

#### Landesplanung

Die Entwicklung des Untersuchungsraumes kann dabei nicht isoliert betrachtet oder vorangetrieben werden, sondern muss im Rahmen des Gesamtkonzeptes zur räumlichen Ordnung und Entwicklung des Landes Sachsen-Anhalt gesehen werden. Dieses Konzept ist im Landesentwicklungsplan (LEP) des Landes Sachsen-Anhalt niedergeschrieben, der im Jahr 2010 aktualisiert wurde. Dabei sollen "umweltverträgliche und ausgewogene Raumstrukturen geschaffen und die wirtschaftliche Entwicklung befördert werden", um das Leitziel von "gleichwertigen und gesunden Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen zu erreichen".

Der Landesentwicklungsplan legt bei der wirtschaftlichen Entwicklung einen Schwerpunkt auf die beiden Verdichtungsräume Halle/Saale und Magdeburg. Die sind "als herausragende Siedlungs-, Wirtschafts-, Wissenschafts-, Kultur- und Dienstleistungsräume zu stärken. Sie sind zu leistungsfähigen Standorträumen, die im nationalen und europäischen Wettbewerb bestehen können, weiter zu entwickeln." Diese Konzentration erfolgt vor dem Hintergrund des voranschreitenden demografischen Wandels und der damit verbundenen Sicherung des Fachkräftebedarfs. Sie schlägt sich auch in der Entwicklung von Vorrangstandorten mit übergeordneter strategischer Bedeutung für neue Industrieansiedlungen nieder. Diese befinden sich im:

- Industriegebiet Halle-Saalkreis an der A 14 und in
- Magdeburg/Sülzetal (Osterweddingen, Langenweddingen/Wanzleben).

Neben diesen Industrieflächen in den Verdichtungsräumen zählen auch folgende Flächen zu Vorrangstandorten:

- Könnern,
- · Sangerhausen,
- Stendal-Borstel und



Weißenfels an der A 9.

Die Entwicklung von Vorrangstandorten für Industrieansiedlungen erfolgt aufgrund der noch immer relativ kleinteiligen Wirtschaftsstruktur Sachsen-Anhalts, die zu einem anhaltenden Unterschied zur Wirtschaftskraft westdeutscher Bundesländer führt. Dies wirkt sich vor allem auf das erreichbare Wirtschaftswachstum weil die Industrie in der Regel stärker exportorientiert ist und daher als Exportbasisbranche auch Impulse für die regionale Wirtschaft auslöst. Dieser Nachteil soll zum einen durch Ansiedlungen großer Unternehmen, die aufgrund von Kostendegressionseffekten Wettbewerbsvorteile aufweisen, und durch die Forcierung des Wachstums kleinerer und mittlerer Unternehmen überwunden werden.

Diese potenziellen Ansiedlungsflächen zeichnen sich durch Eigenschaften aus, die im Standortwettbewerb von Investoren verlangt werden. Sie sind schnell verfügbar, haben zusammenhängende Flächengrößen von über 20 ha, einen unmittelbaren Autobahnanschluss und sind maximal 30 km von einem Oberzentrum entfernt. Obwohl auch in der Untersuchungsregion Flächen mit diesen Attributen vorhanden sind, liegen alle Vorrangstandorte mit übergeordneter strategischer Bedeutung außerhalb der Untersuchungsregion.

Die räumliche Konzentration der Vorrangstandorte könnte zu negativen Auswirkungen auf die Entwicklung der Räume außerhalb der Verdichtungsräume führen, da sich die Vorgaben sicherlich auch auf die Vermarktungsaktivitäten des Landes auswirken. Es ist davon auszugehen, dass die landeseigene Investitions- und Marketinggesellschaft (IMG) bei potenziellen Investitionsvorhaben insbesondere die definierten Vorrangstandorte bewirbt.

Teile der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg (die Stadt Dessau-Roßlau und Teile der Landkreise Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg) sind als Wachstumsräume, also als "Ländlicher Raum außerhalb der Verdichtungsräume mit günstigen wirtschaftlichen Entwicklungspotenzialen" definiert. Diese verfügen laut LEP über günstige wirtschaftliche Entwicklungspotenziale mit überregionaler Ausstrahlung, deren Entwicklung weiter gestärkt werden sollen.

Als regionale Potenziale werden dabei insbesondere folgende Punkte genannt:

- Innovationsschwerpunkte in den Bereichen Chemie und Solarenergie,
- gute Verkehrsanbindung,
- Hochschule Anhalt (FH),
- Technologie- und Gründerzentrum (TGZ) Bitterfeld-Wolfen, Agentur für Technologietransfer und Innovationsförderung (ATI) GmbH Anhalt in Dessau-Roßlau, Technologie- und Gründerzentrum (TGZ) Dessau-Roßlau, Chemiepark Bitterfeld-Wolfen,
- Cluster Solar, Cluster Chemie/Kunststoff und



· Agrochemie Piesteritz.

Demnach verfügt die Region auch über infrastrukturell gut erschlossene und verkehrsgünstig gelegene Vorrangstandorte für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen, die entsprechend dem Bedarf weiterentwickelt werden sollen.

Im Einzelnen werden folgende Standorte in der Untersuchungsregion genannt:

- Bitterfeld-Wolfen (einschließlich Thalheim),
- Coswig/Klieken,
- Köthen,
- Lutherstadt Wittenberg/Piesteritz einschl. Industriehafen und
- Dessau-Roßlau (Rodleben).

Neben dieser aktiven Ansiedlungspolitik soll das Wachstum auch durch die Unterstützung von Clustern und Unternehmensnetzwerken in den Teilräumen gesichert werden. Unter anderem werden dabei die Wirtschaftsbereiche

- Chemie/Kunststoff,
- Erneuerbare Energien,
- · Biotechnologie und
- Logistik

genannt, die in einer hohen Konzentration in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg beheimatet sind (vgl. Kapitel 2.4).

Sowohl die Ansiedlungspolitik als auch die Unterstützung von Clustern und Netzwerken sollen zum Aufbau einer sich selbst tragenden und breit gefächerten Wirtschaftsstruktur beitragen, der "bei der Bewältigung des Demografischen Wandels eine Schlüsselfunktion" zukommt.

Auf Grundlage des Landesentwicklungsplans sind Ausweisungen von zusätzlichen Gewerbeflächen demnach nur an bestehenden Standorten als Erweiterungen möglich. Diese Erweiterungen sollten sich auf die Vorrangstandorte für landesbedeutende Industrie- und Gewerbeflächen konzentrieren, da hier die besten Voraussetzungen für Unternehmensansiedlungen existieren.



#### Förderungsmöglichkeiten

Ein wichtiges Element der Standortwerbung sind beträchtliche finanzielle Anreize für potenzielle Investoren, insbesondere in Form von Investitionszuschüssen und -zulagen. Die Rahmenbedingungen werden dabei im Wesentlichen durch Bundesrecht und EU-Beihilfenkontrolle bestimmt. Das Land hat jedoch durch die im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) bereitgestellten Mittel sowie durch die vom Land selber aufgelegten Förderprogramme erhebliche Einflussmöglichkeiten.

Fördermaßnahmen lohnen sich aus volkswirtschaftlicher Sicht nur, wenn die entsprechenden Vorhaben ohne Förderung mangels Rentabilität nicht verwirklicht worden wären. Wäre das Investitionsprojekt hingegen ohne Förderung auch zustande gekommen, nur eben an einem anderen Standort in Deutschland, so ist zumindest aus gesamtstaatlicher Sicht eine Förderung unter finanzwirtschaftlichen Gesichtspunkten ineffizient. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass deutsche Standorte bei der Investorenwerbung in einem internationalen Wettbewerb stehen, bei dem auch die Konkurrenzstandorte attraktive Fördermöglichkeiten bieten. Hinzu kommt, dass regionalökonomische Gründe, wie die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse, für eine politische Einflussnahme auf die Standortwahl innerhalb Deutschlands sprechen können.

Aus regionaler Sicht ist ohnehin allein entscheidend, dass diese Investitionen im Untersuchungsraum zustande kommen. Dabei gehen die möglichen regionalwirtschaftlichen Effekte über das reine Ansiedlungsvorhaben hinaus. Die Errichtung einer neuen Betriebsstätte führt in einem ersten Schritt zu zusätzlichen Investitionen in Bauten und Anlagen. Zusätzlich muss auch die Vorleistungsnachfrage berücksichtigt werden, die bei regionalen Zulieferunternehmen zu Mehrproduktion führen. Diese Effekte sind nicht marginal, wenn diese Zulieferunternehmen ihren Unternehmenssitz ebenfalls in der Region haben und somit zusätzliche regionale Wertschöpfung induziert wird.

Die von der EU vorgegebenen Förderhöchstsätze liegen in der Untersuchungsregion derzeit bei 35 Prozent der Investitionssumme für größere Unternehmen (mit wenigstens 250 Beschäftigten) und bei 50 Prozent für kleinere Unternehmen (KMU). Wichtigstes Förderinstrument in diesem Gesamtrahmen ist die Investitionszulage, durch die ohne Einzelfallentscheidung förderfähige Investitionen mit bis zu 12,5 Prozent (KMU: 25 Prozent) gefördert werden können. Daneben können als zweites wichtiges Förderinstrument zusätzlich zur Zulage Mittel aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) beantragt werden. Diese Förderung kann zusammen mit Mitteln aus der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) bis zum Förderhöchstsatz reichen. Der Kofinanzierungssatz aus nationalen GA-Mitteln beträgt dabei 50 Prozent.

Zusätzlich spielen für die Ansiedlungsförderung auch landeseigene Mittelstandsprogramme sowie Landesbürgschaften und -garantien eine Rolle. Häufig werden bei der Ansiedlung von Unternehmen auch Lohnkostenzuschüsse und Qualifizierungsmaßnahmen als Förderinstrument



eingesetzt. Da deren primäres Ziel die Integration bisher arbeitsloser Personen auf den ersten Arbeitsmarkt ist, erfolgt die Finanzierung weitestgehend über die Bundesagentur für Arbeit bzw. den Europäischen Sozialfonds.

In Folge der zu erwartenden rückläufigen Fördermöglichkeiten im Rahmen der zukünftigen europäischen Förderkulisse werden überregionale Neuansiedlungen von klassischen Produktionsbetrieben immer schwieriger zu realisieren sein. Neugründungen und die Bestandsentwicklung, d. h. Verlagerungen und Erweiterungen innerhalb der Regionen werden hingegen für die Flächenpolitik an Bedeutung gewinnen. Deutschlandweite Erfahrungswerte zeigen, dass in der Regel maximal fünf bis zehn Prozent und bei verkehrlich sehr gut angebundenen Landkreisen im Umfeld großer Städte, wozu insbesondere Teile des Landkreises Anhalt-Bitterfeld zählen, maximal bis zu 20 Prozent der Flächennachfrage von außerhalb kommen. Echte überregionale Neuansiedlungen sind dagegen selten zu beobachten.

Die gesamte gewerbliche Nachfrage richtet sich in einem zunehmend Maße auf hochwertige, sehr gut angebundene Gewerbegebiete in der Nähe bedeutender Wirtschaftsstandorte. Das bedeutet, dass es an den Gewerbeflächenstandorten, auf die sich die Nachfrage konzentriert, auch zukünftig zu einer stetigen Nachfrage kommen wird. Standorte mit unzureichender Qualität werden es dagegen zukünftig noch schwieriger haben sich im Wettbewerb durchzusetzen. Hierbei gilt als unzureichend vor allem die periphere Lage innerhalb des Siedlungsraumes, die unzureichende Einbindung in das regionale Verkehrsnetz und ein negatives Image des potenziellen Standortes. Für diese Standorte gilt es bei der Vermarktung eine lokale Zielgruppe anzusprechen, sollte dies nicht in ausreichendem Maße möglich sein, muss diesbezüglich auch über eine raumplanerische Umwidmung in Erwägung gezogen werden. Ziel der Gewerbeflächenpolitik muss deshalb die Entwicklung eines besonders hochwertigen und uneingeschränkt für die Vermarktung geeigneten Gewerbeflächenangebots sein.

## 5.2 Anforderungen an eine wettbewerbsfähige Gewerbefläche

Ein nachhaltiges Konzept zur Gewerbeflächenentwicklung sollte nicht angebots-, sondern nachfrage- bzw. bedarfsorientiert sein. Der Fokus für die Konzeption von größeren, regional bedeutsamen Gewerbegebietsausweisungen sollte nicht lokal ausgerichtet sein, sondern auch die regionalen Anforderungen und Standortfaktoren berücksichtigen. Die Bewertung sollte dabei auf Grundlage des ökonomischen Wertes der einzelnen Fläche und damit konkret in Hinsicht auf die Vermarktbarkeit und Eignung erfolgen.

Hinsichtlich des Anforderungsprofils einer Gewerbefläche gibt es unterschiedliche Herangehensweisen. Aus Sicht der Kommune erfolgt die Bewertung der einzelnen Flächen insbesondere aus Vermarktungsaspekten. Je nach Größe umfassen diese unterschiedliche Möglichkeiten:

100 ha: optimale Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten für Großansiedlungen



- 40 bis 100 ha: umfangreiche Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten mit Synergiepotenzialen, geeignet für High-Tech-Unternehmen mit ausreichendem Erweiterungsbedarf
- 5 bis 40 ha: geeignet für mehrere Unternehmen mit unterschiedlichen Flächenansprüchen
- bis fünf ha: für Einzelinvestoren mit größerem Flächenanspruch
- unter zwei ha: geringe Vermarktungsmöglichkeiten, Interessant für einzelne Unternehmen aus dem Dienstleistungsbereich

#### 5.3 Bewertungskriterien

Abgeleitet aus den unterschiedlichen Anforderungen aus Unternehmenssicht gilt es zu definieren, welche Zielgruppe im Fokus der Ansiedlungspolitik der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg stehen soll und wie dementsprechend die Bewertungskriterien zu definieren sind.

Die bisherige Untersuchung hat gezeigt, dass die Region aufgrund ihrer Geschichte, der Lage und der Ausstattung mit Standortfaktoren vorzugsweise als Industrie- und Logistikstandort geeignet ist. Dementsprechend gestalten sich auch die Kriterien, nach denen die Bewertung der einzelnen Flächen durchgeführt werden soll. Dies bedeutet aber keineswegs, dass kein Bedarf an Gewerbeflächen für Handwerk und Einzelhandel besteht. Im Rahmen dieser Untersuchung soll aber die Qualität und Quantität von Flächen bewertet werden, die für überregionale Ansiedlungsvorhaben von Interesse sind. Die Bewertung der Flächen erfolgt daher nach folgenden auf den nächsten Seiten näher erläuterten Kriterien.

#### 5.3.1 Flächengröße

Eine konkurrenzfähige Fläche für Ansiedlungsvorhaben von nationaler Bedeutung sollte mindestens über eine Größe von 20 ha verfügen. Mit den einzuplanenden Erweiterungs- bzw. Reserveflächen, die Unternehmen von dieser Größe verlangen, muss die erforderliche Gesamtfläche daher mindestens 30 ha groß sein. Gewerbeflächen, die weniger verfügbare Flächen aufweisen, genügen dementsprechend nicht der Anforderung dieser Kategorie.

Alle Gewerbeflächen, die weniger als fünf ha verfügbare Fläche aufweisen, fließen nicht in die Standortbewertung ein, da für sie keine überregional bedeutsamen Vermarktungschancen bestehen.



## 5.3.2 Infrastrukturanbindung

## Kriterium Entfernung Autobahn

Bei der Beurteilung der Lagequalität eines Standortes spielt die Anbindung an eine hochwertige Verkehrsinfrastruktur eine bestimmende Rolle. Dies gilt besonders für Industrieunternehmen und Unternehmen aus dem Bereich der Logistikwirtschaft. Diese weisen in der Regel ein hohes Lieferaufkommen auf und haben überregionale Absatzmärkte. Gemessen und bewertet wird die Entfernung der Standorte zur nächstgelegenen Autobahnauffahrt. Als optimal angebunden werden nur solche Standorte erachtet, die innerhalb von drei km einen Autobahnanschluss erreichen. Diese Marke stellt den Grenzwert dar, den Logistikunternehmen bei Ansiedlungsvorhaben noch ohne Einschränkung akzeptieren (vgl. Abbildung 5-5).

Auf die Anbindung an Bundesstraßen wird nicht näher eingegangen, da für die Bewertung von Flächen für national bedeutsame Ansiedlungsvorhaben ein direkter Autobahnanschluss zwingend erforderlich ist. Für regional bedeutsame Ansiedlungsprojekte bzw. Vorhaben bei denen weitere Standortfaktoren im Vordergrund stehen (z. B. die Einbindung in einen Stoffverbund), kann die Entfernung zu einer Bundesstraße aber einer unter mehreren Faktoren für eine Standortentscheidung sein. Ähnliches gilt für die Entfernung zum nächsten Hafen oder Flughafen. Da diese Fälle aber Spezialbeispiele darstellen, können sie in einer standardisierten Bewertung nicht berücksichtigt werden.

#### 5.3.3 Baurechtliche Kriterien

Die baurechtlichen Kriterien bilden den ordnungsrechtlichen Rahmen für Investoren. Der Kommune kommt als Trägerin der kommunalen Planungshoheit die Aufgabe zu, im Rahmen ihrer vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke im Gemeindegebiet vorzubereiten und zu leiten (§ 1 Abs. 1 BauGB).

#### Kriterium Gesicherte Erschließung

Nach der baurechtlichen Nutzung ist die Erschließung des Baugrundstücks Grundvoraussetzung für die schnelle Umsetzung von Ansiedlungsvorhaben. Erschlossene Flächen haben einen Vorteil gegenüber unerschlossenen, weil die Baugenehmigung zumindest bezüglich dieses Prüfkriteriums erteilt werden kann und damit ein schneller Baubeginn möglich ist.

## Kriterium Altlastenverdacht

Auf Grundlage des Bundes-Bodenschutzgesetzes ist der aktuelle Eigentümer einer Fläche für die Aufklärung der Altlastensituation und nachfolgenden Sanierungskosten verantwortlich (§ 13 BBodSchG). Diese Regelung sorgt dafür, dass Investoren häufig von Verdachtsflächen und



Altstandorten Abstand nehmen, um keine unnötigen Risiken wie einen erhöhten finanziellen Aufwand oder zeitliche Verzögerungen beim Bau zu riskieren. Altstandorte sind dadurch aber nicht grundsätzlich ungeeignet für Ansiedlungsvorhaben. Die gleichen übrigen Standortfaktoren vorausgesetzt, würde sich ein Investor aber für ein Grundstück mit gewachsenem Boden anstelle einer Altlastenverdachtsfläche entscheiden.

#### Kriterium Zulässigkeit gewerblich-industrieller Nutzungen

Ob eine gewerblich-industrielle Nutzung auf einer Fläche zulässig ist, richtet sich nach der im Flächennutzungsplan (FNP) für diesen Bereich festgelegten allgemeinen Art der baulichen Nutzung (§ 1 BauNVO). Bei der Bewertung wird untersucht, ob eine geeignete planungsrechtliche Nutzungszulassung vorhanden ist. Die für die Bebauung vorgesehenen Flächen können nach Art ihrer baulichen Nutzung als Gewerbegebiete (GE), Industriegebiete (GI) und Sondergebiete (SO) ausgewiesen sein. Diese Flächen wurden von den Kommunen als prädestiniert für die Ansiedlung von Gewerbe eingestuft.

# 5.4 Analyse der Gewerbeflächen in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg

Nachdem die Nachfrageseite ausführlich diskutiert wurde, soll nun der Fokus auf die vorhandenen Angebote an Gewerbeflächen in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg gelegt werden. Hierzu werden zunächst die vorhandenen Gewerbeflächen mit ihren wichtigsten Parametern dargestellt. In die folgende Übersicht wurden nur Flächen aufgenommen, die mindestens fünf ha verfügbare Fläche aufweisen. Eine komplette Übersicht aller einbezogenen Flächen findet sich im Anhang ab Seite 143.



# Tabelle 5-1: Gewerbeflächen

# Bestandsaufnahme

Standort	Gesamt- fläche in ha	verfügb. Fläche in ha	Entfer- nung BAB	Entfer- nung Oberzen trum	Erschlie- Bung	
Bitterfeld-Wolfen PD-ChemiePark	1000	170	4	30	100	
TechnologiePark Mitteldeutschland Standort MicroTechPark Thalheim	365	200	1	25	Teilerschl.	
Lutherstadt Wittenberg SKW Piesteritz Südwerk	221	30	16	35	100	
Flugplatz Dessau	160,6	63,8	5	0	100	
Brehna, Industriegebiet II	150	110	1	20	Teilerschl.	
Dessora Industrie-Park Oranienbaum	126	75	3	10	100	
TechnologiePark Mitteldeutschland Standort Heideloh	116	25	1	25	100	
Dessau-Roßlau Dessau Mitte	84,2	10,0	5	0	100	
Dessau-Roßlau BioPharmaPark	80,1	21,0	13	0	100	
Dessau-Roßlau DHW Rodleben	80	40	12	0	Teilerschl.	
Weißandt-Gölzau Industrie- und Gewerbepark	70	17	8	25	100	
Köthen Kranbau	60	15	20	25	100	
Gewerbe- und Industriegebiet Köthen-Ost	55	25	20	25	100	
Bitterfeld-Wolfen Industriegebiet Bayer Bitterfeld	53	26	5	30	Teilerschl.	
Dessau-Roßlau Lukoer Straße	50	21,0	8	0	Teilerschl.	
Vockerode "Vockerode-West"	42,3	12,9	1	10	Teilerschl.	
Lutherstadt Wittenberg Pratau-Süd	40,4	35,6	15	35	100	
Industriegebiet "Am Magnesitwerk" Aken-Ost	38	28	19	15	100	
Gewerbegebiet Dessau-Ost	34,8	8,3	1	0	100	

Quelle: Homepage Wirtschaftsförderung Anhalt, Landkreis Anhalt-Bitterfeld



Tabelle 5-1: Gewerbeflächen

## Bestandsaufnahme

Standort	Gesamt- fläche in ha	verfügb. Fläche in ha	Entfer- nung BAB	Entfer- nung Oberzen trum	Erschlie- Bung				
Dessau-Roßlau Waggonbau Industriepark	31,3	5,0	8	0	100				
Bitterfeld-Wolfen An den Dükertürmen	30,0	14,0	9	30	Teilers.				
Bitterfeld-Wolfen Gewerbepark Bitterfeld	28,2	17,2	10	30	100				
Gewerbegebiet West-Raguhn	25	11	6	15	Teilerschl.				
Bitterfeld-Wolfen Gewerbepark IKR	25	9	9	30	Teilerschl.				
Jessen "Gewerbepark Jessen"	23	20,9	45	60	100				
Zschornewitz	21	19	21	25	100				
Muldenstein Rohrwerke	20,2	20,2	14	25	100				
Roßlau Hafen	20	5	12	0	Teilerschl.				
Gewerbegebiet Roitsch	16	8	7	25	100				
Zörbig VEM	15,6	5	5	20	100				
Mühlanger "Brückstücke- Mühlanger"	14,7	9	20	35	0				
Lutherstadt Wittenberg "Belziger Straße"	14	11,4	15	35	100				
"Gräfenhainichen-West"	13,7	6,7	16	25	100				
Gewerbegebiet Aken-Ost	12,8	8,7	19	15	100				
Zerbst/Anhalt Gewerbegebiet "Ahornweg"	12	8,6	20	20	Teilerschl.				
Gewerbegebiete Glebitzsch	12	8	5	25	100				
Bitterfeld-Wolfen Gewerbegebiet "Reudener Straße"	12	5	7	30	Teilerschl.				
Kemberg "Unterförste"	11,4	11,4	30	35	0				
Elster "Elster-West"	11,1	5,6	25	50	100				
Dessau-Roßlau Roßlau Ost	10,5	5,6	10	0	100				

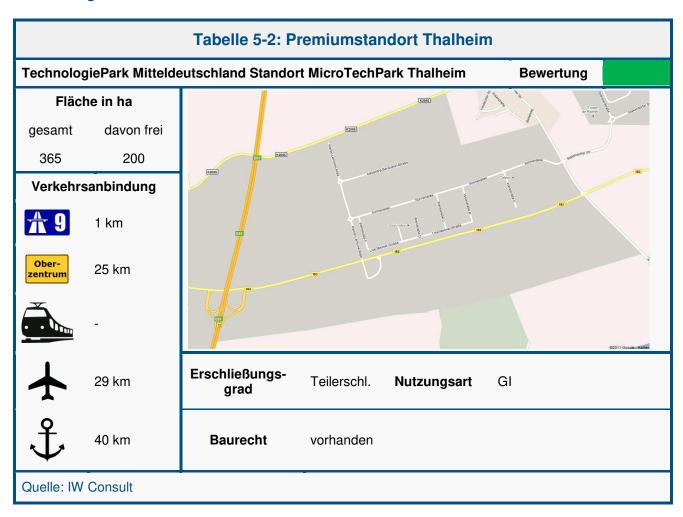
Quelle: Homepage Wirtschaftsförderung Anhalt, Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Die Industrie- und Gewerbegebiete in der Region werden auf Grundlage der Bewertungskriterien in vier verschiedene Kategorien unterteilt.



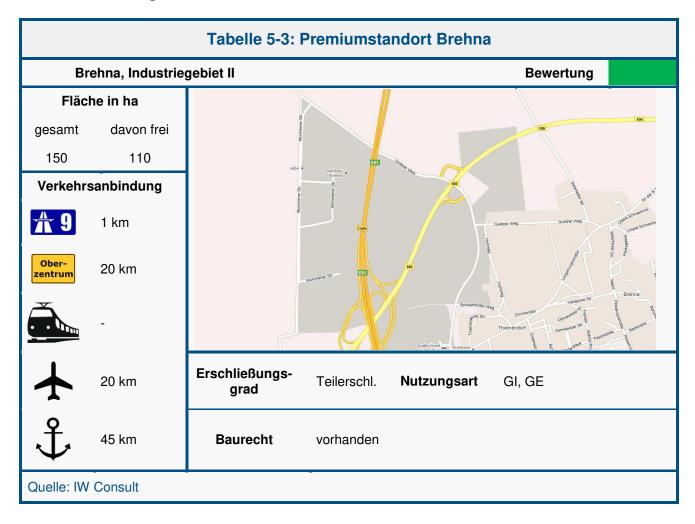
**Premiumstandorte** - bieten aufgrund der untersuchten Standortfaktoren ideale Voraussetzungen für eine national bedeutende Unternehmensansiedlung. Ein solcher Standort verfügt demnach über eine Fläche von mindestens 30 ha, liegt weniger als drei km von der Autobahn und höchstens 30 km vom nächsten Oberzentrum entfernt und ist für einen sofortigen Baubeginn voll erschlossen. Auf Grundlage dieser Kriterien qualifizieren sich folgende Flächen für diese Kategorie:

## TechnologiePark Mitteldeutschland Standort MicroTechPark Thalheim





#### Brehna, Industriegebiet II



Theoretisch würde auch der Dessora Industrie-Park in Oranienbaum zu den Premiumstandorten zählen, da dieser aber als Konversionsfläche zählt, die nur eingeschränkt vermarktbar ist, fällt er in die nächste Kategorie. Bei der Ausweisung zusätzlicher Flächen wäre auch der Standort Coswig/Klieken ein Premiumstandort, aktuell sind dort aber nur noch Restflächen verfügbar.

Regional bedeutsame Flächen - weisen Mängel, insbesondere im Bereich der verkehrlichen Erschließung auf, sind aber aufgrund weiterer Standortfaktoren wie der Flächengröße (min. 20 ha) und der Entfernung zum nächsten Oberzentrum für spezielle Ansiedlungsvorhaben interessant. Hierunter fallen auch Flächen mit besonderen Standortqualitäten hinsichtlich der bereits vorhandenen Unternehmen, die Synergieeffekte beispielsweise durch sich ergänzende Wertschöpfungsprozesse erwarten lassen.

- Oranienbaum, Dessora Industrie-Park
- Bitterfeld-Wolfen, PD-ChemiePark



- Bitterfeld-Wolfen, Industriegebiet Bayer Bitterfeld
- TechnologiePark Mitteldeutschland, Standort Heideloh
- Lutherstadt Wittenberg, SKW Piesteritz Südwerk
- Dessau-Roßlau, Flugplatz Dessau
- Dessau-Roßlau, BioPharmaPark

Nach Fertigstellung der B 6n würden auch die Standorte "Gewerbe- und Industriegebiet Köthen-Ost" und "Gewerbegebiet Köthen-West" in die Kategorie der regional bedeutsamen Flächen fallen, derzeit genügt die verkehrliche Erschließung aber nicht den Anforderungen. In Köthen-West sind außerdem die verfügbaren Flächen zu klein. Auch Flächen um die Häfen von Aken und Roßlau würden zu dieser Kategorie zählen, da sie durchaus Potenzial für die Ansiedlung hafenaffiner Unternehmen hätten, allerdings sind auch hier die verfügbaren Flächen zu klein.

**Lokal bedeutsame Flächen** – weisen Mängel, insbesondere im Bereich der überregionalen verkehrlichen Erschließung, auf und/oder haben nur noch geringe Flächenreserven (5-20 ha). Sie sind aber für lokal orientierte Gewerbebetriebe durchaus geeignet. Zu dieser Kategorie zählen folgende Standorte:

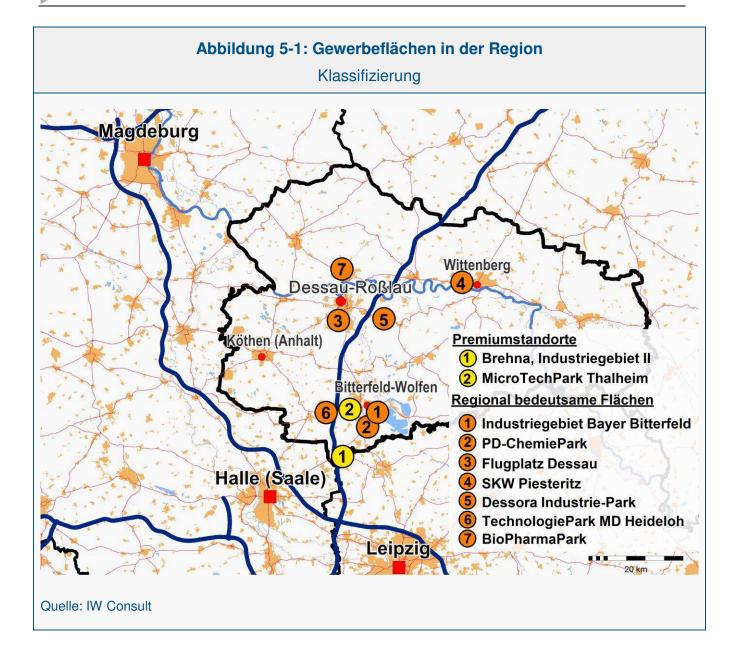
- Köthen, Gewerbe- und Industriegebiet Köthen-Ost
- Dessau-Roßlau, Dessau Mitte
- Weißandt-Gölzau, Industrie- und Gewerbepark
- Dessau-Roßlau, Lukoer Straße
- Vockerode, "Vockerode-West"
- Lutherstadt Wittenberg, Pratau-Süd
- Dessau-Roßlau, Gewerbegebiet Dessau-Ost
- Dessau-Roßlau, Waggonbau Industriepark
- Bitterfeld-Wolfen, An den Dükertürmen
- Bitterfeld-Wolfen, Gewerbepark Bitterfeld
- Raguhn, Gewerbegebiet West-Raguhn
- Bitterfeld-Wolfen, Gewerbepark IKR



- Jessen, "Gewerbepark Jessen"
- Dessau-Roßlau, Roßlau Hafen
- Sandersdorf-Brehna, Gewerbegebiet Roitsch
- Zörbig, VEM
- Lutherstadt Wittenberg, "Belziger Straße"
- Gräfenhainichen, "Gräfenhainichen-West"
- Aken, Gewerbegebiet Aken-Ost
- Zerbst/Anhalt, Gewerbegebiet "Ahornweg"
- Sandersdorf-Brehna, Gewerbegebiete Glebitzsch
- Bitterfeld-Wolfen, Gewerbegebiet "Reudener Straße"
- Elster, Elster-West
- Dessau-Roßlau, Roßlau Ost
- Dessau-Roßlau, Mittelbreite

Sonstige – sind Flächen mit gravierenden Mängeln, die eine Ansiedlung in den kommenden Jahren eher unwahrscheinlich machen, oder Restflächen bestehender Gewerbe- und Industriegebiete, die für eine aktive Vermarktung nicht infrage kommen. Hierzu zählen demnach die Flächen, die aufgrund der Größe der verfügbaren Flächen nicht in Tabelle 5-1 aufgezählt sind, altindustrielle Standorte wie die Rohrwerke in Muldenstein, sowie Flächen wie in Kemberg "Unterförste", die aufgrund mangelnder Erschließung nicht aktiv vermarktet werden können.



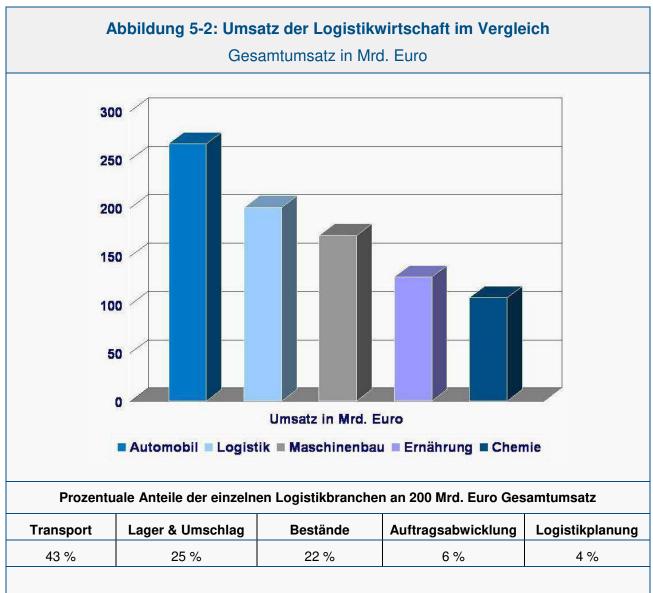


## 5.5 Fallstudie Standortwahl Logistik

#### Die wirtschaftliche Bedeutung der Logistikbranche in Deutschland

Die Logistikwirtschaft zählt sowohl gemessen an ihrer direkten als auch der indirekten Bedeutung gesamtwirtschaftlich zu den wichtigsten Branchen in Deutschland. Sie ist darüber hinaus eine der Wachstumsbranchen. Nach den Berechnungen des Fraunhofer-SCS (2010) ist die Logistikwirtschaft die zweitumsatzstärkste Branche in Deutschland. Sie folgt direkt auf die Automobilindustrie und setzt insgesamt 200 Mrd. Euro um (2009; direkte Umsätze).

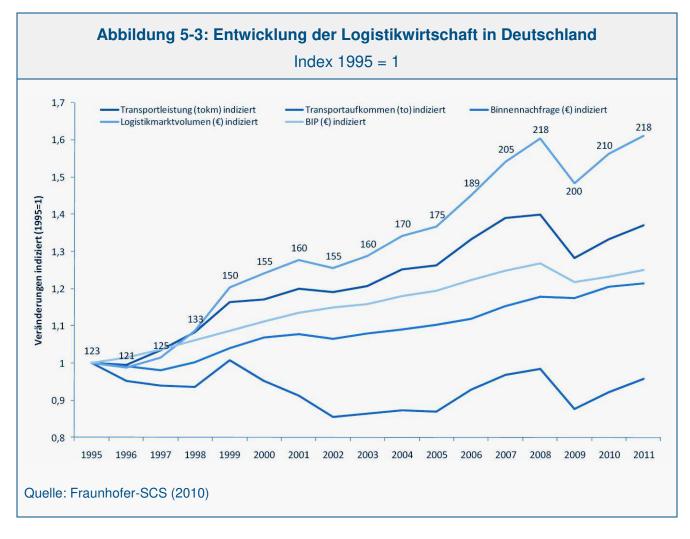




Quelle: Fraunhofer-SCS (2010); erstellt von IW Consult

Bezieht man ebenfalls die indirekten Effekte der Logistikbranche mit ein, betrachtet man also ihren gesamtwirtschaftlichen Einfluss, so zeigt sich die große Bedeutung der Logistikwirtschaft für den Standort Deutschland noch deutlicher. In der direkten Logistik-Zulieferwirtschaft geht das Fraunhofer-SCS (2010) von weiteren 84 Mrd. Euro Umsatz aus. In diesem Bereich hängen 700.000 Arbeitsplätze mittelbar von der Logistikwirtschaft ab. Darüber hinaus wird geschätzt, dass in vom Kernbereich der Logistikwirtschaft weiter entfernten Wirtschaftsbereichen nochmals 1.700.000 Arbeitsplätze von der Logistikwirtschaft induziert werden. Dies spricht nicht zuletzt auch für die Bedeutung, die eine Ansiedlung von Logistikbetrieben langfristig für eine Region haben kann.





In Abbildung 5-3 wird die Wachstumsdynamik der deutschen Logistikwirtschaft aufgezeigt. Seit 1995 bis zur aktuellen Wirtschafts- und Finanzkrise zeigt sich ein fast durchgängiger Wachstumspfad. Aufgrund der starken Verkettung mit der Exportwirtschaft haben Logistikdienstleister ebenfalls stark unter der Krise gelitten. Die Branche musste einen Umsatzrückgang um 18 Mrd. Euro (fast zehn Prozent) verkraften. Ausgehend von den Analysen, die Fraunhofer-SCS (2010) durchgeführt hat, ist eine relativ schnelle Erholung im Zuge der wieder anspringenden Weltwirtschaft zu erwarten. Schon 2011 sollen die schweren Verluste wieder aufgeholt sein. Eine ähnliche Entwicklung wie beim Umsatz und beim Transportvolumen zeigt sich auch bei der Beschäftigung. Trotz teils signifikanter Rückgänge von 2008 auf 2009, die hauptsächlich der Krise zugerechnet werden müssen, zeigen alle wichtigen Beschäftigungsbereiche der Logistikwirtschaft positive Wachstumsraten im Vergleich der Jahre 2006 und 2009 (siehe Tabelle 5-4). Insgesamt repräsentiert die Logistikwirtschaft in Deutschland 2,64 Mio. Erwerbstätige, die direkt an der Branche hängen. Bezieht man die indirekte Beschäftigung mit ein, die oben schon erläutert wurde, kommt man auf eine Gesamtbeschäftigung von etwa fünf Millionen Erwerbstätigen. Während die klassischen Bereiche der Logistikwirtschaft also vor allem Lager und Umschlag sowie Transport und Verkehr nur moderate Zuwächse aufweisen, ist vor allem im Bereich Administration, der insbesondere auch höher und hoch



qualifizierte Profile nachfragt, ein deutlicher Wachstumstrend zu erkennen. Diese Entwicklung weist schon auf das sich verändernde Leistungsprofil der Logistikwirtschaft hin, das im Folgenden näher diskutiert wird.

Tabelle 5-4: Beschäftigung in der Logistikwirtschaft in Deutschland

2006 bis 2009; Anzahl der Erwerbstätigen

	2006	2007	2008	2009	Wachstum 06 bis 09
Lager & Umschlag	1.130.537	1.250.536	1.277.021	1.212.519	7,3 %
Transport & Verkehr	748.720	790.336	805.688	775.803	3,6 %
indirekte Aktivitäten	426.817	464.382	474.725	455.074	6,6 %
Administration	172.745	171.735	199.624	199.532	15,5 %
Summe	2.478.819	2.676.989	2.757.058	2.642.928	6,6 %

Quelle: Fraunhofer-SCS (2010); erstellt von IW Consult

## Die Logistikbranche in Sachsen-Anhalt: Entwicklung und zukünftige Potenziale

Das Güteraufkommen in Sachsen-Anhalt hat sich von 2003 bis 2009 insgesamt positiv entwickelt. Während auf der Straße also in erster Linie im Lkw-Verkehr ein leicht absteigender Trend zu erkennen ist, hat der Güterverkehr auf der Schiene und auf dem Wasser (Binnenschifffahrt) an Bedeutung gewonnen. Die starken Wachstumsraten im Schienenverkehr sind vor allem auf eine Verdopplung des Aufkommens von Mineralölerzeugnissen zurückzuführen. Als eine Ursache dafür können Transporte von Mineralölerzeugnissen innerhalb Sachsen-Anhalts angesehen werden. Diesen Verkehr hatte es noch im Jahr 2008 in diesem Umfang nicht gegeben. Sachsen-Anhalt, das 2008 noch auf Rang fünf lag, hat damit Bayern (48,0 Mill. t – 13,2 Prozent) und Hamburg (38,1 Mill. t – 17,4 Prozent) auf den vier bzw. fünf Platz im Ranking der Bundesländer nach dem Eisenbahngüterumschlag verdrängt (Walter 2010).



# Tabelle 5-5: Einfuhr und Ausfuhr von Gütern in Sachsen-Anhalt

Straße, Eisenbahn (Güterverkehr) und Binnenschifffahrt

Menge		Einfuhr			Ausfuhr Gesamtgüteraufkomm			men	
in 1.000 t	2003	2006	2009	2003	2006	2009	2003	2006	2009
Straße									
Anteil Inland in %	99,3	98,8	99,0	99,3	98,8	99,0	99,3	98,8	99,0
Anteil Ausland in %	0,7	1,2	1,0	1,2	1,6	1,2	1,0	1,4	1,1
Menge	126.849	118.419	114.983	134.446	126.552	120.312	261.295	244.971	235.295
WS 03 bis '09 in %			-9			-11			
			Eis	isenbahn (Güterverkehr)					
Anteil Inland in %	93,8	93,4	95,5	93,8	93,4	95,5	93,8	93,4	95,5
Anteil Ausland in %	6,2	6,6	4,5	6,7	10,4	5,7	6,5	9,1	5,2
Menge	12.965	14.963	22.856	28.780	30.899	33.764	41.745	45.862	56.620
WS 03 bis '09 in %			76			17			36
				Binnenschiff	fahrt				
Anteil Inland in %	71,2	66,5	73,8	71,2	66,5	73,8	71,2	66,5	73,8
Anteil Ausland in %	28,8	33,5	26,2	32,0	35,9	35,0	30,9	35,0	32,2
Menge	2.029	2.403	2.098	3.821	4.202	4.353	5.850	6.605	6.451
WS 03 bis '09 in % 3				14				10	

Quelle: Statistisches Bundesamt 2011; erstellt durch IW Consult



Die Ausgangsbedingungen für Logistik in Sachsen-Anhalt sind insgesamt als gut zu bewerten. Das Straßennetz in Sachsen-Anhalt ist insgesamt als gut zu bewerten. Es besteht eine Netzdichte von 4.539 m pro Einwohner (Stand 2007). Es ist damit mit anderen Bundesländern vergleichbar. Bemerkenswert ist jedoch der insgesamt äußerst gute Zustand des Netzes. Das Schienennetz ist mit einer Gesamtlänge von 2.000 km (18,3 km pro 100 km²) sogar deutlich besser als der Durchschnitt insbesondere der neuen Bundesländer. Es müssen hier jedoch noch einige Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung getroffen werden. So müssen weite Teile des Schienennetzes immer noch elektrifiziert werden. Ebenso gilt es die möglichen Höchstgeschwindigkeiten dem aktuellen Stand der Technik und den Anforderungen an das aktuelle Gütertransportwesen anzupassen. Zur Infrastruktur können ebenso die Wasserstraßen in Sachsen-Anhalt gezählt werden, die einen signifikanten Anteil des Güterverkehrs übernehmen. Hier ist Sachsen-Anhalt insbesondere als Schnittstelle zu den Staaten der EU-Osterweiterung wichtig. Der Luftfrachtverkehr hat vor allem durch die Einrichtung des DHL-Drehkreuzes am Flughafen Leipzig/Halle an Bedeutung gewonnen. Es wird erwartet, dass der Flughafen, der derzeit etwa 4.000 Arbeitnehmer beschäftigt, in den nächsten Jahren auf eine Größe von bis zu 10.000 Beschäftigten wächst. Diese Entwicklung kann als Erfolg der Region Mitteldeutschland verbucht werden und kann zukünftige Impulse für die Entwicklung der Region hin zu einer der führenden Logistikregionen Deutschlands und Europas geben (Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt 2009).

## Die Logistikbranche: Mehr als nur Lkws

Logistikunternehmen sind heute mehr als Transportunternehmen. Es handelt sich i.d.R. um integrierte Dienstleister, die es ihren Kunden ermöglichen, vielfältige Funktionen auszulagern. Funktionen, die heute durch Logistikunternehmen übernommen werden, reichen von der einfachen, traditionellen Transporttätigkeit bis hin zum Management von kompletten Wertschöpfungsketten. Gewöhnlich werden die bestehenden Logistikkonzepte deshalb auch in vier Stufen abgegrenzt:

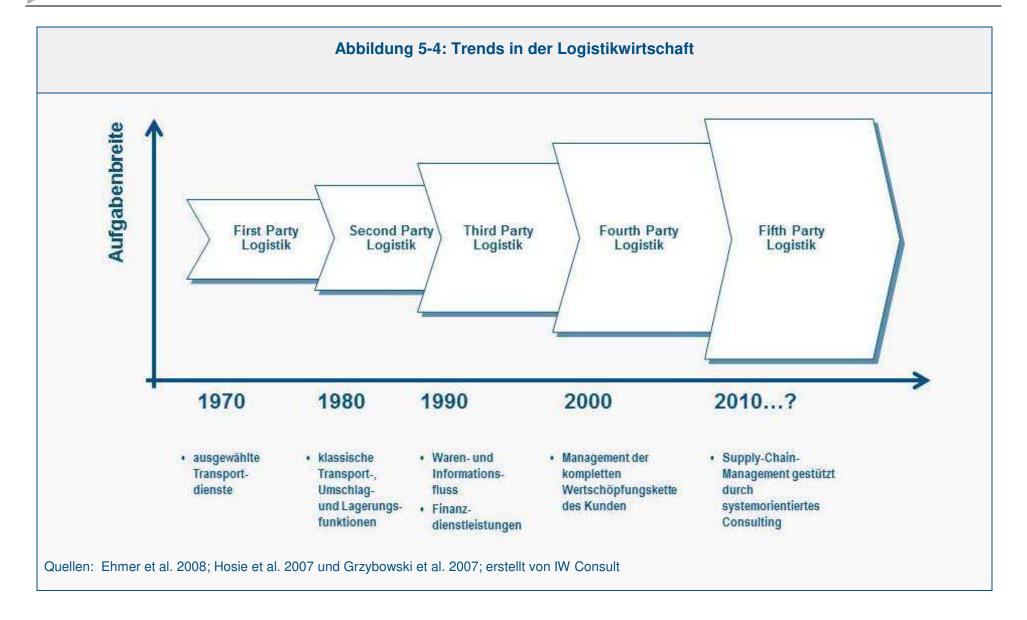
- **First Party Logistik** (1PL): Unternehmen übernehmen in Eigenregie Transport, Umschlag und Lagerung der Güter.
- Second Party Logistik (2PL): Externe Logistiker übernehmen mit eigenen Kapazitäten die klassischen Funktionen Transport, Umschlag und Lagerung der Güter für die Unternehmen.
- Third Party Logistik (3PL): Externe Logistiker übernehmen mit eigenen Kapazitäten, über die klassischen Funktionen hinaus Dienstleistungen wie Mehrwertdienste für die Unternehmen.



• Fourth Party Logistik (4PL): Externe Logistikunternehmen übernehmen das komplette Management der Wertschöpfungskette für die Unternehmen und nutzen dabei neben eigenen Kapazitäten auch unabhängige Subunternehmer (Ehmer et al. 2008).

Dieses neue Verständnis von Logistik hat zur Folge, dass selbst kleinere Unternehmen immer stärker international agieren. Sie richten demnach auch und gerade ihre Standortwahl zuvorderst an internationalen Kriterien und erst nachgelagert an regionalen Gegebenheiten aus. Die sehr zentrale Lage der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg innerhalb Europas kommt der Region hierbei zugute und sollte sie vor allem in Hinblick auf die Nähe zu den neuen EU-Mitgliedsstaaten attraktiv machen. Ebenso haben sich durch die neuen Strukturen in der Logistikbranche die Anforderungsprofile an die Arbeitnehmer der Region gewandelt. Waren es früher eher niedrig qualifizierte Tätigkeiten, die in der klassischen Transportbranche nachgefragt wurden, wird heute ein breites Spektrum an Qualifikationen gefordert. Dieses Spektrum reicht vom Lagerarbeiter bis zum hoch qualifizierten Wirtschaftsinformatiker.





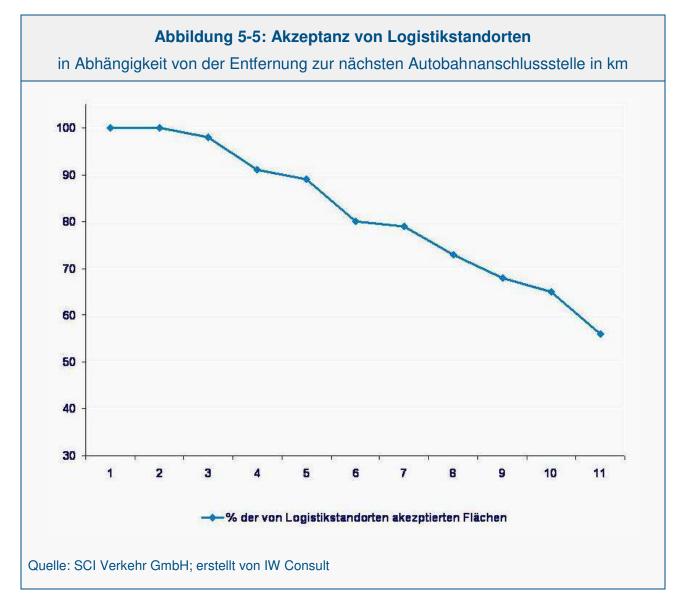


#### Kriterien für die Standortwahl von Logistikunternehmen

Das wichtigste Kriterium, das es regional zu erfüllen gilt, um einen Standort für Logistikunternehmen attraktiv zu machen, ist eine gute Anbindung an die Autobahn oder eine vergleichbare Bundesstraße. Die Anbindung muss möglichst direkt sein, d. h. ohne vorgeschaltete Ampeln und vor allem ohne notwendige Ortsdurchfahrten, die Anwohner und Logistikdienstleister gleichermaßen belasten. Insbesondere durch den Bau der Bundesstraße B 6n ist eine signifikante Verbesserung der Standortattraktivität für Logistikunternehmen zu erwarten. Anschlussstellen an die neue Bundesstraße können noch so geplant werden, dass sie möglichst direkt in Gewerbegebiete führen. Aus anderen Fallstudien zur Ansiedlung von Logistikunternehmen lassen sich konkrete Kriterien für die Standortwahl ableiten, die im Folgenden näher diskutiert werden sollen.

Das entscheidende Kriterium für oder gegen eine Ansiedlung eines Logistikunternehmens ist wie gesagt die verkehrstechnische Anbindung. In erster Linie zählt hierbei die Anbindung an die Autobahn bzw. eine vergleichbare Bundesstraße. Eine Studie der SCI Verkehr GmbH gibt hierzu nähere Auskunft. Sie setzt die Akzeptanz der angebotenen Flächen in Abhängigkeit zur Entfernung der nächsten Autobahnanschlussstelle. Das Ergebnis wird in Abbildung 5-5 verdeutlicht. Bei einer Entfernung von ein bis zwei Kilometern bis zum Autobahnanschluss kann davon ausgegangen werden, dass Logistikunternehmen alle Flächen annehmen, die ihnen angeboten werden. Bis zu fünf Kilometern Entfernung verbleibt diese Quote auf relativ hohem Niveau. Das heißt, es werden in diesem Raum immer noch etwa neun von zehn angebotenen Flächen akzeptiert. Bei größerer Entfernung zur Autobahn oder einer vergleichbaren Bundesstraße fällt die Akzeptanz jedoch spürbar ab. Bei einer Entfernung von elf Kilometern stehen die Chancen auf Akzeptanz einer Fläche nur noch bei etwa 50:50, d. h. selbst wenn alle anderen Faktoren erfüllt sind, ist die Wahrscheinlichkeit, auf der ausgewiesenen Fläche Logistikunternehmen ansiedeln zu können, relativ gering. Befragungen in der Logistikbranche zeigen jedoch auch, dass Standortentscheidungen, insbesondere bei kleineren und mittleren Unternehmen, immer noch relativ stark von persönlichen Präferenzen der entscheidenden Personen abhängen (Logistik.NRW 2010).





Projiziert man die Ergebnisse der Studie von SCI Verkehr auf die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg, so wird klar, dass es im Moment nur sehr beschränkte Möglichkeiten gibt, Logistikunternehmen zu einer Ansiedlung zu bewegen. Die Gewerbegebiete, die im potenziellen Einzugsgebiet einer Autobahnanschlussstelle liegen, werden unten aufgeführt. Andere Gewerbegebiete kommen aufgrund ihrer Entfernung zur Autobahn realistisch kaum in Frage. Vor allem der Raum Köthen wird voraussichtlich als Logistikstandort attraktiver werden. Dafür spricht neben der direkten Anbindung an die neue Bundesstraße auch die Lage als Bahnknotenpunkt mit direkter Anbindung an den nächstgelegenen Binnenhafen (Aken (Elbe)). Dieser Aspekt wird zukünftig in Anbetracht der zunehmenden Verlagerung des Verkehrs von der Straße hin zur Schiene und im Güterverkehr auch zur Schifffahrt an Bedeutung gewinnen. Daneben ist auch eine gute Anbindung an den Interkontinentalflughafen Leipzig/Halle über die A14 bzw. die A9 gegeben. Köthen hat somit langfristig das Potenzial, sich zum logistischen Knotenpunkt in der Region zu entwickeln, da es Straßen-, Schienen-, Wasser- und Luftverkehrsnetze miteinander verknüpfen kann (siehe auch Info-Box 5-6). Des Weiteren zeichnen sich vor allem folgende bestehende



Gewerbegebiete durch eine grundsätzlich gute Lage zur Ansiedlung von Logistikbetrieben in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg aus:

- Brehna, Gewerbegebiet Brehna
- Bitterfeld, PD-ChemiePark Bitterfeld-Wolfen
- Coswig/Klieken
- Großöberitz, TechnologiePark Mitteldeutschland Standort Heideloh
- Oranienbaum, Dessora Industrie-Park
- Thalheim, TechnologiePark Mitteldeutschland Standort Micro-Tech-Park

Obwohl nicht als spezielle Logistikstandorte ausgewiesen, erfüllen die genannten Gewerbegebiete die Mindestanforderungen für die Ansiedlung von Logistikbetrieben. Insgesamt stehen so also in der Region potenziell knapp 600 ha Fläche mit Logistikeignung zur Verfügung. Zusätzlich ist die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg auch über Köthen hinaus gut mit verkehrstechnischer Infrastruktur ausgestattet.



## Info-Box 5-6: Köthen als Verkehrsknotenpunkt

## Die Anbindungen von Köthen im Überblick

**Straße:** Neubau der B 6n als direkte West-Ost-Achse zwischen A14 und A9. Durch den Neubau kann eine direkte Anbindung von bestehenden und neu ausgewiesenen Gewerbeflächen geleistet werden. Diese können somit speziell auf die Logistikbranche zugeschnitten werden.

**Schiene:** Köthen ist der Schnittpunkt verschiedener Bahnstrecken. Sie ermöglichen unter anderem eine direkte Anbindung an den Binnenhafen Aken (Elbe), den Chemiepark Bitterfeld-Wolfen, den Gewerbepark Heideloh sowie Madgeburgs Gewerbegebiete. Ebenso wird durch die Lage als Knotenpunkt der Warentransport von bzw. hin zu weiter entfernten Zielen deutlich vereinfacht.

**Wasser:** Köthen hat über die Schiene bzw. über die B187a eine direkte Anbindung an den Hafen Aken (Elbe).

**Luft:** Der Flughafen Leipzig/Halle als etabliertes Logistikzentrum ist gut über die A14 und die A9 erreichbar. Köthen verfügt über einen Sonderlandeplatz, andere, kleinere Flughäfen sind ebenfalls schnell erreichbar, z. B. Halle-Oppin oder Magdeburg.

Quelle: IW Consult

Neben der Verkehrsanbindung sind aber aus dem Blickwinkel der Logistikdienstleister auch andere Faktoren für die Attraktivität eines Standortes wichtig. Auf diese Faktoren soll nun näher eingegangen werden.

Zuvorderst ist hier die Beschaffenheit der verfügbaren Gewerbeflächen zu nennen. Jede für einen Logistikbetrieb vorgesehene Fläche sollte mindestens eine Lagerfläche von ein ha ermöglichen: Idealerweise sollten eher fünf bis zehn ha zur Verfügung stehen bzw. mittel- bis langfristig hinzugebaut werden können. Die Fläche muss in einem Gewerbegebiet liegen, das 24h-Nutzung gestattet. Dabei sollte die erlaubte Lärmbelastung von 70 dB(A) am Tag sowie während der Nacht gewährleistet sein. Die Grundflächenzahl (GRZ) sollte mindestens 0,6 betragen (im Idealfall 0,8). Daneben sollte eine möglichst gute Einbindung in das bestehende Infrastrukturnetz gegeben sein, d. h. Wasser- und Energieanschlüsse, DSL-Verfügbarkeit und ÖPNV-Anbindung. Aufgrund der großen Dachflächen, die bei Logistikbetrieben i.d.R. vorhanden sind, liegt die Nutzung als Energiequelle z. B. über Photovoltaik nahe. Daher sollte die ausgewiesene Fläche im Idealfall auch die Einspeisung von Strom ins Netz in relativ großer Menge ermöglichen.

Von Gemeindeseite her ist es vor allem wichtig, klarzumachen, dass Logistik willkommen ist. Einerseits bedeutet dies, für die interessierten Logistikunternehmen einen speziellen Ansprechpartner zu etablieren, der über ausreichende Fachkenntnis zu den speziellen Bedürfnisse und Rahmenregelungen im Logistikbetrieb verfügt. Dieser Ansprechpartner muss vom Bürgermeister wie auch der Vertretungskörperschaft der Gemeinde voll unterstützt werden. Es ist ebenfalls sinnvoll, den Bürgermeister als zweiten Ansprechpartner in die Verhandlungen einzubeziehen. Dieser ausgewiesene Ansprechpartner sollte sich auch an



Branchenveranstaltungen wie Tagungen und Kongressen (regional und überregional) beteiligen. Andererseits muss aber auch internes Marketing in der Gemeinde geleistet werden. Nicht zuletzt müssen die Bürger überzeugt sein, dass die Ansiedlung eines Logistikbetriebs leistbar und wünschenswert ist. Bürgerinitiativen müssen demnach früh in den Entwicklungsprozess mit eingebunden werden. Insbesondere müssen Bürgerinnen und Bürger über Belastungen durch Staubentwicklung, Erschütterungen und Lärm in der Bauphase, aber auch über die tatsächlichen Verkehrsbelastungen während des Betriebs aufgeklärt werden. Es müssen Lösungen gefunden und vermittelt werden, die von allen Beteiligten als zumutbar angesehen werden.

Wie zuvor schon angesprochen, sind die Anforderungen an das Arbeitspersonal in der Logistikbranche heute deutlich anders als im klassischen Transportgewerbe, d. h. es müssen genügend Fachkräfte in der Region vorhanden sein, um auch anspruchsvolle Tätigkeiten auszuführen. Hierzu, sowie zur langfristigen Einbindung der Betriebe in die Region, kann es hilfreich sein, Beratungs-, Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen mit Schwerpunkt Logistik in der Region zu haben. Dies kann nicht zuletzt auch dabei helfen, die neuen Logistikbetriebe in bestehende Netzwerke und Cluster einzubinden.

Info-Box 5-7: Standortfaktoren für die Logistik-Ansiedlung Zusammenfassung wichtiger harter und weicher Faktoren

wichtige harte Faktoren	wichtige weiche Faktoren					
Standort mit direkter Anbindung an Autobahn oder vergleichbare Bundesstraße (max. fünf km), sowie gutem Zugang zum Schienen-, Wasser- und Luftverkehr	Logistik-Affinität der Gemeinde, d. h. der Logistikbetrieb will sich "willkommen" fühlen; Bürger müssen ebenso überzeugt sein wie die Gemeindeverwaltung					
Gewerbegebiet mit 24h-Nutzung, möglichst hoher GRZ und großen Flächen mit Erweiterungsoption	Verfügbare Arbeitskräfte in der Region, die ein breites Anforderungsprofil abdecken					
Gut ausgebaute Infrastruktur, z. B. DSL, Energieeinspeisung ins Netz, Abwasserentsorgung	Ein direkter und kompetenter Ansprechpartner in der Gemeinde, der alle Prozesse steuert und eine persönliche Bindung aufbaut					

Quelle: IW Consult

Nach der ausführlichen Betrachtung der notwendigen Standortvoraussetzungen wird klar, dass für die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg grundsätzlich gute Chancen bestehen, für die Ansiedlung von Logistikbetrieben interessant zu sein. Für eine vollständige Betrachtung des Sachverhalts stellt sich jedoch die Frage, welche Effekte eine solche Ansiedlung mit sich bringt. Hierzu werden Daten der NRW.Logistik (2010) herangezogen. Diese Zahlen geben konkreteren Aufschluss darüber, welche Arbeitsplatzeffekte von welchen Logistik-Ansiedlungsformen zu erwarten sind. Die Ergebnisse werden in Tabelle 5-8 genauer aufgeschlüsselt. Insgesamt fällt auf, dass



Logistikzentren deutlich mehr Arbeitsplatzpotenziale freisetzen als gemeinhin angenommen. Trotzdem sollten Gemeinden sehr genau abwägen, ob sich die entstehenden Kosten, z. B. durch Anpassung der Wasserentsorgungsanlagen, wirklich durch die zu erwartenden Einnahmen aus Gewerbe- und Einkommenssteuer im Verhältnis zur bebauten Fläche rechnen. Eine Ansiedlung lohnt sich vor allem dort, wo große Brachflächen schon vorhanden sind. Unbestritten ist jedoch, dass es sich bei der Logistikbranche mittel- und langfristig um eine Wachstumsbranche handelt, insbesondere in Anbetracht des sich wandelnden Branchenprofils. Darüber hinaus geht von Logistikbetrieben auch eine Strahlwirkung in die Region aus. Ein bestehender Logistikbetrieb bzw. ein bestehendes Logistikzentrum kann ein schlagkräftiges Argument im Wettbewerb um andere, insbesondere transportintensive Betriebe sein.

Tabelle 5-8: Arbeitsplätze durch Logistikansiedlung									
Durchschnittswerte; MA= Mitarbeiter									
Durchschnittliche Grundstücksgröße in ha	Durchschnittliche direkte MA	Durchschnittliche indirekte MA							
Umschlagshallen (Cross Dod	cks): 40 bis 70 Arbeitsplätze pro Hekta	ar							
1,5	30 bis 50	30 bis 55							
Lagerhallen: 51 bis 55 Arbeit	tsplätze pro Hektar								
1	30 bis 50	21 bis 35							
Regionale Distributionszentr	en: 85 bis 121 Arbeitsplätze pro Hekta	ar							
1	50 bis 70	35 bis 51							
Europäisches Distributionsze	entrum: 70 bis 105 Arbeitsplätze pro F	Hektar							
6	400 bis 600	22 bis 35							
Hochregallager: 56 bis 104 A	Arbeitsplätze pro Hektar								
2	80 bis 150	33 bis 57							
Speziallager: 52 bis 137 Arb	eitsplätze pro Hektar								
1	30 bis 100	22 bis 37							
Quelle: NRW.Logistik (2010)	; erstellt von IW Consult								

### Kritische Betrachtung der Konkurrenzsituation

Im Rahmen der bisherigen Betrachtungen konnte festgestellt werden, dass die Ansiedlung von Logistikbetrieben in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg grundsätzlich möglich ist und insgesamt positive Effekte verspricht, obwohl eine genaue Abwägung der tatsächlich notwendigen Investitionen und der zu erwartenden Einkünfte noch aussteht. Eine solche Abwägung sollte im Vorfeld einer möglichen politischen Ausrichtung an dem genannten Ziel unbedingt vorgenommen



werden. Als letzten Punkt gilt es jedoch zu klären, inwiefern die Region im Vergleich zu direkt angrenzenden Regionen im Wettbewerb um attraktive Logistikbetriebe konkurrenzfähig ist.

Da die hauptsächliche Konkurrenz im direkten Umfeld der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg vom etablierten Logistik-Cluster, das sich um den Flughafen Leipzig/Halle herum gebildet hat, ausgeht, soll dieses im Vordergrund der Betrachtung stehen. Konkret wurden in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg knapp 600 ha verfügbare Gewerbefläche ausgemacht, die schon heute auch ohne die neu gebaute Bundesstraße den Standortvorgaben der Logistikbranche entsprechen. In den direkten Nachbarregionen stehen jedoch ebenfalls insgesamt fast 800 ha geeignete Gewerbeflächen zur Verfügung. Davon befindet sich der Großteil, nämlich 570 ha, deutlich näher (unter 20 km) am Flughafen Leipzig/Halle als die genannten Gewerbegebiete in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg (abgesehen von Brehna, das auch nur 20 km vom Flughafen entfernt liegt). In Anbetracht der verfügbaren Flächen und der Zugkraft des Logistik-Clusters um den Flughafen herum muss die kurzfristige Ansiedlung von Logistikbetrieben in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg als eher unwahrscheinlich bewertet werden. Mittel- und langfristig können jedoch Standortvorteile im Wettbewerb um Neu- und Erweiterungsansiedlungen geltend gemacht werden.

#### **Fazit**

Die Ansprüche heutiger Logistikbetriebe an eine Region sind vielfältig. Neben geeigneten Flächen und direkter Verkehrswegeanbindung zählen auch verfügbare Arbeitskräfte, der Wille zum Einbinden des Betriebs in die regionale Struktur und die Unterstützung von Gemeindeseite durch einen direkten, kompetenten Ansprechpartner auch über die Planungs- und Erstellungsphase hinaus. Grundsätzlich kann die Region mit etwa 800 ha konkurrenzfähiger Gewerbeflächen aufwarten. Mit Fertigstellung der neuen Bundesstraße werden noch weitere Gewerbeflächen potenziell für die Logistikbranche interessant. Insbesondere der Raum um Köthen herum kommt dann als Logistikknotenpunkt infrage. Die Ansiedlung von Logistikbetrieben muss einerseits hinsichtlich ihrer Rentabilität für die Gemeinde und die Region sowie in Anbetracht der direkten Konkurrenzsituation mit der Region Leipzig/Halle kritisch bewertet werden. Als kurzfristige Zielsetzung erscheint es sinnvoller, sich weniger branchenspezifisch um die Wirtschaftsansiedlung zu bemühen. Mittel- bis langfristig kann die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg jedoch wahrscheinlich von ihrer günstigen Lage profitieren. Ebenso sind langfristig die Effekte von Logistikansiedlungen positiv zu bewerten, da sie weitere Industrie anziehen und vor- sowie nachgelagerte Wertschöpfung in ihrem direkten Umfeld induzieren.



## 6 Wirtschaftspolitische Strategie

Zur Formulierung einer regionalen Entwicklungsstrategie ist es in einem ersten Schritt notwendig, die aufgezeigten Analyseergebnisse zu verdichten und darzustellen. Abgeleitet aus diesen Erkenntnissen können anschließend Handlungsfelder definiert werden, die im folgenden Kapitel mit Maßnahmen zur strategischen Umsetzung unterlegt werden.

### 6.1 SWOT-Analyse

In den vorangegangenen Kapiteln wurde ausführlich aufgezeigt, welche verkehrstechnischen Verbesserungen mit dem Bau der B 6n und der B 187 verbunden sind, wie die harten und weichen Standortfaktoren zu bewerten sind und wie die Gewerbegebiete in der Untersuchungsregion qualitativ und quantitativ zu bewerten sind. Im Folgenden werden die Ergebnisse dieser Untersuchungen aufgenommen und den vier Kategorien Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken zugeordnet. Eine überschneidungsfreie Zuordnung in diese vier Kategorien ist dabei nicht möglich. Beispielsweise kann die Lage im Umfeld einer prosperierenden Agglomeration Fluch und Segen gleichzeitig sein, wenn sie für einen Fortzug junger, gut ausgebildeter Nachwuchskräfte sorgt, aber den Unternehmen in der Region gleichzeitig die notwendige Innovationsinfrastruktur für eine erfolgreiche Entwicklung zur Verfügung stellt.

### 6.1.1 Stärken

Zu den Stärken der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg zählte in jüngster Vergangenheit vor allem die wirtschaftliche Dynamik. Bei den Wachstumsraten der Wirtschaftskraft und bei der Entwicklung der Arbeitslosigkeit muss sich die Region nicht hinter den Ergebnissen vergleichbarer Standorte, insbesondere im Osten der Bundesrepublik, verstecken.

Die Basis dieses Erfolgs bei der wirtschaftlichen Entwicklung ist dabei in der Wirtschaftsstruktur zu finden. Die Region profitiert von einem relativ starken Besatz mit Industriebetrieben und weist auch überdurchschnittlich viele Großunternehmen auf. Die Gründe hierfür sind historisch bedingt und es zeigt sich eine sehr hohe Pfadabhängigkeit. Das bedeutet, dass die Industriestruktur noch immer von Branchen dominiert wird, die bereits seit der Industrialisierung in der Region dominant sind. Hierzu zählen vor allem die **Chemie- und Kunststoffbranche**. Diese Bereiche profitieren momentan stark vom weltweiten Wachstum und haben so einen wesentlichen Beitrag am Wachstum der Region.

Neben den altindustriellen Branchen gibt es aber auch eine Reihe von kleineren **Wachstumsbranchen**, die in den letzten Jahren einen entscheidenden Anteil zur Verschiebung der Branchenschwergewichte und zur hohen wirtschaftlichen Dynamik beigetragen haben. Hierzu zählt vor allem die Solarbranche, die dank des Leitunternehmens Q-Cells einen deutschlandweiten Schwerpunkt dieser Zukunftsbranche in der Region ausgebildet hat. Aber auch abseits der im



Fokus des medialen Interesses stehenden regenerativen Energien haben sich weitere Wachstumsfelder etabliert. Hierzu zählen beispielsweise die Unternehmen des BioPharmaParks in Dessau-Roßlau, die aufbauend auf den Kompetenzen des ehemaligen Impfstoffwerks in neue Felder vorgestoßen sind.

Die Region kann bei den beschriebenen Erfolgen auf einen Faktor zählen, der auch zukünftig bestimmend sein wird für die wirtschaftliche Entwicklung; die Lagegunst. Die Region hat den Vorteil, im Süden an die Agglomeration Leipzig/Halle zu grenzen und zwischen den beiden Zentren Leipzig und Berlin zu liegen. Die wirtschaftliche Dynamik von Berlin und Leipzig ließ seit der Wende zwar insgesamt zu wünschen übrig, nahm aber in jüngster Vergangenheit stark an Dynamik zu, was auch in regionalen Standortvergleichen wie dem Großstadtranking der IW Consult deutlich wurde. Diese Entwicklung wird voraussichtlich weiter anhalten und sich auch in den umliegenden Regionen positiv bemerkbar machen.

Ein wichtiger Faktor, um von dieser Dynamik profitieren zu können, ist die gut ausgebaute **Verkehrsinfrastruktur**. Sowohl im Fernstraßenverkehr als auch im Fernverkehr der Bahn verlaufen die Haupttrassen zwischen den Zentren Berlin und Leipzig durch die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg. Darüber hinaus ist die Region über die Elbe und durch die Häfen in Aken und Dessau-Roßlau auch gut an das europäische Wasserstraßennetz angeschlossen.

Eine weitere Stärke der Region und wahrscheinlich des gesamten Landes Sachsen-Anhalt liegt in der Größe und den damit verbundenen kurzen Wegen. Mehrfach wurde hervorgehoben, dass die Kommunikation mit Entscheidungsträgern der Politik und Verwaltung gut funktioniert und sich informelle Netzwerke auf Regional- und Landesebene etabliert haben.

### 6.1.2 Schwächen

Die Schwächen in der Untersuchungsregion beruhen im Wesentlichen auf dem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Transformationsprozess, der mit der politischen Wende im Jahr 1989 begann und noch immer wirkt. Daraus resultiert, trotz positiver Dynamik, ein noch immer unterdurchschnittliches wirtschaftliches Niveau. Dies gilt sowohl gegenüber den meisten Standorten im Westen der Republik als auch gegenüber den Benchmarkregionen im Osten.

Die Gründe für dieses unterdurchschnittliche Abschneiden liegen wiederrum in der Branchenstruktur. Zwar ist die **industrielle Basis** in der Untersuchungsregion stärker ausgeprägt als in den meisten anderen ostdeutschen Regionen, aber gegenüber vergleichbaren westdeutschen Standorten noch immer unterrepräsentiert. Erschwerend gestaltet sich auch das unterdurchschnittliche Beschäftigungsniveau bei den **wirtschaftsnahen Dienstleistungsbranchen**. In diesem Zusammenhang ist die Nähe zur Agglomeration Leipzig/Halle auch eher Fluch als Segen, da Unternehmen und Mitarbeiter dieser Branchen ein hohes Maß an Urbanität verlangen. Diese Voraussetzung kann in der Region selbst das



Oberzentrum Dessau-Roßlau nur ansatzweise aufweisen. In der Konkurrenz zu Halle und Leipzig oder in einem größeren Kontext zu Magdeburg und Berlin hat die Region aber deutliche Nachteile.

Große Defizite zeigen sich auch im Bereich der Bildungs- und Innovationsinfrastruktur. Mit den beiden Standorten Köthen und Dessau-Roßlau verfügt die Region zwar über zwei Hochschulstandorte, ist aber bei den Kennzahlen dennoch deutlich unterdurchschnittlich ausgestattet. Ähnlich verhält es sich bei der Innovationsinfrastruktur für Unternehmen. Außeruniversitäre Forschungseinrichtungen sind in der Region nur äußerst spärlich vorhanden und nur begrenzt leistungsfähig. Die großen deutschen Forschungseinrichtungen wie Max-Planck-Gesellschaft und Fraunhofer-Gesellschaft unterhalten keinen Standort in der Region. Die Gründe liegen wieder im selben Bereich wie bei der unterdurchschnittlichen Ausstattung mit hochwertigen Dienstleistungsunternehmen. Die Agglomerationen in der Umgebung bieten ein attraktiveres Lebens- und Arbeitsumfeld.

Die Schwächen in der Urbanität könnte die Region durch ihre **touristischen Potenziale** kompensieren, da diese auch ein hohes Maß an Lebensqualität mit sich bringen. Landschaftliche Highlights wie das Dessau-Wörlitzer Gartenreich, kulturelle Stärken wie die Lutherstätten in Wittenberg, oder das Dessauer Bauhaus sind in dieser Dichte einzigartige Zeugnisse der Standortqualität. Dieser Punkt müsste demnach klar zu den Stärken der Region zählen. Da diese Potenziale momentan aber nur unzureichend genutzt werden und die vorhandenen Möglichkeiten nicht ausgeschöpft sind, wurde dieser Bereich als Schwäche eingestuft.

Eine deutliche Schwäche der Region resultiert auch aus den **gesellschaftlichen Veränderungen** infolge der politischen Transformation. Innerhalb der Untersuchungsregion, aber auch im gesamten Osten der Republik hat sich eine Bevölkerungsgruppe herausgebildet, die dauerhaft auf Transferzahlungen wie Hartz IV angewiesen ist und ihre Verhaltensweisen auch an die nächste Generation weiterreicht. Im Unternehmensalltag führt dies dazu, dass nicht nur die Quantität der Ausbildungsplatzsuchenden aufgrund der demografischen Veränderungen abgenommen hat, sondern auch die Qualität der Bewerbungen seit über zehn Jahren kontinuierlich zurückgeht.

### 6.1.3 Chancen

Im Bereich der Stärken wurde der Lagevorteil der Region bereits beschrieben. Durch die Nähe zu den **prosperierenden Zentren** Leipzig und Berlin sind auch in Zukunft deutliche Ausstrahlungseffekte zu erwarten. Diese beziehen sich nicht nur auf Unternehmen, denen die Agglomerationen zukünftig zu teuer werden könnten und die daher einen alternativen Standort suchen, sondern auch auf die Infrastruktur in diesen Städten. Die genannten Zentren strahlen eine zunehmende Attraktivität auf Beschäftigte und Unternehmen aus, die Bildungs- und Forschungseinrichtungen gehören häufig zu den besten ihrer Art in Deutschland. All diese Vorteile können die Bürger und Unternehmen "vor ihrer Haustür" nutzen, was die gesamte Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg aufwertet. Hiervon werden in Zukunft deutliche Wachstumsimpulse



ausgehen, die auch aktuell schon in großem Maße von den Unternehmen genutzt werden. Und dies betrifft nicht nur den Verdichtungsraum Leipzig/Halle, sondern den gesamten Raum **Mitteldeutschland,** der sich zunehmend als attraktiver Wirtschaftsraum etablieren kann und große Chancen für die Unternehmen der Region bietet.

Die bereits erwähnten Unternehmen der **Wachstumsbranchen** Solar und Biotech bieten für die Region ebenfalls noch deutlich Wachstumschancen. Diese Potenziale sind aber je nach Branche schwer einzuschätzen. Die Solarindustrie ist einem hohen Maße von den Fördermöglichkeiten in den Absatzmärkten abhängig, was die Zukunftsperspektiven nur schwer kalkulierbar macht. Die Unternehmen des BioPharmaParks in Dessau-Roßlau sind dagegen auf eine weitere Verbesserung der branchenspezifischen Infrastruktur angewiesen, um die vorhandenen Wachstumspotenziale ausschöpfen zu können.

Den identifizierten Schwächen bei den touristischen Potenzialen stehen dabei auch große Chancen in diesem Bereich gegenüber. Insbesondere eine effizientere Gestaltung des Marketings und die Kombination der vorhandenen Angebote bergen hier Entwicklungschancen.

Auch beim Thema Kooperation und Zusammenarbeit innerhalb der Region gibt es Potenziale, die ausgeschöpft werden können. Die unzureichende Identität der Gesamtregion und ein ausgeprägtes "Kirchturmdenken" stehen einem kooperativen Verhalten und der Generierung von Synergien entgegen.

#### 6.1.4 Risiken

Wie bereits ausführlich dargestellt, liegen die größten Risiken für die Entwicklung der Region in der Demografie. Eine zunehmende Überalterung der Bevölkerung, fehlende Nachwuchskräfte und eine sich verändernde Nachfragestruktur nach Produkten und Dienstleistungen bergen enorme Risiken für die Unternehmen und damit für die Untersuchungsregion. Die Entwicklungen treten zwar auch in anderen Regionen zutage, allerdings sind sie in der Untersuchungsregion stärker ausgeprägt als in Agglomerationen, die eine größere Attraktivität für jüngere Bevölkerungsschichten haben.

Der fortschreitende demografische Wandel führt auch auf politischer Ebene zu einem immer konzentrierteren Mitteleinsatz. In der Landesentwicklungsplanung des Landes Sachsen-Anhalt wird eine Stärkung der Zentren Magdeburg und Halle betont. Ländliche Regionen könnten demzufolge mit deutlich geringeren Ressourcen zurechtkommen müssen oder dürfen weniger auf die Unterstützung übergeordneter Ebenen, wie beispielsweise bei der Vermarktung von Gewerbeflächen hoffen. Auch könnte die weitere Förderung eines Wirtschaftsraumes Mitteldeutschland Gefahren für die Untersuchungsregion bergen, wenn nämlich der Mitteleinsatz und damit die Entwicklung in Zukunftsfeldern an der Region vorbeiführen. Ein hohes Engagement seitens der Politik und Verwaltung sowie eine Integration der regionalen Unternehmen in diese überregionalen Netzwerke sind hierfür erforderlich.



Die zunehmende wirtschaftliche Dynamik könnte ebenfalls ein Risiko für die Region zur Folge haben. Die Durchführung von Ansiedlungs- und Investitionsvorhaben waren in der Vergangenheit im Wesentlichen durch das Vorhandensein von **Fördermöglichkeiten** bestimmt. Die neue Förderperiode der EU-Strukturfonds könnte eine neue Klassifizierung der Förderregionen und damit eine Abkehr von Förderhöchstsätzen mit sich bringen. In Kombination mit der quantitativen und qualitativen Abnahme des Humankapitals besteht hier die Gefahr, dass die beiden Hauptargumente in der Ansiedlungsförderung abhandenkommen. Die schwache **Finanzkraft** der einzelnen Gebietskörperschaften schränkt den finanziellen Spielraum zusätzlich ein.

### 6.2 Grundsätzliche Strategieoptionen

Aufbauend auf den Ergebnissen der SWOT-Analyse muss kritisch hinterfragt werden, welchen Weg man zukünftig gehen will. Ist die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg stark genug und politisch gewillt, eine eigene **endogene Entwicklungsstrategie** umzusetzen, oder muss man die **Kooperation** mit starken Partnern suchen, um die eigenen Schwächen auszugleichen und voneinander zu profitieren? Für die erfolgreiche Gestaltung des sozioökonomischen Wandels müssen die gesellschaftlichen und technologischen Megatrends berücksichtigt werden, denen man sich nicht entziehen kann und die einer Strategiefindung zugrunde liegen sollten.

### **6.2.1 Die Megatrends**

Globalisierung: Die Internationalisierung der Wirtschaft geht weiter. Die dynamischen Märkte liegen heute außerhalb Westeuropas, insbesondere in Asien. Die Wertschöpfungsintensität der Exporte fällt, d. h. es stecken immer mehr Vorleistungen aus dem Ausland in deutschen Exporten. Die Bedeutung der Exportwirtschaft kann für den Arbeitsmarkt nur gehalten werden, wenn die Exportvolumina wachsen. Es ist mit zunehmender Importkonkurrenz vor allem aus Niedriglohnländern zu rechnen. Globalisierung ist nichts anderes als steigende wechselseitige Marktdurchdringung. Dadurch wäre jede Strategie, die überwiegend oder sogar nur auf die Region setzt, zum Scheitern verurteilt.

Tertiarisierung: Arbeitsplätze werden vornehmlich im industrienahen Dienstleistungsbereich entstehen. Industrie und Dienstleistungen wachsen noch enger zusammen. Industrie gibt es eher in ländlichen Räumen und industrienahe Dienstleister eher in den Zentren. Aus diesem Trend folgt fast zwingend die Notwendigkeit einer stärkeren regionalen Kooperation. Hier können Wissensnetzwerke als ein entscheidender Bestandteil für die erfolgreiche Entwicklung von Regionen gesehen werden. Auch hierfür sind industrienahe Dienstleister, in diesem Fall vornehmlich aus dem anwendungsorientierten Forschungsbereich, notwendig.

**Wissensintensivierung:** Der Bedarf an Akademikern und Fachkräften wird steigen. Die Chance, den erhöhten Bedarf über Zuwanderung zu decken, wird schwieriger, weil sich alle um diese "Zukunftsressource" bemühen. Wissensintensivierung bedeutet auch die Notwendigkeit von mehr



Innovationen sowie Forschung und Entwicklung. Im zukünftigen Wettbewerb wird derjenige bestehen, der Alleinstellungsmerkmale hat und sich durch ständige Verbesserungen und Innovationen von der Konkurrenz absetzen kann.

Differenzierung: Um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten oder gar auszubauen, wird es in Zukunft entscheidend sein, wie die Produkt- und Dienstleistungspalette von Unternehmen differenziert ist. Nur mit einem differenzierten Portfolio wird es möglich sein, die Nachfrage möglichst optimal zu bedienen. Dies liegt zum einen an den immer schneller werdenden Produktlebenszyklen und zum anderen an der fortschreitenden Individualisierung der Gesellschaft.

Vernetzung: Netzwerke werden in Zukunft noch stärker in den Fokus von Unternehmen rücken, da sie positiv auf den Unternehmenserfolg wirken. Deshalb sollten Unternehmenskooperationen in Zukunft noch stärker Teil der Unternehmensstrategie sein. Aufgrund der fortschreitenden Wissensintensivierung der Produkte und Dienstleistungen sind Netzwerke notwendig, um auch durch Input von außen auf der technologischen Höhe der Zeit bleiben zu können.

Zukunftsmärkte: Zu viele Unternehmen setzen zu stark auf Modetrends wie Umwelttechnologien oder "Ressourcenschonung" und unterschätzen die Bedeutung und Wandlungsfähigkeit traditioneller Märkte. Am Beispiel E-Mobility wird deutlich, dass auch in etablierten Branchen fundamentale Umbrüche möglich sind. Deutschland hat einen Rückstand in wichtigen Technologiebereichen (z. B. Batterien), der die Wettbewerbsposition in der Autoindustrie gefährdet. Insgesamt werden die "Karten neu gemischt" und es ist nicht sicher, dass die Automobilproduzenten von heute auch die E-Autos von morgen produzieren. Die "schöpferische Zerstörung" Schumpeterianischer Provenienz findet nicht am gleichen Ort oder zur gleichen Zeit statt; es ist vielmehr völlig offen, wer (welche Unternehmen oder Regionen) das Rennen im Standortwettbewerb macht.

Gesellschaftlicher Wandel: Die Alterung der Bevölkerung, die Veränderungen traditioneller Familienstrukturen und die erhöhten Anforderungen an die Flexibilitäten in der Arbeitswelt sind Trends, die die Entwicklung des ländlichen Raumes hemmen. Der Trend der Alterung führt in Verbindung mit der Urbanisierung dazu, dass ländliche Räume in Zukunft weiter zersiedelt werden und dementsprechend die Aufrechterhaltung einer sozialen Infrastruktur (im Sinne einer Daseinsvorsorge) immer schwieriger zu bewerkstelligen sein wird.

**Urbanisierung:** Es gibt wieder einen Trend zu "Wohnen und Arbeiten" in der Stadt. Urbanisierung ist ein weltweites Phänomen. Ländliche Räume verspüren einen deutlichen Abwanderungsdruck. Dies ist verbunden mit einer Überalterung, weil gerade die Jüngeren wegziehen. Zurück bleibt das Problem zu geringer "kritischer Massen", d. h. für die verbleibende Bevölkerung wird die Infrastruktur pro Kopf teurer und für Unternehmen "reißen die Netzwerke" mangels Masse.



Die Handlungsakteure müssen sich im Rahmen der wenig bis gar nicht beeinflussbaren Megatrends bewegen und erfolgreiche Strategien für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit entwickeln.

Aus regionaler Perspektive sind hierbei die Themenkompetenz innerhalb der Region und die Machbarkeit aufgrund der politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen entscheidend. Zu den vier wichtigsten Themen gehören Netzwerke, Wissenschaft und Technologie, Infrastruktur und Fachkräfte.

Durch eine effiziente Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Politik können die Megatrends bei der Entwicklung von Regionen und Unternehmen pro-aktiv berücksichtigt werden und somit zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit wesentlich beitragen. In Zukunft wird es noch stärker darauf ankommen, auf Trends nicht nur schnell zu reagieren, sondern diese bestenfalls zu antizipieren.

Die hier angeführten Megatrends stellen nur eine Auswahl der wichtigsten Trends dar, die für das vorliegende Gutachten direkt relevant sind. Sie bilden den Hintergrund für alle folgenden Betrachtungen und beeinflussen die abschließenden Handlungsempfehlungen maßgeblich.

### 6.2.2 Endogene Entwicklungsstrategie

Bei dieser Strategie wird versucht, das endogene Potenzial von Regionen zu erschließen, um dadurch Wachstum zu erzeugen. Durch starke Leuchttürme in den Bereichen Wirtschaft, Wissenschaft, Infrastruktur und Kultur soll einerseits der Erfolg der Region selbst besonders groß sein. Der entscheidende Punkt ist, dass bei dieser Option das Vorhandensein – oder zumindest das Aufbaupotenzial – aller relevanten Erfolgs- und Potenzialfaktoren in der jeweiligen Region notwendig ist. Die wesentlichen Elemente der Strategie sind:

- Verbesserung der Potenziale der regional ansässigen Unternehmen
- Förderung des Unternehmertums
- Ansiedlung zukunftsfähiger Unternehmen
- Sicherstellung einer zukunftsfähigen Branchenstruktur
- Schaffung einer leistungsfähigen regionalen Bildungs-, Wissenschafts- und Verkehrsinfrastruktur
- Wissensintensive Kooperationen und Netzwerke
- Sicherung des Akademiker- und Fachkräftenachwuchses
- Bereitstellung von Industrie- und Gewerbeflächen



- Wirtschaftsfreundliche Verwaltungen
- Attraktive Bedingungen f
  ür "Wohnen und Arbeiten"
- Hohe Wissenschafts- und Forschungsdichte (Universitäten, Fachhochschulen, Forschungsinstitute)

Diese Strategie lässt sich allerdings nicht in allen Räumen etablieren. Dagegen sprechen insbesondere drei Gründe:

- Zukunftsfähige Unternehmens- und Branchenstruktur: Regionen sind nur erfolgreich, wenn sie einen guten Mix aus innovativen, forschungsstarken und international aufgestellten Branchen haben. Hinzukommen müssen leistungsfähige industrienahe Dienstleistungen.
  - Aufgrund des geringen Potenzials ist es nicht möglich, durch Ansiedlungen solche Branchenstrukturen in einer vernünftigen Zeit zu entwickeln.
  - Es ist auch nicht möglich, diese Strukturen kurz- oder mittelfristig endogen zu entwickeln. Die komplexen und gewachsenen Netzwerke lassen sich nicht "auf der grünen Wiese" entwickeln.
- Leistungsfähige Infrastruktur: Unternehmen, die eng mit der Wissenschaft zusammenarbeiten, sind erfolgreicher. Dafür ist eine leistungsfähige Bildungs- und Wissenschaftsinfrastruktur notwendig. Diese kann nicht flächendeckend regionsnah angeboten werden, denn dann wäre sie zu kleinteilig. Universitäten und Forschungszentren sollten groß genug sein, um eine "kritische Masse" zu erreichen. Eine zu starke Dezentralisierung gefährdet dies.
- Industrie-Dienstleistungsverbund: Wirtschaft der Zukunft heißt Verknüpfung von Industrie und Dienstleistungen. Gerade hochwertige Dienstleistungen finden sich überwiegend in größeren Städten und Metropolen. Diese Branchen brauchen eine schnelle und hochwertige Verkehrsinfrastruktur. Auch der Trend zur Urbanisierung wird die Chancen der hoch verdichteten Räume für diese Dienstleistungen erhöhen, weil gerade jüngere und gut ausgebildete Menschen in die Städte und Metropolen streben. Zumindest bei der Vernetzung von Industrie und Dienstleistungen ist eine Kooperation zwischen ländlichen und verdichteten Räumen notwendig.

Es kommt hinzu, dass die Strategie der "endogenen Entwicklung" regionalen Wettbewerb benötigt. Erfolgreiche Regionen müssen von dem Erfolg auch fiskalisch profitieren. Der heutige kommunale Finanzausgleich mit der hohen Grenzabschöpfung zusätzlicher Steuereinnahmen bildet dabei ein Hemmnis. Auch Subventionen und staatliche Hilfen können nur sehr zurückhaltend eingesetzt werden, weil sie diesen Wettbewerb verzerren.



### 6.2.3 Kooperationsstrategie

Da eine endogene Wachstumsstrategie mit zahlreichen Restriktionen verbunden ist, müssen Alternativstrategien für die Region vorhanden sein.

Die Kooperationsstrategie sieht eine Stärkung der Wachstumszentren vor, in der Erwartung, dass positive Ausstrahlungseffekte bis in die umliegenden ländlichen Räume reichen, die auf Kooperationsbasis mit den Wachstumszentren interagieren können. Die Strategie konzentriert sich auf die beiden Kernthemen Kooperation und Spezialisierung.

Diese Strategie würde bedeuten, dass die Stadt Dessau-Roßlau zu einem ökonomischen Kraftzentrum der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg ausgebaut wird und Ausstrahlungseffekte in das Umland generiert. Die Strategie führt zu

- einer Konzentration beim Ausbau von Wissens- und Bildungseinrichtungen im Wachstumszentrum (Exzellenz braucht kritische Massen),
- dem Aufbau moderner Dienstleistungsbranchen, die unternehmensnah und wissensintensiv sind, und
- einer Nutzung der erfolgreichen industriellen Potenziale der Region.

In dieser Kooperationsstrategie ist eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen dem Wachstumskern und dem weiterem Umland notwendig. Die ländlichen Gebiete könnten sich auf den Industrie- und Logistikbereich und das Kraftzentrum auf Dienstleistungen und Wissenschaft konzentrieren. Damit ist keine völlig getrennte Arbeitsteilung, sondern nur eine **Schwerpunktorientierung** gemeint. Die Strategie hat mehrere **Voraussetzungen:** 

- Aufbau von Vertrauen, ohne das solche Kooperationen nicht leben k\u00f6nnen;
- Abbau von trennenden Verwaltungsgrenzen; vor allem Unternehmen müssen spüren, dass die Region insgesamt eine "One-Stop-Agency" ist, die Probleme einheitlich löst;
- Schaffung von Netzwerken und Informationsplattformen, die den Unternehmen die interregionale Zusammenarbeit erleichtert und notwendiges Wissen über mögliche Kooperationspartner schafft;
- Schaffung eines Ausgleichssystems, das sicherstellt, dass Kooperation sich wirtschaftlich und fiskalisch lohnt und alle Teile der Region von dieser profitieren.

### Vorteile der Kooperationsstrategie:

 Ausnutzung der Trends zur Urbanisierung und zur Tertiarisierung durch die Konzentration auf unternehmensnahe und wissensintensive Dienstleistungen im Wachstumskern;



- die verbesserte Möglichkeit des Aufbaus von wissenschaftlicher Exzellenz;
- Arbeitsteilung nach spezifischen Vorteilen;
- Anbindung an leistungsstarke industrielle Strukturen;
- die Chance zur Schaffung größerer Cluster mit internationaler Ausrichtung;
- die Möglichkeit, interessierten Unternehmen eine vielfältige, aber einheitlich auftretende und einheitlich geführte Region anbieten zu können.

Natürlich ist die Strategie nicht frei von Schwierigkeiten. Genauso wie der Aufbau endogener Entwicklungspotenziale in einer Region scheitern kann, gibt es keine Erfolgsgarantie für die Weiterentwicklung vorhandener oder sogar für den Ausbau von bisher weniger erfolgreichen Zentren. Wenn das Entwicklungszentrum nicht starkgemacht werden kann, gibt es auch keine Ausstrahleffekte.

Trotz dieser Vorbehalte können Teile einer Strategie umgesetzt werden. Das betrifft speziell die Erschließung von Kooperationsmöglichkeiten zwischen Unternehmen. Dafür sind Netzwerke notwendig, die zumindest überregional agieren sollten. Hier muss regional weiträumiger gedacht werden als heute.

## 6.3 Wirtschaftspolitische Strategie und Handlungsfelder

Sowohl die Kooperationsstrategie als auch die endogene Entwicklungsstrategie haben Vor- und Nachteile. Die Struktur der Untersuchungsregion erlaubt es nicht, eine der beiden Optionen allein zu ziehen. Für einen Alleingang (endogene Strategie) verfügt die Region zwar über eine starke industriell geprägte Wirtschaftsstruktur, allerdings fehlen die zentralen Elemente wie eine leistungsfähige Bildungs- und Innovationsinfrastruktur. Ein Aufbau wäre auch nicht möglich und nötig, da die genötigte Infrastruktur außerhalb der Region insbesondere im Ballungsraum Leipzig/Halle vorhanden ist. Da diese Hochschulen und wissenschaftlichen Institute in ihrem Wirken nicht lokal, sondern regional, national oder sogar international orientiert sind, können die Unternehmen aus der Untersuchungsregion von den Angeboten "vor ihrer Haustür" profitieren. Die Großunternehmen sind in diesem Feld bereits massiv unterwegs und können so auch den Weg für die KMUs zeigen.

Die weitere wirtschaftliche Zukunft der Region wird auch von der Entwicklung des Ballungsraums Leipzig/Halle bestimmt sein. Schon heute sind wichtige Ansiedlungsargumente die Nähe zum Flughafen und zu Hochschulen und Forschungseinrichtungen, die hier ihren Sitz haben. Mit fortschreitendem demografischem Wandel wird die Verfügbarkeit von Fachkräften, insbesondere von Akademikern, eine immer größere Rolle spielen. Diese Nachfrage kann die Region nur in Kooperation mit dem Ballungsraum Leipzig/Halle bedienen. Auch weitere Nachfragesegmente, beispielsweise im höherwertigen Konsumbereich, wird die Region nicht selber anbieten können.



Die Möglichkeit, diese Nachfrage im näheren Umfeld befriedigen zu können, ist ein Argument für den Standort Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg.

Mit dem weiteren starken Wachstum des Wirtschaftsraums Leipzig/Halle wird es zu einem zunehmenden Suburbanisierungsprozess kommen, d. h. zur Verlagerung von Betrieben aus dem zentrumsnahen Bereich in das nähere und weitere Umland. Dieser Trend wird die Gewerbeflächennachfrage in den Regionen maßgeblich mitbestimmen. Gründe für den Suburbanisierungsprozess sind u. a. die meist günstigeren Standortkosten im Umfeld sowie die geringen Konflikte mit benachbarten Nutzungen und der verkehrlichen Anbindung.

Für die Untersuchungsregion Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg gilt es daher, die eigenen Standortnachteile durch eine engere Einbindung der infrastrukturellen Angebote des Ballungsraums Leipzig/Halle auszugleichen und so die eigene Entwicklung zu fördern.

Die Bekämpfung der eigenen Schwächen und der Ausbau der Stärken werden durch Maßnahmen in folgenden fünf Handlungsfeldern unterstützt, die sich aus der SWOT-Analyse ableiten.

- Verkehrsinfrastruktur
- Gewerbeflächen (Kundenprofil)
- Demografie, Humankapital und Lebensqualität
- Innovationsverhalten der Unternehmen
- Kooperationsverhalten

Im Folgenden Kapitel werden die Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern vorgestellt.



## 7 Handlungsempfehlungen

Handlungsempfehlungen im Bereich der Wirtschaftsförderung spielen sich vor einer schwierigen Gemengelage ab. Viele Gebietskörperschaften, nicht nur in der Untersuchungsregion, haben Nothaushalte bzw. befinden sich in starker Konsolidierung. Weitere finanzielle Belastungen im Zuge der Überalterung lassen auch den Ausblick eher trübe erscheinen. Wunschzettel sind zwar sicherlich vorhanden, können aber nur in den wenigsten Fällen erfüllt werden. Es gilt daher noch verantwortungsvoller mit den vorhandenen Ressourcen umzugehen und auch die Durchführung möglicher Maßnahmen anhand einer Kosten/Nutzen-Analyse abzuwägen.

Da Ansiedlungsvorhaben, aus den beschriebenen Gründen, in Zukunft immer schwieriger zu realisieren sein werden, muss sich auch der Fokus der Wirtschaftsförderung zukünftig ändern. Die finanziellen und personellen Ressourcen sollten in einem stärkeren Maß in die Bestandsentwicklung gesteckt werden. Hierzu ist es notwendig, durch regelmäßige Besuche, Feedbackgespräche bei Unternehmen und thematische Diskussionszirkel die Befindlichkeiten dieser Zielgruppe zu analysieren und Maßnahmen zu deren Überwindung einzuleiten.

Im Folgenden werden weitere Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern vorgeschlagen.

#### 7.1 Verkehrsinfrastruktur

Der Bau der B 6n zeigt, dass auch 20 Jahre nach der deutschen Wiedervereinigung noch immer Potenziale für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur vorhanden sind. Dass durch die Verbesserung der Infrastruktur aber gleichzeitig Wachstumsimpulse freigesetzt werden, ist kein Automatismus. Die verbesserte Anbindung ist in erster Linie für die Bestandsunternehmen von hoher Bedeutung. Ansiedlungsentscheidungen laufen komplexer ab und sind nicht allein von der Qualität der Verkehrsinfrastruktur abhängig, auch wenn es Branchen wie die Logistik gibt, bei denen dies eine große Rolle spielt. Die unzureichende Anbindung Köthens ist aktuell ein Entwicklungshemmnis für die bestehenden Unternehmen an einem Standort, der ansonsten infrastrukturell gut aufgestellt ist. Die unmittelbaren Investitionsentscheidungen für den Ausbau der Infrastruktur im Bereich Verkehr werden nicht in der Region getroffen, trotzdem ist ein geschlossenes Eintreten für eine weitere Verbesserung notwendig.

Ähnlich verhält es sich mit dem **Ausbau der B 187**. Dieser ist äußerst wichtig für die Region und sollte mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln vorangetrieben werden. Auch hier würden die Bestandsunternehmen profitieren, da im Raum Wittenberg die Verkehrsinfrastruktur aufgrund des Wachstums der ansässigen verkehrsintensiven Unternehmen an ihre Grenzen stößt. Durch einen solchen Ausbau würde auch die Anbindung an andere Verkehrsträger erheblich verbessert werden.

Das vorhandene Potenzial des Hafens Aken drückt sich eindeutig in den Wachstumszahlen aus. Diese sind auch schon ohne eine mögliche **Instandsetzung der Elbe** und dem damit



verbundenen deutlichen Ausbau des Verkehrs auf dem Wasser beeindruckend. Die Instandsetzung kann hier für Unternehmen noch deutliche Effekte abrufen. Deshalb ist er notwendig. Von einem solchen Ausbau würden selbstverständlich auch die Häfen in Dessau-Roßlau und Wittenberg profitieren.

Für die bessere Erschließung der östlichen Standorte der Planungsregion, muss eine weitere **Elbquerung** östlich der Lutherstadt Wittenberg zukünftig vorangetrieben werden. Eine konkrete Möglichkeit könnte sich durch eine Verlängerung der B6n über die BAB 9 hinaus in östliche Richtung ergeben.

Der Güterverkehr auf der Schiene wurde früher deutlich mehr genutzt, heute ist dieser Verkehrsträger zusehends ins Hintertreffen geraten. Durch die zunehmende Fokussierung auf Umweltaspekte und die Aus- und Überlastung der Straßeninfrastruktur tritt er jedoch wieder mehr in den Vordergrund. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, ist die vollständige Elektrifizierung des Streckennetzes notwendig. Ebenfalls entscheidend in der Konkurrenz zur Straße ist die Geschwindigkeit, mit der Güter auf der Schiene transportiert werden können. Hier bestehen in der Region, aber auch in Sachsen-Anhalt insgesamt noch erhebliche Defizite. Darüber hinaus wird die geplante Niederschlesische Magistrale als neue Güterverkehrsverbindung in Richtung der Zukunftsmärkte in Osteuropa eine höhere Nachfrage für diesen Verkehrsträger schaffen und den Unternehmen der Region diese Absatzmärkte einfacher zugänglich machen.

Die beschriebene engere Anbindung an den Ballungsraum Leipzig/Halle kann und muss durch eine bessere **Erschließung durch den ÖPNV** erreicht werden. Abgestimmte Fahrpläne, einheitliches Tarifgebiet und kürzere Taktungen bei der direkten Anbindung über die Landesgrenze hinweg sind hier das Ziel. Inwieweit für die Erfüllung der Ziele eine Fusion mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund vorteilhaft wäre, ist zu prüfen.

Dessau-Roßlau als Oberzentrum der Region muss besser an den **überregionalen Personenverkehr der Bahn** angebunden werden. Köthen, Wittenberg und Bitterfeld sind in diesem Bereich, insbesondere mit den Verbindungen nach Leipzig/Halle und Berlin, deutlich besser ausgestattet und verfügen über regelmäßige IC/EC/ICE-Verbindungen.

### 7.2 Gewerbeflächen (Kundenprofil)

Aufgrund der beschriebenen Rahmenbedingungen wie der Ansiedlungspolitik der Landesregierung, der zukünftigen Fördermöglichkeiten und Fachkräfteproblematik infolge des demografischen Wandels wird in den nächsten Jahren mit einer abnehmenden Gewerbeflächennachfrage gerechnet. Da die Region außerdem eine große Zahl verfügbarer Flächen aufweist und die Landesplanung auch nur eingeschränkt Neuausweisungen erlaubt, ist die Thematik der potenziellen Neuausweisung von Flächen auf einzelne Segmente beschränkt. In erster Linie betrifft dies die **Premiumstandorte**. Die sehr dynamische Entwicklung der letzten Jahre macht deutlich, dass hier mittel- bis langfristig zusätzlicher Bedarf entstehen kann, dem mit



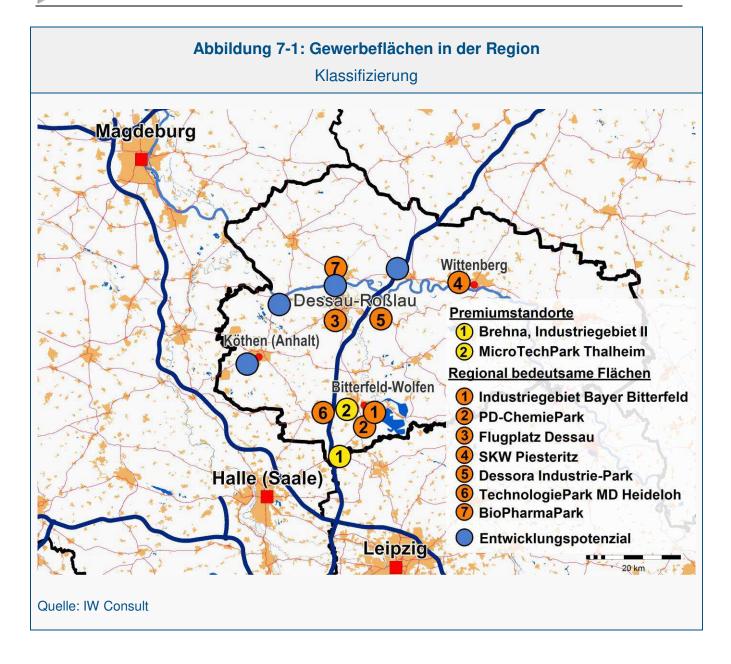
einer Erweiterungsoption begegnet werden sollte. Eine nördliche Erweiterung des MicroTechParks, wie sie bereits diskutiert wird, würde hier die notwendigen Reserven in diesem Segment schaffen. Weiteres Ausbaupotenzial hat auch der Standort Coswig/Klieken an der A9.

Des Weiteren muss die regionale Wirtschaftsförderung dafür Sorge tragen, dass die Bestandsunternehmen genügend Möglichkeiten für eventuelle Investitionen und Expansionen haben. Am Standort Weißandt-Gölzau ist diesbezüglich bereits eine Ausweitung der Flächenverfügbarkeit geplant; um Streuverluste zu vermeiden, sollten Investitionen in diesem Bereich aber nur in enger Abstimmung mit den jeweiligen Unternehmen erfolgen. Auch bei erfolgreichen Bestandsunternehmen ist aufgrund der beschriebenen Problemlagen mit einer nachlassenden Entwicklungsdynamik zu rechnen.

Ein interessantes Nischenthema besetzen die **Häfen** (Aken und Roßlau) in der Region. Hier ist, wie bereits in den letzten Jahren (vgl. Kapitel 3.1.3), auch weiterhin mit einer sehr dynamischen Entwicklung zu rechnen. Neben den Umschlagmöglichkeiten, die als Standortfaktor der gesamten Region zugutekommt, werden diese Standorte zunehmend attraktiv für hafenaffine Unternehmen. Das momentane Angebot an Flächen ist hier aber perspektivisch als nicht ausreichend zu bezeichnen.

Vom Bau der B 6n wird insbesondere der **Standort Köthen** profitieren. Die verbesserte verkehrsinfrastrukturelle Anbindung an den überregionalen Straßenverkehr (zur A 14 und A 9) wertet die bestehenden Flächen, insbesondere das Gewerbegebiet Köthen-West und das Gewerbe- und Industriegebiet Köthen-Ost, deutlich auf. Dies führt bei der Standortbewertung zu einer völligen Neubewertung der Erreichbarkeitskennziffern, was zu einer höheren Attraktivität führt. In diesem Zusammenhang ist eine mögliche Erweiterung des Gewerbegebiets Köthen-West zu prüfen, um einer möglichen Nachfrage an diesem Standort begegnen zu können.





Für eine aktive **Vermarktung** bieten sich demnach die Premiumstandorte an, wobei hier aufgrund der sehr guten Standortfaktoren die Ansiedlung von technologieorientierten Industrieunternehmen im Vordergrund stehen sollte. Ein breiterer Kundenkreis ergibt sich bei den Standorten mit regionaler Bedeutung. Für die Flächen in Bitterfeld-Wolfen und Wittenberg kommen dabei in erster Linie Unternehmen infrage, die die bestehende Wertschöpfungskette ergänzen. Die übrigen Flächen, wozu auch der Standort Köthen nach Fertigstellung der B 6n zählt, dürften insbesondere für Unternehmen mit hohen Anforderungen an eine gute verkehrstechnische Erschließung attraktiv sein. Hierzu zählt natürlich der Logistikbereich, der in dieser Studie gesondert betrachtet und herausgehoben wurde. Ebenfalls für den Logistikbereich würden sich zusätzliche Flächenausweisungen im Bereich Coswig/Klieken eignen. Hier gibt es schon starke Unternehmen



am Standort (z. B. Netto und Ernsting's family. Umso wichtiger wird der Ausbau der B 187 in dieser Region.

Attraktive Gewerbeflächen und gezielte, einheitliche Ansprache von potenziellen Kunden sowie die Pflege und Bindung bestehender Unternehmen können aber nur ein Schritt sein. Das grundlegende Problem der Region liegt im negativen Image. Dies zeigte sich sowohl in der Unternehmensbefragung als in den Experteninterviews. Um die Außen- und Innenwahrnehmung der Region zu verbessern, müssen grundlegende Schritte unternommen werden. Eine solche Imageverbesserung kann nur mittel- bis langfristig innerhalb eines **Vermarktungsplans** für die Region erfolgen. Ein solcher Plan braucht eine konkrete strategische und taktische Ausrichtung. Die Stärken der Region müssen hervorgehoben werden. Nur so kann man Selbstbewusstsein sowie Identität schaffen und diese langfristig nach außen kommunizieren. Best Practice Beispiele können hierbei helfen. Die eigenen Potenziale zu erkennen und richtig zu kommunizieren, ist oftmals schwierig. Daher bietet es sich in diesem Bereich an, mit einem Partner zusammenzuarbeiten, der die Region gut kennt, aber auch über einen umfassenden Überblick zu anderen vergleichbaren Regionen sowie Erfahrung bei Kommunikation von regionenspezifischen Inhalten und Kompetenzen verfügt.

### **Abbildung 7-2: Best Practice Beispiele**

Möglichkeiten zur Präsentation im Vermarktungsplan

Mögliche Kandidaten für die Darstellung in Best Practice Studien innerhalb eines Vermarktungskonzepts könnten folgende Unternehmen sein:

- Mercateo als größter und dynamischster B-to-B Internet-Marktplatz in Köthen (siehe rechts)
- Bayer Bitterfeld, wo inzwischen die gesamte Produktion von Aspirin stattfindet
- Standardkessel Köthen als Marktführer im Kesselbau



Quelle: IW Consult



### 7.3 Demografie, Humankapital und Lebensqualität

Die bisherigen Analysen haben gezeigt, dass aus dem Bereich Demografie zukünftig die größten Entwicklungshemmnisse für die regionale Wirtschaft drohen. Diesen Trend wird man nicht umkehren können. Dennoch gibt es verschiedene Stellschrauben, um die Auswirkungen für die Unternehmen abzumildern. Hierfür müssen in erster Linie die vorhandenen Reserven besser genutzt werden. Diese finden sich vor allem in folgenden Gruppen von Erwerbsfähigen:

- Erwerbslose,
- Pendler,
- Rückkehrer und
- Zuwanderer.

Das Potenzial aus **Erwerbslosen** setzt sich für Sachsen-Anhalt aus ca. 170.000 Arbeitslosen plus 55.000 Menschen mit ausgewiesener Unterbeschäftigung (in 2008; Quelle: Bundesanstalt für Arbeit 2011) zusammen. Zusätzlich **pendeln** 140.000 Arbeiternehmer aus Sachsen-Anhalt in andere Bundesländer. Das Land Sachsen-Anhalt hat dieses Potenzial schon erkannt und z. B. mit der Initiative PFIFF reagiert. Hierbei handelt es sich um eine Hotline, bei der sich sachsenanhaltische Pendler melden können, die nicht mehr pendeln wollen und eine Arbeitsstelle in der Region suchen. Ihnen wird dann im Idealfall aufgrund ihrer Qualifikation und Erfahrung eine Stelle vermittelt. Die hier dargestellten Zahlen sollten natürlich nicht falsch verstanden werden. Es handelt sich dabei keineswegs um direkt aktivierbare Arbeitskräfte für Sachsen-Anhalt oder gar die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg, sondern vielmehr um zwei zahlenmäßig interessante Gruppen von Erwerbsfähigen, um die es sich lohnt zu werben.

Es gibt zwei weitere Gruppen, die zwar abstrakter sind was ihre Größe betrifft, aber dennoch einen erheblichen Beitrag zur Lösung des Demografieproblems leisten können. Hierbei handelt es sich um Rückkehrer, also Auswanderer mit Wurzeln in der Region, und Zuwanderer aus anderen Regionen Deutschlands sowie dem Ausland. Die sukzessive Öffnung des deutschen Arbeitsmarktes für Arbeitnehmer aus osteuropäischen Ländern vergrößert die Gruppe der potenziellen Zuwanderer deutlich. Beim Werben um diese genannten Gruppen steht man aber ganz klar in Konkurrenz mit nominell stärkeren Regionen. Neben monetären Anreizen ist für Rückkehrer und Zuwanderer der Faktor Lebensqualität entscheidend, der sich in einem hohen Freizeitwert und einem hochwertigen kulturellen Umfeld in der Region widerspiegelt.

Konkret heißt das: Es sollte ein familienfreundliches Umfeld geschaffen werden, sodass nicht nur hochqualifizierte, hauptsächlich männliche Arbeitskräfte in die Region kommen und am Wochenende auspendeln, sondern vielmehr der Lebensmittelpunkt gerade von hoch und höchst qualifizierten Menschen in die Region verlegt wird. Hierfür muss zuerst die notwendige Infrastruktur geschaffen werden, sodass sich diese Klientel auch wohlfühlt. Hierzu ist insbesondere



die Förderung des Nachwuchses entscheidend. Das bedeutet bilinguale Kindergärten, private Schulen, sowie ein exzellentes Angebot an zusätzlichen Förderaktivitäten wie Musikschulen, Vereinen und Sporteinrichtungen. Als Standort für solche Einrichtungen kommt in erster Linie das Oberzentrum Dessau-Roßlau infrage.

Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen zu treffen, die die Region für ansässige junge, talentierte Arbeitnehmer interessant machen. Es muss das Bewusstsein geschaffen werden, dass es tatsächlich eine Zukunft in der Region mit konkreten und interessanten Arbeitsplätzen gibt. Hierzu müssen Unternehmen und Schulen schon früh zusammengebracht werden. Patenschaften schon im Gymnasium können hier ein Weg sein. Dies beinhaltet auch, frühzeitig auf Studenten zuzugehen. Das kann in Form von Praktika, Studentenjobs sowie Bachelor/Masterarbeiten erfolgen, um eine nachhaltige Bindung an die Region und das Unternehmen zu bewirken. Unternehmen und Unternehmer haben Vorbildfunktion!

Neben den Unternehmen sind aber auch die Kommunen und Städte gefragt, diese Verbindung zu Schülern und Studenten herzustellen. Hierzu müssen Studienprojekte in die Städte getragen werden. Erfolge müssen sichtbar gemacht werden, um Identifikation zu schaffen und Leben in die Städte zu bringen. Das kann nur durch intensivere Kooperation der Städte mit der Hochschule Anhalt funktionieren. Es sollten hierfür auch Räume zur Verfügung gestellt werden.

### 7.4 Innovationsverhalten der Unternehmen

Für die Zukunft und die Prosperität einer jeden Region sind letztlich die Innovationen der Unternehmen am Standort entscheidend. Eine funktionierende Innovationskultur und branchenübergreifender Austausch sind dafür essentiell. Obwohl es in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg schon gute Ansätze für den Austausch und die Kooperation zwischen Unternehmen und der Hochschule Anhalt sowie anderen überregionalen Forschungseinrichtungen gibt, besteht immer noch Verbesserungspotenzial.

Die angesprochene Kooperation mit Instituten der Wissensinfrastruktur steht hier an erster Stelle. Die mittleren und großen Unternehmen der Region machen es vor und arbeiten schon intensiv mit den Universitäten, Hochschulen und Forschungseinrichtungen auch und gerade außerhalb der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg erfolgreich zusammen. Die zukünftige Aufgabe der Wirtschaftsförderung muss es also sein, auch den kleinen Unternehmen in der Region solche Zusammenarbeit zu ermöglichen bzw. zu erleichtern. Hierzu können z. B. Innovationsplattformen dienen. Eine solche passive Maßnahme kann jedoch nur einen ersten Schritt darstellen. Um die Innovationskultur in der Region zu fördern, bedarf es aktiver Gestaltung.

Konkret lässt sich eine solche branchen- und institutionenübergreifende Zusammenarbeit in einer gemeinsamen Innovationsinitiative der Wirtschaftsförderung umsetzten. Diese sollte sich an das positive Beispiel des Research and Innovation Council in Finnland anlehnen. Die Zielsetzung einer solchen Initiative ist es, alle relevante Akteure der Innovationsarena an einen Tisch zu bringen und



die konkreten Hindernisse für Innovation unbürokratisch aus dem Weg zu räumen. Es soll Vertrauen und Partnerschaft geschaffen werden. In dieser Initiative werden die Leitlinien des Innovationssystems der Region bestimmt und wenn nötig angeglichen werden. Ein freier Gedankenaustausch ist die Grundlage für das Gelingen einer solchen Initiative. Federführend für eine solche Initiative kann die Wirtschaftsförderung Anhalt sein. Sie scheint von allen akzeptiert zu sein und kann daher am sinnvollsten zwischen allen Partnern vermitteln. Es geht darum, gezielt Workshops zu organisieren, die aufbauend auf den Erfahrungen der Teilnehmer und geladenen Experten einen offenen Austausch schaffen, neue Perspektiven aufzeigen und die Region sowohl nach innen als auch nach außen besser vernetzen. Solche Workshops sollten an wechselnden Orten mit wechselnden Themenschwerpunkten stattfinden.

Im Rahmen einer solchen Initiative bzw. solcher Workshops sollte ebenfalls die Organisation von Veranstaltungen stehen, bei denen die Ergebnisse der Workshops präsentiert werden. Dies erzeugt einerseits positiven Handlungsdruck für die Teilnehmer der Workshops, insbesondere bei denen aus der Politik. Es schafft aber auch die Gelegenheit zum weiteren Austausch mit Unternehmen in der Region. Es können so neue Netzwerke entstehen. Darüber hinaus kann positiver Wettbewerb in der Region geschaffen werden, indem man im Rahmen der Initiative einen Innovationspreis auslobt. Ein weiterer Handlungspunkt der Initiative sollte in der Gründungsförderung an Hochschulen bestehen, da nachgewiesenermaßen von solchen Start-ups das höchste Innovationspotenzial ausgeht.

### 7.5 Kooperationsverhalten

Obwohl Kooperation der wesentliche Bestandteil der eben beschriebenen Innovationsinitiative ist, stellt diese dennoch keine Generallösung für die Zusammenarbeit in der Region dar, sondern konzentriert sich explizit auf das Innovationssystem in der Region. Das bedeutet, dass die Kooperation in anderen Bereichen wie zum Beispiel der Vermarktung von Gewerbeflächen oder der konkreten Betreuung von Unternehmen bei der Fördermittelberatung oder der Akquise von Arbeitnehmern ausgeweitet werden muss.

Für die Zusammenarbeit in der Region waren die Schaffung einer gemeinsamen Wirtschaftsförderung (Wirtschaftsförderung Anhalt) und die gemeinsame touristische Vermarktung (TourismusRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg e.V.) erste wichtige Schritte. Es gilt diesen Weg weiterzugehen, was nicht bedeutet, die einzelnen Standorte der Wirtschaftsförderung in der Region auszulösen, sondern einen Spezialisierungsprozess auszustoßen. Überlappende Kompetenzen und möglicher divergierende Ansichten sorgen für Verwirrung und erschweren die Zusammenarbeit mit den Unternehmen der Region. Durch thematische Fokussierung gibt es nur noch einen – weil spezialisierten, auch kompetenten – Ansprechpartner für die Unternehmen. Als mögliche thematische Schwerpunkte kommen Humankapital, Vermarktung und Profilschärfung infrage. Eine thematische Ausrichtung betrifft nicht die Bestandpflege bei den Unternehmen, bei der es insbesondere auf die räumliche Nähe und den persönlichen Kontakt ankommt.



Das mit einer solchen Organisationsform einhergehende Verständnis der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg erleichtert es ebenfalls, die für die wirtschaftliche Entwicklung tatsächlich relevante Bezugsregion, nämlich den Raum Mitteldeutschland und vornehmlich die Agglomeration Leipzig/Halle, ins Blickfeld zu rücken. Setzt man die Region in diesen Bezug, so wird klar, dass der Raum Leipzig/Halle die Metropolfunktion ausfüllt. Anhalt-Bitterfeld schließt sich räumlich als industrieller Kern an. Hier sitzen hauptsächlich die Zulieferbetriebe für die Großunternehmen in der Metropolregion. Dessau-Roßlau und insbesondere Wittenberg markieren räumlich den Bildungs-, Verwaltungs-, Kultur-, Wohn- und Tourismuskern der Region. Es ist selbstverständlich, dass die genannte Trennung nicht absolut zu verstehen ist, aber doch in einer langfristigen Entwicklungsstrategie als funktionelle Schwerpunkte auszubauen sind.



### 8 Fazit

Die durchgeführten Analysen haben gezeigt, dass sich die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg in den letzten Jahren durchaus positiv entwickelt hat und sich in vielen Bereichen nicht hinter den Wettbewerbern um Unternehmensinvestitionen verstecken muss. Auf der anderen Seite wurden aber auch einige Schwächen deutlich, die eine noch bessere Entwicklung gehemmt haben.

Die Untersuchung hat ebenfalls zu Tage gefördert, dass sich die Rahmenbedingungen für die regionalwirtschaftliche Entwicklung aktuell sehr stark verändern und die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg sich mittelfristig mit völlig veränderten Herausforderungen auseinandersetzen muss. Konnte die Region in der Vergangenheit vor allem durch die hohe Verfügbarkeit von Arbeitskräften und sehr gute Fördermöglichkeiten profitieren, werden diese beiden tragenden Säulen der Standort- und Ansiedlungspolitik zukünftig an Einfluss verlieren. Zukünftig werden qualitative Standortfaktoren wie Kooperationsmöglichkeiten, Innovationsinfrastruktur und die Lebensbedingungen eine größere Rolle im Wettbewerb um Unternehmensinvestitionen spielen. Um in diesem sich wandelnden Umfeld seine Chancen zu verbessern, oder zumindest nicht zu verlieren, müssen gezielte Verbesserungsmaßnahmen in den genannten Bereichen durchgeführt werden.

Auf Grund knapper werdender Haushaltsmittel ist es mehr denn je notwendig die hierfür notwendigen öffentliche Investitionen gezielter einzusetzen, Hierfür müssen sich Politik und Wirtschaft über die strategische Positionierung einig sein (Was wollen wir?) und dies auch öffentlich und offensiv kommunizieren.

Die einzelnen empfohlenen Maßnahmen zur Umsetzung der vorgeschlagenen wirtschaftspolitischen Positionierung sind in Abbildung 8-1 zusammenfassend dargestellt. Diese sollen die Standortfaktoren so verbessern, dass die Unternehmen langfristig am Standort gehalten werden können und die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg für ansiedlungswillige Unternehmen wie auch für Arbeitnehmer an Attraktivität gewinnt. Nur hierdurch ist es möglich die zukünftigen Herausforderungen zu meistern. Hierzu müssen alle aufgeführten Maßnahmen zusammenwirken, um die größtmögliche Wirkung zu entfalten.



# Abbildung 8-1: Maßnahmen zur Erhöhung der Standort-Attraktivität

Die Wirtschaftsmagnete stärken

Neubau der B 6n Verkehrs-Nordumgehung Wittenberg B 187 🛰 Instandsetzung der Elbe und Elbquerung 🛶 Verbesserung der Bahnanbindung (v.a. Dessau) Premiumstandorte ausbauen 🤭 Gewerbe-Investitionsstopp bei untauglichen Flächen Vermarktungsplan für die Region Nischenfaktoren hervorheben Demografie Schüler und Studenten frühzeitig einbinden Familienfreundliches Umfeld schaffen Vorhandene Reserven nutzbar machen Innovations-Initiative mit Themen-Workshops KMUs in die Hochschulnetzwerke einbinden Kooperation der Hochschule Anhalt mit der regionalen Wirtschaft intensivieren Neuorganisation der Wirtschaftsförderung Aktive Nutzung des Großraums Leipzig / Halle bestehende / in der Umsetzung befindliche Maßnahmen neue / zu fordernde Maßnahmen

Quelle: IW Consult



## 9 Anhang

## 9.1 Nutzen-Kosten-Analyse im Bundesverkehrswegeplan

Dem BVWP 2003 liegen zentrale verkehrspolitische und gesellschaftspolitische Ziele zugrunde, zu denen u. a. auch die Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland zur Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen, Förderung nachhaltiger Raum- und Siedlungsstrukturen sowie zur Förderung auch der europäischen Integration. Infolgedessen wurde das Zukunftsprogramm Mobilität mit Bundeskabinettsbeschluss vom 6. März 2002 entwickelt, welches die zentrale Grundlage des BVWP 2003 bildet. Im Rahmen des BVWP 2003 wurde über die Bildung von qualifizierten Schwerpunkten eine Priorisierung von Vorhaben vorgenommen, zu denen u. a. auch die Stärkung der Infrastruktur in Ostdeutschland zählt. Das Verkehrsprojekt B 6n ist daher auch vor dem Hintergrund der soeben genannten übergeordneten Erwägungen zu sehen. Über den Vorrang einzelner Projekte wie auch der B 6n entscheidet nicht zuletzt deren Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Um das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) zu ermitteln, werden im BVWP 2003 die notwendigen Investitionen den daraus resultierenden Wirkungen gegenübergestellt. Hierbei werden die Wirkungen monetisiert und als (i.d.R. positiver) Nutzen dargestellt. Bei Kostenerhöhungen durch die Investitionsmaßnahmen können auch negative Nutzen entstehen. Das standardisierte, Verkehrsträger übergreifend einheitliche Verfahren erfasst hierbei alle Wirkungsbereiche, die einen nennenswerten Einfluss auf das Bewertungsergebnis haben könnten. In der NKA werden insgesamt zehn Komponenten erfasst (siehe Info-Box 9-1).



### Info-Box 9-1: Bewertungskomponenten der Nutzen-Kosten-Analyse

### Verbilligung von Beförderungsvorgängen (NB)

Senkung von Kosten der Fahrzeugvorhaltung

Senkung von Kosten des Fahrzeugbetriebs

Transportkostenänderungen durch Aufkommensverlagerungen

### Erhaltung der Verkehrswege (NW)

Erneuerung der Verkehrswege

Instandhaltung der Verkehrswege

### Erhöhung der Verkehrssicherheit (NS)

Verbesserung der Erreichbarkeit von Fahrtzielen (NE)

### Räumliche Vorteile (NR)

Beschäftigungseffekte aus dem Bau von Verkehrswegen

Beschäftigungseffekte aus dem Betrieb von Verkehrswegen

Beiträge zur Förderung internationaler Beziehungen

### **Entlastung der Umwelt (NU)**

Verminderung von Geräuschbelastungen

Verminderung von Abgasbelastungen

Verminderung innerörtlicher Trennwirkungen

Verminderung weiterer innerörtlicher Umweltwirkungen

Wirkungen des induzierten Verkehrs (NI)

Verbesserte Anbindung von See- und Flughäfen (NH)

Erfüllung verkehrsfremder Funktionen (NF)

Investitionskosten (K)

Quelle: BVWP 2003, S. 33

Durch Gegenüberstellen dieser Nutzenkomponenten und der Investitionsleistung, die für das betreffende Projekt erbracht werden muss, errechnet sich das NKV. Es handelt sich dabei um einen Quotienten, der, wenn er größer als eins ist, für die Wirtschaftlichkeit des Projekts spricht. Ein Quotient kleiner als eins deutet hingegen auf die Unwirtschaftlichkeit des Projekts hin. Auch im BVWP 2003 wird das NKV als wesentliches Entscheidungskriterium für die Einordnung der bewerteten Projekte in die Dringlichkeitsstufen (Vordringlicher Bedarf (VB) und Weiterer Bedarf (WB)) herangezogen. Neben der NKA spielen aber auch die Raumwirksamkeit sowie die Umweltverträglichkeit des jeweiligen Projekts eine tragende Rolle bei der Einstufung. Für beide



weiteren Kriterien gibt es gesonderte Analysen (Raumwirksamanalyse = RWA; Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung: Umweltrisiko- und FFH-Verträglichkeitseinschätzung). Im Folgenden sollen die einzelnen Bewertungskriterien näher beleuchtet werden.

Die Verbilligung von Beförderungsvorgängen (NB) setzt sich aus drei Teilbetrachtungen zusammen: (1) Senkung von Kosten der Fahrzeugvorhaltung, (2) Senkung von Kosten des Fahrzeugbetriebs und (3) Transportkostenänderungen durch Aufkommensverlagerungen. Unter den Kosten der Fahrzeugvorhaltung werden die zeitabhängigen Sachkosten subsumiert. Es handelt sich hierbei um die Verzinsung des in den Fahrzeugen gebundenen Kapitals, die (langfristig) variablen Bestandteile der Betriebsgemein- und Verwaltungskosten sowie die zeitabhängige Fahrzeugabschreibung und die zeitabhängigen Instandhaltungskosten der Fahrzeuge. Hierzu werden die kumulierten Vorhaltungskosten nach Fahrzeugart in Euro je Fahrzeugstunde mit der Differenz der erwarteten Fahrzeiten im gewerblichen Verkehr des Planund Vergleichsfalls multipliziert. Die Kosten des Fahrzeugbetriebs setzen sich aus den zeitabhängigen Personalkosten des Fahr- und Begleitpersonals, den geschwindigkeitsabhängigen Energie- bzw. Kraftstoffverbrauchskosten sowie den leistungsabhängigen Sachkosten zusammen. Letztere umfassen z. B. beim hier betrachteten Verkehrsträger Straße die fahrleistungsabhängige Abschreibung, Materialverschleiß, Reparaturen, Wartung und Schmierstoffe. In Bezug auf die zeitabhängigen Personalkosten werden auch die Zeitkosten der Insassen von Pkw und Bussen bei gewerblichen Fahrten mit in die Betrachtung einbezogen. Zeitersparnisse bei nichtgewerblichen Fahrten werden hingegen unter der Nutzenkomponente Verbesserung der Erreichbarkeit von Fahrtzielen erfasst. Zur Berechnung wird die Fahrzeitdifferenz des Plan- und Vergleichsfalls mit den fahrzeugspezifischen Lohnkosten pro Stunde bzw. den fahrzeugspezifischen Betriebsgrundkosten multipliziert. Verkehrsträgerübergreifende Änderungen der Beförderungskosten, die durch Aufkommensverlagerungen entstehen, ergeben sich immer dann, wenn projektbedingt eine Verlagerung von Verkehrsanteilen zwischen einzelnen Verkehrsträgern eintritt. Zur Einschätzung des Nutzens werden die Transportkosten des abgebenden Verkehrsträgers im Vergleichsfall und denjenigen des aufnehmenden Verkehrsträger im Planfall miteinander verglichen.

Die Erhaltung der Verkehrswege (NW) setzt sich wie in Info-Box 9-1 beschrieben aus (1) der Erneuerung der Verkehrswege und (2) der Instandhaltung der Verkehrswege zusammen. Bei ersterer Betrachtung geht es um die Feststellung von eventuell notwendigen Erneuerungen bestehender Verkehrswege im Vergleichsfall. Zur Bewertung werden festgelegte Standardkostensätze herangezogen. Bezüglich der Instandhaltung der Verkehrswege werden Plan- und Vergleichsfall mit durchschnittlichen Kostensätzen pro Kilometer verglichen.

Bei der Bewertung der **Erhöhung der Verkehrssicherheit** (NS) wird die gesamtwirtschaftliche Senkung der Unfallkosten betrachtet. Eine höhere Verkehrssicherheit kann durch die Verbesserung der Verkehrswege, die Umlenkung von Fahrzeugen auf Streckentypen mit höherem Sicherheitsgrad des gleichen Verkehrsträgers oder Verkehrsverlagerungen auf andere



Verkehrsträger mit höherem Sicherheitsgrad erzielt werden. Im Gegensatz zu früheren Verfahren werden im BWP 2003 alle Sachschäden durch Unfälle berücksichtigt. Zur gesamtwirtschaftlichen Bewertung von Personenschäden werden Reproduktionskosten, Ressourcenausfallkosten, humanitäre Kosten und Verluste an Wertschöpfung in außermarktlichen Bereichen (z. B. Hausarbeit) herangezogen. Die Unfallkostenrate pro Unfall in Bezug auf Personenschäden beträgt 99.701,92 Euro.

Die Nutzenkomponente Verbesserung der Erreichbarkeit von Fahrtzielen (NE) erfasst ausschließlich die Reisezeitverkürzungen, die bei nichtgewerblichen Fahrten auftreten. In Anlehnung an international übliche Verfahren wird ein fortgeschriebener Zeitkostensatz in Höhe von 5,47 Euro je Person und Stunde zum Preisstand von 1998 zugrunde gelegt. Da Reisezeitverkürzungen nach vorliegenden Erfahrungen im nichtgewerblichen Verkehr unterhalb einer bestimmten Schwelle nicht wahrgenommen werden, wird der hier genannte Satz um 30 Prozent verringert angewendet, d. h. es werden in der Bewertung Kosten von 3,83 Euro je Person und Stunde angesetzt.

Die folgende Nutzenkomponente Räumliche Vorteile (NR) beschreibt hauptsächlich die Beschäftigungseffekte in der betreffenden Region und teilt sich wiederum in drei Unterkomponenten auf: Beschäftigungseffekte (1) aus dem Bau von Verkehrswegen, (2) aus dem Betrieb von Verkehrswegen; und (3) Beiträge zur Förderung internationaler Beziehungen. Zur Bewertung der durch ein Verkehrsprojekt neu entstehenden Beschäftigungseffekte wird ein Alternativkostensatz bestimmt, der sich an den eingesparten Kosten eines Arbeitsplatzes, der durch Wirtschaftsförderung entstehen könnte, orientiert. Dieser Satz beträgt derzeit 13.000 Euro (gerundet) pro Arbeitsplatz. Im Durchschnitt der bisher betrachteten Projekte ergeben sich Gesamtbeschäftigungseffekte von 2.350 Mannjahren je 100 Mio. Euro Investitionsvolumen. Als regional zurechenbar werden jedoch nur 40 Prozent dieser Beschäftigung angenommen, d. h. es wird von 940 Mannjahren je 100 Mio. Euro Investitionskosten in der jeweiligen Projektregion ausgegangen, die direkt durch den Bau des Verkehrsprojekts induziert werden. Diese Zahl wird weiterhin durch einen regionalen Anpassungsfaktor an die regionalen Gegebenheiten (die strukturelle Arbeitslosigkeit innerhalb der betreffenden Raumordnungsregion) angeglichen. Für die Raumordnungsregion Dessau, die der hier betrachteten Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg entspricht, beträgt dieser Anpassungsfaktor 0,309 (BVWP 2003). Zur Bewertung der aus dem Betrieb von Verkehrswegen entstehenden Beschäftigungseffekte wird im BVWP 2003 der Zusammenhang zwischen der strukturellen Arbeitslosigkeit einer Region und ihrer Anbindungsqualität quantifiziert. Die Anbindungsqualität ergibt sich aus dem Vergleich der Erreichbarkeiten im Plan- und Vergleichsfall. Diese werden für alle 446 deutschen Kreise und 64 Grenzregionen im benachbarten Ausland ermittelt, die mittleren Geschwindigkeiten normiert und zu einem Gesamtindikator verdichtet. Die Gewichtung erfolgt hierbei anhand der regionalen Verkehrsträgeranteile im gesamten Quell- und Zielverkehr. Zur Quantifizierung des Zusammenhangs zwischen struktureller Arbeitslosigkeit und Anbindungsqualität wird ein multipler Regressionsansatz benutzt, der neben dem Anbindungsindikator auch noch weitere regionale



Standortfaktoren berücksichtigt. Hierdurch wird es möglich, die relative Änderung der strukturellen Arbeitslosigkeit in der Projektregion anhand der relativen Verbesserung der Anbindung abzubilden. Ist die Reaktionsintensität bestimmt, so wird diese wie schon zuvor bei der Ermittlung der Beschäftigungseffekte durch den Bau des Verkehrsprojekts mit dem Alternativkostenansatz bewertet. Zusätzlich zu den regionalen Beschäftigungseffekten wird innerhalb der Nutzenkomponente Räumliche Vorteile (NR) aber ebenso die durch das Verkehrsprojekt erwartete Förderung von internationalen Beziehungen berücksichtigt. Insbesondere geht es hierbei um die optimale internationale Allokation von Produktionsfaktoren, die einen wichtigen Beitrag zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung einer auf den internationalen Warenaustausch ausgerichteten Volkswirtschaft leistet. Das Verfahren des BVWP 1992 wird im BVWP 2003 fortgeführt, d. h. es kann maximal ein gesonderter Bonus von zehn Prozent der Zeit- und Betriebskostenersparnisse erzielt werden. Das Bewertungsverfahren wird jedoch im Gegensatz zum vorherigen Ansatz auf alle Verkehrsprojekte und nicht nur auf grenzüberschreitende Verbindungen angewendet. Der jeweils anzusetzende Bonus richtet sich nach der relativen Menge des grenzüberschreitenden Verkehrs auf der Strecke.

Die Nutzenkomponente Entlastung der Umwelt (NU) setzt sich aus der Verminderung von (1) Geräuschbelastungen, (2) Abgasbelastungen, (3) innerörtlicher Trennwirkungen sowie (4) weiterer innerörtlicher Umweltwirkungen zusammen. Neben dieser Nutzenkomponente findet die Umweltbelastung, die durch ein Verkehrsprojekt entsteht, ebenfalls Einzug in die Umweltrisikoeinschätzung (URE). Die Betrachtung der Geräuschbelastungsänderung gliedert sich wiederum in eine innerörtliche und eine außerörtliche Komponente. Bei der innerörtlichen Betrachtung wird der Nutzen über das Produkt der Zahlungsbereitschaft zur Reduktion des Nachtlärms<sup>1</sup> auf die Zielgröße 37 dB (A) mit dem Einwohnergleichwert quantifiziert. Die Ermittlung der mit Veränderungen der Geräuschbelastung außerhalb der betroffenen Ortschaften verbundenen Kosten erfolgt durch die Verknüpfung der zur Lärmminderung notwendigen fiktiven Kosten z. B. für Lärmschutzwände. Zur Quantifizierung der Verminderung von Abgasbelastungen werden sowohl globale als auch direkte innerörtliche Belastungen betrachtet. Des Weiteren wird zwischen verschiedenen Wirkungskriterien (Emission vs. Immission), verschiedenen Schadensarten sowie Schadstoffen unterschieden. Für die Bewertung werden Vermeidungs- wie auch Schadenskosten angesetzt. Die Verminderung innerörtlicher Trennwirkungen wird ähnlich der Nutzenkomponente Verbesserung der Erreichbarkeit (NE) mit einem Zeitkostenansatz bewertet, der den eingesparten Zeitaufwand beziffert. Es werden jedoch keine Wahrnehmbarkeitsschwellen berücksichtigt.

Bei der Betrachtung des **induzierten Verkehrs** (NI) werden nur die primär induzierten Straßenpersonenverkehrsaufkommen berücksichtigt. Hierbei handelt es sich um

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Bei dieser Betrachtung bleiben andere Nutzungseinschränkungen wie z. B. die Nutzbarkeit von Terrassen und Balkonen oder auch die Beeinträchtigungen aufgrund der Erfordernis, die Fenster geschlossen zu halten, um die Lärmbelastung zu reduzieren, unberücksichtigt.



Fahrleistungsänderungen, die infolge unmittelbarer Wirkungen der Projekte entstehen. Durch langfristige siedlungsstrukturelle Veränderungen bedingte Effekte (sekundär induzierter Verkehr) bleiben hingegen unberücksichtigt. Die methodische Ermittlung des Nutzens des induzierten Verkehrs beruht hierbei auf dem Konzept der Konsumentenrente.

Für die Bewertung der Verbesserung der Anbindung von See- und Flughäfen (NH) werden zwei Gruppen von Wirkungszusammenhängen unterschieden: (1) Verkehrliche Wirkungen aus einer veränderten Wahl des See- bzw. Flughafens sowie ggf. veränderten Verkehrsträgeranteilen im Hinterlandsverkehr. (2) Regionalwirtschaftliche Folgewirkungen aus veränderten Umschlagsbzw. Passagieraufkommen, ausgedrückt als Veränderungen im Beschäftigungsniveau der Seebzw. Flughafenregionen.

Die Erfüllung verkehrsfremder Funktionen (NF) kommt als Nutzenkomponente nur in Ausnahmefällen zum Tragen. Dies ist i.d.R. nur bei Wasserstraßen der Fall, die z. B. auch zur Energiegewinnung eingesetzt werden können. Es wird ein Alternativkostenansatz zur Bewertung verwendet.

Die Investitionskosten (K) innerhalb der NKA umfassen grundsätzlich alle zur Projektrealisierung erforderlichen Aufwendungen. Hierzu zählen unabhängig von der Kostenträgerschaft etwa auch Entschädigungszahlungen an Dritte. Ebenso werden Mehrkosten für ökologische Baumaßnahmen berücksichtigt. Für Straßenbauprojekte werden unter Zuhilfenahme von Hauptgruppen der aktuellen AKS (Anweisung zur Kostenberechnung für Straßenbaumaßnahmen) die erwarteten Investitionskosten so realistisch wie möglich ermittelt und zusätzlich einem Kostenmanagement unterzogen. So wird die Vergleichbarkeit verschiedener Projekte gewährleistet.

### 9.2 Bestandsaufnahme Gewerbegebiete



Gewerbestandort	Gesamt-	verfügb.		En		Erschlie-			
	fläche in ha	Fläche in ha	BAB	Flughafen	Hafen	Dessau- Roßlau	Halle	Nutzung	Bung
Aken (Elbe)									
"Am Magnesitwerk" Aken-Ost	38	28	19	58	2	15	65	GI, GE	100
Gewerbegebiet Aken-Ost	12,8	8,7	19	58	2	15	65	GE	100
Industrielle Altfläche Aken-Ost	16,6	4,5	19	58	2	15	65	GE	teilers.
Sonderfläche Hafen	13,2	2,2	19	58	0	15	65	SO	100
"An der Bahnlinie"	4,8	0	19	58	2	15	65	GE	100
"An der Mühle"	4,1	0,5	19	58	2	15	65	GE	100
"Hornhafen"	3	0	19	58	0	15	65	SO	100
Kleinzerbst "Ehemalige Ziegelei"	1,7	0,7	19	58	2	15	65	GE	100
Bitterfeld-Wolfen									
PD-ChemiePark	1000	170	4	30	45	30	30	GI, GE	100
Industriegebiet Bayer Bitterfeld	53	26	5	35	45	30	30	GI	teilers.
Gewerbepark Bitterfeld	28,2	17,2	10	30	45	30	30	GI, GE	100
Gewerbepark IKR	25	9	9	30	45	30	30	GE	teilers.
"An den Dükertürmen"	30	14	9	30	45	30	30	GE	teilers.
Industriegebiet Wolfen-Thalheim	48,7	0	4	30	45	30	30	GI	100
"an der HEM-Tankstelle"	6,7	4,9	9	30	45	30	30	GE	teilers.
Wolfen "Reudener Straße"	12	5	7	30	45	30	30	MI	teilers.
Friedersdorf "Vordere Aue"	8	k.A.	16	30	45	25	40		teilers.



Gewerbestandort	Gesamt-	verfügb.		Ent	Entfernung in km				Erschlie-
	fläche in ha	Fläche in ha	ВАВ	Flughafen	Hafen	Dessau- Roßlau	Halle	Nutzung	Bung
TechnologiePark Mitteldeutschland									
Standort Heideloh	116	25	1	25	40	25	30	GI	100
MicroTechPark Thalheim	365	200	1	29	40	25	30	GI	teilers.
Sandersdorf-Brehna									
Gewerbegebiet Sandersdorf	17	4	3	28	45	35	35	GI, GE	100
"Wiesewitzer Mark"	48	0	3	20	45	40	20	GI, GE	100
Gewerbegebiet westlich der A 9	42	1	1	20	45	40	20	Gi, GE	100
Industriegebiet II	150	110	1	20	45	40	20	GI, GE	teilers.
Gewerbegebiet Roitsch	16	8	7	24	45	45	25	GI, GE	100
Gewerbegebiete Glebitzsch	12	8	5	24	45	45	25	GI, GE	100
Muldestausee-Schmerzbach									
Gossa "An der B 100"	9,1	2,9	26	45	38	30	50	GE	100
Muldenstein "Ziegelei"	1,8	1,8	14	38	32	25	40	GE	100
Muldenstein Rohrwerke	20,2	20,2	14	38	32	25	40	GI	100
Muldenstein "Am Feldberg"	1,5	0,4	14	38	32	25	40	GE	100
Schwemsal "Modelstücken"	1,2	0,8	30	48	48	40	50	GE	100



Gewerbestandort	Gesamt-	verfügb.		En		Erschlie-			
	fläche in ha	Fläche in ha	ВАВ	Flughafen	Hafen	Dessau- Roßlau	Halle	Nutzung	ßung
Köthen									
Gewerbegebiet Köthen-West	12	3	20	48	15	25	40	GE	100
Gewerbe- und Industriegebiet Köthen-Ost	55	25	20	47	15	25	40	GI, GE	100
"Am Hollandspeicher"	5,5	2	20	47	15	25	40	GE	100
"An der Industriestraße"	4,4	1,1	20	47	15	25	40	GE	100
"An der Porster Mühle"	14,1	0,7	20	47	15	25	40	SO	100
"Merziener Straße"	6,4	1,9	20	47	15	25	40	SO	100
"Augustenstraße"	3,1	0,3	20	47	15	25	40	GE	100
Löbnitz "Um die Dorfstätte"	20	0	28	50	15	25	40	GE	100
Köthen Kranbau	60	15	20	47	15	25	40	GI, GE	100
Elbe-Ehle-Nuthe									
Lindau "Deetzer Straße"	15	0	40	90	24	30	90	GE	100
Jütrichau "An der B 184"	3,2	0	16	70	10	15	75	MI	100
Raguhn									
Jenßnitz "Hallesches Tor"	4,4	4,4	5	40	27	15	50	GE	0
Raguhn "West-Raguhn"	25	11	6	45	24	15	50	GE	teilers.
Thurland	5	0	7	45	24	15	50	GE	100



Gewerbestandort	Gesamt-	verfügb.		En		Erschlie-			
	fläche in ha	Fläche in ha	BAB	Flughafen	Hafen	Dessau- Roßlau	Halle	Nutzung	Bung
Südliches Anhalt									
Weißandt-Gölzau Industrie- und Gewerbepark	70	17	8	44	25	25	25	GI, GE	100
Edderitz "An der Werkstraße"	12	0			24	35	25	GE, GI	teilers.
Zerbst/Anhalt									
"Altbuchsland"	51	4	20	70	14	20	70	GE	teilers.
"Am Feuerberg"	33	1,8	20	70	14	20	70	MI	100
"Frauentormark"	14	0,5	20	70	14	20	70	MI	100
"Kirschallee"	25	0	20	70	14	20	70	GE	100
"Nordfrost"	11	4,2	20	70	14	20	70	SO	100
"Industrieweg"	24,2	0,5	20	70	14	20	70	GE	100
"Ahornweg"	12	8,6	20	70	14	20	70	GE	teilers.
"Bauhof"	13,4	4,1	20	70	14	20	70	GE	teilers.
Zörbig									
"Thura Mark"	48,8	0,4	3	30	31	40	20	GI, GE	100
VEM	15,6	5	5	30	31	40	20	GE	100
Quetz	4,6	1,5	8	30	31	40	20	GE	100
Cösitz	7,2	7,2	11	30	28	40	20	GE	0



Gewerbestandort	Gesamt-	verfügb.		Ent		Erschlie-			
	fläche in ha	Fläche in ha	BAB	Flughafen	Hafen	Dessau- Roßlau	Halle	Nutzung	Bung
Lutherstadt Wittenberg									
Pratau-Süd	40,4	15,8	15	60	5	35	80	GI, GE	100
SKW Piesteritz Südwerk	221	30	16	70	0	35	80	GI	100
Gewerbegebiet Kropstädt	8,1	2,4	19	90	18	45	90	GE	100
Apollensdorf-Nord	30,8	2,9	15	60	3	35	80	Gi, Ge	100
"Reinsdorf - Lindenstraße"	6,9	0	15	65	3	35	80	GE	100
"Westlich Heuweg"	23,3	0	10	60	3	35	80	GI	teilers.
"Brückstücke-Mühlanger"	14,7	9	20	70	10	35	80	GE	0
Kreis Wittenberg									
Klieken "Haide Feld"	13,7	0	1	65	15	15	65	GI	100
Vockerode "Vokerode-West"	42,31	12,9	1	50	23	10	55	GE	teilers.
"Belziger Straße"	14	11,4	15	65	3,5	35	80	GE	100
Kemberg "Unterförste"	11,4	11,4	30	65	44	35	70	GE	0
Zschornewitz	21	19	21	60	30	25	50	GI	100
Klieken "Buroer Feld"	37	0	1	65	15	15	65	GE	100
Coswig "Buroer Feld"	14	2,9	1	65	15	15	65	GE, GI	100
Elster "Elster-West"	11,1	5,6	25	75	46	50	90	GE	100
Jessen "Gewerbepark Jessen"	23	20,9	45	80	57	60	105	GE	100
"Gräfenhainichen-West"	13,7	6,7	16	60	30	25	50	GE, Mi/So	100
Oranienb. Dessora Industrie-Park	126	75	3	50	18	10	55	GI	100



Gewerbestandort	Netto Gesamt-	verfügb.		En		Erschlie-			
	fläche in ha	Fläche in ha	BAB	Flughafen	Hafen	Dessau- Roßlau	Halle	Nutzung	Bung
Dessau-Roßlau									
Flugplatz Dessau	160,6	63,8	5	50	10	0	50	GI, GE	100
Gewerbegebiet Dessau-Ost	34,8	8,3	1	50	10	0	50	GE	100
Waggonbau Industriepark	31,2	5,0	8	50	10	0	50	GI	100
Dessau-West - Junkers Gewerbepark	20,4	1,7	8	50	10	0	50	GE	100
Dessau Mitte	84,2	10,0	5	50	10	0	50	GI, GE	100
Roßlau Hafen	20	5	12	60	0	0	50	GI	teilers.
Roßlau Ost	10,5	5,6	10	60	4	0	50	GE	100
Roßlau West	18,7	3,9	12	60	2	0	50	GE	teilers.
Lukoer Straße	50	21,0	8	60	3	0	50	GE	teilers.
BioPharmaPark	80,1	20,1	13	65	2	0	50	GI	100
DHW Rodleben	80	40	12	65	2	0	50	GI	teilers.
Dessau-Roßlau Mittelbreite	18,2	4,7	13	65	3	0	50	GE	100



## Literatur

Bundesbeauftragter für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung (Hrsg.) (2004): Bundesfernstraßen: Planen, Bauen und Betreiben, Band der Schriftenreihe des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung. Verlag W. Kohlhammer. Stuttgart

DB Netze (2010): Nürnberg-Berlin Abschnitt Neubaustrecke Erfurt-Leipzig/Halle Streckenkarte. DB Projektbau. Leipzig

Ehmer, P.; Heng, S.; Heymann, E. (2008): Logistik in Deutschland – Wachstumsbranche in turbulenten Zeiten. Deutsche Bank Research (Hrsg.), Frankfurt am Main.

Fraunhofer-SCS (2010): Die Logistikbranche hat die Krise überstanden – positive Aussichten für 2010 und 2011. Executive Summary der Studie "Die Top 100 der Logistik, Ausgabe 2010/2011". Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS, Nürnberg.

Grzybowski, T.; Stenzinger, T.; Habersetzer, L.; Kaplan, B. (2007): Logistikdienstleister – Aufgaben und Differenzierung des Angebotsspektrums. Vortrag.

Hosie, P.; Egan, V.; Li, Y. (2007): Drivers of fifth party logistics (5PL) service providers for supply chain management. Curtin University of Technology working paper series 2007:1.

Land Sachsen-Anhalt (2010): Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt. Magdeburg.

Logistik.NRW (2010): Ansiedlungshandbuch Logistik.NRW – Leitfaden für Regionen und Kommunen. Exzellenz NRW Cluster Nordrhein-Westfalen.

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (Hrsg.) (2009): Logistikkonzept des Landes Sachsen-Anhalt. Magdeburg.

Ragnitz, J.; Arent, S.; Steinbrecher, J.; Ziegenbalg, B. (2010): Wachstumsperspektiven und wirtschaftspolitische Handlungsoptionen für Sachsen-Anhalt. ifo Institut für Wirtschaftsforschung, Niederlassung Dresden.

Walter, K. (2010): Eisenbahnverkehr 2010 – Massiver Einbruch des Güterverkehrs. Statistisches Bundesamt – Wirtschaft und Statistik 5/2010, S. 479-489.