

| | | | | | |
|---|-------|----|------|------------|-------|
| Y | 11:35 | SK | 1121 | HELSINKI | 11:55 |
| Y | 11:35 | SK | 1341 | HELSINKI | 11:55 |
| Y | 11:55 | LH | 351 | KÖLN | 11:55 |
| Y | 12:15 | BA | 983 | LONDON | 12:10 |
| Y | 12:45 | KL | 426 | AMSTERDAM | 12:30 |
| Y | 13:35 | SK | 2144 | KOPENHAGEN | 13:00 |
| Y | 13:55 | LH | 239 | MÜNCHEN | 13:50 |
| Y | 14:10 | SK | 2678 | STOCKHOLM | 14:10 |
| Y | 14:30 | AB | 877 | MADRID | 14:25 |
| Y | 14:50 | RA | 646 | DUBLIN | 14:45 |
| F | 15:10 | AZ | 427 | MAILAND | 15:05 |
| F | 15:25 | AI | 333 | ROM | 15:25 |
| F | 15:45 | LH | 221 | HAMBURG | 15:40 |
| F | 16:00 | LH | 221 | BRÜSSEL | 16:00 |
| F | 16:20 | AB | 8792 | BARCELONA | 16:15 |
| F | 17:00 | AI | 142 | TURIN | 16:35 |
| F | 17:20 | LA | 645 | WIEN | 17:15 |
| F | 17:40 | AF | 572 | PARIS | 17:35 |
| F | 17:55 | LH | 442 | BERLIN | 17:55 |
| F | 17:55 | LH | 155 | BUDAPEST | 18:10 |
| F | 18:10 | RA | 155 | BUDAPEST | 18:25 |
| F | 18:10 | RA | 155 | BUDAPEST | 18:40 |

NOVEMBER 2005

Europas Beste – Vorbilder für Köln im Standortwettbewerb?!

HypoVereinsbank

EINLEITUNG

Das Wirtschaftsgeschehen konzentriert sich immer stärker auf die großen Metropolen. Gleichzeitig stehen diese Großstädte untereinander im Wettbewerb. Europaweit wird um Investoren gerungen und nach den erfolgreichsten Wegen in eine dynamische wirtschaftliche Zukunft gesucht.

Aber welche Städte in Europa haben sich in der Vergangenheit wirtschaftlich besonders positiv entwickelt? Was sind die Faktoren, die diese Städte erfolgreicher gemacht haben als andere? Und welche Handlungsoptionen haben Städte, um in der Zukunft mehr Wirtschaftswachstum zu erreichen? Diese und andere Fragen untersucht die Studie »Europas Beste – Vorbilder für deutsche Metropolen im Standortwettbewerb?!«¹⁾, die die HypoVereinsbank in Zusammenarbeit mit dem Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) vorgelegt hat und die im Folgenden auszugsweise vorgestellt wird.

In der Studie werden die europäischen Städte mit herausragendem Wirtschaftserfolg identifiziert und ihre Entwicklung sowie die dahinterstehenden Erfolgsfaktoren mit der Situation der vier größten deutschen Städte (Berlin, Hamburg, München, Köln) verglichen. Ziel der Untersuchung ist es, erfolgversprechende Wege zu einem überdurchschnittlichen Wachstum nachzuzeichnen und den Städten regionale Handlungsoptionen aufzuzeigen. In der hier vorliegenden Kurzfassung steht Köln im Mittelpunkt der Analyse.

¹⁾ Verfasser der Studie: Dr. Michael Bräuninger, Dr. Silvia Stiller, Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA), Neuer Jungfernstieg 21, 20347 Hamburg

IDENTIFIKATION DER ERFOLGREICHSTEN METROPOLN

Als besonders erfolgreich im Sinne dieser Untersuchung gelten Städte, die sich deutlich positiver entwickelt haben als die nationalen Ökonomien, in die sie eingebettet sind. Maßstab für den Erfolg ist das Wachstum der Erwerbstätigenzahl, die eine zentrale Zielgröße der von der EU erklärten Lissabon-Strategie ist.

Die Entwicklung der 32 untersuchten europäischen Großstädte ist unterschiedlich stark an die jeweilige gesamtwirtschaftliche Entwicklung gekoppelt (vgl. Abb. 1), was auf eine unterschiedlich große Bedeutung der standortspezifischen Faktoren für die Stadtentwicklung schließen lässt.

Gemessen am genannten Maßstab, haben sich Helsinki, London und Amsterdam, aber auch Köln besonders erfolgreich entwickelt. Diese Städte konnten nicht nur absolut in hohem Maße Arbeitsplätze aufbauen, sondern sie taten dies auch deutlich stärker, als es dem gesamten Land möglich war (vgl. Abb. 1 und Abb. 2). Dies lässt darauf schließen, dass diese Städte ihre spezifischen Standortfaktoren so gut entwickelt haben, dass sie überproportional vom Erfolg der Gesamtwirtschaft profitieren konnten. Die Wirtschaftskonzepte Helsinkis, Londons und Amsterdams werden daher in der Studie beispielhaft analysiert und mit der Situation der deutschen Städte – im Folgenden unter besonderer Berücksichtigung Kölns – verglichen.

Selbstverständlich sind wirtschaftliche Erfolge in einer dynamischen Volkswirtschaft einfacher zu erzielen als in einer stagnierenden. So ist es kaum verwunderlich, dass Dublin die wirt-

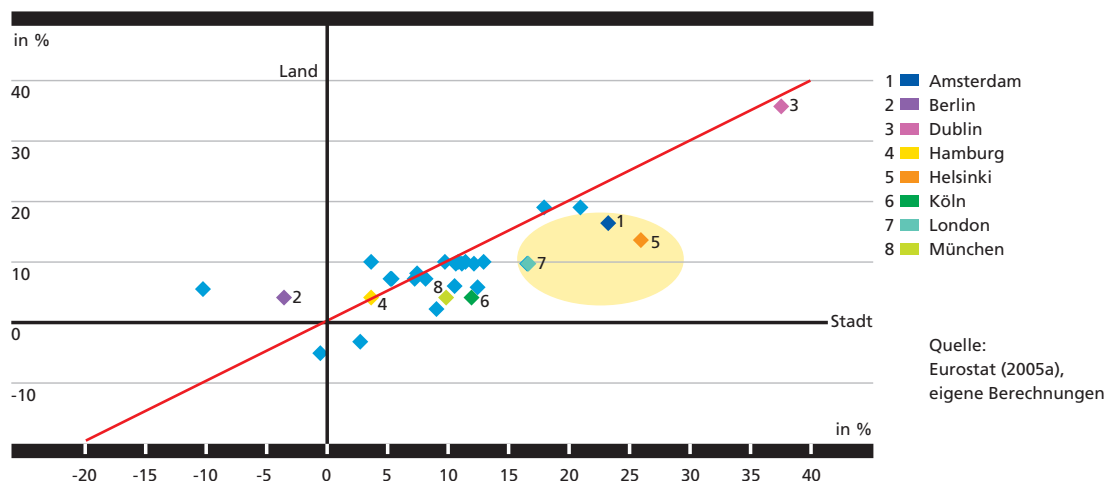
schaftlich erfolgreichste europäische Stadt der letzten Jahre war. Allerdings weicht das Wachstum Dublins kaum vom gesamtnationalen Wirtschaftserfolg ab. Dublin selbst hat mit seiner Stadtpolitik also keine Bedingungen schaffen können, die einen »überdurchschnittlichen Teil des irischen Kuchens« auf die Stadt ziehen konnten. Da die Studie insbesondere die Gestaltungsmöglichkeiten auf lokaler bzw. regionaler Ebene untersucht und Möglichkeiten aufzeigen will, wie Städte sich positiv von der sie umgebenden nationalen Wirtschaftsentwicklung absetzen können, gilt Dublin in diesem Sinne nicht als überdurchschnittlich erfolgreich.

DIE DREI »MUSTERKNABEN«

Trotz des gemeinsamen Erfolges handelt es sich bei Helsinki, Amsterdam und London um sehr unterschiedliche Metropolen. Amsterdam und Helsinki gehören zu den relativ kleinen Hauptstädten in der EU. London dagegen ist – neben Paris – die einzige Mega-Metropole Europas. Gemeinsam ist den Städten, dass sie in ihren jeweiligen Ländern sehr gute makroökonomische Rahmenbedingungen vorfinden, wie beispielsweise eine geringe Regulierungsdichte. Alle drei Städte befinden sich zudem in Ökonomien, die im Analysezeitraum (1995–2001) hohe Wachstumsraten bei gleichzeitig relativ niedrigen Arbeitslosenquoten verzeichnen konnten.

Für Amsterdam und London lassen sich darüber hinaus weitere Gemeinsamkeiten in den Standortbedingungen feststellen, die zu dem Erfolg dieser Städte im Hinblick auf die Entstehung von Arbeitsplätzen beigetragen haben könnten. Hierzu zählen:

WACHSTUM DER ERWERBSTÄTIGENZAHLEN IN EUROPÄISCHEN METROPOLN (X-ACHSE) UND IM JEWEILIGEN LAND (Y-ACHSE) 1995–2001 (ABB. 1)



- die hohe Internationalität (hohe internationale Verflechtung der Wirtschaft, attraktives Tourismusziel, gute Einbindung in internationale Verkehrsströme etc.),
- die Rolle der Städte als nationaler Mainport mit internationalen Flughäfen von herausragender Bedeutung innerhalb Europas,
- die weit überdurchschnittliche Bedeutung des Dienstleistungssektors für Wirtschaftsleistung und Beschäftigung (vgl. Abb. 3),
- das große Gewicht, das die Wirtschaftsbereiche »Finanzwirtschaft«, »Transport, Verkehr und Kommunikation« sowie die Tourismuswirtschaft an der Wirtschaftsleistung haben,
- die herausragende nationale (Amsterdam) bzw. internationale Bedeutung (London) der jeweiligen Börsen,
- der hohe Bevölkerungsanteil von Personen ausländischer Nationalität und
- die kontinuierliche Zunahme der Bevölkerungszahlen.

Allerdings zeigen sich sowohl in London als auch in Amsterdam Standortnachteile, die aus der starken räumlichen Konzentration von wirtschaftlichen Aktivitäten und Bevölkerung innerhalb dieser Städte resultieren. Beide Städte haben

überdurchschnittlich hohe Lebenshaltungskosten und Immobilienpreise sowie eine überlastete Verkehrsinfrastruktur. Positive Folge der Ballung wirtschaftlicher Aktivitäten ist aber eine sehr gute Verfügbarkeit von Arbeitskräften und spezialisierter Dienstleistungen.

Für **Helsinki** waren dagegen andere Faktoren als in Amsterdam und London ausschlaggebend für den wirtschaftlichen Erfolg und die Entstehung von Arbeitsplätzen. Zwar hat Helsinki – ebenso wie Amsterdam und London – Hauptstadtfunktion und ist der nationale Mainport. Während aber die Wirtschaftsstruktur von Amsterdam und London zu jeweils rund 90 % vom Dienstleistungssektor geprägt wird, verfügt Helsinki (noch) über eine relativ breite industrielle Basis und entwicklungsprägende Branchen in diesem Wirtschaftsbereich (vgl. Abb. 3). Ebenso wie in London und Amsterdam expandiert allerdings der Wirtschaftsbereich Handel/Verkehr auch in Helsinki.

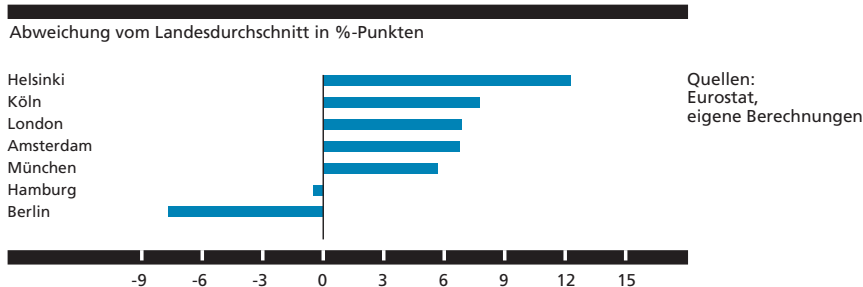
Hinsichtlich weiterer Erfolgsfaktoren hat Helsinki jedoch Besonderheiten im Vergleich zu Amsterdam und London aufzuweisen. Anders als Helsinki gehören die britische und die niederländische Hauptstadt nicht zu den Top-Innovationsstandorten in der EU. Helsinkis wirtschaftlicher Erfolg steht dagegen in engem Zusammen-

hang mit dem sehr dynamischen Strukturwandel Helsinkis in Richtung Wissenswirtschaft und -gesellschaft. Bildung, Wissenschaft, Forschung und Entwicklung (FuE) sowie neue Technologien bilden die Basis des wirtschaftlichen Erfolgs der finnischen Metropole. Zu diesen Standortbedingungen zählen u. a.:

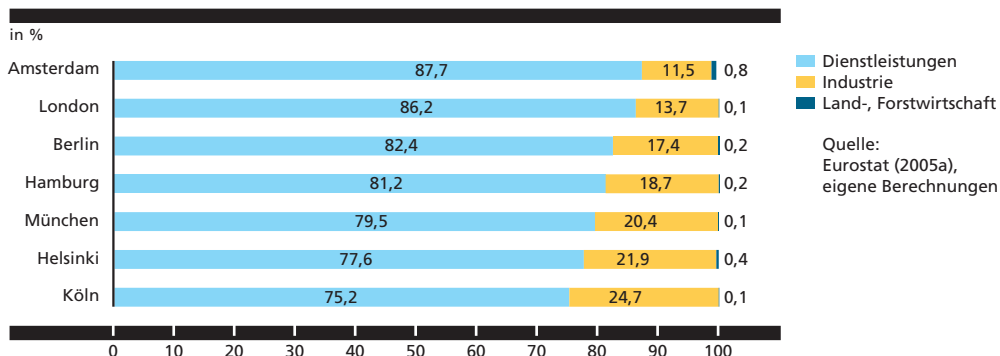
- die vordere Position Helsinkis bei FuE-Aufwendungen und -Personal innerhalb Europas,
- die vordere Position Helsinkis in Europa beim Bildungsniveau der Bevölkerung und dem Qualifikationsniveau der Erwerbstätigen,
- die weit fortgeschrittene Spezialisierung der Wirtschaft auf wissensintensive Dienstleistungen und Industrien und
- die Ballung von FuE-Einrichtungen und Anwendern neuer Technologien, die zum Erreichen der »kritischen Masse« von Clustern beitragen, in denen sich die Vorteile der räumlichen Nähe und Informations-Spillovers besonders gut entfalten können.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sowohl Amsterdam und Helsinki als auch London zwar unterschiedlich strukturierte Großstädte sind, sie aber einige entscheidende Gemeinsamkeiten aufweisen. Charakteristisch ist ihre hohe Zentralitätsfunktion für die wirtschaftlichen

WACHSTUM DER ERWERBSTÄTIGENZAHLEN 1995–2001 (ABB. 2)



ANTEIL VERSCHIEDENER SEKTOREN AN DER BRUTTOWERTSCHÖPFUNG 2002 (ABB. 3)



Aktivitäten innerhalb ihres Landes und ihre nationale Mainport-Funktion. Zudem sind sie Börsenstandorte sowie Universitätsstädte. Außerdem haben die Analysen gezeigt, dass sowohl relativ kleine – wie Amsterdam – als auch relativ große Städte – wie London – im Analysezeitraum überdurchschnittliche Wachstumserfolge erzielen konnten.

Auf die zukünftige Entwicklung von Amsterdam und London könnte es sich positiv auswirken, dass der Strukturwandel zur Dienstleistungsgesellschaft schon sehr weit vorangeschritten ist. Ein relativ hoher Bevölkerungsanteil mit ausländischem Hintergrund ist ebenfalls ein charakteristisches Merkmal von Amsterdam und London. Die Beteiligung von ausländischen Arbeitskräften an den wirtschaftlichen Aktivitäten birgt das Potenzial positiver ökonomischer Effekte auf die Stadtentwicklung in sich. Zuwanderer aus dem Ausland können die Innovationsfähigkeit, Produktivität und das Wachstum von Städten positiv beeinflussen, wenn sie komplementär zu den einheimischen Arbeitskräften sind, d. h. wenn sie Fähigkeiten und Kenntnisse mitbringen, welche die Qualifikationen der einheimischen Bevölkerung ergänzen.

Charakteristisch für die erfolgreiche Entwicklung scheinen auch ähnliche Leitbilder zu sein. Amsterdam, Helsinki und London setzen in ihren Stadtentwicklungskonzepten auf die Reduktion von Agglomerationsnachteilen und auf qualitatives Wachstum, das u. a. durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und die Nutzbarmachung von neuen innerstädtischen Flächen für Wohnungen und Gewerbeimmobilien erreicht werden soll. Gleichzeitig soll die Lebensqualität in den Städten, bspw. durch die Entwicklung von Grünflächen und den Ausbau kultureller Angebote, gefördert werden.

DEUTSCHE METROPOLEN AUF DEM PRÜFSTAND

Ausgehend von den erfolgreichen europäischen Städten untersucht die Studie die Situation der vier größten deutschen Städte. Als Referenzmaß für die Bewertung der Standortfaktoren dienen die Standortgegebenheiten Amsterdams. Im Bereich Innovationsfähigkeit wird Helsinki als herausragender europäischer Forschungs- und Entwicklungsstandort zum Vergleich herangezogen. Amsterdam eignet sich als Referenzmaß für diesen Vergleich, weil diese Stadt hinsichtlich zahlreicher Standortfaktoren die höchsten Ausprägungen unter den untersuchten europäischen Großstädten aufweist. Zwar sind die zum Vergleich herangezogenen Städte – anders als Hamburg, Köln und München – Hauptstädte. Mit der Hauptstadtfunktion sind Standortbesonderheiten verbunden, wie bspw. der hohe Anteil von Beschäftigten im öffentlichen Dienst. Hinsichtlich des Pro-Kopf-Einkommens (gemessen als BIP pro Kopf) und der Produktivität haben die deutschen Großstädte – mit Ausnahme Berlins – und die europäischen Vergleichsstädte aber ein ähnliches Niveau aufzuweisen (vgl. Tab. 1).

Tab. 2 zeigt, dass die Ausprägung einer Reihe von Standortfaktoren in den deutschen Städten im Vergleich zu Amsterdam als relativ ungünstig zu bewerten ist. In allen deutschen Städten ist unter anderem der Strukturwandel zur Dienstleistungsgesellschaft vergleichsweise weniger stark vorangeschritten, der Anteil hoch qualifizierter Arbeitskräfte an den Erwerbstätigen ist niedriger und die Internationalitätsfunktionen sind geringer ausgeprägt.

Aber es gibt auch Bereiche, in denen sich für die deutschen Städte – insbesondere im Zusammenhang mit der

Agglomerationsdichte – deutliche Standortvorteile feststellen lassen. Alle deutschen Städte sind vergleichsweise dünn besiedelt. In Hamburg und Köln ist die Bevölkerungsdichte in etwa halb so hoch wie in Amsterdam. Die Kaufpreise für Wohnungen liegen in Berlin im Schnitt 30 % unterhalb der Preise in Amsterdam. Zudem liegen die Lebenshaltungskosten in Berlin und München rund 6 % unterhalb von jenen in Amsterdam, in Hamburg sogar um 9 %.

Amsterdam ist bisher keine Stadt, die auf Innovationen setzt. Bis auf Hamburg sind alle deutschen Großstädte besser im European Innovation Scoreboard platziert, und alle haben eine deutlich höhere Patentintensität.

Wird Helsinki als Vergleichsmaßstab im Hinblick auf FuE-Indikatoren (vgl. Tab. 3) herangezogen, so zeigt sich, dass München – das nach Stockholm und Helsinki Platz 3 im European Innovation Scoreboard 2003 belegt hat – sich durchaus mit Helsinki messen kann. München hat 2003 höhere FuE-Investitionen getätigt sowie eine höhere Patentintensität erreicht. Und München, aber auch Köln haben einen höheren Erwerbstätigenanteil in wissensintensiven Industrien und Dienstleistungen, die wichtige Wirtschaftsbereiche im Hinblick auf die Umsetzung der Wissensgesellschaft sind, weil in ihnen neue Technologien und neues Wissen angewendet werden. Allerdings lassen sich deutliche Defizite im Hinblick auf Bildung und Qualifikation der Erwerbspersonen in allen untersuchten deutschen Städten im Vergleich zu Helsinki feststellen.

In Helsinki haben deutlich mehr Erwerbspersonen einen Hochschulabschluss als in den deutschen Großstädten. Und der Anteil der hoch qualifizierten Tätigkeiten an der Gesamtbeschäftigung wird Prognosen

STÄDTE IM ÜBERBLICK (TAB. 1)

| | Einwohner in 1000, 2001, Kernstadt | Erwerbstätige* in 1000, 2001, Kernstadt | BIP in Mio. €, 2000, Kernstadt | BIP (KKS'') je Einw. in €, 2002, Stadtregion | Produktivität''' in €, 2002, Stadtregion |
|-----------|--|---|--------------------------------------|--|--|
| Amsterdam | 735 | 616 | 28 509 | 39 943 | 79 188 |
| Berlin | 3 388 | 1 469 | 74 947 | 20 454 | 49 202 |
| Hamburg | 1 726 | 985 | 71 884 | 39 766 | 70 778 |
| Helsinki | 560 | 371 | 22 670 | 33 420 | 64 000 |
| Köln | 968 | 598 | 38 807 | 32 397 | 63 349 |
| London | 2 772 | 2 565 | 193 112 | 40 068 | 68 806 |
| München | 1 228 | 903 | 62 693 | 49 771 | 75 532 |

*am Arbeitsort, **KKS = Kaufkraftstandard, '''BIP je Erwerbstätigen
Quelle: Eurostat, eigene Berechnungen

zufolge zukünftig weiter steigen. Auch aus diesem Grund werden die deutschen Städte noch einen vergleichsweise starken Strukturwandel zu durchlaufen haben. Auch das durchschnittliche Bildungsniveau der Bevölkerung in den deutschen Großstädten liegt teilweise deutlich unterhalb von den entsprechenden Werten in Helsinki.

Zwar zeigt der Vergleich von Indikatoren Unterschiede hinsichtlich der Standortqualität der Städte. Aus dem alleinigen Vergleich von Standortfaktoren lassen sich jedoch nur schwerlich Rückschlüsse darauf ziehen, welche Standortbedingungen den ausschlaggebenden Einfluss auf die Erwerbstätigenentwicklung der europäischen Städte genommen haben. Die Entwicklung der Anzahl von Arbeitsplätzen in einer Stadt ist das Resultat zahlreicher Einflussfaktoren – auch politischer sowie der Finanzlage der jeweiligen Stadt. Festzuhalten ist jedoch, dass das vergleichsweise geringe Qualifikationsniveau der Bevölkerung in den deutschen Großstädten, die unterdurchschnittliche Internationalitätsfunktion und teilweise Defizite in der Erreichbarkeit Nachteile für die Standortentwicklung darstellen.

KÖLN – EIN STANDORT MIT STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

Köln ist mit rund 970.000 Einwohnern die viertgrößte Stadt Deutschlands. Zusammen mit dem Erftkreis und dem Chemiestandort Leverkusen bildet Köln eine eng verflochtene Wirtschaftsregion. Diese Region, wie auch die Stadt Köln selbst, hatte während des Analysezeitraums einen Zuwachs von ungefähr 12 % bei den Erwerbstätigen zu verzeichnen. Hiermit hat Köln eine Entwicklung durchlaufen, die um fast 8 Prozentpunkte oberhalb des Bundesdurchschnitts in diesem Zeitraum liegt. Köln zählt damit im Hinblick auf die Schaffung von Arbeitsplätzen zu den erfolgreichsten europäischen Großstädten. Im Zuge dieser Entwicklung hat sich das BIP pro Kopf allerdings vergleichsweise verhalten entwickelt, und die Produktivität ist sogar zurückgegangen. Die Produktivität im Jahre 2001 und das Pro-Kopf-Einkommen im Jahr 2002 entsprachen in etwa jenem von Helsinki. Damit ist Köln im europaweiten Städtevergleich – trotz eines Rückganges der Produktivität im Analysezeitraum – weiterhin gut positioniert.

Die Wirtschaftsstruktur Kölns ist im Vergleich mit anderen Städten überdurchschnittlich stark vom Verarbeitenden Gewerbe geprägt. Im Jahr 2004

waren rund 22 % der Beschäftigten in diesem Wirtschaftsbereich tätig. Im Zuge der fortschreitenden Tertiärisierung sind für Köln deshalb im Vergleich zu anderen europäischen Großstädten noch stärkere Anpassungserfordernisse zu erwarten.

Die Wirtschaftsregion Köln weist Spezialisierungen im Fahrzeugbau und bei chemischen Erzeugnissen auf. Im Bereich der chemischen Produkte zeigen sich in Köln auch Spezialisierungsvorteile in der Forschung: Hier werden im Schnitt mehr als 5-mal so viele Patente im Bereich chemischer Erzeugnisse angemeldet als im deutschen Durchschnitt. Mehr als 10 % der Erwerbstätigen sind in Köln in wissensintensiven Industrien tätig – diese Werte werden europaweit nur von Mailand (11,1 %) und München (12,9 %) übertroffen. 71 % der Beschäftigten sind im Dienstleistungsbereich tätig, davon etwa 9 % im Bereich Kredit- und Versicherungsgewerbe. Darüber hinaus ist Köln ein wichtiger Medienstandort.

Der Tourismus stellt in Köln ebenso wie in anderen europäischen Großstädten einen wichtigen Wirtschaftsbereich dar. Im Jahre 2004 konnte Köln etwa 3,8 Millionen Übernachtungen

AUSGEWÄHLTE WICHTIGE STANDORTFAKTOREN DEUTSCHER METROPOLEN (TAB. 2)

| | Berlin | Hamburg | Köln | München |
|--|----------------------|----------|----------|----------|
| Wachstum Erwerbstätigenzahlen 1995–2001 in % (Amsterdam: +23,2) | -3,6 | +3,6 | +11,9 | +9,8 |
| Abweichung vom Landesdurchschnitt 1995–2001 in Prozentpunkten (Amsterdam: +6,8) | -7,7 | -0,5 | +7,8 | +5,7 |
| Internationalitäts-Ranking (Amsterdam: Platz 3) | Platz 6 | Platz 23 | Platz 14 | Platz 11 |
| | Amsterdam=100 | | | |
| Anteil Dienstleistungen an Bruttowertschöpfung, 2002 | 94 | 93 | 93 | 88 |
| Anteil wissensintensiver Industrien und Dienstleistungen an den Erwerbstätigen, 2002 | 190 | 183 | 254 | 331 |
| Tourismusintensität, 2003 | 133 | 57 | 35 | 92 |
| Erreichbarkeit von Bevölkerung im Straßenverkehr, 2003 | 91 | 97 | 136 | 105 |
| Erreichbarkeit von Bevölkerung im Luftverkehr, 2003 | 94 | 89 | 91 | 80 |
| Erreichbarkeit von Bevölkerung im Schienenverkehr, 2003 | 83 | 87 | 131 | 89 |
| Anteil von Erwerbspersonen mit Hochschulabschluss, 2002 | 98 | 74 | 77 | 83 |
| Anteil der ausländischen Bevölkerung, 2003 | 27 | 30 | 36 | 49 |
| Bevölkerungsdichte, Kernstadt, 2001 | 85 | 51 | 54 | 89 |
| Kaufpreis Wohnungen, 2001 | 68 | 84 | 104 | 119 |
| Mieten für Gewerbeimmobilien, 2003 | n.v. | 80 | n.v. | 126 |
| Lebenshaltungskosten, 2004 | 94 | 91 | n.v. | 94 |
| Patentintensität, 2002 | 141 | 236 | 276 | 980 |

n.v. = nicht verfügbar

Quellen: Eurostat, Europäische Kommission, Mercer Human Resource Consulting, TourMis, Rozenblat/Cicille, CB Richard Ellis, eigene Berechnungen

tungen verbuchen. Köln hat in diesem Bereich aber keine Topposition in Europa und auch nicht in Deutschland inne. In Amsterdam oder München übernachten bspw. jährlich doppelt so viele Menschen wie in Köln. Mit rund 1,5 Mio. Messebesuchern im Jahr 2004 und einer Messehallenkapazität von 286.000 m² gehört Köln allerdings neben Hannover, Frankfurt und Düsseldorf zu den wichtigsten Messestandorten in Deutschland und hat auch europaweit eine wichtige Position in diesem Bereich inne.

Im Vergleich mit anderen Großstädten lassen sich für Köln sowohl Standortstärken als auch Standortschwächen feststellen. Hinsichtlich der Internationalitätsfunktionen ist Köln sehr gut platziert und liegt im deutschlandweiten Vergleich auf Platz 3 hinter Berlin und München. Im EU-weiten Vergleich liegt Köln unter 180 Agglomerationsräumen auf Platz 14. Köln zeichnet sich durch eine sehr gute Erreichbarkeit von Bevölkerung im Straßen- und Bahnverkehr aus, die nur in wenigen Städten Europas besser ist. Dieser Aspekt ist auf die zentrale geografische Lage Kölns in einer der am dichtesten besiedelten Regionen Westeuropas zurückzuführen. Zur guten Erreichbarkeit Kölns trägt auch das gut ausgebaute Straßen- und Schienennetz in dieser Region bei, das durch den Bau der ICE Strecke Köln-Frankfurt und den S-Bahn-Anschluss des Flughafens Köln/Bonn im Jahr 2005 noch verbessert worden ist.

Köln hat auch im Bereich Flugverkehr eine im europaweiten Vergleich überdurchschnittlich gute Erreichbarkeit. Hierzu hat auch die Entwicklung des Flughafens, der gegenwärtig der wichtigste deutsche Standort für Low-Cost-Airlines ist, beigetragen. Der Flughafen Köln/Bonn konnte im Jahr

2004 im Vergleich zum Vorjahr hohe Zuwachsraten bei Fracht (+16,3 %) und Passagieraufkommen (+7,2 %) verzeichnen. Der Low-Cost-Verkehr dürfte mit seinen hohen Wachstumsraten zur überdurchschnittlich guten Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen am Standort Köln beigetragen haben. Köln wies im Jahr 2004 deutliche Spezialisierungen bei Dienstleistungen im Zusammenhang mit Luftfahrt auf.

Die Bevölkerungsdichte ist in Köln etwa halb so hoch wie in Amsterdam, und die Lebenshaltungskosten liegen deutlich unterhalb von jenen in den höher verdichteten europäischen Großstädten. Die Wohnungsmieten in Köln unterschreiten jene von Hamburg und München im Durchschnitt um rund 25 %.

Deutlich unterdurchschnittlich ist in Köln das Qualifikationsniveau der Erwerbstätigen. So liegt der Anteil der Erwerbspersonen mit Hochschulabschluss rund 10 Prozentpunkte unter dem von Helsinki. Auch dies ist ein Indiz dafür, dass Köln im Zuge des fortschreitenden Wandels zur Wissensgesellschaft noch vergleichsweise starke Anpassungserfordernisse zu verkraften haben wird. Die Herausforderungen der Wissensgesellschaft sind dann auch eines der zentralen Handlungsfelder im Leitbild »Köln 2020«.

ERFOLGSWEGE FÜR EUROPÄISCHE METROPOLLEN

Die Analyse der erfolgreichen europäischen Städte macht deutlich, dass es keinen Königsweg zum Erfolg gibt. Zu unterschiedlich sind die Startvoraussetzungen und die Standortfaktoren europäischer Großstädte. Stark ist zumeist auch die Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Entwicklung auf nationaler Ebene. Trotzdem lassen sich »Hauptstraßen« erkennen, die zu einem überdurchschnittlichen Wirt-

schaftswachstum von Städten führen können. So kann mit der konsequenten Konzentration auf internationale Dienstleistungsfunktionen eine besonders starke ökonomische Zukunftsfähigkeit erreicht werden. Städte wie London und Amsterdam sind Beispiele für dieses Erfolgsmodell. Mit ihrer internationalen Ausrichtung und ihrer tiefen Einbindung in die globalisierte Wirtschaft, für die sie hoch spezialisierte Dienstleistungsangebote bereithalten, feiern beide Städte eindrucksvolle Erfolge. Technische Innovationskraft und herausragende wissenschaftliche Leistungen sind für dieses Erfolgsmodell nicht von überragender Bedeutung. Dieser Weg könnte in Deutschland insbesondere für Hamburg und – teilweise – für Berlin Vorbildcharakter haben.

Ein anderer Weg zum Erfolg führt über innovative Produktion. Aufbauend auf einen starken, weltmarktfähigen und forschungsintensiven Industriesektor werden in diesem Entwicklungsmodell hochkomplexe Segmente der weltweit arbeitsteiligen Produktionsgesellschaft besetzt. Helsinki und – in Teilbereichen – auch München stehen für diesen Weg.

Köln steht für eine Mischung aus den beiden aufgezeigten Erfolgswegen: die Kombination von innovativer Produktion und internationalen Dienstleistungsfunktionen. Der Erfolg Kölns hinsichtlich der Schaffung neuer Arbeitsplätze resultiert insbesondere aus seinem spezifischen Branchenmix. Dieser besteht aus einer starken Basis in wissensintensiven Industriezweigen mit Spezialisierungen im Fahrzeugbau und bei chemischen Erzeugnissen und sich dynamisch entwickelnden Dienstleistungsbranchen wie beispielsweise der Medienwirtschaft. Hinzu kommen als Standortbedingungen die günstige geografische Lage innerhalb Europas und gute Verkehrsanbindungen.

INDIKATOREN FÜR DIE POSITIONIERUNG BEI FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG (TAB. 3)

| Indikator | Berlin | Hamburg | Köln | München | Helsinki |
|---|--------|---------|------|---------|----------|
| Rang im European Innovation Scoreboard 2003 | 16 | 55 | 25 | 3 | 2 |
| FuE-Aufwendungen in % des BIP, 2001 | 4,2 | 1,5 | 3,2 | 4,7 | 3,6 |
| FuE-Personalanteil an den Erwerbstätigen in %, 2001 | 2,7 | 1,6 | 2,3 | 3,5 | 3,4 |
| Anteil wissensintensiver Industrien und Dienstleistungen an den Erwerbstätigen in %, 2003 | 10,6 | 10,8 | 14,5 | 17,9 | 12,6 |
| Patente pro 100.000 Einwohner, 2002 | 19,9 | 23,6 | 27,6 | 98,3 | 54,6 |
| Bevölkerungsanteil mit Hochschulabschluss in %, 2001 | 21,4 | 15,2 | 16,0 | 21,5 | 28,3 |
| Erwerbspersonenanteil mit Hochschulabschluss in %, 2001 | 31,5 | 24,6 | 24,0 | 26,0 | 34,5 |

Quellen: Eurostat, Europäische Kommission, eigene Berechnungen

Selbstverständlich eignet sich keine erfolgreiche Stadt und ihre jeweils betriebene Standortpolitik als Vorbild, das von Städten eins zu eins übernommen werden könnte. Aber die Entscheidung, wo der Schwerpunkt der Weiterentwicklung angesichts dieser beispielhaften Erfolgsmodelle liegen kann, sollte von den Metropolen grundsätzlich getroffen werden. Ausgehend von dieser Entscheidung können dann die Weichenstellungen innerhalb der einzelnen Städte erfolgen und Fehlinvestitionen vermieden werden. Jede Stadt ist aufgefordert, ihre aktuelle Wirtschafts- und Standortstruktur zu analysieren. Ausgehend von dieser Analyse muss der jeweils richtige »Andockpunkt« zur Verknüpfung mit der globalen Wirtschaft gefunden werden.

Der Spielraum für Politik auf regionaler Ebene ist dabei aber recht eng. Viele Faktoren – wie beispielsweise die geografische Lage oder die Hauptstadtfunktion –, die für die Stadtentwicklung relevant sind, können durch politisches Handeln nicht bzw. so gut wie nicht beeinflusst werden. Andere bedeutende Faktoren, wie die Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur, können nur langfristig verändert werden. Hinzu kommt, dass die Städte nicht im luftleeren Raum agieren. Regionale Politik findet immer vor dem Hintergrund die wirtschaftliche Entwicklung bremsender oder fördernder nationaler Rahmenbedingungen statt, die die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Metropolen entscheidend beeinflussen. Auch die Landespolitik spielt im föderativen System Deutschlands – beispielsweise in der Bildungspolitik – eine nicht unbedeutende Rolle für die Stadtentwicklung. Reformen auf Bundes- und Landesebene sind daher für die Verbesserung der Zukunftsaussichten Kölns und der anderen untersuchten deutschen Städte unumgänglich. Aber trotz dieser Einschränkungen besitzen die Städte – im Falle Köln ggf. im Zusammenspiel mit der nordrhein-westfälischen Landesregierung – durchaus auch eigene Handlungsspielräume, um ihre Standortbedingungen zu verbessern.

HANDLUNGSOPTIONEN FÜR KÖLN

Die Ergebnisse der Studie machen deutlich, dass es kein »Patentrezept« für eine Stadtentwicklungspolitik gibt, mit der Erfolg garantiert ist. Vielmehr bedarf es spezifischer, auf die jeweilige Stadt zugeschnittener politischer Maßnahmen, die die regionalen Spezialisierungsvorteile in Forschung, Produktion

und Dienstleistungen sowie die spezifische Ausstattung mit Produktionsfaktoren – insbesondere die Qualifikation der Arbeitskräfte – berücksichtigen.

Köln hat hinsichtlich der Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Vergangenheit mit seinem spezifischen Branchenmix Erfolg gehabt. Diesen Entwicklungspfad gilt es konsequent weiterzuverfolgen. Dabei ist von entscheidender Bedeutung, beide Säulen – Industrie und Dienstleistungssektor – und ihre Bedürfnisse im Auge zu behalten. Dies bedeutet beispielsweise, dass zwar – wie derzeit stark zu beobachten – im Zuge der Stadtentwicklung die Nutzung von (Industrie-)Brachflächen für Büro-, Handels- und Wohnimmobilien weiter voranzutreiben ist, aber auch die Ausweisung und das Angebot von neuen geeigneten Gewerbeflächen für das Produzierende Gewerbe keinesfalls vernachlässigt werden dürfen.

Aufgrund der angespannten Finanzlage und der mit fast 2,6 Mrd. Euro (Ende 2003) hohen Verschuldung Kölns werden in absehbarer Zeit aber nicht in allen Bereichen ausreichend finanzielle Mittel investiert werden können, um politisch beeinflussbare Standortdefizite spürbar zu reduzieren und vorhandene Standortstärken auszubauen. Deshalb ist einerseits eine sorgfältige Auswahl der Bereiche erforderlich, in denen Investitionen getätigt werden. Auf der anderen Seite ist eine konsequente Haushaltskonsolidierung notwendig, um die Ausgabenspielräume in Zukunft wieder erhöhen zu können. Um dies zu erreichen, ist der Schuldenabbau durch den Verkauf des in Köln durchaus noch vorhandenen werthaltigen städtischen Grund- und Beteiligungsbesitzes zu empfehlen. Darüber hinaus sind die laufenden Ausgaben u. a. durch eine konsequente Orientierung der Verwaltung auf ihre Kernaufgaben zu reduzieren. Dazu zählt insbesondere auch, die Bereiche, in denen Leistungen vom privaten Sektor effizienter erbracht werden können als durch die Stadt selbst, zügig zu privatisieren.

Neben der Haushaltskonsolidierung sind in erster Linie solche regionalen politische Maßnahmen erfolgversprechend, die weitgehend auf einer allgemeinen Ebene ansetzen und auf die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für wirtschaftliche Aktivitäten abzielen. Dazu zählen insbesondere

- Maßnahmen zum Bürokratie-Abbau und zur Schaffung einer effizienten und wirtschaftsfreundlichen Verwaltung,
- die Erhöhung der Internationalität,
- Investitionen in Bildung, Wissenschaft und Forschung sowie
- Maßnahmen zur Beeinflussung der demografischen Entwicklung und der Zuwanderung.

Eine hohe Internationalität einer Metropole dokumentiert u. a. ihre Fähigkeit, Arbeitskräfte und Kapital aus dem Ausland anzuziehen. Die Internationalitätsfunktionen einer Stadt, zu denen Dienstleistungen im Zusammenhang mit internationalen Wirtschaftsbeziehungen zählen (Handel, Tourismus, Logistik etc.), gewinnen im Zuge fortschreitender weltweiter Integrationsprozesse immer mehr an Bedeutung für die Standortentwicklung. Und diese Internationalitätsfunktionen können durch solche Maßnahmenbündel gestärkt werden, die die Erreichbarkeit der Städte durch Infrastruktur-Ausbau verbessern und gleichzeitig ihre internationalen wirtschaftlichen Verflechtungen erhöhen. Beispiele solcher Art finden sich in allen erfolgreichen europäischen Städten.

Köln hat diesbezüglich gute Ausgangsbedingungen. Mit der Erweiterung der Messekapazitäten, der verbesserten Anbindung an das ICE-Netz und mit dem Ausbau des erfolgreichen Flughafens Köln/Bonn wurde die Internationalitätsfunktion Kölns gestärkt. Dieser Weg sollte fortgesetzt werden. Zwar ist der weitere Ausbau gerade von Flughäfen in der Regel mit hohen Investitionsvolumen verbunden ist. Aber die Beispiele London und Amsterdam zeigen, dass entsprechende Investitionen die Internationalitätsfunktionen sowie die Entwicklung von Städten stärken und Voraussetzung für eine erfolgreiche Teilnahme am Metropolenwettbewerb in Europa sind.

Im Zuge des fortschreitenden Strukturwandels hin zur Wissenswirtschaft wächst die Bedeutung von Bildung, Wissenschaft und Forschung für die wirtschaftliche Entwicklung und die Wettbewerbsfähigkeit von europäischen Großstädten. Dies gilt auch für Köln, das – verglichen mit anderen europäischen Großstädten – über einen niedrigen Anteil von hoch qualifizierten Erwerbstätigen verfügt. Deshalb sollten Investitionen in Bildung und Forschung sowie politische Maßnahmen, die auf die Qualifikation der Bevölkerung sowie die Generierung neuen

Wissens abzielen, einen hohen Stellenwert in der Standortpolitik genießen. Hierzu gehören auch die Modernisierung und Erhöhung der Effizienz des Schulsystems. Natürlich ist im Bereich der Bildungs- und Wissenschaftspolitik in starkem Maße die nordrhein-westfälische Landesregierung gefordert, die Rahmenbedingungen zu verbessern und die notwendigen Investitionen auf den Weg zu bringen. Aber auch die städtische Politik sollte diesem Bereich im Rahmen ihrer Möglichkeiten eine sehr hohe Priorität einräumen und ihn durch zusätzliche Investitionen stärken – beispielsweise durch die Bereitstellung ausreichender Mittel zur Modernisierung von Schulen.

Die Ausstattung mit qualifizierten Arbeitskräften wird für alle Städte, unabhängig von ihren wirtschaftsstrukturellen Besonderheiten, eine zentrale Bedeutung für ihre zukünftige Entwicklung haben. Köln und die anderen deutschen Großstädte stehen – wie Deutschland insgesamt – vor demografischen Veränderungen, in deren Verlauf sich die Altersstruktur der Erwerbsbevölkerung sowie ihr Umfang verändern werden. So sagen Bevölkerungsprognosen voraus, dass sich in Köln die Bevölkerungsgröße – entgegen dem Trend einer Zunahme in vielen anderen europäischen Großstädten – bis zum Jahr 2020 kaum gegenüber 2003 verändern wird. Aller-

dings wird gleichzeitig aber das Erwerbspersonenpotenzial zurückgehen, weil sich die Bevölkerungsstruktur Kölns zunehmend zulasten der jungen Generation verschieben wird.

Von diesen altersstrukturellen Veränderungen des Arbeitskräftebestands können negative ökonomische Effekte auf die Entwicklung Kölns ausgehen. Weil die Ausstattung mit qualifizierten Arbeitskräften bereits heute in Köln niedriger als in den erfolgreichsten europäischen Metropolen ist, wird Köln – aber auch die anderen deutschen Großstädte – zukünftig noch stärker als bisher die Zuwanderung von hoch qualifizierten Arbeitskräften – auch aus dem Ausland – fördern müssen.

Entsprechende Strategien sind aufgrund des zu erwartenden Anstieges des Fachkräftemangels im Zuge des demografischen Wandels und des fortschreitenden Strukturwandels zur Wissens- und Dienstleistungsgesellschaft unverzichtbar.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass im Vergleich zu den erfolgreichen europäischen Großstädten in allen deutschen Großstädten die Bedeutung ausländischer Arbeitskräfte für die wirtschaftliche Entwicklung gegenwärtig vergleichsweise gering ist. Deshalb dürfte in den deutschen Großstädten Potenzial zur Erhöhung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit durch die Integration der spezifischen Kenntnisse und

Fähigkeiten von ausländischen Arbeitskräften bestehen. Die Integration ausländischer Zuwanderer als Arbeitskräfte oder Unternehmer in das städtische Wirtschaftsleben kann durch die Ausländerpolitik auf Stadtebene gefördert werden. Städte haben in diesem Bereich zahlreiche Handlungsspielräume, bspw. hinsichtlich der Vergabe von Arbeitserlaubnissen sowie des Bildungs- und Qualifizierungsangebots für Bevölkerungsmitglieder mit Migrationshintergrund.

Für die Stadtentwicklung ist eine Standortpolitik förderlich, welche die Lebensbedingungen der Menschen auch unter den Bedingungen des demografischen Wandels attraktiver gestaltet als andere Städte. Für die Erhöhung der Attraktivität der Städte für Zuwanderer und zur Verhinderung von Abwanderungen, auch im Zuge von Suburbanisierungsprozessen, kann eine weitere Verbesserung der weichen Standortfaktoren und der ökonomischen Situation der Städte beitragen. Eine wichtige Rolle dürfte in diesem Zusammenhang die Wohnungsbaupolitik der Städte spielen, denn die bessere Verfügbarkeit von und die geringeren Kosten für Wohnimmobilien im Umland von Städten sind häufig die wichtigsten Abwanderungsmotive. Köln hat viele dieser Erfordernisse erfreulicherweise erkannt und mit dem Leitbild »Köln 2020« einen Entwurf für eine attraktive Stadt unter zukünftigen Bedingungen geliefert.

DIE HYPOVEREINSBANK IN KÖLN

| Privatkunden und Private Banking | Firmenkunden und Freie Berufe |
|--|--|
| Unter Sachsenhausen 37 50667 Köln Tel.: 02 21/9 16 48-0 Fax: 02 21/9 16 48-1 99 | Unter Sachsenhausen 37 50667 Köln Tel.: 02 21/9 16 48-0 Fax: 02 21/9 16 48-2 97 |
| Aachener Str. 300 50933 Köln Tel.: 02 21/5 78-66 75 Fax: 02 21/5 78-66 85 | |

Impressum:

Herausgeber und für den Inhalt dieser Kurzfassung der Studie verantwortlich: HypoVereinsbank AG, GSC4HH, Group Public Relations Hamburg, Neuer Wall 64, 20354 Hamburg

www.hvb.de

Bei Rückfragen:

Dr. Ulf Teubel, Tel.: (040) 36 92-48 25, E-Mail: ulf.teubel@hvb.de

Die ausführliche Fassung der Studie »Europas Beste – Vorbilder für deutsche Metropolen im Standortwettbewerb?!« ist über den Herausgeber zu beziehen.

Haftungsausschluss:

Trotz sorgfältiger Recherche und unter Verwendung verlässlicher Quellen kann keine Verantwortung für die Vollständigkeit oder Genauigkeit übernommen werden. Die Publikation ist kein Angebot und keine Aufforderung zu einem Angebot. Abdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung der HypoVereinsbank.