



NOVEMBER 2005

Europas Beste – Vorbilder für deutsche Metropolen im Standortwettbewerb?!

HypoVereinsbank

Ein Mitglied der HVB Group

	SEITE
1	2
2	3
2.1	3
2.2	5
2.3	12
2.4	14
3	22
4	25
	26
	27

2 | 1 EINLEITUNG

Ziel der auf dem Frühjahrsgipfel der Europäischen Union im Jahr 2000 von den EU-Staats- und Regierungschefs beschlossenen Lissabon-Strategie ist es, die EU bis zum Jahr 2010 zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wissensbasierten Wirtschaftsraum der Welt zu machen. Kernpunkte dieser wirtschafts- und sozialpolitischen Agenda und ihrer Aktualisierung im Jahr 2005 sind die Schaffung von mehr und besseren Arbeitsplätzen sowie die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Wirtschaftsraums, u. a. durch die Reformierung der sozialen Sicherungssysteme, die Förderung von Innovationen und Wissen sowie eine aktive Beschäftigungspolitik.

Die EU-Staaten sind im Hinblick auf das Ziel, die Lissabon-Strategie erfolgreich umzusetzen und Arbeitsplätze zu schaffen, sehr unterschiedlich erfolgreich¹⁾. Während die Erwerbstätigenzahlen im Euro-Raum im Zeitraum von 2000 bis 2003 um mehr als 5 % und in der EU-25 um etwa 1,4 % gewachsen sind, befindet sich Deutschland mit einer Abnahme der

Erwerbstätigenzahlen um etwa 1 % am unteren Ende des EU-weiten Rankings. Innerhalb der EU-25 fiel die Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen in dem betrachteten Zeitraum nur in den neuen EU-Ländern Polen und Litauen negativer aus als in Deutschland²⁾.

Im Zuge fortschreitender weltweiter Integrationsprozesse und der Globalisierung wirtschaftlicher Aktivitäten müssen sich nicht nur Länder, sondern zunehmend auch Städte globaler Konkurrenz stellen. Auch für die deutschen Städte ist eine erfolgreiche Teilnahme am internationalen Standortwettbewerb die grundlegende Voraussetzung für die Entstehung von Arbeitsplätzen. Kontinuierlich sinkende Transport- und Kommunikationskosten fördern die Mobilität von Arbeitskräften und Firmen, die sich dort ansiedeln, wo sie die attraktivsten Standortbedingungen vorfinden.

Sowohl für die Standortwahl von Unternehmen als auch für qualifizierte Arbeitskräfte gewinnen »weiche Standortfaktoren«, wie die Lebensqualität, geringe Bürokratie, das Image einer Stadt und das Innovationsklima, zunehmend an Bedeu-

tung³⁾. Aber auch über die Pflege und Verbesserung der weichen Standortfaktoren hinaus stehen Städte vor großen Herausforderungen und Gestaltungsaufgaben. Diese resultieren insbesondere aus demographischen Veränderungen, zunehmender internationaler Migration, wachsenden Ansprüchen an die Mobilität und Sicherheit sowie negativen Auswirkungen der räumlichen Ballung von Bevölkerung und Wirtschaft.

Im Zuge dieser Trends und des fortschreitenden Strukturwandels zur Wissenswirtschaft nimmt die Bedeutung von Bildung und Forschung, der Innovationsfähigkeit, der Ausstattung mit qualifizierten Arbeitskräften, leistungsfähiger Infrastruktursysteme sowie der erfolgreichen Integration von Bürgern anderer Kulturen für den wirtschaftlichen Erfolg von Städten und zur Sicherung der Lebensqualität in ihnen zu. Eine diese Trends berücksichtigende und in die Zukunft gerichtete Standortpolitik ist wesent-

¹⁾ Vgl. Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2005).

²⁾ Vgl. Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (2004).

³⁾ Vgl. Niebuhr/Stiller (2004a).

lich für eine erfolgreiche Teilnahme an dem sich intra- und international verschärfenden Standortwettbewerb. Die vorliegende Studie befasst sich mit der Frage, wie in diesem Zusammenhang die Standortbedingungen der vier größten deutschen Städte – Berlin, Hamburg, Köln und München – zu bewerten sind.

Im Folgenden werden die Standortbedingungen dieser deutschen Großstädte mit jenen von wirtschaftlich erfolgreichen anderen europäischen Großstädten verglichen. Der Referenzmaßstab für die Auswahl erfolgreicher europäischer Großstädte ist die Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen, die eine wichtige Zielgröße der Lissabon-Strategie ist. Zunächst werden die Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen zwischen 32 europäischen Großstädten für den Zeitraum von 1995 bis 2001 analysiert, und es werden die im Sinne

dieses Kriteriums erfolgreichsten Städte identifiziert. Daran anschließend wird anhand von Beispielen diskutiert, welche Faktoren erfolgreiche Städte auszeichnen und wie diese für die deutschen Großstädte zu bewerten sind. Basierend auf dieser Analyse, werden politische Handlungsfelder aufgezeigt, die zur Verbesserung der Standortbedingungen in den deutschen Großstädten beitragen könnten.

2 EUROPÄISCHE STÄDTE IM VERGLEICH

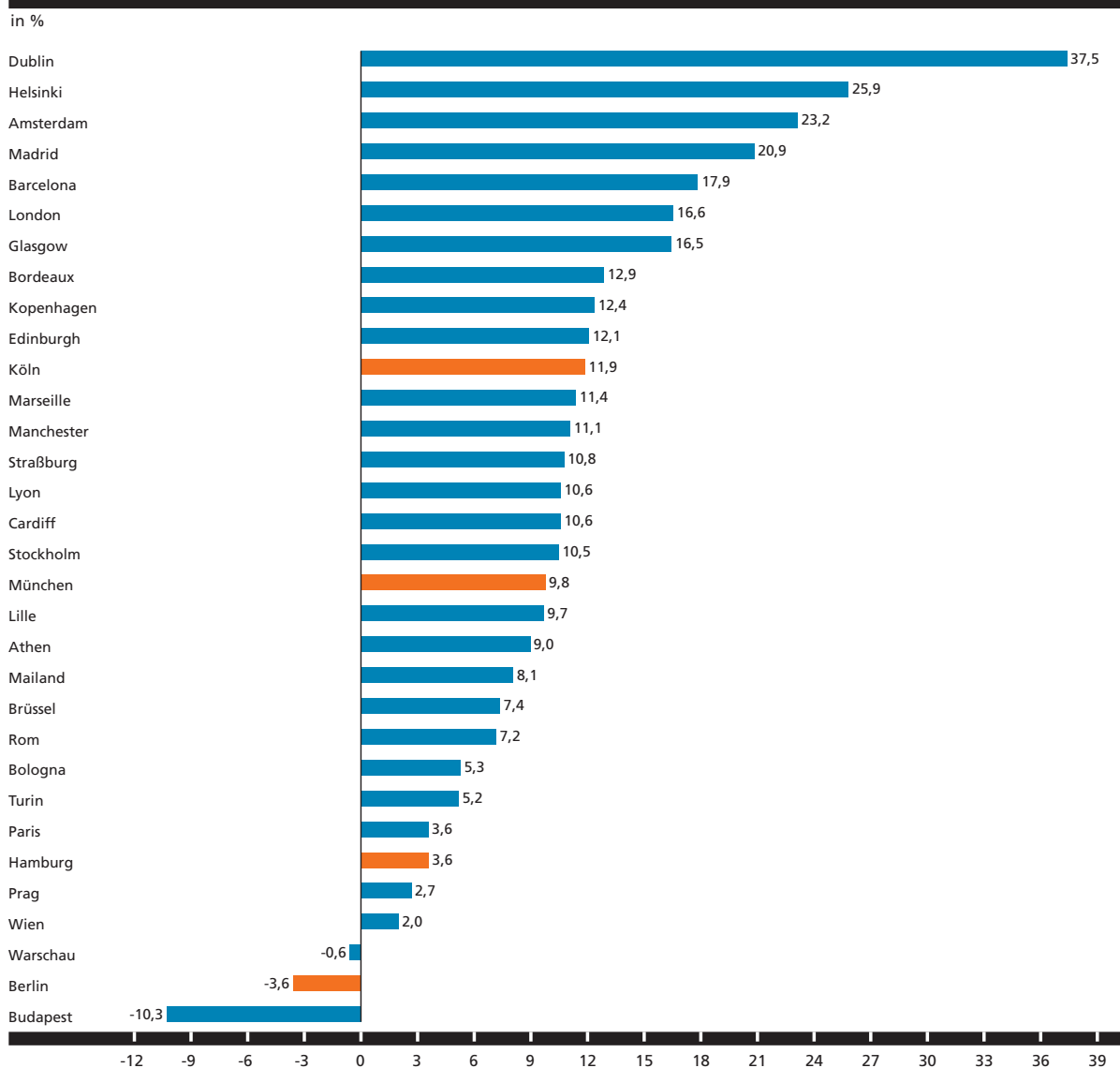
2.1 IDENTIFIKATION ERFOLGREICHER EUROPÄISCHER STÄDTE

Abb. 1 stellt das Erwerbstätigenwachstum für 32 europäische Großstädte im Zeitraum von 1995 bis 2001 dar⁴⁾. Innerhalb des Rankings beim Wachstum der Erwerbstätigen steht

Dublin mit einem Zuwachs von 37,5 % an der Spitze. Die Plätze zwei bis vier nehmen Helsinki (+25,9 %), Amsterdam (+23,2 %) und Madrid (+20,9 %) ein.

⁴⁾ Die Abgrenzung der Städte basiert auf der NUTS-Systematik (NUTS-III-Regionen) der EU und ist angelehnt an die Abgrenzung europäischer Großstädte nach dem European Economic Research and Advisory Consortium (ERECO), das regelmäßig Analysen und Prognosen für europäische Großstädte erstellt (vgl. ERECO [2001]). In der Analyse wurde keine portugiesische Stadt berücksichtigt, weil Eurostat für die portugiesischen Regionen zum Zeitpunkt der Erstellung der Studie nur Daten bis zum Jahre 2000 ausgewiesen hat, während für die anderen Städte Zeitreihen bis zum Jahre 2001 oder 2002 verfügbar waren. Die Daten zur Erwerbstätigenentwicklung stammen mit Ausnahme Amsterdams von Eurostat. Für Amsterdam liegen bei Eurostat keine Daten auf der NUTS-III-Ebene vor. Deshalb wurden für Amsterdam, wie in entsprechenden Analysen von ERECO, Daten aus der nationalen Statistik verwendet.

WACHSTUM DER ERWERBSTÄTIGENZAHLEN EUROPÄISCHER METROPOLLEN 1995–2001 (ABB. 1)



Quelle:
Eurostat (2005a),
eigene Berechnungen

Am unteren Ende der Skala befindet sich Budapest mit einer Abnahme der Erwerbstätigenzahlen um mehr als 10 % in dem betrachteten Zeitraum. Auch die anderen osteuropäischen Städte im Untersuchungssample finden sich weit unten im Ranking. Außerdem sind Wien (+2,0 %) und die zwei größten deutschen Städte Berlin (-3,6 %) und Hamburg (+3,6 %), ebenso wie Frankreichs Metropole Paris (+3,6 %), weit unten im Ranking platziert. Köln (+11,9 %) und München (+9,8 %) sind hingegen bei der Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen im europaweiten Städtevergleich relativ gut positioniert.

Insgesamt lässt sich anhand von Abb. 1 feststellen, dass die großen europäischen Städte seit Mitte der 1990er Jahre eine sehr heterogene Entwicklung aufweisen. Während einige Städte hohe Zuwächse bei den Erwerbstätigen verzeichnen konnten, hat sich deren Anzahl in anderen Städten kaum verändert oder ist sogar gesunken.

Bei der Bewertung der starken Wachstumsunterschiede ist zu berücksichtigen, dass diese nicht ausschließlich als Resultat der regionalen Entwicklungstendenzen sowie der Standortpolitik der Städte interpretiert werden dürfen, sondern auch auf unterschiedliche gesamtwirtschaftliche Gegebenheiten zurückzuführen sind. Landes-

spezifische Besonderheiten sowie die Politik setzen – beispielsweise durch die Steuer- und Investitionspolitik sowie durch Einflussnahme auf die Höhe der Lohnnebenkosten – wesentliche Rahmenbedingungen für wirtschaftliche Aktivitäten⁵⁾. Diese Faktoren beeinflussen sowohl die gesamtwirtschaftliche Entwicklung als auch die relative Attraktivität der Städte als Standorte für Unternehmen im internationalen Standortwettbewerb.

Auch über andere landesspezifische Wirkungszusammenhänge ist die Entstehung von Arbeitsplätzen in Städten eng in die Entwicklung der Gesamtwirtschaft des jeweiligen Landes eingebunden. Regionen und Städte sind über Handel von Gütern und Dienstleistungen, Arbeitskräftemobilität und durch die räumliche Ausbreitung von Wissen und Information wirtschaftlich eng miteinander verflochten. Diese Beziehungen sind zwischen den Regionen und Städten innerhalb eines Landes viel intensiver ausgeprägt als zwischen Regionen unterschiedlicher Länder, weil Grenzhemmnisse innerhalb der EU nach wie vor die Intensität grenzüberschreitender wirtschaftlicher Aktivitäten einschränken⁶⁾. Deshalb

⁵⁾ Dies gilt bspw. für Unternehmenssteuern (vgl. KPMG [2004]) und Arbeitskosten (vgl. Eurostat [2004]).

⁶⁾ Ein Überblick über Grenzhemmnisse in der EU geben Niebuhr/Stiller (2004b).

übertragen sich negative und positive wirtschaftliche Impulse über wirtschaftliche Verflechtungen zwischen den Regionen und Städten eines Landes relativ stärker als über Ländergrenzen hinweg. Und Städte profitieren ökonomisch davon, wenn die Wirtschaftsentwicklung innerhalb ihres Landes insgesamt relativ günstig verläuft und vice versa. Für die Bewertung der Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen der Städte sind deshalb Unterschiede in der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung der EU-Länder zu berücksichtigen.

Die Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen unterschied sich im Zeitraum von 1995 bis 2001 zwischen den EU-Staaten erheblich (vgl. Tab. 1). Während die Erwerbstätigenzahlen in der EU-15 um mehr als 8,5 % gewachsen sind, konnte Deutschland nur einen Zuwachs von 4,1 % erzielen. Die Erwerbstätigkeit in Irland ist um mehr als 35 %, in Spanien um 19,0 %, in den Niederlanden um 16,4 %, in Finnland um 13,6 % und in Frankreich um 10,0 % gestiegen. Von den EU-15-Ländern hatte nur Griechenland mit 2,2 % einen geringeren Zuwachs bei den Erwerbstätigenzahlen als Deutschland. Eine negative Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen fand in den

WACHSTUM DER ERWERBSTÄTIGENZAHLEN IN AUSGEWÄHLTEN EU-LÄNDERN 1995–2001 (TAB. 1)

Land	Veränderung der Erwerbstätigenzahl in %
Irland	+35,7
Spanien	+19,0
Niederlande	+16,4
Finnland	+13,6
Frankreich	+10,0
Großbritannien	+9,7
Italien	+7,2
Schweden	+6,0
Dänemark	+5,8
Ungarn	+5,5
Österreich	+5,5
Deutschland	+4,1
Polen	+3,9
Griechenland	+2,2
Tschechien	-3,2

Quellen: Eurostat (2005a), eigene Berechnungen

meisten osteuropäischen Ländern statt. Diese hatten aufgrund der Umstrukturierung ihrer Ökonomien im Zuge von Transformationsprozessen und der Anpassung an neue Wettbewerbsbedingungen teilweise hohe Arbeitsplatzverluste zu verzeichnen. Unter den größten neuen EU-Mitgliedsländern ist die Erwerbstätigkeit sowohl in Ungarn (+5,5 %) als auch in Polen (+3,9 %) gestiegen, während sie in Tschechien (-3,2 %) zurückging.

Weil sich die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Zeitraum von 1995 bis 2001 zwischen den EU-Staaten erheblich unterschied, haben europäische Großstädte während dieses Zeitraums innerhalb ihrer Länder ganz unterschiedliche Voraussetzungen für die Schaffung von Arbeitsplätzen vorgefunden. In Abb. 2 ist der Zuwachs der Erwerbstätigenzahlen der Städte dem jeweiligen nationalen Zuwachs gegenübergestellt. Die Abbildung verdeutlicht, dass insgesamt eine enge Korrelation zwischen der Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen in den Städten und der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung besteht. Für Punkte auf der 45°-Grad-Linie entspricht die Wachstumsrate der Erwerbstätigenzahlen der Stadt dem nationalen Durchschnitt. Unterhalb von dieser Linie ist die Stadt stärker gewachsen als das Land, und oberhalb davon hat das gesamtwirtschaftliche Wachstum der Erwerbstätigenzahlen jenes der Stadt übertroffen. Es wird deutlich, dass die Städte mit den höchsten Zuwächsen bei den Erwerbstätigenzahlen sich in Ländern befinden, in denen auch die nationale Wachstumsrate der Erwerbstätigenzahlen im EU-weiten Vergleich relativ hoch ist. Entsprechend ist der Zuwachs vergleichsweise niedrig in denjenigen Städten, die sich in den Ländern mit einer verhaltenen Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen befinden.

2.2 DIE »MUSTERKNABEN« IM KURZPORTRÄT

Als relativ erfolgreiche europäische Großstädte betrachten wir im Folgenden jene Städte, deren Erwerbstätigenentwicklung den gesamtwirtschaftlichen relativen Zuwachs bei den Arbeitsplätzen im Untersuchungszeitraum überdurchschnittlich stark übertroffen hat. Die Stärke der Abweichung vom gesamtwirtschaftlichen Wachstum kann als ein Indikator für die große Relevanz der Standortfaktoren für die Entwicklung der jeweiligen Stadt betrachtet werden.

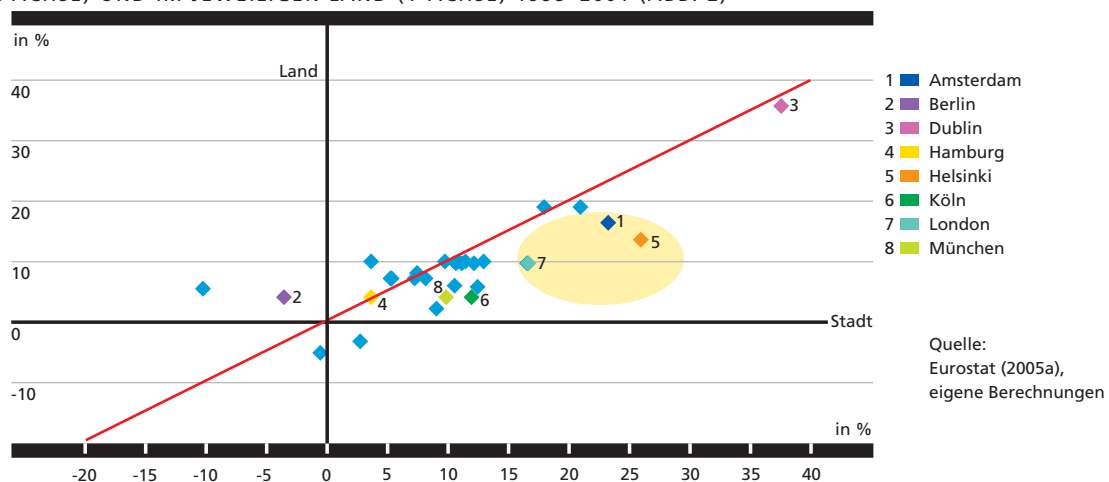
Insgesamt ist die Entwicklung der europäischen Großstädte unterschiedlich stark an die gesamtwirtschaftliche Entwicklung gekoppelt, was auf eine unterschiedlich starke Bedeutung der standortspezifischen Faktoren für die Stadtentwicklung zurückzuführen sein könnte (vgl. Abb. 2 und 3). Abb. 3 zeigt die in Prozentpunkten gemessene Differenz der Wachstumsraten zwischen dem Land insgesamt und der Stadt. Positive Werte zeigen an, um wie viele Prozentpunkte die Erwerbstätigenzahlen in der jeweiligen Stadt stärker gewachsen sind als im Landesdurchschnitt. Negative Werte zeigen an, dass die Zunahme der Erwerbstätigenzahlen in der jeweiligen Stadt geringer ausgefallen ist als im Land insgesamt. Die Darstellung verdeutlicht, dass – auch wenn die Städte im Schnitt der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung folgen (vgl. Abb. 2) – einige städtische Wachstumsraten deutlich, sowohl positiv als auch negativ, von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abweichen.

Am stärksten übertrifft der Zuwachs bei den Erwerbstätigenzahlen die nationale Entwicklung in Helsinki. Während in Finnland die Erwerbstätigenzahl im Zeitraum von 1995 bis

2001 um 13,6 % gestiegen ist, ist die Zunahme im entsprechenden Zeitraum in Helsinki um 12,3 Prozentpunkte stärker ausgefallen. Köln hat das bundesweite Wachstum bei den Erwerbstätigenzahlen um 7,8 Prozentpunkte übertroffen und ist gemessen an diesem Kriterium die erfolgreichste deutsche Stadt im Untersuchungssample. Auch London, Amsterdam, Athen, Glasgow, Kopenhagen, Prag und München lagen mit 5,7 bis 6,9 Prozentpunkten deutlich oberhalb des nationalen Durchschnitts. Andere Städte hingegen wichen bei der Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen deutlich negativ vom Landesdurchschnitt ab: Budapest um 15,8 Prozentpunkte, Berlin um 7,7 Prozentpunkte, Paris um 6,4 Prozentpunkte und Wien um 3,6 Prozentpunkte. Hamburg lag mit 0,5 Prozentpunkten leicht unterhalb des bundesdeutschen Wachstums. Dublin, die Stadt mit dem stärksten absoluten Anstieg der Erwerbstätigenzahlen (+37,5 %), weicht nur wenig vom nationalen Zuwachs bei den Erwerbstätigen ab. Auf die Entwicklung Dublins dürften mithin makroökonomische Faktoren starken Einfluss genommen haben⁷⁾.

⁷⁾ Das im Hinblick auf die Schaffung von Arbeitsplätzen besonders erfolgreiche Irland ist ein Beispiel für ein Land, das seit Beginn der 1990er Jahre, ausgehend von einer relativ schlechten ökonomischen Situation, eine – gemessen am Pro-Kopf-Einkommen – überdurchschnittlich gute Position in der EU erreicht hat. Zu dieser günstigen Entwicklung haben einige Faktoren beigetragen. Bspw. hatte Irland mit 12,5 % den mit Abstand niedrigsten Körperschaftsteuersatz in der EU, der etwa einem Drittel des deutschen Körperschaftsteuersatzes entspricht (vgl. KPMG [2004]). Zudem sind nach Irland umfangreiche finanzielle Mittel aus den EU-Strukturfonds geflossen, und die irische Regierung verfolgt innovative Ansätze, wie den Bau des International Financial Service Centre in Dublin, um ausländische Investoren zu attrahieren.

WACHSTUM DER ERWERBSTÄTIGENZAHLEN EUROPÄISCHER METROPOLLEN (X-ACHSE) UND IM JEWEILIGEN LAND (Y-ACHSE) 1995–2001 (ABB. 2)



Entsprechende Schlussfolgerungen lassen sich auch für andere europäische Großstädte, deren Entwicklung sich nur wenig vom gesamtwirtschaftlichen Trend unterschieden hat – wie beispielsweise für Bordeaux, Edinburgh und Madrid –, ziehen.

Im Folgenden werden die Standortbesonderheiten Helsinkis, Londons und Amsterdams – der europäischen Großstädte, die im Analysezeitraum die nationalen Wachstumsraten der Erwerbstätigenzahlen am stärksten übertroffen haben – anhand von Kurzporträts dargestellt⁸⁾. Ziel dieser Analyse ist es, die wesentlichen Charakteristika dieser überdurchschnittlich erfolgreichen und – so wird die

Analyse zeigen – unterschiedlichen Großstadttypen herauszuarbeiten. Dabei geht es auch darum, Erkenntnisse darüber zu gewinnen, welche Standortfaktoren eine Schlüsselrolle für den ökonomischen Erfolg von Metropolen haben könnten. Die entsprechenden Ergebnisse stellen die Grundlage für die sich anschließende Bewertung der Standortbedingungen der deutschen Städte dar.

AMSTERDAM

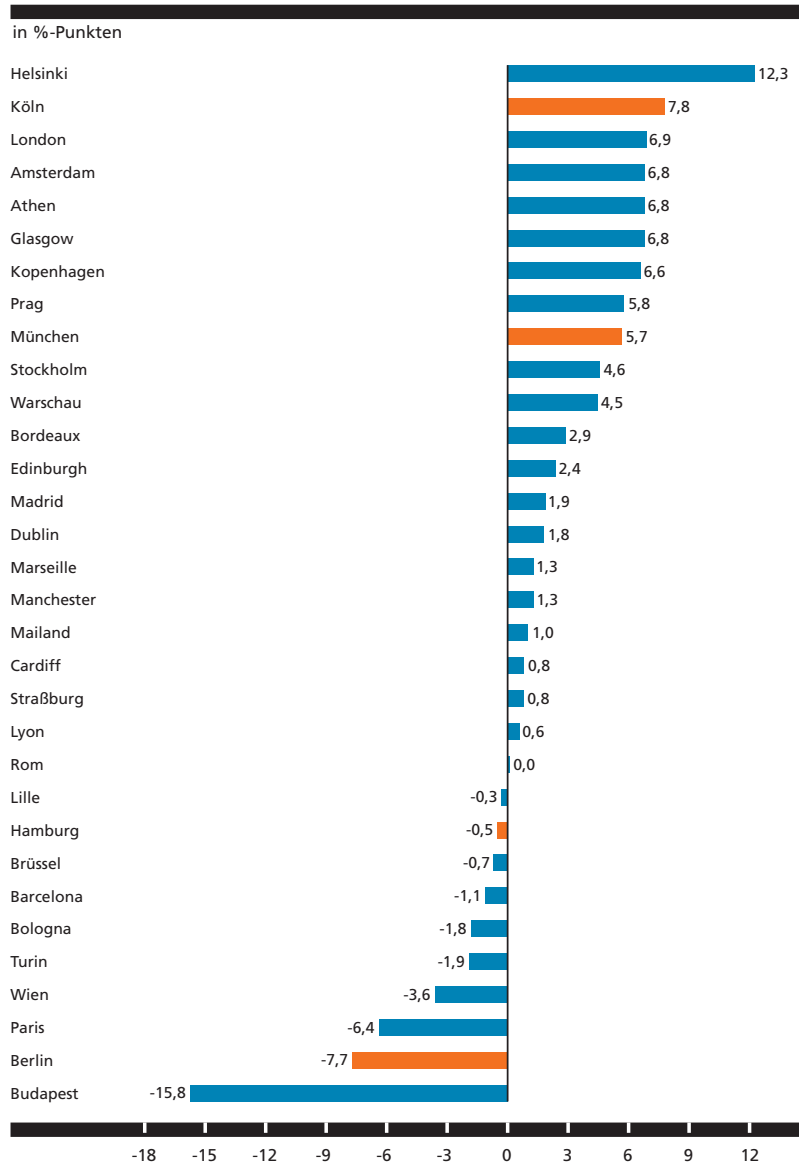
Amsterdam, die größte Stadt der Niederlande, ist Hauptstadt, aber nicht Regierungssitz der Niederlande. Im Jahre 2004 lebten in Amsterdam 738.000 und in der Region Groß-Amsterdam knapp 1,5 Millionen Men-

schen. Amsterdam liegt im nördlichen Teil der hoch verdichteten niederländischen Region »Randstadt«. Der niederländische Regierungssitz Den Haag und die viertgrößte Stadt der Niederlande Utrecht sind innerhalb von 40 bzw. 30 Minuten per Bahn erreichbar. Mit diesen Agglomerationen und dem Hafenstandort Rotterdam ist Amsterdam infrastrukturell und wirtschaftlich eng verbunden⁸⁾.

Amsterdam hatte im Jahre 2001 nach Paris und vor München die höchste Produktivität in der EU. Und das Pro-Kopf-Einkommen entspricht mit etwa 40.000 Euro jenem von Hamburg und lag 2002 88,7 % über dem EU-Durchschnitt. Die Arbeitslosenquote betrug im Jahr 2003 4,8 % und war damit

⁸⁾ Vgl. ERECO (2001).

ABWEICHUNG DES WACHSTUMS DER ERWERBSTÄTIGENZAHLEN
1995–2001 VOM LANDESDURCHSCHNITT (ABB. 3)



Quelle:
Eurostat (2005a),
eigene Berechnungen

eine der niedrigsten innerhalb der EU. Amsterdam ist mit seinem Anteil von etwa 10 % an allen niederländischen Arbeitsplätzen ein wichtiges wirtschaftliches Zentrum innerhalb des Landes, verfügt aber im landesweiten Vergleich über keine so herausragende Stellung wie beispielsweise Helsinki.

Amsterdam ist eine Dienstleistungsmetropole: Annähernd 88 % der Bruttowertschöpfung werden in dieser Stadt im Dienstleistungsbereich erwirtschaftet (vgl. Abb. 4). Etwa 40,5 % der Erwerbstätigen im Bereich privater Dienstleistungen entfallen dabei auf den Bereich Distribution/Hotel/Catering und 14 % auf den Wirtschaftsbereich Transport/Kommunikation. Der Tourismussektor ist ein sehr bedeutender Wirtschaftszweig: Mit etwa 7,5 Millionen Übernachtungen im Jahre 2004 zählte die Tourismusintensität – Übernachtungen pro Einwohner – mit 10,1 in Amsterdam zu den höchsten in Europa und betrug ein Vielfaches der Tourismusintensität in den deutschen Großstädten.

Gegenwärtig investiert Amsterdam noch vergleichsweise wenig in die Entwicklung wissensintensiver Wirtschaftsbereiche und liegt auf Rang 39 im European Innovation Scoreboard 2003. Der Anteil von Erwerbstätigen in wissensintensiven Industrien und Dienstleistungen lag im Jahre 2003 weit unterhalb des europäischen Durchschnitts und entsprach mit 5,8 % einem Drittel von jenem in München.

Ein besonderes Standortmerkmal Amsterdams ist seine hohe Internationalität, die sich in der Zusammensetzung der Bevölkerung und in der Wirtschaft, die hochgradig international verflochten ist, widerspiegelt. Amsterdam ist die multikulturelle Stadt Europas: Der Bevölkerungsanteil von Bürgern ausländischer Herkunft betrug hier im Jahre 2004 in etwa 49 %. Amsterdams internationale Verkehrsinfrastruktur ist von europaweiter Bedeutung. Herausragende Relevanz für die Entwicklung der Stadt hat der internationale Flughafen. Über Amsterdams internationalen Flughafen Schiphol, den viertgrößten Flughafen in Europa, sind im Jahre 2004 42,5 Millionen Menschen gereist. Standorte in der Nähe von Schiphol ziehen Investoren an, weil für viele Unternehmen die Nähe zu einem internationalen Flughafen – und damit die gute Erreichbarkeit anderer Städte – ein dominierender Standortaspekt ist⁹⁾.

Die Bevölkerung Amsterdams ist im Zeitraum von 1995 bis 2001 um 4,5 % gewachsen. Der kontinuierliche Bevölkerungsanstieg – von 2002 bis 2015 wird eine Zunahme um 7,5 % prognostiziert – stellt für die Stadt ein zunehmendes Problem dar, das die Standortqualität beeinträchtigen könnte. Die hohe Bevölkerungsdichte geht einher mit einer Überlastung der Verkehrsinfrastruktur in Stoßzeiten, Engpässen auf dem Wohnungsmarkt und hohen Lebenshaltungskosten, insbesondere für Dienstleistungen.

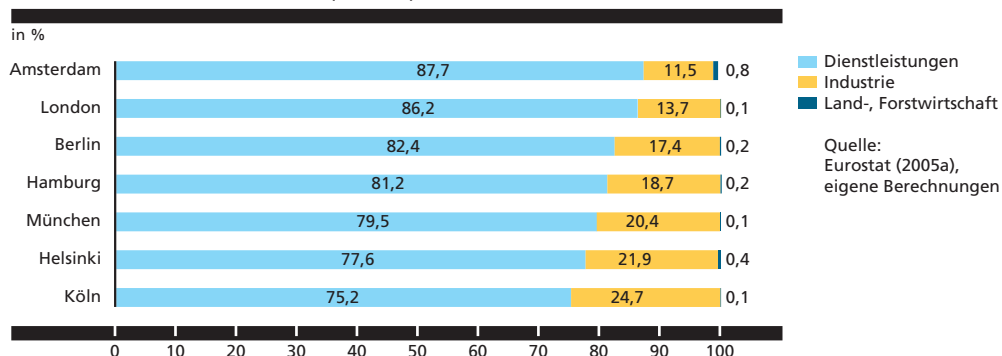
Die Mieten für vergleichbare Wohnungen betragen in Amsterdam im Jahre 2003 das 2,5fache derjenigen in Berlin. Die Lebensqualität im Großraum Amsterdam wird in einigen Gebieten stark durch die Lärmbelastung aufgrund der hohen Frequenz von Starts und Landungen auf dem Flughafen Schiphol beeinträchtigt. Zudem wird seit dem Anschlag auf den niederländischen Filmemacher Theo van Gogh im November 2004 diskutiert, wie der hohe Anteil von Bevölkerungsmitgliedern mit Migrationshintergrund im Hinblick auf die zukünftige gesellschaftliche Entwicklung zu bewerten ist.

Im Rahmen von Stadtentwicklungsprojekten geht Amsterdam seine zentralen Standortprobleme an: die hohe Auslastung des intraregionalen Infrastrukturnetzes und des internationalen Flughafens Schiphol an der Kapazitätsgrenze sowie den Mangel an Wohnraum, insbesondere in zentrumsnahen Stadtlagen. Die Funktion Schiphols als Mainport, d. h. ein Flughafen von herausragender internationaler Bedeutung, soll durch intermodulare Verkehrssysteme gestärkt werden. Darüber hinaus soll die Erreichbarkeit anderer europäischer Metropolen, unter anderem Paris, Brüssel und deutsche Großstädte, über Hochgeschwindigkeitszüge verbessert werden¹⁰⁾. Zur Regulierung der innerstädtischen Verkehrsprobleme sollen das Metro-system ausgebaut und Straßenbenutzungsgebühren eingeführt werden.

⁹⁾ Vgl. ERECO (2001).

¹⁰⁾ Vgl. ERECO (2001).

ANTEIL DER WIRTSCHAFTSSEKTOREN AN DER BRUTTOWERTSCHÖPFUNG 2002 (ABB. 4)



LONDON

Die Großregion London ist mit mehr als 7,3 Millionen Einwohnern – davon rund 2,8 Millionen in der Kernstadt – hinter dem Agglomerationsraum Paris mit 11,1 Millionen Einwohnern die größte Stadt der EU. In London wohnten im Jahre 2002 12,4 % der britischen Bevölkerung, und 20 % des Bruttoinlandsprodukts wurden hier erwirtschaftet. Der Großraum London hat eine doppelt so große Ausdehnung wie die Stadt Hamburg, und 4,3-mal so viele Menschen wie in Hamburg haben hier einen Arbeitsplatz. Der absolute Anstieg der Erwerbstätigenzahlen um ca. 650.000 Personen war im Zeitraum von 1995 bis 2001 so hoch wie in keiner anderen europäischen Stadt. Unter den europäischen Großstädten hatte London seit Mitte der 1990er Jahre die stärksten Produktivitätszuwächse zu verzeichnen. Und das Pro-Kopf-Einkommen ist mit einem Plus von etwa 55 % im Zeitraum von 1995 bis 2002 deutlich stärker gestiegen als

in der EU im Durchschnitt (+39 %, EU-25) und entsprach im Jahre 2002 etwa dem Pro-Kopf-Einkommen der Stadt Hamburg.

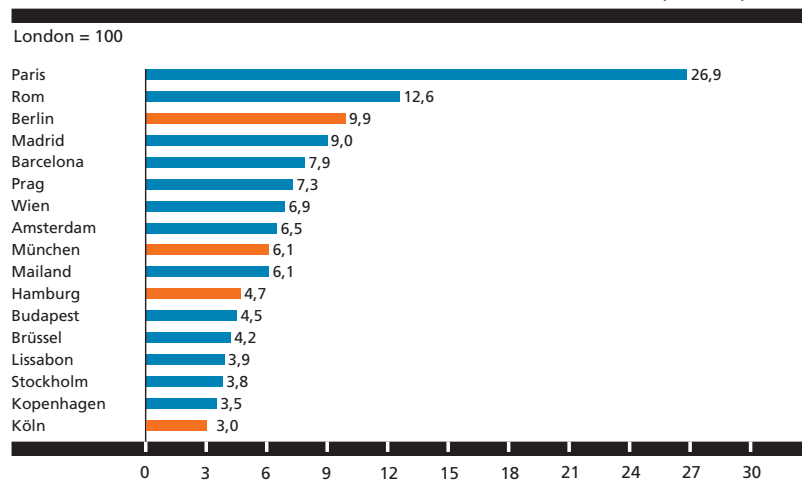
In London ist die Tertiärisierung im Vergleich zu anderen europäischen Großstädten überdurchschnittlich weit vorangeschritten. Hier ist der Bruttowertschöpfungsanteil der Dienstleistungen mit rund 86 % deutlich höher als beispielsweise in Köln (rund 75 %) oder München (knapp 80 %) (vgl. Abb. 4). In Londons Kernstadt ist der Wirtschaftsbereich Finanzwirtschaft/Versicherung mit einem Anteil von rund 38 % an allen Erwerbstätigen der dominierende Wirtschaftsbereich. London ist der führende europäische Finanzplatz und weltweit auf Platz 3 nach New York und Tokio. Weitere entwicklungsprägende Bereiche Londons sind die Transport- und Kommunikationsdienstleistungen sowie die Immobilienwirtschaft. Auch das Hotel- und Gastgewerbe ist wegen der hohen touristischen Bedeutung Londons ein

wichtiger Wirtschaftsbereich. London konnte im Jahre 2003 mit etwa 115 Millionen Übernachtungen etwa viermal so viele Übernachtungen verbuchen wie Paris und mehr als zehnmal so viele wie Berlin (vgl. Abb. 5).

Im Hinblick auf den fortschreitenden Strukturwandel zur Wissenswirtschaft ist die überdurchschnittlich hohe Verfügbarkeit hoch qualifizierter Arbeitskräfte in London ein wichtiges Standortmerkmal. Im Großraum London zählen der Bevölkerungsanteil von Einwohnern (29,3 %) und von Erwerbspersonen (36,9 %) mit Abschluss im Tertiärbereich zu den höchsten in Europa (vgl. Tab. 2). London zählt allerdings nicht zu den Top-Innovationsstandorten unter den europäischen Großstädten und belegt Platz 24 im European Innovation Scoreboard 2003.

London wird zu den Weltstädten in der »globalisierten Wirtschaft« gezählt, was sich insbesondere durch seine – gemessen an der Bruttowertschöpfung – hohe Wirtschaftskraft und seine hohe

ÜBERNACHTUNGSZAHLEN EUROPÄISCHER METROPOLEN 2003 (ABB. 5)



Quellen:
TourMis (2005), Amt für
Stadtentwicklung und
Statistik der Stadt Köln,
eigene Berechnungen

ANTEILE DER BEVÖLKERUNG UND DER ERWERBSPERSONEN NACH QUALIFIKATION* 2001 (TAB. 2)

	Bevölkerung**		Erwerbspersonen**	
	Sekundarstufe II und Post- Sekundarbereich	Tertiärbereich	Sekundarstufe II und Post- Sekundarbereich	Tertiärbereich
Amsterdam	23,7***	24,0***	44,2	28,7
Berlin	41,5	21,4	48,9	31,5
Hamburg	42,1	15,2	50,2	24,6
Helsinki	28,4	28,3	42,4	34,5
Köln	39,1	16,0	53,5	24,0
London	25,9	29,3	35,6	36,9
München	39,0	21,5	50,6	26,0

* Internationale Standardklassifikation für das Bildungswesen 1997

** Bevölkerung in der Kernstadt, Erwerbspersonen in der die Stadt einschließende NUTS-II-Region, ***2002
Quelle: Eurostat (2005b), eigene Berechnungen

Internationalität begründen lässt. Londons internationale Funktionen – u. a. in den Bereichen Luftverkehrs- anbindungen, Hauptverwaltungssitze von Großkonzernen, Finanzplätze und Einbindung in Forschungsnetzwerke – gehören neben den entsprechenden von Paris zu den quantitativ bedeut- samsten innerhalb der EU. Mit seinen drei internationalen Flughäfen Heathrow, Gatwick und Stansted besetzt London eine wichtige Position in internationalen Transportnetz- werken und hatte mit etwa 120 Milli- onen Fluggästen im Jahre 2004 das mit Abstand höchste Passagierauf- kommen von allen europäischen Großstädten. Die hohe Internationa- lität Londons zeigt sich auch in der Zusammensetzung der Bevölkerung: rund 29 % der Einwohner Londons- waren im Jahre 2003 ausländischer Herkunft.

Bevölkerungsprognosen sagen einen weiteren Anstieg der Bevölkerung Londons um rund 10 % bis zum Jahre 2016 voraus. Im Zuge dieser Entwick- lung könnten sich die Agglomera- tionsnachteile, die mit der Ballung räumlicher Aktivitäten einhergehen, verschärfen. Hierzu zählen u. a. die Überlastung der Verkehrsinfra- struktur, steigende Immobilienpreise und Flächenknappheit für Wohn- und Gewerbeimmobilien, insbesondere in der Kernstadt. Im März 2005 war London die drittteuerste Großstadt weltweit, deren Lebenshaltungskosten

nur noch von den japanischen Städten Tokio und Osaka übertroffen wurden und deutlich oberhalb von jenen in anderen europäischen Groß- städten liegen, bspw. 30 % höher als in Hamburg oder Madrid (vgl. Abb. 6). Vergleichbare Wohnungen kosteten in London im Jahre 2003 in etwa das 4,5fache wie in Berlin. Für Gewerbeimmobilien betrug die Miete in London im Schnitt etwa das 3,4fache der Münchener bzw. das 5,3fache der Hamburger Miete.

Die Verbesserung der Verkehrsinfra- struktur ist ein zentrales Politikfeld in London. Dies betrifft sowohl den innerstädtischen Verkehr als auch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur von intra- und internationaler Reich- weite, bspw. des Flughafens Stansted und seiner Anbindung an die Innen- stadt Londons. In London gibt es seit Februar 2003 eine Maut-Gebühr für alle Fahrzeuge im inneren Stadtver- kehr. Die City-Maut für Autofahrer ist im Juli 2005 von bisher 5 auf 8 Pfund (ca. 12 Euro) pro Tag erhöht worden, um das Stadtzentrum weiter zu ent- lasten und mehr Menschen zu veran- lassen, den öffentlichen Nahverkehr zu benutzen. Zudem sollen in den Ausbau des Port of London in den nächsten zehn Jahren Investitionen im Umfang von rund 2 Mrd. Euro getätigt werden¹¹⁾.

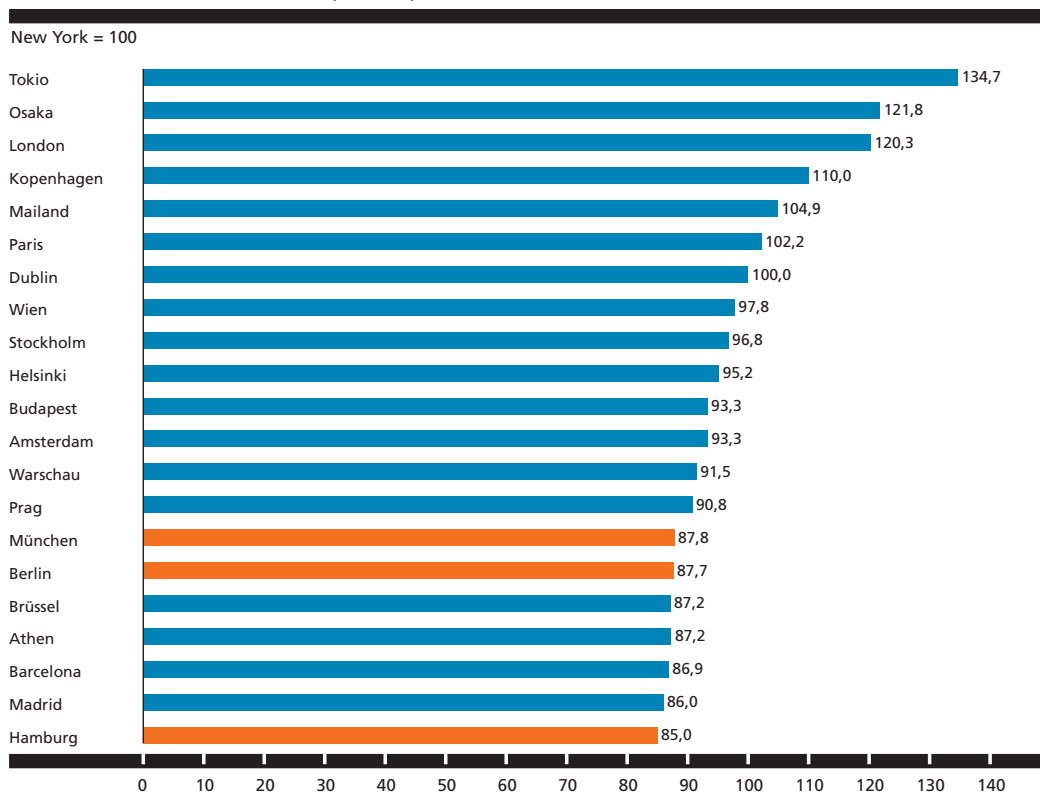
¹¹⁾ Vgl. o. V. (2004b).

Die Wahl Londons zum Austragungs- ort der Olympischen Spiele im Jahre 2012 wird deutlichen Einfluss auf die Stadtentwicklung nehmen. Infrastruk- turvorhaben im Zusammenhang mit den Olympischen Spielen, die im »London Plan« festgeschrieben sind, sollen eine wichtige Rolle für die Stadtentwicklung übernehmen¹²⁾. Dieses Stadtentwicklungskonzept sieht zudem den Bau von 360.000 neuen Wohnungen und Häusern in London bis zum Jahre 2012 vor. Starke Akzente setzt der »London Plan« im Hinblick auf die Entwicklung von relativ rückständigen Londoner Quartieren, um den wachsenden Ein- kommensunterschieden in London entgegenzuwirken, die Lebensqualität in London zu erhöhen und die Qua- lität weicher Standortfaktoren zu verbessern.

Fast zeitgleich mit dem Zuschlag für die Olympischen Spiele traf die briti- sche Hauptstadt im Juli 2005 mit den terroristischen Anschlägen auf die öffentlichen Verkehrsmittel in der Innenstadt ein weiteres Ereignis, welches die Standortentwicklung Lon- dons in naher Zukunft prägen könnte, insbesondere auch im Bereich der inneren Sicherheit und hinsichtlich der Entwicklung der Verkehrsinfra- struktur.

¹²⁾ Vgl. The Mayor of London (2004) und o. V. (2005).

LEBENSHALTUNGSKOSTEN 2005 (ABB. 6)



Quelle:
Mercer Human
Resource
Consulting (2005)

HELSINKI

Helsinki ist die Hauptstadt und das wirtschaftliche Zentrum Finnlands. Mit etwa 560.000 Einwohnern in der Kernstadt und 1,2 Millionen in der Großregion gehört Helsinki zu den relativ kleinen europäischen Hauptstädten. In der Großregion Helsinki lebten im Jahre 2003 23,6 % der finnischen Gesamtbevölkerung. Der ausländische Bevölkerungsanteil betrug in etwa 2 % und lag damit weit unter dem entsprechenden Durchschnittswert für europäische Großstädte.

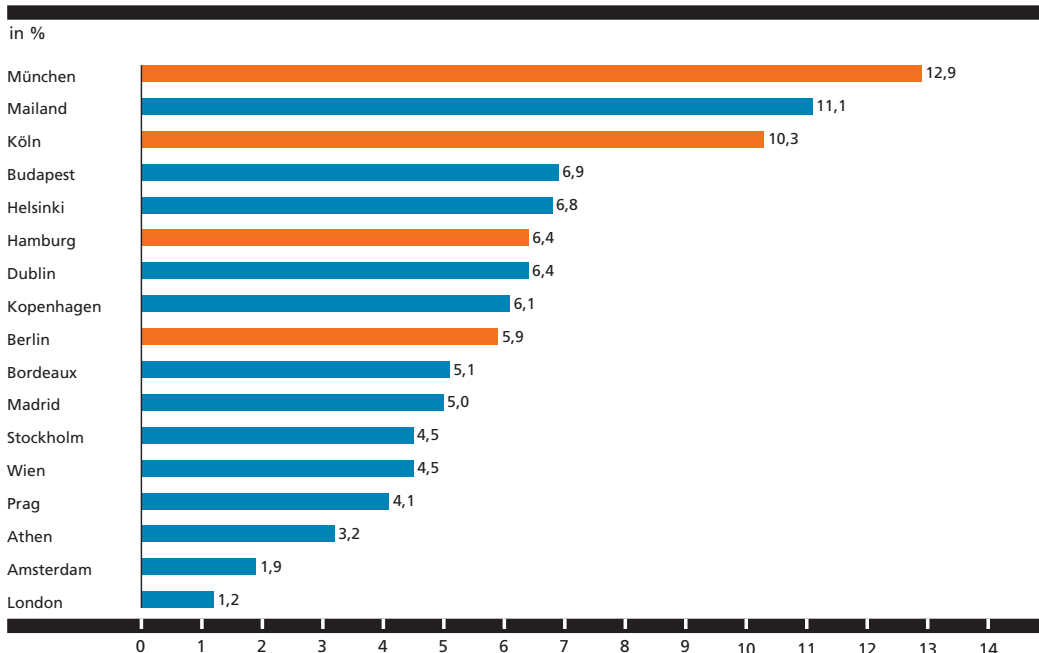
Im Zuge des hohen Wirtschaftswachstums seit Mitte der 1990er Jahre ist in Helsinki das reale Pro-Kopf-Einkommen im Zeitraum von 1995 bis 2002 mit 58 % so stark gewachsen wie in kaum einer anderen westeuropäischen Stadt. Es lag im Jahre 2002 58 % oberhalb des EU-Durchschnitts. Die überdurchschnittlich hohe wirtschaftliche Dynamik geht mit einer relativ entspannten Lage auf dem Arbeitsmarkt einher. Im Jahre 2002 waren nur 6,4 % der Erwerbspersonen Helsinkis ohne Arbeitsplatz.

16 % des Bruttoinlandsprodukts Finnlands werden in Helsinki erwirtschaftet. Mit einem Anteil von etwa 22 % an der Bruttowertschöpfung ist die Bedeutung der Industrie in Helsinki (noch) vergleichsweise hoch, beispielsweise doppelt so hoch wie in Amsterdam. Die Telekommunikationsbranche und hiermit verbundene Wirtschaftszweige, für deren Entwicklung der finnische Konzern Nokia eine Schlüsselrolle innehatte, zählten zu den entwicklungsprägenden Branchen während der 1990er Jahre. Entwicklungsimpulse für seine Wirtschaft hat Helsinki in diesem Zeitraum zudem durch den verbesserten Marktzugang durch die Öffnung der osteuropäischen Länder erfahren. Helsinkis Export- und Transportsektoren profitierten von der geographischen Nähe zu den expandierenden Ökonomien im Baltikum und zu Russland. Allerdings steht Helsinki auch im intensiven Wettbewerb mit anderen baltischen und russischen Hafenstandorten, deren Anzahl steigt.

Gleichzeitig mit der Expansion der Wirtschaft ist die Bevölkerung Helsinkis im Zeitraum von 1995 bis 2002 deutlich gewachsen, was insbesondere auf starke Zuwanderung zurückzuführen ist. Helsinki bietet attraktive Lebensbedingungen, die sich positiv auf die Zuwanderung von hoch qualifizierten Arbeitskräften in diese Region auswirken. Helsinki ist mit etwa 3.000 Menschen pro km² vergleichsweise gering besiedelt. Agglomerationsnachteile dürften deshalb in Helsinki im Vergleich zu dichter besiedelten europäischen Großstädten relativ gering sein, was sich auch in den Immobilienpreisen widerspiegelt. Bspw. betragen die Büromieten in Helsinki im Jahre 2005 nur die Hälfte von jenen in Dublin und ein Fünftel von jenen in Londons West End.

Helsinki setzt in der Standortpolitik deutliche Akzente im Bereich Bildung und Forschung. Innerhalb des Rankings europäischer Regionen nach ihrer Innovationsfähigkeit belegt Helsinki nach Stockholm Platz 2. Die Investitionen in Forschung und

ANTEIL DER ERWERBSTÄTIGEN IN WISSENSINTENSIVEN INDUSTRIEN* 2003** (ABB. 7)



* wissensintensive Industrien: Herstellung von Büromaschinen, Datenverarbeitungsgeräten und -einrichtungen; Rundfunk- und Nachrichtentechnik; Medizin-, Mess-, Steuer- und Regelungstechnik; Optik, Herstellung von Uhren, chemische Industrie; Maschinenbau; Herstellung von Geräten der Elektrizitätserzeugung, -verteilung u. Ä.; Fahrzeugbau

** Die Daten beziehen sich auf die die Städte einschließende höhere regionale Ebene (NUTS-II-Regionen)

Quelle: Eurostat (2005a), eigene Berechnungen

Entwicklung in Höhe von 3,6 % des Bruttoinlandsprodukts im Jahre 2002 werden europaweit nur von der Region Oberbayern mit dem Zentrum München übertroffen. Neben den hohen FuE-Aufwendungen stellt die sehr gute Verfügbarkeit von hoch qualifizierten Arbeitskräften (vgl. Tab. 2) – 28,3 % der Bevölkerung haben einen Abschluss im Tertiärbereich – eine wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung wissensintensiver Industrien und Dienstleistungen dar.

Der Anteil von Erwerbstätigen in wissensintensiven Wirtschaftszweigen gehört in Helsinki zu den höchsten in Europa (vgl. Abb. 7 und 8). Im Jahre 2002 wurden nur in München mehr Patente als in Helsinki angemeldet. Die hohe Bildungsqualität der finnischen Bevölkerung im Allgemeinen belegt Finnlands Platz 1 beim jüngsten PISA-Ranking¹³⁾.

¹³⁾ Vgl. OECD (2004).

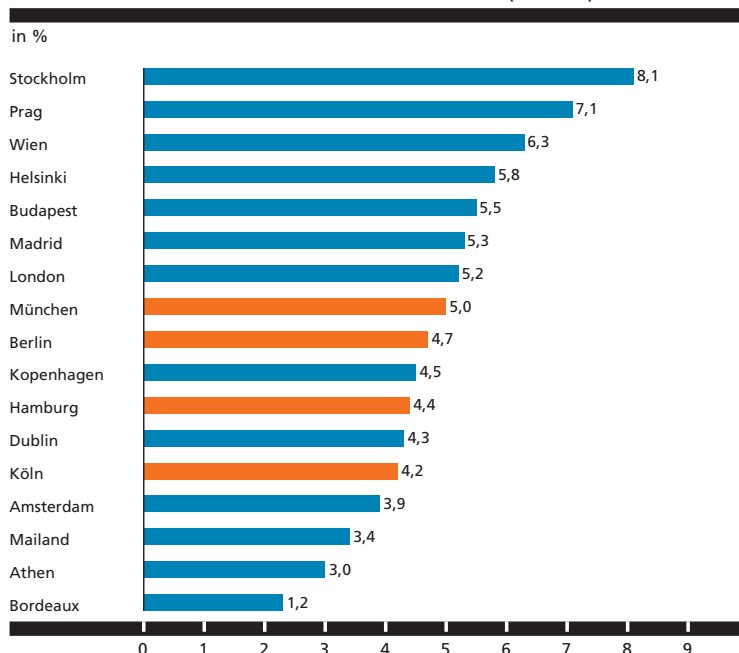
Helsinki ist in zahlreichen Bereichen eine europäische Vorzeigestadt. Sie investiert in ihre Zukunft und verfolgt »spektakuläre« Bau- und Stadtentwicklungsvorhaben, wie sie in kaum einer anderen europäischen Großstadt vorzufinden sind¹⁴⁾. Ein Beispiel hierfür ist die Umnutzung von innerstädtischen Flächen durch die Verlagerung – und damit auch die Modernisierung – des Hafens an einen neuen Standort. Im Jahre 2008 soll die Verlagerung des Hafens in den Ostteil der Stadt stattfinden, um eine effizientere Bodennutzung im Zentrum der finnischen Hauptstadt zu ermöglichen und Raum für die expandierende Wirtschaft zu schaffen. Die Bebauung einer frei werdenden Fläche von etwa 100 ha wird voraussichtlich das größte Entwicklungsprojekt der Stadt Helsinki in den kommenden Jahrzehnten sein. In diesem Stadtteil sollen Gewerbeimmobilien

¹⁴⁾ Vgl. o. V. (2004a).

für 8.000 Arbeitsplätze, Wohnungen für 15.000 Menschen und großzügige Parks angelegt werden. Der Gefahr zunehmender Staus soll mit dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs entgegengewirkt werden.

Für Helsinki wird bis zum Jahre 2016 ein Anstieg der Bevölkerungszahlen um 8,4 % prognostiziert. Helsinki setzt auf qualitatives Wachstum, d. h., insbesondere der Zuzug hoch qualifizierter Arbeitskräfte soll durch die weitere Verbesserung weicher Standortfaktoren, wie der Wohnqualität, gefördert werden. Zu der hohen Qualität weicher Standortfaktoren trägt auch die gute Versorgungsinfrastruktur für Kinder bei. Diese Politik hat Erfolg: Die Erwerbsquote der Frauen weist mit mehr als 71 % in Finnland einen Spitzenwert in Europa auf, der den entsprechenden deutschen Wert um etwa 20 Prozentpunkte übersteigt – obwohl die finnischen Frauen mit im Schnitt 1,8 Kindern im Jahr 2003 das dritthöchste Geburtenniveau in Europa aufweisen.

ANTEIL DER ERWERBSTÄTIGEN IN WISSENSINTENSIVEN DIENSTLEISTUNGEN* 2003** (ABB. 8)



* wissensintensive Dienstleistungen: Nachrichtenübermittlung, Datenverarbeitung und Datenbanken, Forschung und Entwicklung sowie Schifffahrt; Luftfahrt; Kreditwesen; Grundstücks- und Wohnungswesen; Vermietung beweglicher Sachen ohne Bedienungspersonal; Erbringung von Dienstleistungen überwiegend für Unternehmen; Erziehung und Unterricht; Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen; Kultur, Sport und Unterhaltung

** Die Daten beziehen sich auf die die Städte einschließende höhere regionale Ebene (NUTS-II-Regionen)

Quelle: Eurostat (2005a), eigene Berechnungen

2.3 SCHLÜSSELFAKTOREN FÜR ERFOLGREICHE METROPOLLEN

Die Kurzporträts verdeutlichen, dass es sich bei den erfolgreichsten europäischen Städten um unterschiedliche Stadttypen handelt. Amsterdam und Helsinki gehören zu den relativ kleinen Hauptstädten in der EU. Hingegen ist London neben Paris die einzige Megametropole in der EU. Gemeinsam ist den Städten, dass sie in ihren jeweiligen Ländern sehr gute makroökonomische Rahmenbedingungen vorfinden. Alle drei Städte befinden sich in Ökonomien, welche im Analysezeitraum hohe Wachstumsraten bei gleichzeitig relativ niedrigen Arbeitslosenquoten verzeichnen konnten. Die Unternehmenssteuern in diesen Ländern liegen bei etwa 75 % der deutschen Unternehmenssteuern, und die Arbeitskosten pro Stunde sind in Helsinki und London in etwa 10 bzw. 5 Prozentpunkte geringer als in Deutschland¹⁵⁾. Finnland und die Niederlande gehören zu den EU-Ländern mit dem niedrigsten Schuldenstand in Relation zum BIP. Finnland konnte im Jahre 2003 sogar einen Überschuss in den öffentlichen Haushalten verbuchen.

Ein günstiges Wirtschaftsklima finden Amsterdam, Helsinki und London auch im Hinblick auf Regulierungen und Gesetze vor, was ein entsprechendes OECD-Ranking impliziert¹⁶⁾. Das Vereinigte Königreich hat die

geringste Regulierungsdichte bei Bürokratie und Arbeitsmarkt in der EU. In diesem Ranking liegen die Niederlande auf Platz 4 und Finnland auf Platz 5, während Deutschland den Platz 16 unter 20 Industrieländern belegt.

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

- die hohe Internationalitätsfunktion,
- die sehr gute Erreichbarkeit eines internationalen Flughafens,
- die Rolle der Städte als nationaler Mainport mit internationalen Flughäfen mit herausragender Bedeutung innerhalb Europas,
- die weit überdurchschnittliche Bedeutung des Dienstleistungssektors für Wirtschaftsleistung und Beschäftigung,
- die Funktion als Börsenstandort von herausragender nationaler Bedeutung (Amsterdam) bzw. internationaler Bedeutung (London),
- das große Gewicht, das die Bereiche »Finanzwirtschaft«, »Transport, Verkehr und Kommunikation« – insbesondere im Zusammenhang mit Flughafen und See- bzw. Binnenhafen – und die Tourismuswirtschaft an der Wirtschaftsleistung haben,

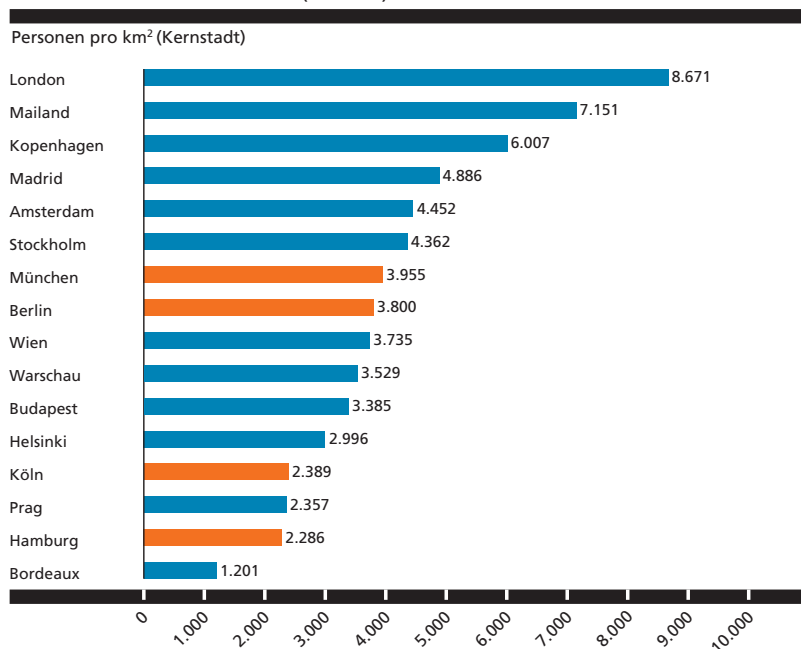
- der hohe Bevölkerungsanteil von Personen ausländischer Nationalität, die die ökonomische Entwicklung positiv beeinflussen, wenn sie Fähigkeiten und Kenntnisse mitbringen, die die Qualifikationen der einheimischen Bevölkerung ergänzen, und
- die kontinuierliche Zunahme der Bevölkerungszahlen.

Allerdings zeigen sich sowohl in London als auch in Amsterdam deutliche Standortnachteile, die aus der starken räumlichen Konzentration von wirtschaftlichen Aktivitäten und Bevölkerung innerhalb dieser Städte resultieren. Beide Städte sind überdurchschnittlich hoch verdichtet (vgl. Abb. 9) und hatten in der Vergangenheit kontinuierliche Bevölkerungszuwächse zu verzeichnen, was sich u. a. in überdurchschnittlich hohen Lebenshaltungskosten und Immobilienpreisen sowie einer Überlastung der innerstädtischen Verkehrsinfrastruktur niederschlägt. Jedoch dürften in diesen Städten auch im erheblichen Maße positive Agglomerationseffekte – wie etwa eine gute Verfügbarkeit von Arbeitskräften und spezialisierten Dienstleistungen sowie die Vorteile des Wissensaustauschs durch Face-to-Face-Kontakte – wirken, die zu den überdurchschnittlich hohen Wachstumsraten der Erwerbstätigenzahlen dieser Städte beitragen.

¹⁵⁾ Vgl. Eurostat (2004).

¹⁶⁾ Vgl. Nicoletti et al. (2000).

BEVÖLKERUNGSDICHTE 2001 (ABB. 9)



Quelle: Eurostat (2005a), eigene Berechnungen

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

Anders als zahlreiche andere europäische Großstädte ist Helsinki vergleichsweise dünn besiedelt, was sich positiv auf die Lebensqualität der Stadt auswirken dürfte. Die Bevölkerungsdichte in Helsinki könnte jedoch zukünftig steigen. Prognosen für Helsinki und auch für Amsterdam sowie London sagen vorher, dass sich in diesen Städten der Trend zunehmender Bevölkerungszahlen fortsetzen wird. Diese demographischen Entwicklungstendenzen könnten dazu führen, dass sich Standortnachteile – wie Umweltverschmutzung, Staus, Kriminalität und hohe Lebenshaltungskosten – im Zusammenhang mit der hohen Bevölkerungsdichte verstärken könnten, insbesondere wenn in der Stadtentwicklungspolitik keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden.

Negative Ballungseffekte können in stark wachsenden Städten ein Hemmnis für das weitere wirtschaftliche Wachstum darstellen. Hohe Lebenshaltungskosten können für Berufsgruppen mit vergleichsweise geringen Einkommen ein Migrationshemmnis darstellen, was sie davon abhält, in die relativ teuren Innenstädte zu ziehen oder zu pendeln. In London zeigt sich deshalb bspw. schon die Gefahr, dass Arbeitskräfte-Engpässe in einigen Wirtschaftsbereichen, wie bspw. dem Gesundheitssektor, in den Innenstädten eintreten könnten¹⁷⁾.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Amsterdam, Helsinki und London zwar sehr unterschiedlich strukturierte Großstädte sind, sie dennoch einige Gemeinsamkeiten aufweisen. Charakteristisch für diese europäischen Großstädte, die im Analysezeitraum zu den erfolgreichsten im Hinblick auf die Schaffung von Arbeitsplätzen zählten, ist ihre hohe Zentralitätsfunktion für die wirtschaftlichen Aktivitäten innerhalb ihres Landes und ihre nationale Mainportfunktion im Zusammenhang mit der internationalen Bedeutung als Hafen- und/oder Flughafenstandort, für die ihre Integration in das nationale Infrastrukturnetz von zentraler Bedeutung ist. Zudem sind sie Börsenstandorte sowie Universitätsstädte.

¹⁷⁾ Vgl. ERECO (2001).

Die Analysen haben gezeigt, dass sowohl vergleichsweise kleine Städte – wie Amsterdam – als auch relativ große Städte – wie London – im Analysezeitraum überdurchschnittliche Wachstumserfolge erzielen konnten. Lokalisierungsvorteile im Zusammenhang mit der Spezialisierung in bestimmten Dienstleistungs- bzw. Industriesegmente dürfte für die ökonomische Entwicklung dieser Städte vorteilhaft sein.

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 Anteil von Zuwanderern aus dem Ausland ist im Zusammenhang mit ihrer hohen Internationalitätsfunktion ein charakteristisches Merkmal von Amsterdam und London. Zuwanderer können die Innovationsfähigkeit, Produktivität und das Wachstum von Städten positiv beeinflussen, wenn sie komplementär zu den einheimischen Arbeitskräften sind, d. h., wenn sie Qualifikationen mitbringen, die die Qualifikationen der einheimischen Bevölkerung ergänzen¹⁸⁾.

Charakteristisch für die Entwicklung der analysierten europäischen Großstädte scheinen auch ähnliche Leitbilder zu sein. Amsterdam, Helsinki und London setzen in ihren Stadtentwicklungskonzepten auf die Reduktion von Agglomerationsnachteilen und qualitatives Wachstum, das unter anderem 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, gefördert werden.

¹⁸⁾ Vgl. Ottaviano/Perri (2003).

2.4 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN DEUTSCHER METROPOLLEN

Im Folgenden wird eine Bewertung von besonders relevanten Standortbedingungen für die deutschen Großstädte vorgenommen. Im Wesentlichen dient dabei Amsterdams als Referenzmaß, weil Amsterdam für zahlreiche Standortfaktoren die quantitativ beste Bewertung unter den untersuchten europäischen Großstädten aufweisen kann und sich insofern als »Messlatte« eignet. Im Bereich der Innovationsfähigkeit wird Helsinki als Referenzmaß verwendet.

Die Ergebnisse dieser Vergleiche werden in Kurzprofilen für die größten deutschen Städte zusammengefasst und um Angaben zu deren Wirtschaftsstruktur und Forschungsspezialisierung ergänzt. Die zum Vergleich herangezogenen Städte sind – anders als Hamburg, Köln und München – europäische Hauptstädte. Mit der Hauptstadtfunktion sind Standortbesonderheiten verbunden, wie bspw. der hohe Anteil von Beschäftigten im öffentlichen Dienst. Hinsichtlich des Pro-Kopf-Einkommens, das als Indi-

kator für den regionalen Wohlstand interpretiert werden kann, und der Produktivität (BIP je Erwerbstätigen), die die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit von Städten misst, haben die deutschen Großstädte – mit Ausnahme Berlins – und die europäischen Vergleichsstädte aber ein ähnliches Niveau aufzuweisen (vgl. Tab. 3).

Die Analyse gibt Hinweise darauf, wie die deutschen Städte im Vergleich zu den erfolgreichsten europäischen Großstädten positioniert sind. Außerdem verdeutlicht sie, wie unterschiedlich die Standortbedingungen in den deutschen Großstädten sind. Dabei ist zu beachten, dass sich diese Städte seit Mitte der 1990er Jahre ökonomisch sehr unterschiedlich entwickelt haben (vgl. Abb. 10) und schon deshalb hinsichtlich des BIP pro Kopf und der Produktivität unterschiedlich stark hinter den relativ erfolgreichen europäischen Großstädten zurückgeblieben sind.

Die im europaweiten Vergleich unterdurchschnittliche Produktivitätsentwicklung der deutschen Städte dürfte – wie auch das Erwerbstätigenwachstum

und Zuwächse bei dem Pro-Kopf-Einkommen – im erheblichen Maße von gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängen (vgl. Abb. 11 und 12), aber auch zu einem gewissen Grad von den Standortbedingungen in den Städten.

Tab. 4 zeigt, dass die Ausprägung einer Reihe von Standortfaktoren für die deutschen Städte im Vergleich zu den Ausprägungen in Amsterdam als relativ ungünstig zu bewerten ist. In allen deutschen Städten ist unter anderem der Strukturwandel zur Dienstleistungsgesellschaft vergleichsweise gering vorangeschritten, der Anteil hoch qualifizierter Arbeitskräfte an den Erwerbstätigen ist niedriger, und ihre Internationalitätsfunktionen sind weniger stark ausgeprägt als in Amsterdam.

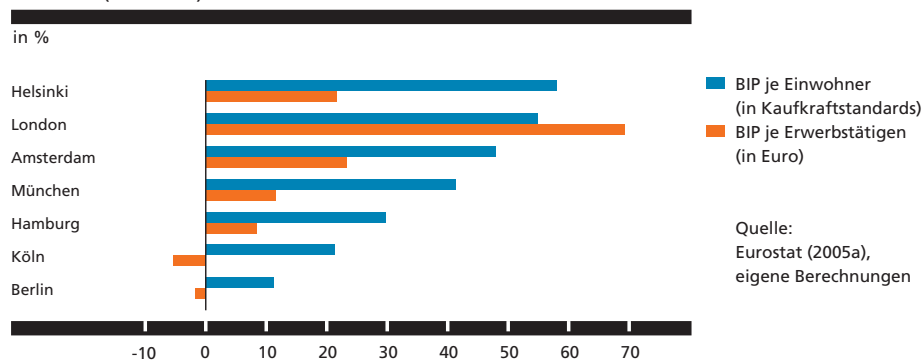
Die Erreichbarkeit im Luftverkehr ist in keiner der vier größten deutschen Städte so gut wie in Amsterdam, und kein Flughafen der größten deutschen Städte erreicht das dortige Passagieraufkommen. Mit Ausnahme von Köln sind die deutschen Städte auch vergleichsweise schlecht auf der Straße

STÄDTE IM ÜBERBLICK (TAB. 3)

	Einwohner in 1000, 2001, Kernstadt	Erwerbstätige* in 1000, 2001, Kernstadt	BIP in Mio. Euro, 2000, Kernstadt	BIP (KKS**) je Einw. in Euro, 2002, Stadtregion	Produktivität*** in Euro, 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 (2005a) und (2005b), eigene Berechnungen

WACHSTUM VON WIRTSCHAFTSLEISTUNG UND PRODUKTIVITÄT
1995–2002 (ABB. 10)



und mit der Eisenbahn zu erreichen. Auch hinsichtlich der Attraktivität als touristisches Ziel liegen die deutschen Städte – mit Ausnahme Berlins – hinter Amsterdam zurück.

Die Arbeitsproduktivität der Erwerbstätigen, die ein Indikator für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit ist, ist in den deutschen Städten geringer als in Amsterdam. Der Anteil von Bevölkerungsmitgliedern ausländischer Herkunft liegt in den deutschen Städten deutlich unterhalb von jenem in Amsterdam. Ein hoher Anteil von Bevölkerungsmitgliedern aus dem Ausland beeinflusst die wirtschaftliche Entwicklung von Städten zwar nicht zwingend positiv. Arbeitskräfte aus dem Ausland können jedoch – in Abhängigkeit von ihren Qualifikationen und spezifischen Kenntnissen – die Fähigkeiten der inländischen Bevölkerung ergänzen, Innovationen anstoßen sowie Engpässe auf dem Arbeitsmarkt reduzieren und so zu einer Verbesserung der wirtschaftlichen Situation beitragen.

Aber es gibt auch Bereiche, in denen sich für die deutschen Städte deutliche Standortvorteile feststellen lassen. Alle deutschen Städte sind vergleichsweise dünn besiedelt. Das Potenzial für negative Agglomerationseffekte im Zusammenhang mit einer hohen Bevölkerungsdichte ist deshalb vergleichsweise gering. In Hamburg und Köln ist die Bevölkerungsdichte in etwa halb so hoch wie in Amsterdam.

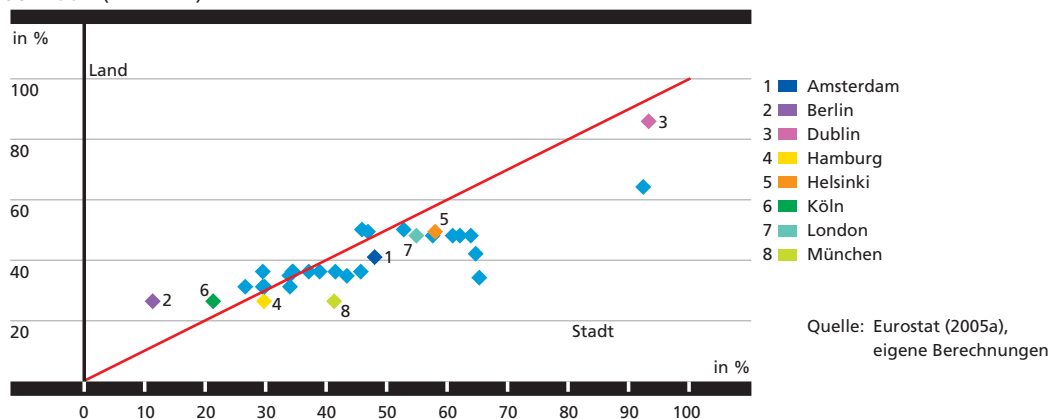
Die Mieten für Wohnungen sind in Berlin in etwa halb so hoch wie in Amsterdam, und der Kaufpreis für Wohnungen liegt in Berlin 30 % unterhalb von jenem in Amsterdam. Die Mieten in den anderen deutschen Großstädten übertreffen zwar jene von Berlin, aber nicht derart stark, dass sie das Niveau in Amsterdam erreichen¹⁹⁾. Zudem liegen die Lebenshaltungskosten in den deutschen Großstädten rund 6 % – in Hamburg sogar etwa 9 % – unterhalb von jenen in Amsterdam.

¹⁹⁾ Vgl. RDM (2005).

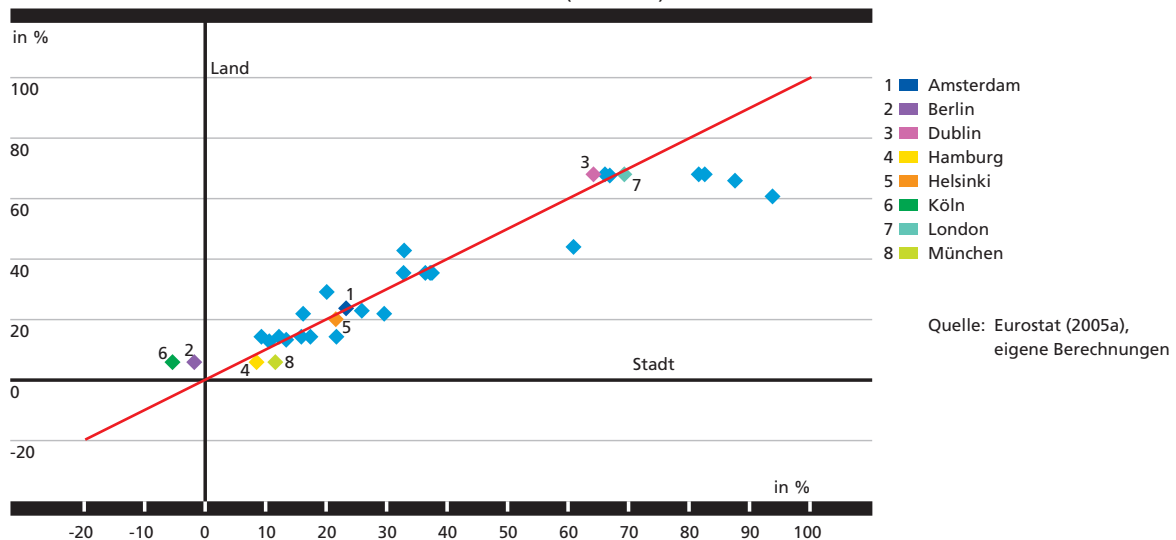
Auch die Anmietung von Gewerbeimmobilien ist in Hamburg um ein Fünftel günstiger als in Amsterdam.

Amsterdam ist bisher keine Stadt, die auf Innovationen setzt. Bis auf Hamburg sind alle deutschen Großstädte besser im European Innovation Scoreboard 2003 platziert. Und die analysierten deutschen Großstädte weisen eine deutlich höhere Patentintensität als Amsterdam auf. Hinsichtlich des Innovationspotenzials sticht insbesondere die gute Position Münchens hervor. Zudem ist in den deutschen Städten ein höherer Anteil der Erwerbstätigen in wissensintensiven Industrien und Dienstleistungen tätig als in Amsterdam. Wie der Vergleich mit Helsinki im Hinblick auf FuE-Indikatoren (vgl. Tab. 5) zeigt, kann sich München – das nach Stockholm (Platz 1) und Helsinki (Platz 2) Platz 3 im European Innovation Scoreboard 2003 belegt hat – durchaus mit Helsinki messen.

WACHSTUM DES BIP (IN KAUFKRAFTSTANDARDS) JE EINWOHNER 1995–2002 (ABB. 11)



WACHSTUM DES BIP JE ERWERBSTÄTIGEN 1995–2002 (ABB. 12)



So hat München 2003 höhere FuE-Investitionen getätigt und eine höhere Patentintensität als Helsinki erreicht. Außerdem hat München ebenso wie Köln einen höheren Erwerbstätigenanteil in wissensintensiven Industrien und Dienstleistungen. Diese sind wichtige Wirtschaftsbereiche für die Umsetzung der Wissensgesellschaft. Negativ lassen sich in den deutschen Städten – im Vergleich zu Helsinki – deutliche Defizite im Hinblick auf Bildung und Qualifikation der Erwerbspersonen feststellen. So haben in Helsinki wesentlich mehr Erwerbspersonen einen Hochschulabschluss. Der Anteil der hoch qualifizierten Tätigkeiten an der Gesamtbeschäftigung wird Arbeitsmarktprognosen zufolge zukünftig weiter steigen²⁰⁾. Auch aus diesem Grund werden die deutschen Städte noch einen vergleichsweise starken Strukturwandel durchlaufen müssen.

Aus dem Vergleich von Standortfaktoren allein lassen sich nur schwerlich Rückschlüsse darauf ziehen, welche Standortbedingungen relativ starken Einfluss auf die Erwerbstätigenent-

wicklung der europäischen Städte genommen haben. Die Entwicklung der Anzahl von Arbeitsplätzen ist das Resultat zahlreicher Einflussfaktoren – auch politischer und der Finanzlage der jeweiligen Stadt. Festzuhalten ist jedoch, dass das vergleichsweise geringe Qualifikationsniveau der deutschen Bevölkerung in den Großstädten einen gewichtigen Standortnachteil darstellt, ebenso wie die unterdurchschnittlichen Internationalitätsfunktionen und die überwiegend unterdurchschnittliche Erreichbarkeit. Bisher dürften auch die ökonomischen Vorteile für die wirtschaftliche Entwicklung, die aus der Integration von ausländischen Arbeitskräften und Unternehmern in das Wirtschaftsleben resultieren können, in deutschen Großstädten vergleichsweise wenig zum Tragen kommen.

Auf Basis der bisherigen Analyseergebnisse und unter Berücksichtigung der entwicklungsprägenden Wirtschaftsbereiche werden im Folgenden die Standortbedingungen der vier größten deutschen Städte in Kurzporträts skizziert.

BERLIN

Die Hauptstadt Berlin ist mit 3,4 Millionen Einwohnern die größte Stadt Deutschlands. Berlin weist die schlechteste wirtschaftliche Entwicklung unter allen deutschen Bundesländern auf. Seit Mitte der 1990er Jahre ist das reale BIP in Berlin rückläufig. Im Zeitraum von 1995 bis 2001 hat die Zahl der Erwerbstätigen in der deutschen Hauptstadt um 3,6 % abgenommen, zwischen 1995 und 2004 sogar um 5 %. Im Jahr 2003 war die Arbeitslosenquote mit 17,5 % doppelt so hoch wie im EU-Durchschnitt. Das Pro-Kopf-Einkommen Berlins war im Jahr 2002 etwa halb so hoch wie in Amsterdam, Hamburg oder London. Auch die Produktivität, die seit Mitte der 1990er Jahre deutlich gesunken ist, zählt zu den niedrigsten unter den Großstädten in der EU-15.

Die Ursachen für den Arbeitsplatzabbau und die fehlende wirtschaftliche Dynamik Berlins sind vielfältig. Berlin hat in den 1990er Jahren einen stark ausgeprägten Strukturwandel,

²⁰⁾ Vgl. Reinberg/Hummel (2002).

AUSGEWÄHLTE WICHTIGE STANDORTFAKTOREN DEUTSCHER METROPOLEN (TAB. 4)

	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
Flugpassagiere, 2004	26	23	20	63
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: siehe Literaturverzeichnis

insbesondere aufgrund der Transformation im Ostteil der Stadt, erlebt. Seit der Wiedervereinigung sind in Berlin fast zwei Drittel der Industrie-arbeitsplätze abgebaut worden. Im Zeitraum zwischen 1995 und 2001 ist die Beschäftigtenzahl in der Industrie um rund 21,5 % gesunken. Nach der Wiedervereinigung haben zahlreiche Unternehmen – die zuvor mit hohen Subventionen an Westberlin gebunden wurden – ihre Standorte in an Berlin grenzende Landkreise bzw. nach Osteuropa verlagert. Die Industrie Ostberlins brach aufgrund veralteter Technologien und des Verlustes von Absatzmärkten in Osteuropa ein. Seit Mitte der 1990er Jahre hat auch die Entwicklung der Bauwirtschaft zu einem deutlichen Anstieg der Arbeitslosigkeit beigetragen. Nach dem Boom der Bauwirtschaft im Zusammenhang mit der deutschen Wiedervereinigung gingen im Zeitraum von 1994 bis 2004 zwei Drittel aller Arbeitsplätze in diesem Wirtschaftsbereich verloren.

Berlin ist, auch aufgrund seiner Hauptstadtfunktion, eine überdurchschnittlich stark vom Dienstleistungssektor geprägte Stadt. Die Tertiärisierung ist in Berlin, mit einem Anteil der Dienstleistungen an der Bruttowertschöpfung von 82,4 % im Jahr 2002, weiter vorangeschritten als in anderen deutschen Großstädten. Infolge des Beschlusses über den Regierungsumzug von Bonn nach Berlin im Jahr 2002 haben zahlreiche Verbände sowie Interessenvertretungen ihre

Standorte nach Berlin verlagert. Aufgrund der Übernahme der Hauptstadt-funktion sind zahlreiche Arbeitsplätze im öffentlichen Dienst und im Medienbereich entstanden. Insgesamt hat sich Berlin aber entgegen der Erwartungen entwickelt, und die Übernahme der Hauptstadtfunktion hat keinen dauerhaften Wachstumsprozess, wie er von unterschiedlichen Seiten zu Beginn der 1990er Jahre prognostiziert wurde, eingeleitet.

Spezialisierungen im Dienstleistungssektor weist Berlin im Gastgewerbe sowie im Bereich »Kultur, Sport und Unterhaltung« auf. Im Jahr 2004 war Berlin mit knapp 13,3 Mio. Übernachtungen die meistbesuchte Stadt Deutschlands. Berlin lag hinter London, Paris und Rom auf dem vierten Platz unter den europäischen Hauptstädten bei den Übernachtungszahlen. Berlin kann auch in anderen Bereichen, wie beispielsweise dem Fluggastaufkommen, hohe Internationalitätsfunktionen aufweisen und erreicht deshalb – zusammen mit Barcelona und Rom – Platz 6 im Internationalitäts-Ranking von 180 europäischen Agglomerationsräumen (vgl. Tab. 6). Hierzu trägt auch die Hauptstadt-funktion Berlins bei. Neben 136 Ländervertretungen befinden sich Vertretungen zahlreicher internationaler Organisationen in der deutschen Hauptstadt.

Im Bereich Bevölkerung weist Berlin – mit einem Bevölkerungsanteil ausländischer Bürger von 13,2 % – hingegen

keine hohe Internationalität auf, wobei sich die ausländische Bevölkerung in Westberlin konzentriert. Aufgrund der vergleichsweise geringen personellen Anknüpfungspunkte ist das Potenzial für Netzwerkzuwanderungen von hoch qualifizierten Arbeitskräften, das auch von der Zahl der Einwohner aus dem Ausland in potenziellen Zielregionen abhängt, für Berlin im Vergleich zu anderen europäischen Metropolen möglicherweise geringer.

Im Bereich der innerstädtischen Verkehrsinfrastruktur gibt es in Berlin Defizite, die teilweise daraus resultieren, dass Ost- und Westberlin bis 1989 durch die Berliner Mauer getrennt waren. Trotz der hohen Investitionen in die Straßen- und Schieneninfrastruktur zwischen 1991 und 2001 (insgesamt ca. 11,4 Mrd. Euro) bestehen gegenwärtig Engpässe im Straßenverkehr und fahrzeitverlängernde Umwege im öffentlichen Verkehr²¹⁾.

Die überregionale Erreichbarkeit Berlins hat sich im Verlauf der 1990er Jahre kontinuierlich – insbesondere durch Infrastrukturgroßprojekte im Rahmen der Verkehrsprojekte »Deutsche Einheit« – verbessert²²⁾. Im Hinblick auf die Erreichbarkeit per Bahn wird der Umbau des Lehrter Bahnhofs zum zentralen Bahnhof Berlins, der Mitte 2006 abgeschlossen sein wird, einen wichtigen Beitrag leisten.

²¹⁾ Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2004).

²²⁾ Vgl. Bundesministerium für Verkehr (1993).

INDIKATOREN FÜR DIE POSITIONIERUNG BEI FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG (TAB. 5)

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
Erwerbsspersonenanteil mit Hochschulabschluss in %, 2001	31,5	24,6	24,0	26,0	34,5

^{*} Für Köln, München und Helsinki beziehen sich die Angaben auf die NUTS-II-Region, zu der München (Region Oberbayern), Köln (Regierungsbezirk Köln) und Helsinki (Region Uusimaa) gehören.
Quellen: Eurostat (2005a) und (2005b), European Commission (2003), eigene Berechnungen

Im Luftverkehr weist Berlin bereits heute eine relativ gute Erreichbarkeit auf, die sich durch den geplanten Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Berlin Brandenburg International (BBI) weiter verbessern wird. Da der im August 2004 ergangene Planfeststellungsbeschluss derzeit noch abschließend vom Bundesverwaltungsgericht überprüft wird, ist mit einem Start der Bauarbeiten frühestens Mitte 2006 zu rechnen, geplante Eröffnung des BBI ist 2011. Damit einhergehen wird die Schließung der beiden innerstädtischen Flughäfen Tempelhof und Tegel. Die Konzentration des Flugaufkommens auf einen Standort ist unter anderem die Voraussetzung dafür, ein internationales Luftkreuz zu etablieren und die Erreichbarkeit Berlins weiter zu verbessern.

Ein wichtiges Standortmerkmal Berlins ist seine Bedeutung als Bildungs- und Forschungsstandort. Rund 4,3 % der Bevölkerung sind Studenten, und 2,7 % der Beschäftigten sind in Forschung und Entwicklung tätig. Es ist positiv zu bewerten, dass Berlin im Verlauf der 1990er Jahre im europaweiten Vergleich mit 4,2 % des BIP überdurchschnittlich stark in Forschung und Ent-

wicklung investiert hat. Trotz hoher öffentlicher FuE-Aufwendungen und zahlreicher FuE-Institutionen wurde in Berlin allerdings im Jahr 2002 nur ein Fünftel der Patentintensität Münchens erreicht.

Der Grund hierfür könnte sein, dass Berlin in der Grundlagenforschung vergleichsweise gut positioniert ist, aber der Transfer neuen Wissens in die wirtschaftliche Nutzung unter anderem wegen der wirtschaftsstrukturellen Gegebenheiten vergleichsweise wenig intensiv ist. Der Anteil der Beschäftigten in wissensintensiven Industrien und Dienstleistungen ist geringer als in anderen europäischen Städten, obwohl Berlin sehr gut mit hoch qualifizierten Arbeitskräften ausgestattet ist (vgl. Tab. 2 und 5). In Berlin war im Jahr 2002 mit etwa 32 % der Anteil von Erwerbspersonen mit Hochschulabschluss höher als in Amsterdam.

Neben der guten Ausstattung mit Humankapital sowie Forschungsinfrastruktur und den hohen Internationalitätsfunktionen könnten Standortvorteile Berlins in den vergleichsweise geringen Mieten für Gewerbe- und Wohnimmobilien sowie der guten

Verfügbarkeit von Immobilien liegen. Im Jahr 2003 standen hier 8,4 % aller Gewerbeimmobilien leer²³⁾. Das Mietniveau für Wohnungen lag in Berlin im Jahr 2004 rund 40 % unterhalb von jenem in München. Allerdings stellt die Finanzkrise des Berliner Haushaltes – die Landesschuld betrug im Jahr 2003 mehr als 55 Mrd. Euro²⁴⁾ – ein gravierendes Entwicklungsproblem dar, weil die knappen öffentlichen Mittel den Spielraum für Investitionen in die Stadtentwicklung begrenzen.

Einer Bevölkerungsprognose von Bomsdorf/Babel (2005) zufolge wird die Bevölkerung Berlins bis zum Jahr 2020 weiterhin, allerdings mit –1,4 % nur noch geringfügig, abnehmen. In dieser Bevölkerungsprognose wird von einem sehr starken Rückgang der Nettoabwanderungen im Vergleich zum Zeitraum 1995 bis 2002 ausgegangen. Dies wäre für die Entwicklung der Finanzen und der weichen Standortfaktoren in Berlin positiv zu bewerten und könnte möglicherweise einem weiteren wirtschaftlichen Abwärtstrend entgegenwirken.

²³⁾ Vgl. Investitionsbank Berlin (2005).

²⁴⁾ Vgl. Senatsverwaltung für Finanzen Berlin (2005).

PLATZIERUNG DER DEUTSCHEN STÄDTE IM INTERNATIONALITÄTS-RANKING (TAB. 6)

	Kategorie	Punkte	Platz
Paris	1	81	1
London	1	76	2
Madrid	2	62	3
Amsterdam	2	59	4
Mailand	2	57	5
Barcelona, Berlin , Rom	3	55	6
Brüssel, Wien	3	53	9
München , Stockholm	3	52	11
Lissabon	3	51	13
Köln	4	50	14
Kopenhagen	4	49	16
Helsinki	4	45	20
Hamburg	4	44	23
34 Städte	5	von 40 bis 31	von 29 bis 61
39 Städte	6	von 30 bis 25	von 63 bis 96
59 Städte	7	von 24 bis 16	von 102 bis 178

Rozenbat/Cicille (2004) haben die Internationalitätsfunktionen und die internationale Ausstrahlung von 180 europäischen Agglomerationsräumen anhand eines Punkteschemas für 15 Indikatoren bewertet und die Agglomerationen sieben Kategorien zugeordnet, wobei die Internationalitätsfunktion und die Ausstrahlung einer Agglomeration umso höher ist, je höher ihre erreichte Punktzahl ist.

Die Indikatoren sind unter anderem die Bevölkerungsgröße, die langfristige Bevölkerungsentwicklung, der Warenumsatz in den Seehäfen, die Fluggastzahlen, die Erreichbarkeit, die Anzahl der Hauptgeschäftssitze europäischer Großkonzerne, die Anzahl der internationalen Banken, die Übernachtungszahlen im Fremdenverkehr, die Zahl der Messen und Ausstellungen, die Konferenzen und die Tagungen pro Jahr, die Anzahl der Museen, die Studentenzahl, die Anzahl der herausgegebenen Fachzeitschriften und die Anzahl der Forschungsnetzwerke.

HAMBURG

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist mit rund 1,7 Millionen Einwohnern nach Berlin die zweitgrößte Stadt Deutschlands. Im Jahr 2002 lag Hamburg beim Pro-Kopf-Einkommen gleichauf mit Amsterdam. Auch hinsichtlich des Produktivitätsniveaus ist Hamburg gut positioniert. Im Jahr 2002 hatte von den größten deutschen Städten nur München eine höhere Produktivität als Hamburg.

Defizite lassen sich für Hamburg – wie auch für die anderen deutschen Großstädte im Untersuchungszeitraum – im europaweiten Vergleich hinsichtlich der Produktivitätsentwicklung feststellen. Mit 8,5 % im Zeitraum von 1995 bis 2001 gehörte Hamburg zu den europäischen Großstädten mit den geringsten Produktivitätszuwächsen. Setzt sich diese Entwicklung fort, läuft Hamburg Gefahr, seine vordere Position im europäischen Produktivitäts-Ranking zu verlieren.

Auch bei der Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen war Hamburg im Zeitraum von 1995 bis 2001 relativ weit unten im europäischen Städte-Ranking positioniert. Der Anteil der ausländischen Bevölkerung ist mit 14,6 % im Jahr 2003 deutlich geringer als in anderen europäischen Großstädten und auch geringer als in München sowie Köln.

Hamburg ist die Dienstleistungsmetropole Norddeutschlands. Im Jahr 2004 waren rund 80 % aller Beschäftigten in Hamburg im Dienstleistungssektor tätig. Hamburg zeigt eine ausgeprägte Spezialisierung im Bereich unternehmensnahe Dienstleistungen. Auch das

Gastgewerbe ist, im Zusammenhang mit der wachsenden Bedeutung Hamburgs als touristisches Ziel, ein bedeutender Wirtschaftsbereich. Allerdings ist die Tourismusintensität in etwa nur halb so hoch wie in Amsterdam und München, was mit den weniger stark ausgeprägten Internationalitätsfunktionen Hamburgs zusammenhängen könnte. Hamburg liegt im Internationalitäts-Ranking von 180 europäischen Metropolen auf Platz 23.

Die Internationalität und die Besucherzahlen einer Stadt werden unter anderem beeinflusst von der Bedeutung der Stadt als Messe- und Konferenzziel. Hier war Hamburg bisher – mit etwa 65.000 m² Messeflächen – beispielsweise im Vergleich zu München ein weniger gut ausgestatteter Standort. Der Bau der »Neuen Messe Hamburg«, der bis Ende 2008 fertig gestellt werden soll, kann zur notwendigen Stärkung der Internationalitätsfunktionen beitragen. Hamburg wird dann über 84.000 m² Ausstellungsfläche verfügen, was der Größenordnung der Messekapazitäten in Amsterdam und Helsinki in etwa entspricht. Hamburg wird bei den Messekapazitäten aber immer noch deutlich hinter Köln und München zurückliegen.

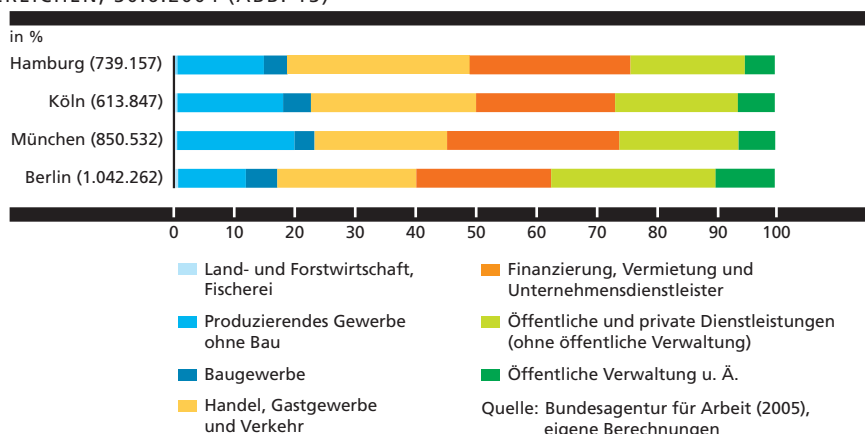
Zu den entwicklungsprägenden Bereichen zählt in Hamburg der Fahrzeugbau, insbesondere die Flugzeugindustrie, mit einem Beschäftigungswachstum von rund 35 % im Zeitraum von 2000 bis 2004. Neue Arbeitsplätze sind in dieser Branche unter anderem aufgrund der Erweiterung des Airbus-Werkes und der Produktion des A380 in Hamburg entstanden.

Zudem weist Hamburg eine Spezialisierung im Bereich der Logistikwirtschaft auf, insbesondere im Zusammenhang mit dem zweitgrößten Containerhafen Europas, in dem der Containerumschlag von 2000 bis 2004 um 63 % gestiegen ist. Die zu erwartende weitere Zunahme des Güterausstausches mit den expandierenden Ökonomien Osteuropas und mit China kann weitere Wachstumsimpulse für Hamburgs Logistiksektor auslösen, vorausgesetzt, die Hafenskapazitäten können expandieren.

Anders als bei der Hafenwirtschaft dürften die Entwicklungsimpulse, die in den letzten Jahren vom Hamburger Flughafen ausgegangen sind, vergleichsweise gering gewesen sein. So ist das Passagieraufkommen 2004 gegenüber dem Vorjahr lediglich um 3,8 % gewachsen. Zum Vergleich: Amsterdam hatte in diesem Zeitraum einen Zuwachs der Passagierzahlen um 6,5 %, Köln um 7,4 % und München von über 10,8 % zu verzeichnen. Das Flughafen-Ausbauprojekt HAM21 und die S-Bahn-Anbindung des Flughafens, die gegenwärtig eines der größten Verkehrsinfrastrukturprojekte der Stadt sind, werden zu einer weiteren Verbesserung der infrastrukturellen Standortbedingungen Hamburgs, wie bereits die Inbetriebnahme der ICE-Strecke zwischen Hamburg und Berlin im Jahr 2004, beitragen.

Die Wettbewerbsposition Hamburgs im Vergleich zu anderen europäischen Großstädten ist im Bereich der Innovationsfähigkeit als ungünstig zu beurteilen. Mit Platz 55 im European Innovation Scoreboard im Jahr 2003 liegt Hamburg weit hinter Helsinki –

ANZAHL SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG BESCHÄFTIGTER NACH WIRTSCHAFTSBEREICHEN, 30.6.2004 (ABB. 13)



und auch hinter den anderen deutschen Städten – zurück und investiert einen relativ geringen Teil des BIP in Wissenschaft und Forschung. Die Patentintensität betrug im Jahr 2002 nur ein Viertel des Münchener bzw. weniger als die Hälfte des Niveaus in Helsinki. Zudem ist das Qualifikationsniveau der Erwerbsbevölkerung deutlich geringer als in anderen europäischen Städten, was unter anderem ein Defizit im Hinblick auf die Anwendung neuer Technologien und Verfahren, die zur Erhöhung der Produktivität beitragen können, darstellt.

Hamburg strebt an, ein Wissensstandort von europaweiter Bedeutung zu sein²⁵⁾. Im Hinblick auf dieses Ziel investiert Hamburg zu wenig in Forschung und Entwicklung. Der Anstieg der öffentlichen FuE-Ausgaben im Zeitraum von 1993 bis 2003 ist mit einem Plus von 10,6 % hinter allen anderen Bundesländern Deutschlands – bspw. hatte Bayern ein Plus von 43,3 % aufzuweisen – zurückgeblieben. Damit hat sich der Abstand bei den FuE-Kapazitäten zu den führenden Innovationsstandorten noch vergrößert²⁶⁾.

Mit dem Leitbild »Wachsende Stadt« setzt der Senat der Hansestadt Hamburg – ähnlich wie Helsinki – auch auf qualitatives Wachstum, das unter anderem durch den Zuzug von hoch qualifizierten Erwerbspersonen erreicht werden soll. Kernstück der Umsetzung des Leitbildes in die Stadtentwicklung ist der Bau der Hafencity auf altem Hafengelände, in der bis zum Jahr 2020 5.500 Wohnungen und 40.000 Arbeitsplätze entstehen sollen²⁷⁾.

Im Hinblick auf das Ziel, mehr qualifizierte Arbeitskräfte zu attrahieren, konkurriert Hamburg mit anderen deutschen und europäischen Großstädten. Die Wettbewerbsposition Münchens und Kölns könnte in diesem Bereich gegenwärtig vorteilhafter sein, weil Köln und München bessere ökonomische Bedingungen bieten.

Hamburg besitzt aber auch Standortausprägungen, die Zuwanderer positiv bewerten: Es zählt zu den am dünnsten besiedelten europäischen Großstädten und bietet vergleichsweise niedrige Lebenshaltungskosten, Bodenpreise und Mieten für Gewerbeimmobilien.

KÖLN²⁸⁾

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 verbuchen. Köln hält in diesem Bereich aber keine Topposition in Europa und auch nicht in Deutschland. 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 belegt Köln unter 180 Agglomerationsräumen den 14. Platz. Köln zeichnet sich durch eine sehr gute Erreichbarkeit von Bevölkerung im Straßen- und Bahnverkehr aus, die nur in wenigen Städten Europas besser ist (vgl. Tab. 7). Dieser Aspekt ist auf die zentrale geografische Lage Kölns in

²⁵⁾ Vgl. <http://www.wachsende-stadt.hamburg.de>.

²⁶⁾ Vgl. Keller et al. (2004a, 2004b).

²⁷⁾ Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, Staatliche Pressestelle (2003).

²⁸⁾ Für Strukturdaten zu Köln vgl. Industrie- und Handelskammer zu Köln (2005).

einer der am dichtesten besiedelten Regionen Westeuropas zurückzuführen. Zur günstigen 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.

Im Bereich Flugverkehr weist Köln ebenfalls eine im europaweiten Vergleich überdurchschnittlich gute Erreichbarkeit auf. 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 haben²⁹⁾. 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 %.

²⁹⁾ Baum/Schneider (2004) weisen in einer Studie zu den regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Low-Cost-Flugverkehrmarktes in Köln/Bonn Beschäftigungseffekte für diesen Wirtschaftsbe- reich im Umfang von 4.420 Personen aus.

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 dementsprechend auch eines der zentralen Handlungsfelder im Leitbild »Köln 2020«³⁰⁾.

MÜNCHEN

München ist mit ca. 1,2 Millionen Einwohnern die drittgrößte Stadt Deutschlands und das Wirtschaftszentrum Bayerns. Im Jahr 2002 wurden in München 4,4 % des deutschen BIP erwirtschaftet, so viel wie in keiner anderen deutschen Stadt. Das Pro-Kopf-Einkommen und die Produktivität erreichen die höchsten deutschen Werte. Im europäischen Vergleich lag München bei diesen Indikatoren jeweils auf Platz 3, hinter Paris und Brüssel bzw. Paris und Amsterdam.

Im hier betrachteten Zeitraum sind die Produktivität (+11,6 %) sowie die Bevölkerung (+1,5 %) im europäischen Vergleich unterdurchschnittlich, im deutschen Vergleich hingegen überdurchschnittlich gewachsen. Die Erwerbstätigenzahl (+9,8 %) und das Pro-Kopf-Einkommen (+41,3 %) haben sich sowohl im deutschen als auch im europäischen Vergleich überdurchschnittlich entwickelt. Mit einem Anteil von 23,7 % zählt München in Deutschland zu den Städten mit einem vergleichsweise hohen Ausländeranteil.

³⁰⁾ Vgl. Der Oberbürgermeister der Stadt Köln (2003).

Der industrielle Sektor hat für München eine überdurchschnittlich starke Bedeutung. Der Anteil der Industrie an der Bruttowertschöpfung ist mit 20,4 % fast doppelt so hoch wie in Amsterdam (11,5 %). Der Anteil der Erwerbstätigen in wissensintensiven Industrien ist unter den hier untersuchten europäischen Städten am höchsten, während der Anteil der Erwerbstätigen in wissensintensiven Dienstleistungen einen mittleren Platz einnimmt.

München weist Spezialisierungen im Bereich der Rundfunk- und Nachrichtentechnik, im Fahrzeugbau und im Verlagsgewerbe auf. Dies spiegelt sich zum Teil auch bei den Patentanmeldungen wider: In München werden mehr Patente im Bereich der Elektrotechnik sowie Elektronik und Nachrichtentechnik angemeldet als im deutschen Durchschnitt. Der Erfolg im Hightech-Bereich Münchens wurde begleitet von einer zielgerichteten öffentlichen Förderung dieses Sektors, insbesondere auch von der Förderung der Vernetzung von öffentlichen FuE-Einrichtungen und -Nutzern in der Wirtschaft. Die hohen Innovationsfolge Münchens sind auch darauf zurückzuführen, dass die Spezialisierungen in wissensintensiven Industrien und Dienstleistungen mit dem Forschungsprofil öffentlicher Forschungseinrichtungen relativ gut harmonierten.

Ein wichtiger Standortvorteil Münchens im Hinblick auf den fortschreitenden Strukturwandel zur Wissensgesellschaft ist seine überdurchschnittlich hohe Innovationsfähigkeit. In München arbeiten 3,5 % der

ERREICHBARKEIT IM LUFT-, STRASSEN- UND SCHIENENVERKEHR 2003 (TAB. 7)

Amsterdam = 100				
	Luft	Straße	Bahn	Multimodal
Amsterdam	100	100	100	100
Berlin	94	91	83	94
Hamburg	89	97	87	89
Helsinki	60	16	12	57
Köln	91	136	131	98
London	94	101	85	92
München	80	105	89	82

Quelle: Eurostat (2005b), eigene Berechnungen

Erwerbstätigen im Bereich der Forschung und Entwicklung, so viel wie in keiner anderen der hier betrachteten Städte. Der Anteil am BIP der FuE-Ausgaben ist mit 4,7 % am höchsten unter den Städten im Untersuchungssample. Die Zahl der Patentanmeldungen je Einwohner ist die höchste in Europa (vgl. Abb. 14). München gehört mit Helsinki und Stockholm zu den führenden Innovationsstandorten Europas, wie der dritte Platz im European Innovation Scoreboard zeigt. Im Bereich der Internationalität erreicht München einen guten 11. Platz von 180 europäischen Agglomerationsräumen, in Deutschland den zweiten Platz nach Berlin.

Mit dem Bau des Münchener Flughafens Franz Josef Strauß, der 1992 den Flughafen München-Riem ersetzte, wurden in diesem Bereich rechtzeitig die Weichen in die richtige Richtung gestellt. Der Flughafen hat sich mit 26,7 Mio. Fluggästen (2004) als zweites internationales Flugverkehrskreuz in Deutschland hinter Frankfurt etabliert. Durch seine anhaltend hohen Wachstumsraten hat er sich als wichtiger Impulsgeber für die Stadt erwiesen. Die dennoch vergleichsweise geringe Erreichbarkeit im Luftverkehr (vgl. Tab. 7) resultiert in erster Linie aus der relativ schlechten Verkehrsanbindung des Flughafens. Diesem Problem soll durch den geplanten Ausbau der Flughafenanbindung entgegengewirkt werden. Infrastruktur-Investitionen sind auch im Nahverkehr geplant, um eine bessere Verkehrsanbindung der stark wachsenden Umlandgemeinden an München zu erreichen und um dem hiermit einhergehenden Anstieg beim Pendleraufkommen aus dem Umland Münchens zu begegnen³¹⁾.

³¹⁾ Vgl. Der Oberbürgermeister der Stadt München (2004).

Standortnachteile Münchens zeigen sich bei den Lebenshaltungskosten, die deutschlandweit am höchsten sind. Aufgrund der vergleichsweise hohen Bevölkerungsdichte sind sowohl die Mieten als auch die Kaufpreise für Wohnungen in München höher als in allen anderen deutschen Städten. Innerhalb des vorliegenden Städtevergleichs übertreffen nur die Kaufpreise für Wohnungen in London jene von München.

3 ZENTRALE POLITISCHE HANDLUNGSFELDER

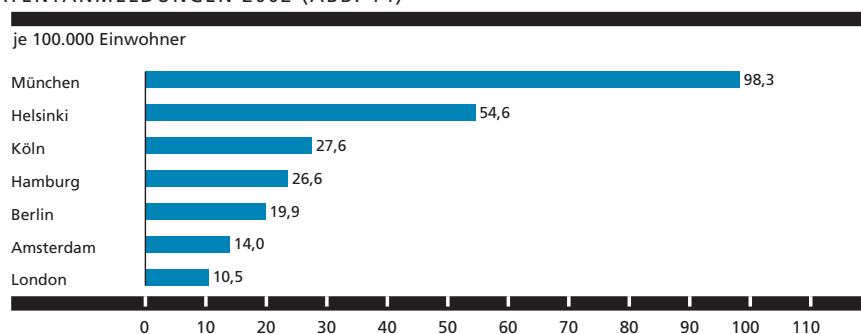
Die Analysen haben gezeigt, dass sich die Standortbedingungen der deutschen Großstädte und ihre Positionierung im Vergleich zu erfolgreicherer europäischen Städten deutlich unterscheiden. Auch hinsichtlich der Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen lassen sich deutliche Unterschiede zwischen den deutschen Großstädten feststellen. Während Köln und München relativ gut positioniert sind, hat Hamburg nur eine sehr verhaltene Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen erreicht, und Berlin hat unter den europäischen Hauptstädten in der EU-15 die schlechteste ökonomische Entwicklung aufzuweisen.

Generell sind die Entwicklung von Städten und ihre Attraktivität als Standort für Unternehmen und (hoch) qualifizierte Arbeitskräfte das Resultat der jeweiligen Kombination von Standortfaktoren und strukturellen Voraussetzungen. Anhand der Kurzporträts für Amsterdam, Helsinki, Köln, London und München ist gezeigt worden, dass es innerhalb des Analysezeitraums unterschiedlich strukturierten Großstädten mit unterschiedlichen Strategien gelungen ist, sich deutlich positiv vom nationalen Wachstum der Erwerbstätigenzahlen

abzusetzen. Londons Entwicklung dürfte im hohen Maße von seinen internationalen Dienstleistungsfunktionen geprägt sein, in Amsterdam entfalten sich die wirtschaftlichen Vorteile einer internationalen Gesellschaft, Helsinki und München – die einen vergleichsweise starken Industriesektor haben – haben sich als innovative Produzenten positioniert, und Köln – ein spezialisierter Dienstleister und Produzent – profitiert von seiner zentralen Lage in Westeuropa. Das Überschreiten der nationalen Zuwachsraten bei den Erwerbstätigenzahlen hat also unter ganz unterschiedlichen Bedingungen stattgefunden.

Aufgrund der Heterogenität von Städten und der Tatsache, dass Städte mit unterschiedlichen Voraussetzungen eine hohe Arbeitsplatzdynamik erreichen, gibt es kein »Patentrezept« für die politischen Handlungserfordernisse auf regionaler Ebene im Hinblick auf eine erfolgreiche Stadtentwicklung. Vielmehr bedarf es individueller, auf die jeweilige Stadt zugeschnittener politischer Maßnahmen, welche die regionalen Spezialisierungsvorteile in Forschung, Produktion und Dienstleistungen sowie die spezifische Ausstattung mit Produktionsfaktoren – insbesondere die Qualifikation der Arbeitskräfte – berücksichtigen. Zudem gibt es Faktoren, wie bspw. die geographische Lage und die Hauptstadtfunktion, die relevant für die Stadtentwicklung sind, aber durch politische Maßnahmen nicht beeinflusst werden können. Und andere für die wirtschaftliche Entwicklung bedeutsame Faktoren, wie die Wirtschafts- und die Bevölkerungsstruktur, können durch politische Maßnahmen nicht kurzfristig verändert werden.

PATENTANMELDUNGEN 2002 (ABB. 14)



Quelle:
Eurostat (2005a),
eigene Berechnungen

Der Spielraum zur Beeinflussung der Stadtentwicklung durch regionale Politik wird zudem durch die Politik auf der Makroebene eingeschränkt, welche bspw. mit der Steuerpolitik, der Höhe der Sozialversicherungsabgaben und Regulierungen wichtige Rahmenbedingungen für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Städte setzt, die nicht im Entscheidungsbereich der Städte liegen.

Notwendig für die Verbesserung der Zukunftsaussichten der deutschen Großstädte im internationalen Standortwettbewerb sind deshalb ebenfalls Reformen auf Bundesebene. Maßnahmen, die den Standort Deutschland insgesamt stärken, verbessern auch die Attraktivität der deutschen Städte als Investitionsstandort für Unternehmen sowie als Arbeits- und Wohnort für Menschen. Bedingt durch den föderalen Aufbau der Bundesrepublik Deutschland setzt für Köln und München neben der Bundespolitik die Landespolitik Nordrhein-Westfalens bzw. Bayerns Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung. Diese können Hamburg und Berlin hingegen selbst gestalten.

Aber nicht nur die Bundes- und Landespolitik beeinflussen die Entwicklung der Städte. Auch Städte besitzen Handlungsspielräume, ihre Standortbedingungen – und dadurch ihre Position im internationalen Standortwettbewerb – zu verbessern. Aufgrund der angespannten Finanzlage und der hohen Verschuldung der deutschen Städte werden allerdings in absehbarer Zeit nicht in allen Bereichen ausreichend finanzielle Mittel investiert werden können, um politisch beeinflussbare Standortdefizite spürbar zu reduzieren. Vielmehr wird eine Mittelkonzentration und Maßnahmenbündelung erforderlich sein, um durch die entsprechenden Maßnahmen Anstoßeffekte in ausgewählten Bereichen erzielen zu können. Deshalb ist eine sorgfältige Auswahl derjenigen Bereiche erforderlich, in denen Investitionen getätigt werden.

Es erscheint im Hinblick auf die Schaffung von Arbeitsplätzen in den deutschen Großstädten nicht erfolgversprechend, die begrenzten finanziellen Mittel breit auf unterschied-

liche Bereiche zu verteilen, ohne eine strategische Auswahl von Schwerpunktprojekten zu treffen. Die deutschen Großstädte weisen unterschiedliche Standortstärken und -schwächen auf, die spezifische Stadtentwicklungspläne erfordern. Unabhängig von der Struktur und den Standortbedingungen der jeweiligen Stadt dürften zudem solche politischen Maßnahmen erfolgversprechend sein, welche die allgemeinen Rahmenbedingungen für wirtschaftliche Aktivitäten verbessern. Dazu zählen insbesondere

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

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 die vier größten deutschen Städte. 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 gehört auch die Modernisierung und Erhöhung der Effizienz des Schulsystems. Eine gute Ausstattung mit Bildungs- und Forschungseinrichtungen macht einen Standort zudem attraktiv für (hoch) qualifizierte Arbeitskräfte und Kapital. Ein Beispiel für eine erfolgreiche Standortpolitik dieser Art ist die konsequente Förderung der »Wissengesellschaft« in Helsinki. Hierbei ist zu beachten, dass in bestimmten Bereichen der Innovations- und Technologiepolitik eine Mittelkonzentration auf bestimmte Forschungsbereiche erforderlich ist, weil die gewünschten ökonomischen Effekte und Spillovers erst ab einem

bestimmten Förderungsniveau erreicht werden können³²⁾. Deshalb kann nicht jede Stadt in allen Schlüsseltechnologien gleich erfolgreich sein.

Die relativ hohe Internationalität einer Metropole dokumentiert unter anderem ihre Fähigkeit, Arbeitskräfte und Kapital aus dem Ausland zu attrahieren. Die Internationalitätsfunktionen einer Stadt, zu denen Dienstleistungen im Zusammenhang mit internationalen Wirtschaftsbeziehungen zählen, können durch politische Maßnahmen gestärkt werden. Die Fähigkeit einer Stadt, als Dienstleister im Tourismus sowie im Bereich Handel, Transport und Verkehr international wettbewerbsfähig zu sein, gewinnt an Bedeutung für die Standortentwicklung, wenn diese Wirtschaftsbereiche im Zuge fortschreitender weltweiter Integrationsprozesse weiter – wie in der Vergangenheit geschehen – expandieren werden.

Zur Unterstützung der Internationalitätsfunktionen sind insbesondere Maßnahmenbündel geeignet, welche die Erreichbarkeit der Städte durch Infrastrukturausbau verbessern und gleichzeitig ihre internationalen wirtschaftlichen Verflechtungen erhöhen. Beispiele solcher Art finden sich in den erfolgreichen europäischen Städten, aber auch in den deutschen Großstädten Hamburg, Köln und München, in denen ein Ausbau der Messekapazitäten einhergeht mit dem Ausbau des Flughafens bzw. der Verbesserung seiner intraregionalen Erreichbarkeit. Infrastrukturprojekte, wie bspw. der Ausbau von Flug- und Seehäfen, sind häufig mit hohen Investitionsvolumen verbunden. Die Beispiele London und Amsterdam legen jedoch den Schluss nahe, dass entsprechende Investitionen für die Stärkung der Internationalitätsfunktionen sowie die Entwicklung von Städten eine wichtige Rolle spielen und Voraussetzung für eine erfolgreiche Teilnahme am Metropolenwettbewerb in Europa sind.

³²⁾ Vgl. Keller et al. (2004a).

Für die erfolgreiche Positionierung im globalen Standortwettbewerb im Zuge steigender Internationalisierung wirtschaftlicher Aktivitäten nimmt die Ausprägung weicher Standortfaktoren – wie etwa ein qualitativ hochwertiges Freizeitangebot, eine hohe Lebensqualität und attraktive Wohnbedingungen – zu, weil diese von großer Bedeutung für die Standortwahl hochqualifizierter Arbeitskräfte und international mobiler Unternehmen sind. Lebensqualität und persönliche Faktoren spielen eine wesentliche Rolle, wenn es um Entscheidungen über die Standorte von Unternehmenszentralen geht³³⁾. Ferner ist die Reputation des Bildungssystems ein weicher Standortfaktor, der für die Attrahierung von ausländischen Studenten sehr bedeutsam ist. Und die hervorragende Reputation einer Institution ist der größte Anreiz für Wissenschaftler, an einen bestimmten Standort zu wechseln³⁴⁾. Ausländischen Studenten und Wissenschaftlern kommt ihrerseits eine wichtige Rolle beim Aufbau von internationalen Netzwerken in Wirtschaft und Forschung zu, die – wenn sie sich beispielsweise positiv auf das Innovationsgeschehen auswirken – positive Effekte auf die Stadtentwicklung haben.

Die Ausstattung mit qualifizierten Arbeitskräften wird für alle Städte, unabhängig davon, wie ihre wirtschaftsstrukturellen Besonderheiten sind, eine zentrale Bedeutung für ihre zukünftige Entwicklung haben. Denn die deutschen Großstädte stehen – wie Deutschland insgesamt – vor demographischen Veränderungen, in

deren Verlauf sich die Altersstruktur der Erwerbsbevölkerung sowie ihr Umfang verändern werden.

Bevölkerungsprognosen sagen voraus, dass zukünftig – entgegen dem Trend in anderen europäischen Großstädten – die Bevölkerung in Berlin abnehmen wird³⁵⁾. In Köln wird die Bevölkerungszahl der Prognose zufolge stagnieren, und für Hamburg und München wird jeweils ein deutlicher Bevölkerungsanstieg bis zum Jahr 2020 prognostiziert (vgl. Abb. 15). Ob diese Bevölkerungszuwächse tatsächlich eintreten werden, hängt allerdings in erheblichem Maße von der Höhe der Zuwanderung ab.

In allen untersuchten deutschen Städten wird allerdings das Erwerbspersonenpotenzial zurückgehen, weil sich die Bevölkerungsstruktur zunehmend zulasten der jungen Generation verschieben wird. Von diesen altersstrukturellen Veränderungen des Arbeitskräftebestands können negative ökonomische Effekte auf die Entwicklung der Städte ausgehen.

Weil die Ausstattung mit qualifizierten Arbeitskräften in den deutschen Großstädten teilweise niedriger als in den erfolgreichsten europäischen Metropolen ist, werden die deutschen Großstädte zukünftig noch stärker als bisher die Zuwanderung von hoch qualifizierten Arbeitskräften – auch aus dem Ausland – fördern müssen. Entsprechende Strategien sind insbesondere aufgrund des zu erwartenden Anstieges des Fachkräftemangels im Zuge des demographischen Wandels

und des fortschreitenden Strukturwandels zur Wissens- und Dienstleistungsgesellschaft unverzichtbar. Aus wirtschaftlicher Sicht ist die Zuwanderung von qualifizierten Arbeitskräften aus dem Ausland, die aufgrund ihrer Ausbildung die Qualifikationen der einheimischen Bevölkerung ergänzen und zur Reduzierung von Engpässen in Teilsegmenten des Arbeitsmarktes beitragen können, ein zunehmend wichtiger Aspekt der Stadtentwicklung. Das am 1. Januar 2005 in Kraft getretene Zuwanderungsgesetz, das u. a. die Arbeitsmigration nach Deutschland für Hochqualifizierte regelt, könnte zu einer Erhöhung der Attraktivität deutscher Städte für (hoch) qualifizierte Arbeitskräfte aus dem Ausland beitragen.

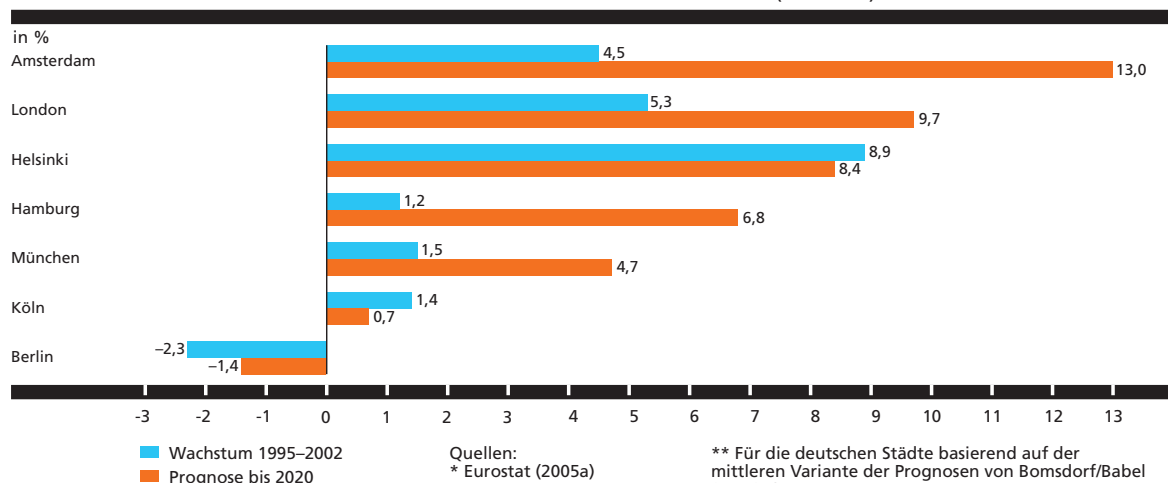
Insgesamt lässt sich feststellen, dass im Vergleich zu erfolgreicheren europäischen Städten in allen deutschen Großstädten die Bedeutung ausländischer Arbeitskräfte für die wirtschaftliche Entwicklung gegenwärtig vergleichsweise gering ist. Deshalb dürfte in den deutschen Großstädten Potenzial zur Erhöhung 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, der Anerkennung von

³³⁾ Vgl. Niebuhr/Stiller (2004a).

³⁴⁾ Eine Untersuchung zu Wanderungsmotiven von hoch qualifizierten Arbeitskräften ist Mahroum (2000).

³⁵⁾ Vgl. Bomsdorf/Babel (2005). Es wird jeweils die mittlere Variante der Bevölkerungsprognosen für die vier untersuchten Städte unterstellt.

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG 1995–2002* UND -PROGNOSEN** BIS 2020 (ABB. 15)



Berufsabschlüssen sowie des Bildungs- und Qualifizierungsangebots für Bevölkerungsmitglieder mit Migrationshintergrund.

Insgesamt zeigt sich im Bereich der Bevölkerungsentwicklung in allen analysierten deutschen Großstädten dringender Handlungsbedarf. Mit den aufgrund der natürlichen Bevölkerungsentwicklung rückläufigen Bevölkerungszahlen kann in den deutschen Großstädten – dies dürfte insbesondere auf Berlin zutreffen – eine Verschlechterung der Standortbedingungen eintreten, bspw. durch das Unterschreiten der kritischen Nutzerzahl sozialer und kultureller Einrichtungen und ihrer hiermit einhergehenden Schließung.

Für die Stadtentwicklung ist eine Standortpolitik förderlich, die die Lebensbedingungen in Städten für Menschen auch unter den Bedingungen des demographischen Wandels attraktiver gestaltet, wie es bspw. die Stadt Hamburg in ihrem Konzept »Wachsende Stadt« verfolgt. 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, weil die bessere Verfügbarkeit von und die geringeren Kosten für Wohnimmobilien im Umland von Städten häufige Abwanderungsmotive sind.

Neben dem Abbau von Standortdefiziten sollten Standortvorteile, wie die vergleichsweise geringen Lebenshaltungskosten in den deutschen Städten, gepflegt werden, weil weiche Standortfaktoren zunehmend von Bedeutung für die Entwicklung von Städten sein werden. Zu den weichen Standortfaktoren für die Standortwahl zählt unter anderem auch das Wirtschaftsklima und das Image einer Stadt. Es liegt auch im Handlungsreich der Städte, die Effizienz des Verwaltungshandelns durch Abbau der

Bürokratie³⁶⁾ zu steigern und so das Image der Stadt zu verbessern und ihre Attraktivität für Investoren zu erhöhen. In Deutschland insgesamt – und deshalb auch in zahlreichen Bereichen in den deutschen Städten – ist die Regulierungsdichte, insbesondere im Hinblick auf den Arbeitsmarkt, höher als bspw. in Großbritannien und in den Niederlanden³⁷⁾. Hinsichtlich des Bürokratie-Abbaus gibt es mithin hohes Potenzial zur Verbesserung der Standortbedingungen deutscher Städte.

4 FAZIT

Die vier größten deutschen Städte sind im Zeitraum von 1995 bis 2001 – teils deutlich, wie Hamburg und Berlin – hinter der Erwerbstätigenentwicklung anderer europäischer Großstädte zurückgeblieben. Diese Entwicklung kann zum Teil durch die relativ schlechte gesamtwirtschaftliche Entwicklung Deutschlands im Analysezeitraum erklärt werden. Denn ideale Entwicklungsmöglichkeiten finden Großstädte in Ländern vor, deren gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen wachstumsfördernd sind. Hiervon profitieren ökonomisch alle Regionen eines Landes, und in vielen Ländern sind es insbesondere die Städte, die überdurchschnittlich stark von wachstumsfreundlichen politischen Rahmenbedingungen – wie z. B. einem niedrigen Bürokratie- und Regulierungsniveau – profitieren.

Innerhalb der EU und auch Deutschlands beeinflussen die gesamtwirtschaftlichen Entwicklungstrends nicht in allen Städten die wirtschaftliche Entwicklung im gleichen Ausmaß, und Städte weichen unterschiedlich stark von den gesamtwirtschaftlichen Wachstumstrends ab. Das Potenzial einer Stadt, an dem volkswirtschaftlichen Wachstum teilzuhaben, hängt von der jeweiligen Ausstattung mit Standortfaktoren ab. Weil die Standortqualität erheblich unter den

Städten variiert, eröffnen sich ihnen ganz unterschiedliche Möglichkeiten, die gesamtwirtschaftlichen Wachstumsimpulse aufzunehmen, gegebenenfalls zu verstärken und in eine dynamische Stadtentwicklung umzusetzen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass auch die umgekehrte Richtung im Hinblick auf räumliche Entwicklungszusammenhänge bedeutsam ist. Die Entwicklung der Städte beeinflusst ihrerseits das gesamtwirtschaftliche Wachstum, und Volkswirtschaften entwickeln sich umso besser, je besser ihre Städte im internationalen Standortwettbewerb positioniert sind³⁸⁾.

Die Analysen haben gezeigt, dass erfolgreiche europäische Metropolen sowohl Gemeinsamkeiten als auch Unterschiede in ihren Standortbedingungen aufweisen. Deshalb dürfte es insgesamt kein Patentrezept für eine erfolgreiche Stadtentwicklungspolitik geben. Und städtische Entwicklungsstrategien, mit denen versucht wird, erfolgreiche Standorte im Rahmen von Stadtentwicklungsprojekten zu kopieren, erscheinen wenig erfolgversprechend. Denn jede Stadt besitzt ihre Besonderheiten, die eine individuelle Standortstrategie erfordern. Allerdings gibt es politische Handlungsfelder, innerhalb deren für Städte generell – unabhängig von ihrer Struktur – eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für wirtschaftliche Aktivitäten erreicht werden kann. Für alle Städte gleichermaßen dürfte es zielführend im Hinblick auf eine Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklung sein, in Bildungs- und Forschungspolitik zu investieren, Infrastrukturdefizite zu reduzieren, weiche Standortfaktoren zu verbessern sowie Internationalisierungsstrategien, die die bessere Integration von ausländischen Arbeitskräften und Unternehmen in das Wirtschaftsleben einschließen, zu verfolgen.

³⁶⁾ Vgl. Industrieverband Hamburg e.V. (2005), S. 4.

³⁷⁾ Vgl. Nicoletti et al. (2000).

³⁸⁾ Insbesondere in Ländern, in denen die wirtschaftlichen Aktivitäten in relativ wenigen Städten konzentriert sind, hat die Entwicklung einzelner Städte einen hohen Anteil an der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Dies gilt beispielsweise für Irland, wo im Jahr 2001 rund 35 % aller Erwerbstätigen auf Dublin entfielen.

LITERATURVERZEICHNIS

- Baum, H.; Schneider, J. (2004):** Regionalwirtschaftliche Auswirkungen des Low-Cost-Marktes in Köln/Bonn, Studie für den Köln Bonn Airport, IHK Köln und IHK Bonn/Rhein-Sieg, Köln.
- Bomsdorf, E.; Babel, B. (2005):** Deutschlands Millionenstädte im demografischen Wandel. In: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (Hrsg.), Materialien zur Bevölkerungswissenschaft, Heft 116, Wiesbaden.
- Bundesministerium für Verkehr (1993):** Verkehrsprojekte Deutsche Einheit: Projekte, Planungen, Gesetze, Argumente; Bonn.
- Der Oberbürgermeister der Stadt Köln (2003):** Leitbild Köln 2020, Köln.
- Der Oberbürgermeister der Stadt München (2004):** Perspektive München, München.
- European Economic Research and Advisory Consortium (ERECO) (2001):** European Regional Prospects, Cambridge.
- Eurostat (2004):** Arbeitskosten in Europa 1996–2002, Statistik kurz gefasst 9/2004, Luxemburg.
- Freie und Hansestadt Hamburg, Staatliche Pressestelle (2003):** <http://www.wachsende-stadt.hamburg.de>, 20.9.2005.
- Industrie- und Handelskammer zu Köln (2005):** Der Wirtschaftsraum Köln 2005 – Ein statistischer Überblick, Köln.
- Industrieverband Hamburg e. V. (2005):** Industrie und Wachsende Stadt, Landesvertretung Hamburg, Bundesverband der Deutschen Industrie e. V., Hamburg.
- Investitionsbank Berlin (2005):** Berlin – Wirtschaft im Überblick, Wirtschaft Berlin 8/2005.
- Keller, D.; Niebuhr, A.; Stiller, S. (2004a):** Die Position Norddeutschlands im internationalen Innovationswettbewerb, HWWA-Report 239, Hamburg.
- Keller, D.; Niebuhr, A.; Stiller, S. (2004b):** Die deutsche Forschungslandschaft – starke regionale Disparitäten. In: Wirtschaftsdienst, Jg. 84, H. 2, Hamburg, S. 121–125.
- Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2005):** Zusammenarbeit für die Strategie von Lissabon, Mitteilung für die Frühjahrstagung des Europäischen Rates, KOM (2005) 24, Brüssel.
- KPMG (2004):** KPMG's Corporate Tax Rates Survey, Berlin.
- Mahroum, S. (2000):** The International Mobility of Highly Skilled Professionals, Dissertation, Universität der Bundeswehr, Hamburg.
- Nicoletti, G.; Scarpetta, S.; Boylaud, O. (2000):** Summary Indicators of Product Market Regulation with an Extension to Employment Protection Legislation, OECD Working Papers, Vol. 7, No. 88, Paris.
- Niebuhr, A.; Stiller, S. (2004a):** Zur Bedeutung von Standortfaktoren – Was macht einen Standort attraktiv für qualifizierte Arbeitskräfte und Kapital? In: E. Hönekopp, R. Jungnickel (Hrsg.), Internationalisierung der Arbeitsmärkte, Nürnberg, S. 233–257.
- Niebuhr, A.; Stiller, S. (2004b):** Integration Effects in Border Regions – A Survey of Economic Theory and Empirical Studies. In: Review of Regional Research, No. 1, S. 3–21.
- OECD (2004):** Learning for Tomorrow's World, First Results from PISA 2003, Paris.
- Ottaviano, G.; Perri, G. (2003):** The Value of Cultural Diversity: Evidence from US Cities, Centre for Economic Policy Research, Discussion Paper No. 4233.
- o. V. (2004a):** Jätkäsaari – New Urban Suburb for Helsinki from Docklands Area. In: Helsingin Sanomat, International Edition vom 27.02.2004.
- o. V. (2004b):** Population Boom Prompts London's Mayor to Devise New Blueprint for City, Financial Times vom 11.2.2004, S. 3.
- o. V. (2005):** Vitalkur für Londons vernachlässigten Osten. Olympische Spiele als Katalysator der Stadtentwicklung. In: Neue Zürcher Zeitung vom 14.1.2005, S. 20–21.
- Reinberg, A.; Hummel, M. (2002):** Zur langfristigen Entwicklung des qualifikationsspezifischen Arbeitskräfteangebots und -bedarfs in Deutschland – empirische Befunde und aktuelle Projektionsergebnisse. In: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Jg. 35, H. 4, S. 580–600.
- Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (2004):** Erfolge im Ausland – Herausforderungen im Inland, Jahresgutachten 2004/05, Wiesbaden.
- Senatsverwaltung für Finanzen Berlin (2005):** Haushalt und Finanzen Berlins, Berlin.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2004):** Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020, Statusbericht und perspektivische Handlungsansätze, Berlin.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2005):** Flughafengesellschaft wird von der Betreiberpflicht für den Flughafen Tempelhof befreit, Pressemitteilung vom 2.6.2004.
- The Mayor of London (2004):** The London Plan, Spatial Development Strategy for Greater London, London.
- World Federation of Exchanges (2005):** Value of Share Trading, <http://www.fibv.com/publications/>, 15.9.2005.

DATENQUELLEN UND STATISTIKEN

Die Standortanalysen basieren auf eigenen Berechnungen, die auf Basis unterschiedlicher Datenquellen durchgeführt worden sind. Für die im Folgenden genannten Standortfaktoren sind insbesondere folgende Quellen genutzt worden:

Passagierzahlen im Flugverkehr:

Airports Council International (2005): Airport Traffic Report December 2004, Genf, Brüssel.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte:

Bundesanstalt für Arbeit (2005): Beschäftigtenstatistik.

Büromieten:

CB Richard Ellis (CBRE) (2005): Global Market Rents, Office Rents and Occupancy Costs Worldwide.

Bevölkerung, Bevölkerungsdichte, Produktivität, BIP, Bruttowertschöpfung, Wirtschaftsstruktur, Pro-Kopf-Einkommen, Erwerbstätigenentwicklung und Schuldenstand der EU-Länder:

Eurostat (2005a): New Cronos, Online-Datenbank (<http://epp.eurostat.cec.eu.int>).

Erreichbarkeit der Städte, Kaufpreise für Wohnungen, Qualifikation der Bevölkerung und der Erwerbstätigen:

Eurostat (2005b): Urban Audit, Online-Datenbank (<http://epp.eurostat.cec.eu.int>).

Patente und FuE-Aufwendungen:

European Commission (2003): European Innovation Scoreboard 2003.

Lebenshaltungskosten:

Mercer Human Resource Consulting (2005): Cost of Living Survey 2005 – Worldwide Rankings, Download: from <http://www.mercerhr.com>, 20.9.2005.

Mieten in deutschen Städten:

Ring Deutscher Makler (RDM) (2005): Preisspiegel, <http://www.rdm-bundesverband.de/>, 15.9.2005.

Internationalitäts-Ranking und -funktionen:

Rozenblat, C.; Cicille, P. (2004): Die Städte Europas – eine vergleichende Analyse, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.), Schriftenreihe, Heft 115, Bonn.

Übernachtungszahlen in europäischen Metropolen:

TourMis (2005): Accomodation Figures for European Metropolises.

Datenquellen der **Statistischen Ämter** der betrachteten Länder und Städte.

DIE HYPOVEREINSBANK IN DEN UNTERSUCHTEN DEUTSCHEN METROPOLEN

HypoVereinsbank AG Leibnitzstraße 100 10625 Berlin Tel. 0 30/3 40 04-0	HypoVereinsbank AG Alter Wall 22 20457 Hamburg Tel. 0 40/36 92-01
--	---

HypoVereinsbank AG Unter Sachsenhausen 37 50667 Köln Tel. 02 21/9 16 48-0	HypoVereinsbank AG Kardinal-Faulhaber-Straße 1 80333 München Tel. 0 89/3 78-0
---	---

Impressum:

Herausgeber:
HypoVereinsbank AG, GSC4HH,
Group Public Relations Hamburg,
Neuer Wall 64, 20354 Hamburg

www.hvb.de

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

Bei Rückfragen:
Dr. Ulf Teubel, HypoVereinsbank AG,
GSC4HH, Group Public Relations
Hamburg, Tel.: 040/36 92-48 25,
E-Mail: ulf.teubel@hvb.de

Haftungsausschluss:

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