

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

NOVEMBER 2005

Europas Beste – Vorbilder für Hamburg im Standortwettbewerb?!

HypoVereinsbank

Ein Mitglied der HVB Group

EINLEITUNG

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

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

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

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

IDENTIFIKATION DER ERFOLGREICHSTEN METROPOLN

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

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

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

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

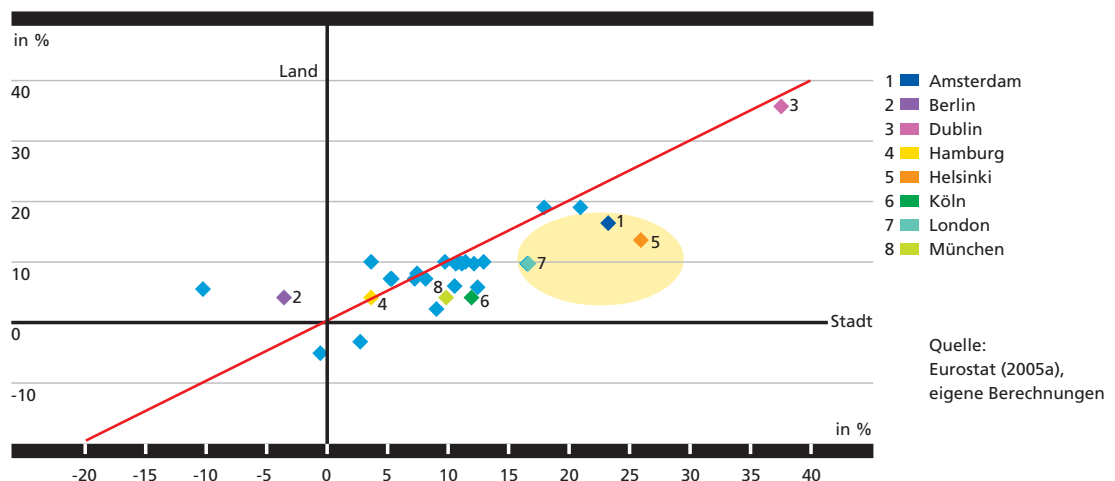
schaftlich erfolgreichste europäische Stadt der letzten Jahre war. Allerdings weicht das Wachstum Dublins kaum vom gesamtnationalen Wirtschaftserfolg ab. Dublin selbst hat mit seiner Stadtpolitik also keine Bedingungen schaffen können, die einen »überdurchschnittlichen Teil des irischen Kuchens« auf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

DIE DREI »MUSTERKNABEN«

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

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

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



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

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

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

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

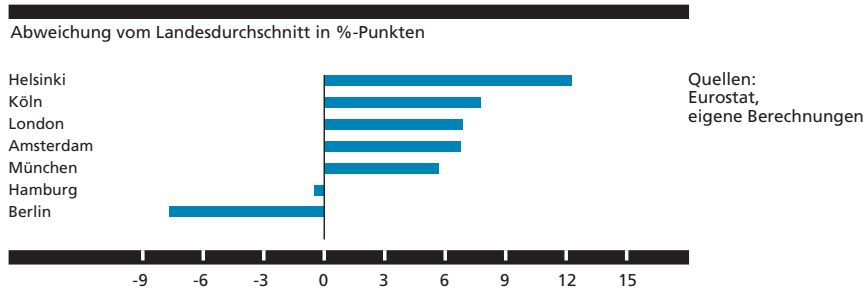
Hinsichtlich weiterer Erfolgsfaktoren hat Helsinki jedoch Besonderheiten im Vergleich zu Amsterdam und London aufzuweisen. Anders als Helsinki gehören die britische und die niederländische Hauptstadt nicht zu den Top-Innovationsstandorten in der EU. Helsinkis wirtschaftlicher Erfolg steht dagegen in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

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

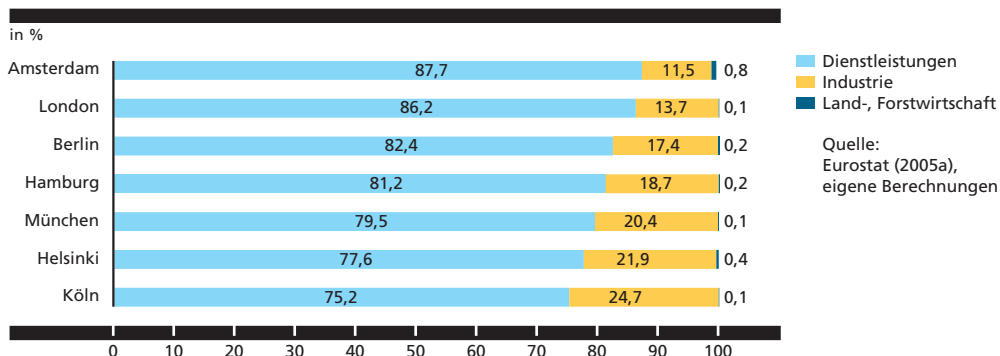
- die vordere Position Helsinkis bei FuE-Aufwendungen und -personal innerhalb Europas,
- die vordere Position Helsinkis in Europa beim Bildungsniveau der Bevölkerung und dem Qualifikationsniveau der Erwerbstätigen,
- die weit fortgeschrittene Spezialisierung der Wirtschaft auf wissensintensive Dienstleistungen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

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

WACHSTUM DER ERWERBSTÄTIGENZAHLEN 1995–2001 (ABB. 2)



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



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

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

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

DEUTSCHE METROPOLEN AUF DEM PRÜFSTAND

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

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

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

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

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

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

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

STÄDTE IM ÜBERBLICK (TAB. 1)

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

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

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

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

HAMBURG – EIN STANDORT MIT STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist mit rund 1,7 Mio. 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.

Defizite lassen sich für Hamburg – wie auch für die anderen deutschen Großstädte – 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 u. a. 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 »Neue 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 Mes-

AUSGEWÄHLTE WICHTIGE STANDORTFAKTOREN DEUTSCHER METROPOLEN (TAB. 2)

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

n.v. = nicht verfügbar

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

sekapazitäten aber immer noch deutlich hinter Köln und München liegen.

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 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 Güteraustausches 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 im Vergleich zum 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, welches gegenwärtig eines der größten Verkehrsinfrastrukturprojekte der Stadt ist, 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 – 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 sein. 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 in den FuE-Kapazitäten zu den führenden Innovationsstandorten noch vergrößert.

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 hochqualifizierten 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 sollen. Im Hinblick auf das Ziel, mehr qualifizierte Arbeitskräfte zu attrahieren, konkurriert Hamburg mit anderen deutschen und europäischen Großstädten. Die Wettbewerbsposition Mün-

chens 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.

ERFOLGSWEGE FÜR EUROPÄISCHE METROPOLEN

Die Analyse der erfolgreichen europäischen Städte macht deutlich, dass es keinen Königsweg zum Erfolg gibt. Zu unterschiedlich sind die Startvoraussetzungen und die Standortfaktoren europäischer Großstädte. Stark ist zumeist auch die Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Entwicklung auf nationaler Ebene. Trotzdem lassen sich »Hauptstraßen« erkennen, die zu einem überdurchschnittlichen Wirtschaftswachstum von Städten führen können. So kann mit der konsequenten Konzentration auf internationale Dienstleistungsfunktionen eine besonders starke ökonomische Zukunftsfähigkeit erreicht werden. Städte wie London und Amsterdam sind Beispiele für dieses Erfolgsmodell. Mit ihrer internationalen Ausrichtung und ihrer tiefen Einbindung in die globalisierte Wirtschaft, für die sie hochspezialisierte Dienstleistungsangebote bereithalten, feiern beide Städte eindrucksvolle Erfolge. Technische Innovationskraft und herausragende wissenschaftliche Leistungen sind für dieses Erfolgsmodell nicht von überragender Bedeutung. Dieser Weg könnte in Deutschland insbesondere für Hamburg und – teilweise – für Berlin Vorbildcharakter haben.

Ein anderer Weg zum Erfolg führt über innovative Produktion. Aufbauend auf einen starken, weltmarktfähigen und forschungintensiven Industriesektor werden in diesem Entwicklungsmodell

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

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

Quellen: Eurostat, Europäische Kommission, eigene Berechnungen

hochkomplexe Segmente der weltweit arbeitsteiligen Produktionsgesellschaft besetzt. Helsinki und – in Teilbereichen – auch München stehen für diesen Weg.

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

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

Der Spielraum für Politik auf regionaler Ebene ist dabei aber recht eng. Viele Faktoren – wie beispielsweise die geografische Lage oder die Hauptstadtfunktion –, die für die Stadtentwicklung relevant sind, können durch politisches Handeln nicht bzw. so gut wie nicht beeinflusst werden. Andere bedeutende Faktoren, wie die Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur, können nur langfristig verändert werden. Hinzu kommt, dass die Städte nicht im luftleeren Raum agieren. Regionale Politik findet immer vor dem Hintergrund die wirtschaftliche Entwicklung bremsender oder fördernder nationaler Rahmenbedingungen statt, die die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Metropolen entscheidend beeinflussen. Reformen auf Bundesebene sind daher für die Verbesserung der Zukunftsaussichten Hamburgs und der anderen untersuchten deutschen Städte unumgänglich. Aber trotz dieser Einschränkungen besitzen die Städte durchaus auch eigene Handlungsspielräume, um ihre Standortbedingungen zu verbessern.

HANDLUNGSOPTIONEN FÜR HAMBURG

Die Ergebnisse der Studie machen deutlich, dass es kein »Patentrezept« für eine Stadtentwicklungspolitik gibt, mit der Erfolg garantiert ist. Vielmehr bedarf es spezifischer, auf die jeweilige Stadt zugeschnittener politischer Maßnahmen, die die regionalen Spezialisierungsvorteile in Forschung, Produktion und Dienstleistungen sowie die spezifische Ausstattung mit Produktionsfaktoren – insbesondere die Qualifikation der Arbeitskräfte – berücksichtigen.

Aufgrund seiner Wirtschaftsstruktur und seiner Historie liegen Hamburgs Entwicklungschancen natürlich in erster Linie in der Bereitstellung spezialisierter Dienstleistungen – unter anderem im Zusammenhang mit dem Hafen und dem Logistiksektor – für die nationale und internationale Wirtschaft. Der positiven Entwicklung in diesem Bereich hat Hamburg es zu verdanken, dass im Untersuchungszeitraum überhaupt ein leichter Beschäftigungszuwachs erzielt werden konnte. Allerdings darf dies und der vergleichsweise geringe Anteil der Industrie an der Wirtschaftsleistung nicht dazu verleiten, auch die Bedürfnisse des Verarbeitenden Gewerbes aus den Augen zu verlieren. Dies gilt um so mehr, als dass ein Teil der positiven ökonomischen Entwicklung vom Fahrzeugbau in der Region getragen wird.

So ist es auf der einen Seite für die weitere wirtschaftliche Entwicklung Hamburgs sehr wichtig, die Nutzung von (Industrie-)Brachflächen für Büro-, Handels- und Wohnimmobilien weiter voranzutreiben. Das größte diesbezügliche Projekt, die Hafencity, ist mit seinen modernen Büroflächen ein ausgesprochen attraktives Argument für die (Neu-)Ansiedlung von Dienstleistungsunternehmen. Andererseits dürfen aber auch die Ausweisung und das Angebot von geeigneten Gewerbeflächen für das Produzierende Gewerbe keinesfalls vernachlässigt werden.

Aufgrund der angespannten Finanzlage und der mit fast 20,4 Mrd. Euro (Ende 2004) sehr hohen Verschuldung Hamburgs werden in absehbarer Zeit aber nicht in allen Bereichen ausreichend finanzielle Mittel investiert werden können, um politisch beeinflussbare Standortdefizite spürbar zu reduzieren und vorhandene Standortstärken auszubauen. Deshalb ist einerseits eine sorgfältige Auswahl der Bereiche erforderlich, in denen Investitionen getätigt werden. Auf der anderen Seite ist eine konsequente

Haushaltskonsolidierung notwendig, um die Ausgabenspielräume in Zukunft wieder erhöhen zu können. Um dies zu erreichen, ist der Schuldenabbau durch den Verkauf des in Hamburg durchaus noch vorhandenen werthaltigen städtischen Grund- und Beteiligungsbesitzes, den der Senat ja bereits betreibt, nachdrücklich voranzutreiben. Darüber hinaus sind die laufenden Ausgaben u. a. durch eine konsequente Orientierung der Verwaltung auf ihre Kernaufgaben zu reduzieren. Dazu zählt insbesondere auch, die Bereiche, in denen Leistungen vom privaten Sektor effizienter erbracht werden können als durch die Stadt selbst, zügig zu privatisieren.

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

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

Im Zuge fortschreitender weltweiter Integrationsprozesse gewinnen die Internationalitätsfunktionen, zu denen auch Dienstleistungen im Zusammenhang mit internationalen Wirtschaftsbeziehungen zählen, zunehmend an Bedeutung für die Standortentwicklung. Hamburg hat diesbezüglich mit seinem Hafen und seiner starken Stellung bei Handel und Logistikwirtschaft, die eng mit dem Hafen verknüpft sind, gute Ausgangsbedingungen. Es ist für die weitere Entwicklung der Stadt sehr wichtig, hier die Stärken weiter auszubauen und den dabei in der Vergangenheit eingeschlagenen Weg konsequent weiterzuverfolgen. So sind beispielsweise sowohl die weitere Elbvertiefung als auch die Bereitstellung der für den weiteren Hafenausbau notwendigen Flächen für den Erhalt der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit des Hafens unbedingt erforderlich.

Auch die weitere Stärkung des Flughafens ist voranzutreiben. Zwar sind die Positionen als internationale Luftverkehrsdrehkreuze in Deutschland an Frankfurt und München vergeben.

Aber auch erfolgreiche Flughäfen der »zweiten Reihe« können – nicht zuletzt über die Erhöhung der Internationalitätsfunktion – wesentlich zur positiven Entwicklung von Städten beitragen.

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 Hamburg, das – verglichen mit anderen europäischen Großstädten – über einen niedrigen Anteil von hoch qualifizierten Erwerbstätigen verfügt. Deshalb sollten Investitionen in Bildung und Forschung sowie politische Maßnahmen, die auf die Qualifikation der Bevölkerung sowie die Generierung neuen Wissens abzielen, einen hohen Stellenwert in der Standortpolitik genießen. Hierzu gehören auch dringend die Modernisierung und Erhöhung der Effizienz des Schulsystems.

Die Ausstattung mit qualifizierten Arbeitskräften wird für alle Städte, unabhängig von ihren wirtschaftsstrukturellen Besonderheiten, eine zentrale Bedeutung für ihre zukünftige Entwicklung haben. Hamburg und die anderen deutschen Großstädte stehen – wie Deutschland insgesamt – vor demografischen Veränderungen, in deren Verlauf sich die Altersstruktur der Erwerbsbevölkerung sowie ihr Umfang verändern werden. Zwar sagen Bevölkerungsprognosen voraus, dass in Hamburg die Bevölkerungsgröße bis zum Jahr 2020 um rund

7 % gegenüber 2003 zunehmen könnte. Allerdings wird gleichzeitig das Erwerbspersonenpotenzial zurückgehen, weil sich die Bevölkerungsstruktur Hamburgs zunehmend zulasten der jungen Generation verschieben wird.

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

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

Insgesamt lässt sich feststellen, dass im Vergleich zu den erfolgreichen europäischen 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 Ausbildungsabschlüssen sowie des Bildungs- und Qualifizierungsangebots für Bevölkerungsmitglieder mit Migrationshintergrund.

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

DIE HYPOVEREINSBANK IN HAMBURG

Privatkunden und Private Banking	Firmenkunden und Freie Berufe
Niederlassung Hamburg-Mitte/Ost Alter Wall 22 20457 Hamburg Tel.: 0 40/36 92-01	Niederlassung Hamburg-Mitte/Ost Alter Wall 22 20457 Hamburg Tel.: 0 40/36 92-01
Niederlassung Hamburg-West Neue Große Bergstraße 2 22767 Hamburg Tel.: 0 40/3 81 00-0	Niederlassung Hamburg-Süd/West Alter Wall 22 20457 Hamburg Tel.: 0 40/36 92-01
Niederlassung Hamburg-Süd Lüneburger Straße 3 21073 Hamburg Tel.: 0 40/7 71 23-0	

Darüber hinaus ist die HypoVereinsbank in Hamburg flächendeckend an über 30 Standorten mit Geschäftsstellen vertreten.

Impressum:

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

www.hvb.de

Bei Rückfragen:

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

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

Haftungsausschluss:

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