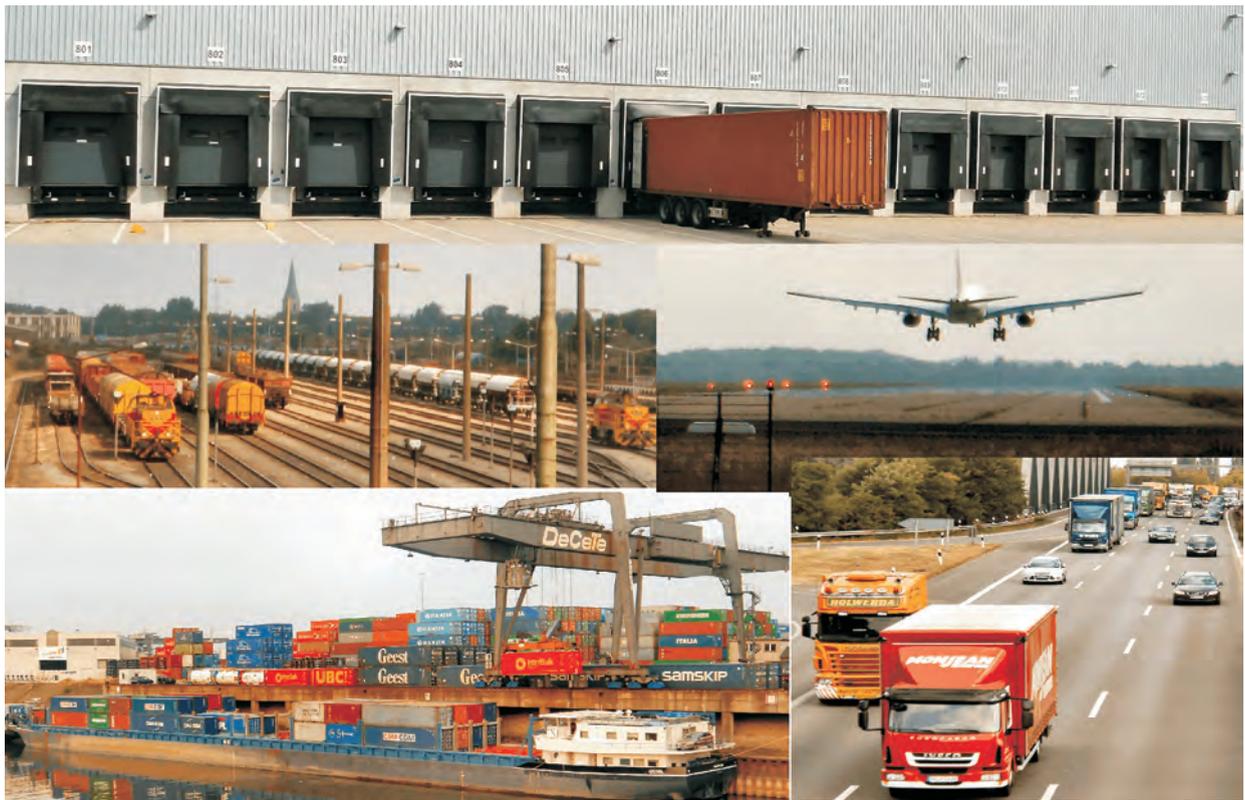


# Logistikzentren - Potentiale

Die geeignetsten Städte in Deutschland 2012



# Logistikzentren - Potentiale

Die geeignetsten Städte in Deutschland 2012



Henner Lüttich:

Henner Lüttich studierte bis 1983 Betriebswirtschaftslehre an der Westfälischen-Wilhelms-Universität WWU Münster. Studienschwerpunkte: Marketing und Statistik.

Nach Studienabschluß trat der Diplom-Kaufmann als geschäftsführender Gesellschafter in die familieneigene CONTOR GmbH ein. Die Unternehmenstätigkeit lag in der Beratung von Kommunen bei der Umnutzung brachliegender Industriearale und der Beratung von Industrie- und Gewerbebetrieben bei der Standortsuche. Er legte einen neuen Schwerpunkt auf die wirtschaftliche Sanierung notleidender Unternehmen. Im Zuge dieser Sanierungsarbeiten wurde mehrfach die Investition an falschen Standorten als Auslöser für die Notsituation der Unternehmen ausgemacht.

Mit dieser Erkenntnis begann er 1996 mit der systematischen Erarbeitung eines neuen multivariaten statistischen Verfahrens zur Standortsuche für Unternehmen. Bis heute wurde dieses Verfahren um Ranking- und Strukturanalysen ergänzt.

2007 stellte er mit dem Online-Analysemodell CONTOR-REGIO das wahrscheinlich erste Analysetool Europas vor, das simultane Standort- und Strukturanalysen sämtlicher Gemeinden Deutschlands und aller EU-Regionen online erlaubt.

Henner Lüttich war jahrelang als Dozent an der Immobilienakademie der EBS, European Business School in Oestrich-Winkel, tätig. Er fertigte Studien für namhafte Zeitungen und Zeitschriften wie dem Manager-Magazin, Capital oder der Financial Times Deutschland. 2007 veröffentlichte er zusammen mit Prof. Dr. Jürgen Weigand von der WHU, Otto Beisheim School of Management das Buch „Boomplaces 2010“. Seitdem erscheinen in der Reihe „Standortkompass CONTOR“ Studien und Bücher zum Thema Standort.

Er berät nationale und internationale Unternehmen bei der Wahl ihrer Standorte oder der Analyse vorhandener Standorte sowie Städte und Regionen bei der Analyse ihrer Standorte.

# Logistikzentren - Potentiale

Die geeignetsten Städte in Deutschland 2012

Henner Lüttich

Bibliographische Information Der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek  
verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte  
bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar

© 2012 Henner Lüttich  
Alle Rechte vorbehalten  
Herstellung und Verlag: Books on Demand GmbH, Norderstedt

ISBN 978-3-8482-1887-5

## **Inhaltsangabe**

	<b>Seite</b>
<b>1. Einführung</b>	<b>11</b>
1.1. Bedeutung der Standortwahl	12
1.2. Ablauf einer Standortsuche mit herkömmlichen Methoden	13
<b>2. Das Verfahren</b>	<b>14</b>
2.1. Unsere Anforderungen an ein Standortwahlverfahren	14
2.2. Analysemethoden der CONTOR	16
2.3. Anmerkung zur Studie	18
2.4 Die Szenarien	19
2.5 Variablendefinitionen	21
2.5.1. Bevölkerungszahl	21
2.5.2 Bevölkerungszahl Landkreis	21
2.5.3. Bevölkerungsentwicklung kurzfristig	22
2.5.4. Bevölkerungsentwicklung bis 2025	22
2.5.5. Bevölkerungsdichte	22
2.5.6. Entfernung Autobahn	22
2.5.7. Entfernung Güterbahnhof	22
2.5.8. Entfernung internationaler Flughafen	22
2.5.9. Entfernung Binnenhafen	23
2.5.10. Gewerbeanmeldungen je Einwohner	23
2.5.11. Insolvenzen	23
2.5.12. Bruttoinlandsprodukt	23
2.5.13. Bruttoinlandsprodukt Entwicklung	23
2.5.14. Investitionen	23
2.5.15. Investitionen Entwicklung	24
2.5.16. Wirtschaftsförderung	24
2.5.17. Gewerbesteuerhebesatz	24
2.5.18. Wanderungssaldo	24
2.5.19. Pendlersaldo	24
2.5.20. Löhne	24
2.5.21. Bruttowertschöpfung produzierendes Gewerbe	25
2.5.22. Bruttowertschöpfung Handel, Gastgewerbe, Verkehr	25
2.5.23. Beschäftigtenanteil verarbeitendes Gewerbe	25
2.5.24. Beschäftigtenanteil Handel	25
2.5.25. Beschäftigtenanteil Verkehr und Lagerei	25
2.5.26. Beschäftigtenanteil Lagerei	25
2.5.27. Beschäftigtenanteil produzierendes Gewerbe Landkreis	25
2.5.28. Beschäftigtenanteil Handel, Gastgew., Verkehr Landkreis	26
<b>3. Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohner</b>	<b>27</b>
3.1. Rang 1: Stuttgart	30
3.2. Rang 2: Berlin	32
3.3. Rang 3: Köln	34
3.4. Rang 4: Nürnberg	36
3.5. Rang 5: Dresden	38
3.6. Rang 6: Hannover	40

3.7. Rang 7: Düsseldorf	42
3.8. Rang 8: Bremen	44
3.9. Rang 9: Hamburg	46
3.10. Rang 10: München	48
3.11. Rang 11: Essen	50
3.12. Rang 12: Frankfurt am Main	52
3.13. Rang 13: Dortmund	54
3.14. Rang 14: Leipzig	56
4. Großstädte mit 250.000 bis 499.999 Einwohnern	58
4.1. Rang 1: Münster	62
4.2. Rang 2: Bochum	64
4.3. Rang 3: Wiesbaden	66
4.4. Rang 4: Mannheim	68
4.5. Rang 5: Bonn	70
4.6. Rang 6: Gelsenkirchen	72
4.7. Rang 7: Wuppertal	74
4.8. Rang 8: Karlsruhe	76
4.9. Rang 9: Augsburg	78
4.10. Rang 10: Mönchengladbach	80
4.11. Rang 11: Bielefeld	82
4.12. Rang 12: Duisburg	84
4.13. Rang 13: Aachen	86
5. Großstädte mit 100.000 bis 249.999 Einwohnern	88
5.1. Rang 1: Erlangen	96
5.2. Rang 2: Ludwigshafen am Rhein	98
5.3. Rang 3: Regensburg	100
5.4. Rang 4: Trier	102
5.5. Rang 5: Ingolstadt	104
5.6. Rang 6: Darmstadt	106
5.7. Rang 7: Oldenburg	108
5.8. Rang 8: Braunschweig	110
5.9. Rang 9: Recklinghausen	112
5.10. Rang 10: Saarbrücken	114
5.11. Rang 11: Fürth	116
5.12. Rang 12: Pforzheim	118
5.13. Rang 13: Heilbronn	120
6. Mittelstädte Norddeutschlands	122
6.1. Rang 1: Laatzen	132
6.2. Rang 2: Lingen (Ems)	134
6.3. Rang 3: Burgdorf	136
6.4. Rang 4: Wesseling	138
6.5. Rang 5: Barsinghausen	140
6.6. Rang 6: Königs Wusterhausen	142
6.7. Rang 7: Lüneburg	144
6.8. Rang 8: Isernhagen	146
6.9. Rang 9: Neustadt am Rübenberge	148

6.10.	Rang 10:	Ahrensburg	150
6.11.	Rang 11:	Brühl	152
6.12.	Rang 12:	Burgwedel	154
6.13.	Rang 13:	Rastede	156
6.14.	Rang 14:	Peine	158
6.15.	Rang 15:	Seelze	160
6.16.	Rang 16:	Garbsen	162
6.17.	Rang 17:	Teltow	164
6.18.	Rang 18:	Ronnenberg	166
6.19.	Rang 19:	Wunstorf	168
6.20.	Rang 20:	Bitterfeld-Wolfen	170
6.21.	Rang 21:	Velbert	172
6.22.	Rang 22:	Erkrath	174
6.23.	Rang 23:	Gütersloh	176
6.24.	Rang 24:	Reinbek	178
6.25.	Rang 25:	Springe	180
6.26.	Rang 26:	Halle (Westf.)	182
6.27.	Rang 27:	Uetze	184
6.28.	Rang 28:	Stade	186
6.29.	Rang 29:	Norderstedt	186
6.30.	Rang 30:	Hohen Neuendorf	190
6.31.	Rang 31:	Weißenfels	192
6.32.	Rang 32:	Bernburg	194
6.33.	Rang 33:	Wedel	196
6.34.	Rang 34:	Dülmen	198
6.35.	Rang 35:	Kaarst	200
6.36.	Rang 36:	Minden	202
6.37.	Rang 37:	Pinneberg	204
6.38.	Rang 38:	Merseburg	206
6.39.	Rang 39:	Haan	206
6.40.	Rang 40:	Sehnde	210
6.41.	Rang 41:	Ratingen	212
6.42.	Rang 42:	Meerbusch	214
6.43.	Rang 43:	Köthen (Anhalt)	216
6.44.	Rang 44:	Erftstadt	218
6.45.	Rang 45:	Verden (Aller)	220
6.46.	Rang 46:	Werne	222
6.47.	Rang 47:	Weyhe	224
6.48.	Rang 48:	Eberswalde	226
6.49.	Rang 49:	Bad Zwischenahn	228
6.50.	Rang 50:	Verl	230
6.51.	Rang 51:	Blankenfelde-Mahlow	232
6.52.	Rang 52:	Wedemark	234
6.53.	Rang 53:	Lohne (Oldenburg)	236
6.54.	Rang 54:	Ahaus	238
6.55.	Rang 55:	Pulheim	240
6.56.	Rang 56:	Meppen	242
6.57.	Rang 57:	Vechta	244
6.58.	Rang 58:	Langenfeld (Rheinland)	246

6.59. Rang 59: Borken	248
6.60. Rang 60: Henstedt-Ulzburg	250
6.61. Rang 61: Bad Oeynhausen	252
6.62. Rang 62: Schwerte	254
6.63. Rang 63: Rheine	256
6.64. Rang 64: Bad Oldesloe	258
6.65. Rang 65: Bernau bei Berlin	260
6.66. Rang 66: Ganderkesee	262
6.67. Rang 67: Kerpen	264
6.68. Rang 68: Oelde	266
6.69. Rang 69: Kempen	268
6.70. Rang 70: Spremberg	270
6.71. Rang 71: Porta Westfalica	272
6.72. Rang 72: Lüdenscheid	274
6.73. Rang 73: Heiligenhaus	276
6.74. Rang 74: Gronau	278
6.75. Rang 75: Cloppenburg	280
6.76. Rang 76: Achim	282
6.77. Rang 77: Gevelsberg	284
6.78. Rang 78: Monheim am Rhein	286
6.79. Rang 79: Varel	288
6.80. Rang 80: Quickborn	290
6.81. Rang 81: Elmshorn	292
6.82. Rang 82: Edewecht	294
6.83. Rang 83: Hürth	296
6.84. Rang 84: Schloß Holte-Stukenbrock	298
6.85. Rang 85: Niederkassel	300
7. Mittelstädte Süddeutschlands	302
7.1. Rang 1: Neckarsulm	316
7.2. Rang 2: Schweinfurt	318
7.3. Rang 3: Eschborn	320
7.4. Rang 4: Sindelfingen	322
7.5. Rang 5: Bietigheim-Bissingen	324
7.6. Rang 6: Böblingen	326
7.7. Rang 7: Bamberg	328
7.8. Rang 8: Ludwigsburg	330
7.9. Rang 9: Dillingen	332
7.10. Rang 10: Coburg	334
7.11. Rang 11: Leonberg	336
7.12. Rang 12: Unterhaching	338
7.13. Rang 13: Ingelheim am Rhein	340
7.14. Rang 14: Rüsselsheim	342
7.15. Rang 15: Esslingen am Neckar	344
7.16. Rang 16: Herrenberg	346
7.17. Rang 17: Unterschleißheim	348
7.18. Rang 18: Radebeul	350
7.19. Rang 19: Weiden i.d.OPf.	352
7.20. Rang 20: Hattersheim am Main	354

7.21.	Rang 21:	Kirchheim unter Teck	356
7.22.	Rang 22:	Herzogenaurach	358
7.23.	Rang 23:	Bad Soden am Taunus	360
7.24.	Rang 24:	Amberg	362
7.25.	Rang 25:	Flörsheim am Main	364
7.26.	Rang 26:	Ettlingen	366
7.27.	Rang 27:	Nürtingen	368
7.28.	Rang 28:	Offenburg	370
7.29.	Rang 29:	Bad Homburg v. d. Höhe	372
7.30.	Rang 30:	Ottobrunn	374
7.31.	Rang 31:	Ostfildern	376
7.32.	Rang 32:	Landshut	378
7.33.	Rang 33:	Kelkheim (Taunus)	380
7.34.	Rang 34:	Mühlheim am Main	382
7.35.	Rang 35:	Riedstadt	384
7.36.	Rang 36:	Neu-Isenburg	386
7.37.	Rang 37:	Deggendorf	388
7.38.	Rang 38:	Obertshausen	390
7.39.	Rang 39:	Pfaffenhofen a.d. Ilm	392
7.40.	Rang 40:	Filderstadt	394
7.41.	Rang 41:	Homburg	396
7.42.	Rang 42:	Groß-Gerau	398
7.43.	Rang 43:	Kornwestheim	400
7.44.	Rang 44:	Neumarkt i.d. Opf.	402
7.45.	Rang 45:	Remseck am Neckar	404
7.46.	Rang 46:	Hofheim am Taunus	406
7.47.	Rang 47:	Bad Rappenau	408
7.48.	Rang 48:	Limburg a.d. Lahn	410
7.49.	Rang 49:	Bad Vilbel	412
7.50.	Rang 50:	Lauf a.d. Pegnitz	414
7.51.	Rang 51:	Bruchköbel	416
7.52.	Rang 52:	Rastatt	418
7.53.	Rang 53:	St. Ingbert	420
7.54.	Rang 54:	Bühl	422
7.55.	Rang 55:	Dreieich	424
7.56.	Rang 56:	Memmingen	426
7.57.	Rang 57:	Lahr / Schwarzwald	428
7.58.	Rang 58:	Seligenstadt	430
7.59.	Rang 59:	Oberursel	432
7.60.	Rang 60:	Passau	434
7.61.	Rang 61:	Gelnhausen	436
7.62.	Rang 62:	Hanau, Brüder-Grimm-Stadt	438
7.63.	Rang 63:	Freital	440
7.64.	Rang 64:	Bensheim	442
7.65.	Rang 65:	Schwabach	444
7.66.	Rang 66:	Achern	446
7.67.	Rang 67:	Kehl	448



## 1. Einführung

Bereits 2007 / 2008 hat sich der Autor im Rahmen der Studie „Logistikzentren in Deutschland“ mit der Suche nach geeigneten Logistikstandorten befaßt. Die vorliegende Studie verfolgt das gleiche Ziel mit aktuellen Daten und leicht veränderten und verfeinerten Standortanforderungen.

Die damalige Studie „Logistikzentren in Deutschland“ 2007/2008 unterschied nach Standorten in Ballungskernen, Randzonen von Ballungskernen, solitären Großstädten und solitären Mittelstädten. Weitgehende Informationen zu dieser Studie finden sich auf unseren Webseiten [www.contor.org](http://www.contor.org) und [www.thema-standortanalyse.de](http://www.thema-standortanalyse.de). Diese Studie gab wichtige und interessante Hinweise auf Standorte, die für Logistikzentren interessant sein könnten. Dabei gibt insbesondere die Grenzziehung zwischen Ballungskernen und solitären Großstädten sowie zwischen Randzonen von Ballungskernen und solitären Mittelstädten Anlaß zur Diskussion. Diese Abgrenzung funktionierte gut, da sie vom Studienverfasser nicht durch Größenklassen vorgegeben wurde, sondern durch Gewichtung der Faktoren Bevölkerungsdichte, Bevölkerungszahl in der Stadt und Bevölkerungszahl im Umkreis von 30 Kilometern der Stadt vorgenommen wurde. Dieses Vorgehen kann jedoch zu Überschneidungen führen, dazu, daß Städte in verschiedene Szenarien fallen z.B. in das Szenario Randzone von Ballungskernen und in das Szenario solitäre Mittelstädte. Auch in der Praxis gibt es gerade in den Grenzregionen zwischen den Szenarien Überschneidungen, da die Grenzen fließend sind. Um jedoch Irritationen beim Betrachter zu vermeiden, haben wir in der vorliegenden Studie eine einfachere und vielleicht klarere Abgrenzung gewählt. Eine Abgrenzung ist jedoch unbedingt nötig, da ein Standortvergleich einer Metropole mit einer Kleinstadt auf keinen Fall den Anforderungen der Unternehmen entspricht. In dieser Studie haben wir daher eine klare Abgrenzung der Städte nach ihrer Einwohnerzahl vorgenommen. Deutlich verfeinert wurde die Studie durch Aufnahme weiterer Standortfaktoren. Während die Studie 2007/2008 insgesamt 13 Standortfaktoren analysierte, sind es in der aktuellen Studie 28 Standortfaktoren. Dabei sind nicht grundsätzlich andere Faktoren untersucht worden, so daß sich die Ziele der Studie verändert hätten, sondern es wurde versucht, die gleichen Ziele mit verfeinerten Faktoren zu erreichen.

Das Ziel dieser Studie ist es, innerhalb der einzelnen Szenarien Städte herauszufiltern, die neben der nötigen Verkehrsinfrastruktur günstige wirtschaftliche Rahmenbedingungen aufweisen, Zukunftspotential zeigen, ein wahrscheinlich erhöhtes Kundenpotential bieten und in denen der Logistikbereich bisher unterrepräsentiert scheint. Es sollen Städte gefunden werden, die für die Ansiedlung von Logistikzentren möglicherweise besonderes Potential bieten, die bisher im Bereich Logistik unterrepräsentiert und damit unterbewertet sind. Das bedeutet im Umkehrschluß, daß möglicherweise sehr bekannte und hervorragend aufgestellte Logistikstandorte in diesem Ranking nicht auf den vorderen Rangplätzen liegen, da der Logistikbereich an diesen Standorten bereits sehr stark vertreten ist.

Dabei werden in dieser Studie die Städte der einzelnen Szenarien an Hand ihrer Daten und graphischen Standortprofile vorgestellt. Die Städte der

Szenarien „Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohnern“ und „Großstädte mit 250.000 bis 499.999 Einwohnern“ werden komplett vorgestellt, während in den Szenarien „Großstädte mit 100.000 bis 249.999 Einwohnern“, „Mittelstädte Norddeutschlands“ und „Mittelstädte Süddeutschlands“ die besten Quartile, die besten 25 % des Ranking, vorgestellt werden. Dies sind insgesamt ca. 190 Städte, die an Hand von Daten und Standortprofilen vorgestellt werden. Auf eine textliche Interpretation der Ergebnisse wird weitgehend verzichtet, da sie den Rahmen der Studie sprengen würde. Besprochen werden lediglich die Standorte, bei denen vom Studienverfasser eine besondere Eignung für Unternehmen aus dem Bereich Logistikzentren erkannt wird. Im Text vorgestellt werden also von den Besten nur die Besten. Durch das Verfahren des Rankings, die Tabellen und die graphischen Standortprofile sind die Ergebnisse jedoch für den Fachmann nahezu selbstinterpretierend. Die Studie kann dem Fachmann wertvolle Hinweise auf interessante Standorte für Logistikzentren bieten.

### **1.1. Bedeutung der Standortwahl**

Die Standortwahl eines Unternehmens bei Gründung oder Verlagerung zählt zu den wesentlichsten Unternehmensentscheidungen. Sie hat langfristigen Charakter und ist nur schwer revidierbar. Sie hat direkten Einfluß auf die Investitionskosten bei Einrichtung des Unternehmens durch Grundstückspreise und Baupreise. Sie beeinflusst langfristig Kostengrößen wie Transportkosten, Regionalabgaben und Löhne. Sie hat langfristig Einfluß auf die Erlössituation durch Absatzgrößen wie Kaufkraft, Bevölkerungsstruktur und Konkurrenz. Ein falsch gewählter Standort kann existenzvernichtend sein.

Trotzdem ist Standortwahl als betriebswirtschaftliche Unternehmensentscheidung erstaunlicherweise heute immer noch ein Nischenthema. Schaut man sich beispielsweise einmal die allgemeine betriebswirtschaftliche Literatur an, so wird man feststellen, daß die Standortwahl als betriebswirtschaftliches Problem in der Regel auf einer halben Seite bis einer Seite abgehandelt wird. Dies ist aus mehreren Gründen erstaunlich:

- ◆ Die Problematik der Standortwahl ist kein neues Problem. Die erste wissenschaftliche Untersuchung zu dem Thema erfolgte bereits im Jahr 1826. Seitdem gibt es die vielfältigste Literatur zu diesem Thema. Das Problem „Standort“ ist also bereits seit mehr als 180 Jahren bekannt.
- ◆ Untersuchungen haben gezeigt, daß die durchschnittliche Verweildauer an einem Standort 20 Jahre beträgt. Ein Unternehmen ist in dieser Zeit normalerweise an diesen Standort gebunden. Die Standortwahl der Unternehmen gehört demnach zu den strategischen Unternehmensentscheidungen.
- ◆ Eine einmal getroffene Standortentscheidung kann in der Regel nicht mehr revidiert werden. Die Standortentscheidung hat so viel Kapital gebunden, daß insbesondere dann, wenn sich herausstellt, daß der Standort objektiv falsch ist, kein Kapital mehr zur Verfügung steht um den Standort zu wechseln. In einem solchen Fall führt eine falsche Standortentscheidung

direkt in die Insolvenz. Auch dies unterstreicht den strategischen Charakter der Standortwahl, und allein aus diesem Grund müßte sie sehr sorgfältig getroffen werden.

- ♦ Die Standortwahl eines Unternehmens hat direkten Einfluß auf Kosten- und Erlösgrößen des Unternehmens. Bei der Investition des Unternehmens sind dies beispielsweise Baulandpreise und regional unterschiedliche Baukosten sowie regional unterschiedliche Einrichtungskosten des Betriebes. Im laufenden Betrieb sind Kosten wie z.B. Löhne und Gehälter, Steuern oder kommunale Abgaben sowie Erträge, die beispielsweise abhängen von der regionalen Kaufkraft, von der Einwohnerzahl in einer Region oder von der Nähe zu einem Großabnehmer, abhängig vom Standort. Mit kaum einer anderen unternehmerischen Entscheidung können derartig drastisch und nachhaltig Kosten und Erlöse beeinflusst werden.
- ♦ Die Standortwahl eines Unternehmens nimmt in der unternehmerischen Entscheidungskette einen vorderen Rang ein. Wenn für das Unternehmen feststeht, welche Produkte es produzieren will oder welche Produkte es vertreiben will, welche Märkte mit diesen Produkten zu beliefern sind und welche grundsätzlichen Produktionserfordernisse hierzu vonnöten sind, steht die Frage nach dem geeigneten Standort auf dem Plan. Das heißt, bereits lange vor Beginn des eigentlichen Unternehmenszweckes muß die Standortfrage gelöst sein.

Die Unternehmen beschäftigen ein Heer von Beratern, um sämtliche Unternehmensbereiche nach Einsparpotentialen zu durchleuchten, Synergieeffekten nachzuspüren und neuen Märkten auf die Spur zu kommen. Jedoch wird die Standortwahl trotz des strategischen Charakters der Standortentscheidung, trotz des enormen Einflusses auf Kosten- und Erlösgrößen des Unternehmens und trotz des hohen Rangplatzes in der unternehmerischen Entscheidungskette heute häufig immer noch aus dem Bauch heraus getroffen. Dies entspricht nicht der Relevanz der Entscheidung.

## **1.2. Ablauf einer Standortsuche mit herkömmlichen Methoden**

Es gibt eine Vielzahl von Lösungsversuchen und Modelltypen der Standortbestimmung wie geometrische Modelle, statische und dynamische Investitionsrechnungen oder mathematische Methoden des Operations Research.

In der Praxis erfolgt ein Abgleich der Standortbedingungen und Standortanforderungen häufig folgendermaßen :

- ♦ Aufstellung eines Systems von Standortanforderungen
- ♦ Erstellung einer Rangfolge der Standortfaktoren hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Ansiedlung mit eventueller Gewichtung oder Punktbewertung der einzelnen Faktoren bzw. ihrer Determinanten
- ♦ Festlegung eines Standortsuchraumes bzw. Festlegung der zu untersuchenden Standortalternativen
- ♦ Beurteilung der möglichen Standortalternativen hinsichtlich der Standortfaktoren

- ♦ Vergleich der Standortanforderungen mit den Standortbedingungen ausgesuchter möglicher Standorte durch Punktbewertungsmodell, Nutzwertanalyse oder Profilmethode

Die Auswahl der zu untersuchenden möglichen Standorte erfolgt hierbei meist aufgrund von Erfahrungswerten der Entscheidungsträger oder ihrer Berater oder aufgrund punktueller Analysen. Eine Betrachtung sämtlicher potentieller Standorte entfällt.

Heute werden bei einer systematischen Standortsuche meist Nutzwertanalysen und Profilmethoden eingesetzt. Neben dem Nachteil, nicht sämtliche potentiellen Standorte untersuchen zu können, fließen bereits zu Beginn der Analyse subjektive Einflüsse des Anwenders in Form der Bewertung der Nutzwerte ein. Dies führt zu Ergebnissen, bei denen nicht mehr unterschieden werden kann, welcher Teil des Ergebnisses auf Daten und Fakten und welcher Teil des Ergebnisses auf vielleicht fehlerhaften subjektiven Einschätzungen beruht.

Eine Standortsuche muß auch Raum bieten, subjektive Einflüsse, die sich z.B. auf eine besondere Unternehmensphilosophie gründen können, zu berücksichtigen. Jedoch muß zu jedem Zeitpunkt der Analyse klar ersichtlich sein, wo hört bei einer Entscheidung die durch Daten gegebene Objektivität auf und wo fängt die durch eine besondere Unternehmensphilosophie gegebene Subjektivität an. Subjektive Einflüsse müssen bei der Entscheidung des Entscheidungsträgers berücksichtigt werden, jedoch nicht bei der Entscheidungsvorbereitung durch Mitarbeiter oder Berater.

Ein objektivierter mathematischer Vergleich von Standortbedingungen und Standortanforderungen erfolgt dadurch nicht.

## **2. Das Verfahren**

### **2.1. Unsere Anforderungen an ein Standortwahlverfahren**

Die Standortsuche eines Unternehmens ist eigentlich nichts anderes als der simple Abgleich der unternehmensspezifischen Anforderungen mit den spezifischen Bedingungen, die an jedem Standort gegeben sind. Wichtig hierbei ist, daß die Anforderungen unternehmensspezifisch sind, das heißt, das Maschinenbau-Unternehmen A in der Stadt X stellt andere Anforderungen an einen Standort als das Maschinenbau-Unternehmen B aus der Stadt X. Dies hängt damit zusammen, daß trotz gleicher Branche z.B. andere Produkte erstellt werden, andere Abnehmer beliefert werden und eine andere Unternehmensphilosophie in den Unternehmen herrscht. Vorstehendes hat nicht nur für Unternehmen aus dem produzierenden Gewerbe Gültigkeit, sondern ist direkt übertragbar auf Unternehmen im Handelsbereich, in der Hotellerie, in der Logistik und im Dienstleistungsbereich. Auch in diesen Bereichen unterscheiden sich von Unternehmen zu Unternehmen die Produkte, die Zielgruppen und die Unternehmensphilosophie. Die Anlagestrategie für Investitionen in diesen

Bereichen muß sich ebenfalls danach richten, wenn nicht am Markt vorbei investiert werden soll.

Größte Relevanz bei der Standortsuche und bei der Auswahl der Methoden der Standortsuche hat die Anpassung der Suche an die Ziele des Unternehmens. Dahinter steht wieder der Gedanke, daß jedes Unternehmen andere Anforderungen an einen geeigneten Standort stellt. Diese unternehmensspezifischen Anforderungen sind abhängig vom Zielsystem des Unternehmens. Bei der Standortsuche müssen alle Teilbereiche des Unternehmens auch unternehmensspezifisch erfaßt werden; es müssen die Fragen „ Was produziert oder verkauft das Unternehmen?“, „Womit werden diese Güter produziert?“ und „An wen werden diese Güter verkauft?“ in die Standortüberlegungen einbezogen werden. Die individuellen Bedürfnisse des Unternehmens bei Beschaffung, Produktion und Absatz müssen auch bei der Investition individuell berücksichtigt werden.

Thesen:

- ◆ Unter zunehmendem Wettbewerbsdruck auf europäischer Ebene wird die Standortfrage und damit die Suche nach dem richtigen Standort zur Überlebensfrage für das Unternehmen und damit auch für die Investition.
- ◆ Es gibt keine schlechten Standorte, nur Standorte, die nicht für jedes Unternehmen und jedes Investment geeignet sind.
- ◆ Jeder Standort weist ganz spezifische Bedingungen auf, die geprägt sind von z.B. klimatischen, geographischen, sozio-ökonomischen oder politischen Bedingungen.
- ◆ Jedes Unternehmen und jede Investition stellen ganz spezifische Anforderungen an einen Standort, die abhängen u.a. von dem Produkt, Beschaffungs- und Absatzmärkten oder dem Investitionsmotiv.

Wie bereits erwähnt, ist die Standortsuche eines Unternehmens nichts anderes als der bestmögliche Abgleich der Unternehmensanforderungen mit den Standortbedingungen. Dieser eigentlich ganz simple Prozeß wird lediglich erschwert durch die große Zahl der potentiellen Standorte, durch die Vielzahl und große Bandbreite der Standortbedingungen und durch die Vielfalt und besonderen Ausprägungsbedürfnisse der Standortanforderungen.

Um die potentiellen Standorte miteinander vergleichen zu können, wird bisher üblicherweise jeder Standort mit sämtlichen anderen potentiellen Standorten verglichen und daraus eine Rangliste erstellt. Bei diesem sogenannten paarweisen Vergleich errechnet sich die Zahl der durchzuführenden Vergleiche nach der Formel  $n(n-1)/2$ . Werden demnach 10 Standorte untersucht, sind 45 paarweise Vergleiche durchzuführen, sollen 100 Standorte miteinander verglichen werden, sind bereits 4.950 paarweise Vergleiche durchzuführen. Untersuchungen zu diesem Thema haben ergeben, daß der Mensch nicht in der Lage ist, wesentlich mehr als 10 Alternativen auf diese Art und Weise zu untersuchen. Wenn also bei einer großen Zahl potentieller Standorte lediglich

wenige Standorte auf Eignung überprüft werden, ist die statistische Wahrscheinlichkeit einen geeigneten Standort zu finden äußerst gering. Die Standortsuche wird so zum Lotteriespiel und der Aufwand, der für eine Standortrecherche üblicherweise betrieben wird sowie die Erfolgswahrscheinlichkeit stehen in keinem ökonomisch vernünftigen Verhältnis zueinander. Mit den üblichen Mitteln ist die Vielzahl der potentiellen Standorte in Deutschland also auf keinen Fall zu untersuchen. Dies ist nur noch mit mathematischen Methoden möglich.

Um die spezifischen Anforderungen eines Unternehmens an einen Standort abdecken zu können, müssen diese Anforderungen soweit wie möglich spezifiziert werden. Wenn weiterhin Fakten, also Daten anstatt Einschätzungen in die Standortsuche einfließen sollen, erfordert dies eine Vielzahl von Standortfaktoren und Variablen, für die Marktforschungsdaten erfaßt werden müssen.

Aus den bisher beschriebenen Anforderungen an ein Standortsuchverfahren ergeben sich folgende Schlußfolgerungen:

Es ist eine Analyse gefordert, die ...

- ◆ simultan sämtliche potentiellen Standorte überprüft
- ◆ die Prüfung an Hand von Fakten, Marktforschungsdaten, vornimmt
- ◆ die spezifischen Unternehmensanforderungen durch eine Vielzahl von möglichen Standortfaktoren bzw. Standortvariablen berücksichtigt.

## **2.2. Analysemethoden der CONTOR**

Die Contor GmbH bietet zwei verschiedene Analyseformen an, deren Anwendung sich nach den Analysezielen richtet.

- ◆ Analyse der Regionen mittels einer von der Contor GmbH entwickelten Vorgehensweise mit multivariaten statistischen Verfahren.  
Dieses Verfahren eignet sich insbesondere, um individuelle unternehmensspezifische Standortanforderungen und Ziele zu berücksichtigen und die Unterschiede der Regionen hinsichtlich dieser Anforderungen sehr detailliert herauszuarbeiten. Je nach Anforderungen und Zielen können die verschiedensten statistischen Verfahren, wie z.B. die Clusteranalyse oder die Faktorenanalyse, zum Einsatz kommen.  
Dieses Verfahren bietet sich z.B. an, um das konkrete Entscheidungsproblem „Standortwahl“ für ein konkretes Unternehmen sehr detailliert zu lösen. Das Verfahren ist beratungsintensiv, arbeitsintensiv und interpretationsintensiv.
- ◆ Analyse der Regionen mittels einer von uns entwickelten Software auf Basis eines Ranking-Algorithmus. Die Software ermittelt die Rangfolge der Regionen hinsichtlich auszuwählender Standortanforderungen oder zeigt im

Rahmen der Strukturanalyse die Stärken und Schwächen von Regionen. Da Rangfolgen im Allgemeinen und im Zusammenhang mit den Contor-Regio-Standortprofilen weitgehend selbsterklärend sind, ist die Contor-Regio-Methodik zunächst deutlich weniger interpretationsintensiv. Die Interpretation der Analyseergebnisse muß nicht unbedingt durch den Analytiker erfolgen, sondern kann durch den Betrachter in intensiver Auseinandersetzung mit den Ausgabedaten und Standortprofilen selbst vorgenommen werden. Dieses Verfahren eignet sich insbesondere zur Erstellung einer sehr schnellen und übersichtlichen Rangfolge der Regionen hinsichtlich der gewählten Standortanforderungen.

Weitergehende Informationen zu den Verfahren sind auch auf unseren Webseiten [www.contor.org](http://www.contor.org) und [www.thema-standortanalyse.de](http://www.thema-standortanalyse.de) zu finden.

In beide Analysemethoden fließen identische Marktforschungsdaten ein. Beide Analysemethoden untersuchen simultan flächendeckend sämtliche Regionen. Beide Analysemethoden werden bei sorgfältiger Anwendung zu weitgehend ähnlichen Ergebnissen führen. Wie bereits gesagt, hängt die Wahl der Analyse-methode vom Analysezweck ab.

Diese Studie sucht nicht für ein konkretes Unternehmen und damit für ganz spezifische Anforderungen einen Standort, sondern versucht, für eine breite Spannweite von Unternehmen im Bereich Logistikzentren die interessantesten Standorte in Deutschland zu finden. Dabei wird durch die Auswahl der Analysevariablen und durch die Gewichtung dieser Variablen in der Analyse ein Rahmen von Standortanforderungen für die Branche Logistikzentren abgesteckt, die gute Standorte erfüllen sollten. Der Verfasser ist überzeugt, mit der hier gegebenen Auswahl und Gewichtung Standorte finden zu können, die den Zielen der Studie entsprechen. Die gefundenen Standorte sollten neben der nötigen Verkehrsinfrastruktur günstige wirtschaftliche Bedingungen aufweisen, ein wahrscheinlich erhöhtes Kundenpotential bieten und im Bereich Logistik bisher möglicherweise unterrepräsentiert sein. Nun wird aber jeder Leser innerhalb des gesetzten Rahmens leicht andere Schwerpunkte setzen. Wäre dies nicht so, bräuchten wir hier nur den Standort auf Rang 1 vorzustellen. Diese berechnete individuelle Sichtweise soll dem Leser jedoch nicht dadurch verwehrt bleiben, daß ihm nur wenige Standorte z.B. der ersten Rangplätze präsentiert werden. Durch die Präsentation von sämtlichen Standorten einiger Szenarien und der besten 25 Prozent der Standorte anderer Szenarien mit Daten und Standortprofilen, kann sich der Leser im gesteckten Rahmen ein eigenes Urteil bilden und seine individuelle Sichtweise einbringen.

Um dies zu ermöglichen wird die Studie mit der von uns entwickelten Analyse-methode nach unserem CONTOR-REGIO Modell erstellt.

### 2.3. Anmerkung zur Studie

Die Ergebnisse jeder Studie sind abhängig von den in der Studie gemachten Annahmen. Veränderte Annahmen führen zu veränderten Ergebnissen.

Für diese Studie gilt:

Die Ergebnisse der Studie beziehen sich darauf, daß Unternehmen und Investoren bei ihren Investitionsvorhaben die hier getroffenen Standortanforderungen stellen. Dies wird nicht der Fall sein, da, wie bereits in der Einführung zu dieser Studie gesagt, jedes Unternehmen und jeder Investor individuelle Anforderungen stellt. Die individuellen Anforderungen einzelner Unternehmen können in einer Studie keine Berücksichtigung finden, dazu müßte auch eine individuell abgestimmte Analyse erfolgen. Daher kann eine Studie lediglich im Rahmen eines relativ weit gefaßten Variablenspektrums erstellt werden. Wir haben hier versucht, für eine möglichst große Zahl von Unternehmen des Bereichs Logistikzentren einen „kleinsten gemeinsamen Nenner“ an Standortanforderungen und Standortgewichten herauszufiltern. Dies schränkt natürlich im Einzelfall die Aussagekraft der Studie ein. Ein einzelnes Unternehmen und ein einzelner Investor kann also berechtigterweise andere Anforderungen an einen Standort stellen und andere Schwerpunkte seiner Anforderungen setzen. Erfahrungsgemäß verschiebt die individuelle Sichtweise die Rangplätze in einem gewissen Rahmen gegeneinander, sie ändert in der Regel jedoch nicht das grundsätzliche Ranking. Das heißt, ein guter Standort bleibt ein guter Standort, unabhängig ob er auf Rang 1 oder auf Rang 15 bei mehreren hundert analysierten Standorten liegt.

Nicht alle in der Rangfolge vorne stehenden Städte und Gemeinden entsprechen möglicherweise auf den ersten Blick den an sie gestellten Anforderungen. Dies kann daran liegen, daß die Ergebnisbildung ein mathematischer Prozeß ist. Hierbei können z.B. wichtige Standortfaktoren von vielleicht mehreren nicht so wichtigen Standortfaktoren, die jedoch sehr positive Werte aufweisen, überkompensiert werden. Dies ist letztlich eine Frage der Faktorenauswahl sowie ihrer Gewichtung.

Trotz der oben gemachten Einschränkungen lassen sich wahrscheinlich in einem breiten Rahmen Tendenzen durch diese Studie gut erkennen. Nicht repräsentative Beobachtungen, die wir bei unseren Beratungen gemacht haben, zeigen, daß sich die Analysen relativ stabil gegenüber kleineren Variationen erweisen. Das heißt, z.B. die Veränderung der Höhe der Gewichtungsfaktoren einzelner Faktoren in einem gewissen Rahmen (10 % bis 20%) hat in der Regel keinen radikalen Einfluß auf die Analyseergebnisse.

Die Daten, die in die Analyse einfließen, unterliegen einem gewissen Time-Lag zwischen Auftreten und Veröffentlichung. Dies ist leider insbesondere bei den Daten auf kleinster regionaler Ebene nicht aktueller möglich. Wir bemühen uns natürlich, die Daten so aktuell wie möglich zu halten.

Die Standortsuche mit mathematisch statistischen Methoden bzw. die Regionalanalyse mittels mathematischer Datenanalyse sind komplexe Verfahren. Die Daten unterliegen vielfältigen Bearbeitungen. Trotz sorgfältigster Prüfung der

Daten vor, bei und nach der Bearbeitung können Fehler entstehen. Die Daten können uns fehlerhaft übermittelt worden sein, ohne daß dies bemerkt werden konnte, oder bei der Bearbeitung unterlaufen Fehler, die ebenfalls nicht bemerkt werden konnten. Vor Ansiedlung und Investition an einem empfohlenen Standort muß daher geprüft werden, ob die in der Analyse aufgezeigten Standortbedingungen vor Ort tatsächlich vorliegen.

In die Analysen gehen Daten ein, die von amtlicher Seite oder Unternehmen bezogen wurden oder von uns erhoben und berechnet wurden. Die Daten bewegen sich daher in einer üblichen statistischen Bandbreite. Eine zulässige Fehlertoleranz kann nicht garantiert werden. Die Daten eignen sich nicht zu einer exakten Standortkalkulation. Es ist nicht möglich, die exakten Investitionskosten an einem Standort aufgrund der Analyse zu errechnen.

## 2.4 Die Szenarien

Um nicht Kleinstädte mit Metropolen vergleichen zu müssen, werden in dieser Studie Rankings folgender Szenarien erstellt:

- ◆ Städte mit mehr als 500.000 Einwohnern
- ◆ Städte mit einer Einwohnerzahl von 250.000 bis 499.999
- ◆ Städte mit einer Einwohnerzahl von 100.000 bis 249.999
- ◆ Städte mit einer Einwohnerzahl von 20.000 bis 99.999

Die Szenarien gehen davon aus, daß die günstigsten Standorte für Unternehmen des Bereichs Logistikzentren folgende Voraussetzungen aufweisen. Hierbei werden den Faktoren gemäß ihrer Relevanz Gewichte in einem Bereich von 0 (völlig unwichtig bzw. nicht ausgewählt) bis 10 (äußerst wichtig) zugewiesen.

- ◆ Die Bevölkerungszahl der Stadt bzw. Gemeinde soll innerhalb des gesteckten Rahmens möglichst hoch sein. Da die Bevölkerungszahl jedoch bereits Bestandteil des grundlegenden Szenarios ist, wird dieser Variablen eine niedrige Gewichtung zugewiesen. Gewichtungsziffer: 1
- ◆ Die Bevölkerungszahl des Landkreises, zu dem die jeweilige Stadt zählt, soll möglichst hoch sein. Hohe Bevölkerungszahlen im näheren Umkreis könnten mit einer größeren Zahl zu transportierender Güter korrespondieren. Gewichtungsziffer: 1
- ◆ Die kurzfristige Entwicklung der Bevölkerungszahl in den letzten Jahren sollte möglichst positiv sein. Dies könnte ein Hinweis auf eine positive Entwicklungstendenz sein. Gewichtungsziffer: 1
- ◆ Die bis zum Jahr 2025 prognostizierte Entwicklung der Bevölkerungszahl sollte möglichst positiv sein. Gewichtungsziffer: 2
- ◆ Die Bevölkerungsdichte vor Ort ist möglichst hoch. Gewichtungsziffer: 9
- ◆ Die Stadt sollte Autobahnanschluß haben. Gewichtungsziffer: 9
- ◆ Die Stadt sollte einen Güterbahnhof bieten. Gewichtungsziffer: 8
- ◆ Die Stadt sollte einen Binnenhafen bieten. Gewichtungsziffer: 7
- ◆ Ein internationaler Flughafen sollte gut erreichbar sein. Gewichtungsziffer: 7

- ◆ Der Saldo der Gewerbeanmeldungen sollte positiv sein. Dies könnte ein Indiz für attraktive Bedingungen für Unternehmen am Standort sein: Gewichtungsziffer: 3
- ◆ Die Zahl der Insolvenzverfahren je 1.000 Einwohner sollte möglichst niedrig sein. Dies könnte ein Indiz für wirtschaftlich attraktivere Standorte sein. Gewichtungsziffer: 1
- ◆ Das Bruttoinlandsprodukt sollte möglichst hoch sein. Dies könnte ein Hinweis auf den Wohlstand der Region sein. Gewichtungsziffer: 1
- ◆ Die Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes in den letzten Jahren sollte möglichst hoch sein. Dies könnte auf wirtschaftlich wachsende Regionen hinweisen. Gewichtungsziffer: 1
- ◆ Die Investitionen je Beschäftigten in der Region sollte möglichst hoch sein. Dies könnte auf wirtschaftlich wachsende und für Unternehmen attraktive Unternehmensbedingungen zeigen. Gewichtungsziffer: 3
- ◆ Die Entwicklung der Investitionen je Beschäftigten in den letzten Jahren sollte möglichst positiv sein. Gewichtungsziffer: 2
- ◆ Die mögliche Wirtschaftsförderung in der Stadt sollte möglichst hoch sein. Das Transport- und Lagergewerbe ist zwar von der direkten Wirtschaftsförderung der Gemeinschaftsaufgabe zur Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur ausgeschlossen, eine mögliche Wirtschaftsförderung kann jedoch für potentielle Kunden der Logistik, z.B. im produzierenden Gewerbe, Anlaß zur Ansiedlung sein. Damit kann indirekt gerade in wirtschaftsschwachen Regionen das Potential für Logistikzentren erhöht werden. Gewichtungsziffer: 1
- ◆ Die Gewerbesteuerhebesätze sollten möglichst niedrig sein. Gewichtungsziffer: 5
- ◆ Der Wanderungssaldo sollte möglichst hoch sein. Eine höhere Zahl von Zuwanderungen als Abwanderungen könnte Indiz für die Attraktivität der Stadt sein. Gewichtungsziffer: 1
- ◆ Der Pendlersaldo sollte möglichst hoch sein. Ein höherer Zustrom von Arbeitspendlern könnte auf eine relativ große Zahl von Unternehmen und damit auf eine größere Zahl zu transportierender Güter hinweisen. Gewichtungsziffer: 2
- ◆ Die Jahresbruttolöhne im Bereich Handel, Beherbergung und Verkehr sollten möglichst niedrig sein. Gewichtungsziffer: 4
- ◆ Die Bruttowertschöpfung im produzierenden Gewerbe im Landkreis und damit in der näheren Umgebung der Stadt soll möglichst hoch sein. In Regionen mit hoher Bruttowertschöpfung wird eine höhere Zahl von Industrieunternehmen erwartet und damit ein hohes Potential an Kunden bzw. zu transportierenden Gütern. Gewichtungsziffer: 3
- ◆ Die Bruttowertschöpfung im Bereich Handel, Beherbergung und Verkehr im Landkreis und damit in der näheren Umgebung der Stadt soll möglichst hoch sein. Gewichtungsziffer: 3
- ◆ Der Beschäftigtenanteil im verarbeitenden Gewerbe der Stadt sollte möglichst hoch sein. Ein hoher Beschäftigtenanteil könnte Indiz für eine strukturell auf das verarbeitende Gewerbe ausgerichtete Stadt sein und damit Hinweis auf eine relativ große Zahl von Unternehmen in diesem Bereich, gemessen an der Einwohnerzahl der Stadt. Gewichtungsziffer: 3
- ◆ Der Beschäftigtenanteil im Bereich Handel, Beherbergung und Verkehr der Stadt sollte möglichst hoch sein. Ein hoher Beschäftigtenanteil könnte Indiz

für eine strukturell auf den Handel ausgerichtete Stadt sein und damit Hinweis auf eine relativ große Zahl von Unternehmen in diesem Bereich, gemessen an der Einwohnerzahl der Stadt. Gewichtungsziffer: 3

- ◆ Der Anteil der im Bereich Verkehr und Lagerei beschäftigten Menschen an der Bevölkerungszahl in der Stadt sollte möglichst niedrig sein, das heißt es werden Städte gesucht, in denen diese Branche wahrscheinlich unterrepräsentiert ist. Gewichtungsziffer: 10
- ◆ Der Anteil der im Bereich Lagerei beschäftigten Menschen an der Bevölkerungszahl in der Stadt sollte möglichst niedrig sein, das heißt es werden Städte gesucht, in denen diese Branche wahrscheinlich unterrepräsentiert ist. Gewichtungsziffer: 10
- ◆ Der Beschäftigtenanteil im verarbeitenden Gewerbe im Landkreis und damit in der näheren Umgebung der Stadt sollte möglichst hoch sein. Ein hoher Beschäftigtenanteil könnte Indiz für eine strukturell auf das verarbeitende Gewerbe ausgerichtete Region sein und damit Hinweis auf eine relativ große Zahl von Unternehmen in diesem Bereich, gemessen an der Einwohnerzahl der Region. Gewichtungsziffer: 4
- ◆ Der Beschäftigtenanteil im Handel im Landkreis und damit in der näheren Umgebung der Stadt sollte möglichst hoch sein. Ein hoher Beschäftigtenanteil könnte Indiz für eine strukturell auf das verarbeitende Gewerbe ausgerichtete Region sein und damit Hinweis auf eine relativ große Zahl von Unternehmen in diesem Bereich, gemessen an der Einwohnerzahl der Region. Gewichtungsziffer: 4

Zusammengefaßt versuchen die Szenarien Städte herauszufiltern bzw. an vordere Rangplätze zu stellen, die neben der nötigen Verkehrsinfrastruktur günstige wirtschaftliche Bedingungen aufweisen, ein wahrscheinlich erhöhtes Kundenpotential bieten und in denen der Logistikbereich bisher möglicherweise unterrepräsentiert ist.

## **2.5 Variablendefinitionen**

### **2.5.1. Bevölkerungszahl**

Die Variable zeigt die Einwohnerzahl der Gemeinden zum 31.12.2010 an. Grundlegendaten sind Daten des Statistischen Bundesamtes.

### **2.5.2 Bevölkerungszahl Landkreis**

Die Variable zeigt die Einwohnerzahl des Landkreises zum 31.12.2010 an. Grundlegendaten sind Daten des Statistischen Bundesamtes.

### **2.5.3. Bevölkerungsentwicklung kurzfristig**

Die Variable zeigt die Entwicklung der Bevölkerungszahl in der Gemeinde von 2008 bis 2010 in Prozent an. Grundlagendaten sind Daten des Statistischen Bundesamtes.

### **2.5.4. Bevölkerungsentwicklung bis 2025**

Die Variable zeigt die Bevölkerungsentwicklung von 2010 bis 2025 in Prozent in den Landkreisen an.

Ausgangspunkt sind Bevölkerungsprognosen des Bundesamtes für Bauwesen und Raumforschung, die von der Contor angepaßt wurden.

### **2.5.5. Bevölkerungsdichte**

Die Variable zeigt die Einwohnerzahl der Gemeinden je Quadratkilometer zum 31.12.2010. Grundlagendaten sind Daten des Statistischen Bundesamtes.

### **2.5.6. Entfernung Autobahn**

Die Variable zeigt die Luftlinienentfernung in Kilometern von einer Gemeinde zum nächstgelegenen Autobahnanschluß an. Die Entfernungen wurde von den geographischen Mittelpunkten der Gemeinden gemessen.

### **2.5.7. Entfernung Güterbahnhof**

Die Variable zeigt die Luftlinienentfernung in Kilometern von einer Gemeinde zur nächstgelegenen Gemeinde mit Freiladegleis an. Freiladegleise sind grundsätzlich für jedermann zugängliche Einrichtungen, an denen über eine Ladestraße oder Rampe direkt vom LKW in den Güterwagen und umgekehrt umgeladen werden kann. Die Entfernungen werden von den geographischen Mittelpunkten der Gemeinden gemessen.

### **2.5.8. Entfernung internationaler Flughafen**

Die Variable zeigt die Luftlinienentfernung von einer Gemeinde zu einem internationalen Flughafen an. Die Entfernungen wurde von den geographischen Mittelpunkten der Gemeinden gemessen. Internationale Flughäfen sind dabei Flughäfen, die IFR-System haben (Instrumentenflug), Zivilflughafen sind und "airport of entry" sind. "Airport of entry" sind nach der Definition der CIAO Flughäfen, von denen regelmäßig Ein- und Ausreisen mit allen Formalitäten vorgenommen werden können, da sind z.B. Zoll, Paßkontrolle, Immigration, Gesundheitsprüfungen, landwirtschaftliche Quarantäne.

### **2.5.9. Entfernung Binnenhafen**

Die Variable zeigt die Luftlinienentfernung in Kilometern von einer Gemeinde zur nächstgelegenen Gemeinde mit Binnenhafen und einem Mindestumschlag von 50.000 t an.

### **2.5.10. Gewerbeanmeldungen je Einwohner**

Die Variable zeigt den Saldo der Gewerbeanmeldungen, also die Differenz zwischen Anmeldungen und Abmeldungen, je 1.000 Einwohner in den Landkreisen im Jahr 2010. Grundlagendaten sind Daten des Statistischen Bundesamtes.

### **2.5.11. Insolvenzen**

Die Variable zeigt die Zahl der beantragten Insolvenzverfahren je 1.000 Einwohner im Landkreis im Jahr 2010. Grundlagendaten sind Daten des Statistischen Bundesamtes.

### **2.5.12. Bruttoinlandsprodukt**

Die Variable zeigt die Höhe des Bruttoinlandsproduktes je Einwohner in den Landkreisen im Jahr 2009. Grundlagendaten sind Daten des Statistischen Bundesamtes.

### **2.5.13. Bruttoinlandsprodukt Entwicklung**

Die Variable zeigt die Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes je Einwohner in den Landkreisen in den Jahren 2005 bis 2009 in Prozent. Die Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes je Einwohner ist aus nicht preisbereinigten Daten berechnet worden. Inflationsgewinne sind demnach nicht herausgerechnet worden. Ein regionaler Vergleich, wie er in unseren Analysen vorgenommen wird, ist sehr gut möglich. Die Variable zeigt also beispielsweise sehr gut, ob in einer Region das BIP je Einwohner stärker gewachsen ist als in anderen Regionen. Grundlagendaten sind Daten des Statistischen Bundesamtes.

### **2.5.14. Investitionen**

Die Variable zeigt die Investitionen je Beschäftigten in EUR im verarbeitenden Gewerbe, im Bergbau und in der Gewinnung von Erden und Steinen im Jahr 2009 in den Landkreisen. Grundlagendaten sind Daten des Statistischen Bundesamtes.

### **2.5.15. Investitionen Entwicklung**

Die Variable zeigt die Entwicklung der Investitionen von 2005 bis 2009 in den Landkreisen in Prozent. Grundlagendaten sind Daten des Statistischen Bundesamtes.

### **2.5.16. Wirtschaftsförderung**

Die Datei zeigt für jede Gemeinde den möglichen Höchstfördersatz für kleine Unternehmen nach der Fördermöglichkeit der GA Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur. Das Transport- und Lagergewerbe ist zwar von der direkten Wirtschaftsförderung der Gemeinschaftsaufgabe zur Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur ausgeschlossen, eine mögliche Wirtschaftsförderung kann jedoch für potentielle Kunden der Logistik, z.B. im produzierenden Gewerbe, Anlaß zur Ansiedlung sein. Damit kann indirekt gerade in wirtschaftsschwachen Regionen das Potential für Logistikzentren erhöht werden.

### **2.5.17. Gewerbesteuerhebesatz**

Die Variable zeigt den Gewerbesteuerhebesatz der Gemeinden des Jahres 2010. Es werden Daten des Statistischen Bundesamtes verwendet.

### **2.5.18. Wanderungssaldo**

Die Variable zeigt den Wanderungssaldoanteil der Gemeinde des Jahres 2010. Der Wanderungssaldoanteil wird errechnet als Differenz zwischen Zuzügen und Fortzügen einer Gemeinde bezogen auf die Einwohnerzahl dieser Gemeinde. Grundlagendaten sind Daten des Statistischen Bundesamtes.

### **2.5.19. Pendlersaldo**

Die Variable zeigt den Pendlersaldoanteil der Gemeinde zum Zeitpunkt 30.06.2009. Der Pendlersaldoanteil wird errechnet als Differenz zwischen Einpendlern und Auspendlern einer Gemeinde bezogen auf die Einwohnerzahl dieser Gemeinde. Grundlagendaten sind Daten des Statistischen Bundesamtes.

### **2.5.20. Löhne**

Die Variable zeigt das Einkommen aus unselbstständiger Tätigkeit je Arbeitnehmer im Jahr 2009 in den Regierungsbezirken im Bereich Handel, Beherbergung und Gaststätten sowie Verkehr. Dieses Einkommen entspricht dem Bruttoeinkommen zuzüglich Sachleistungen und Sozialbeiträgen der Arbeitgeber.

#### **2.5.21. Bruttowertschöpfung produzierendes Gewerbe**

Die Variable zeigt die Höhe der Bruttowertschöpfung im produzierenden Gewerbe in den Landkreisen in Mio. EUR für das Jahr 2009. Es werden Daten des Statistischen Bundesamtes verwendet.

#### **2.5.22. Bruttowertschöpfung Handel, Gastgewerbe, Verkehr**

Die Variable zeigt die Höhe der Bruttowertschöpfung im Handel, Gastgewerbe und Verkehr in den Landkreisen in Mio. EUR für das Jahr 2009. Es werden Daten des Statistischen Bundesamtes verwendet.

#### **2.5.23. Beschäftigtenanteil verarbeitendes Gewerbe**

Die Variable zeigt den Anteil der Beschäftigten im verarbeitenden Gewerbe an der Einwohnerzahl der Gemeinde zum 30.09.2011. Grundlegenden Daten sind Daten der Arbeitsagentur.

#### **2.5.24. Beschäftigtenanteil Handel**

Die Variable zeigt den Anteil der Beschäftigten im Handel sowie Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen an der Einwohnerzahl der Gemeinde zum 30.09.2011. Grundlegenden Daten sind Daten der Arbeitsagentur.

#### **2.5.25. Beschäftigtenanteil Verkehr und Lagerei**

Die Variable zeigt den Anteil der Beschäftigten im Bereich Verkehr und Lagerei an der Einwohnerzahl der Gemeinde zum 30.09.2011. Grundlegenden Daten sind Daten der Arbeitsagentur.

#### **2.5.26. Beschäftigtenanteil Lagerei**

Die Variable zeigt den Anteil der Beschäftigten im Bereich Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr an der Einwohnerzahl der Gemeinde zum 30.09.2011. Grundlegenden Daten sind Daten der Arbeitsagentur.

#### **2.5.27. Beschäftigtenanteil produzierendes Gewerbe Landkreis**

Die Variable zeigt den Anteil der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe an der Einwohnerzahl der Landkreise 2009. Grundlegenden Daten sind Daten des statistischen Bundesamtes.

### **2.5.28. Beschäftigtenanteil Handel, Gastgewerbe, Verkehr Landkreis**

Die Variable zeigt den Anteil der Beschäftigten im Handel, Gastgewerbe und Verkehr an der Einwohnerzahl der Landkreise 2009. Grundlagendaten sind Daten des statistischen Bundesamtes.

### 3. Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohner

Das Ranking ergab folgende Reihenfolge der 14 Städte Deutschlands mit mehr als 500.000 Einwohnern:

- ◆ Stuttgart
- ◆ Berlin
- ◆ Köln
- ◆ Nürnberg
- ◆ Dresden
- ◆ Hannover
- ◆ Düsseldorf
- ◆ Bremen
- ◆ Hamburg
- ◆ München
- ◆ Essen
- ◆ Frankfurt am Main
- ◆ Dortmund
- ◆ Leipzig

Da in diesem Szenario insgesamt lediglich 14 Städte enthalten sind, werden die Daten und Standortprofile aller 14 Städte gezeigt und nicht nur die der geeignetsten 25 % dieser Städte.

Im Folgenden wird nur sehr kurz auf die einzelnen Städte des besten Quartils, der besten 25 % der 14 Städte dieses Rankings eingegangen. Dies sind lediglich 3 Städte in diesem Szenario. Die textliche Interpretation beschränkt sich auf besonders prägnante Merkmale. Durch die im Anschluß gezeigten Tabellen und Standortprofile sämtlicher Städte wird sich der fachkundige Leser ein eigenes, auf seine spezifischen Anforderungen ausgerichtetes Urteil bilden können.

Die Verkehrsinfrastruktur ist in sämtlichen dieser Großstädte gut, so daß sie kein Entscheidungskriterium in diesem Szenario ist, die das Ranking wesentlich beeinflussen würde.

Die Interpretation der Ergebnisse erfordert eine Betrachtung sowohl der absoluten Zahlen in den Tabellen als auch die Betrachtung der Standortprofile. Die Standortprofile zeigen eine Darstellung der Daten einer Stadt in Relation zu den Daten der anderen Städte des Szenarios. Das führt dazu, daß Daten, die im Sinne eines Investors vielleicht eigentlich negativ zu interpretieren sind, positiv dargestellt werden, wenn die Daten der anderen Städte des Szenarios noch negativer ausfallen. Dies fällt jedoch bei einem Vergleich mit den absoluten Daten in den Tabellen auf. Die graphischen Standortprofile sind also keine reine Umsetzung der Tabellen in Diagramme, sie zeigen eine andere Sicht der Fakten.

#### Stuttgart:

Nachteile, die Stuttgart als relativ kleine Großstadt in diesem Szenario haben könnte, kann die Stadt durch eine positive Bevölkerungsentwicklung und insbesondere eine positive Bevölkerungsprognose kompensieren. Stuttgart ist eine wohlhabende Region mit hohem Bruttoinlandsprodukt und relativ wenigen Insolvenzverfahren, die hohe Investitionen angezogen hat. Die wirtschaftlichen Bedingungen sind gut, die Gewerbesteuerhebesätze sind relativ niedrig. Die Stadt zieht viele Arbeitspendler an. Der Schwerpunkt der wirtschaftlichen Aktivitäten liegt deutlich im Bereich des produzierenden und verarbeitenden Gewerbes, hier liegen die Werte deutlich über dem Mittelwert der anderen Städte. Der Anteil der Beschäftigten sowohl im Bereich Verkehr und Lagerei als auch nur im Bereich Lagerei scheint jeweils sehr weit unter dem Durchschnitt der Städte dieses Szenarios zu liegen. Positive ökonomische Bedingungen im Zusammenhang mit einem überdurchschnittlichen Besatz an Unternehmen des produzierenden Gewerbes und einem unterdurchschnittlichen Beschäftigtenanteil in den genannten Bereichen der Logistik könnten auf ein hohes und interessantes Potential für Unternehmen im Bereich Logistikzentren deuten.

#### Berlin:

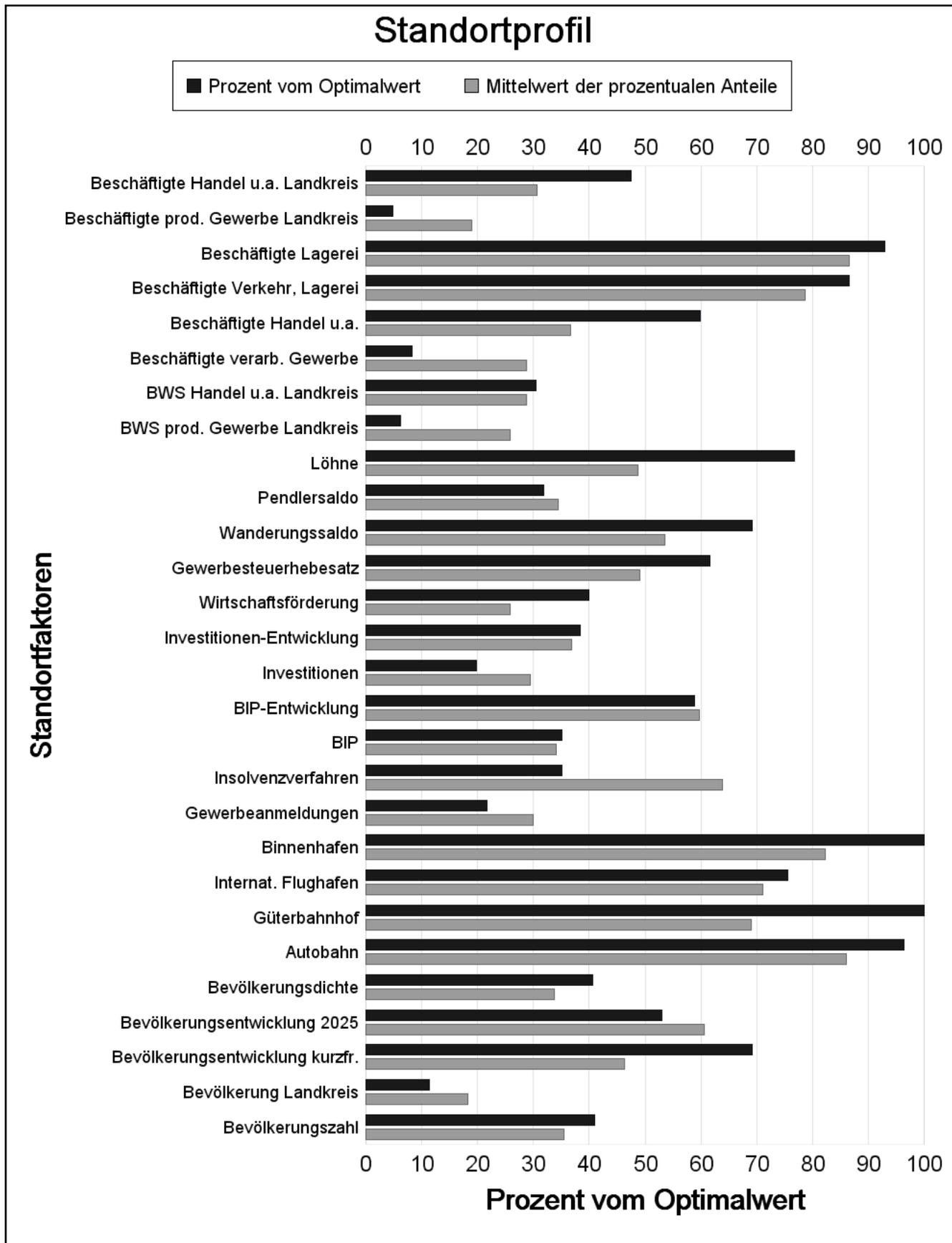
Aufgrund seiner Größe, gemessen an der Einwohnerzahl, hat Berlin deutliche Vorteile. Daten zu Gewerbeanmeldungen, Insolvenzen und Investitionen in Berlin fehlen. Die mögliche Wirtschaftsförderung ist hoch, die Gewerbesteuerhebesätze sind niedrig. Die Stadt zählt zu den Regionen mit Förderungsmöglichkeiten im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur. Obwohl der Bereich des Transport- und Lagergewerbes von der direkten Förderung ausgeschlossen ist, könnte eine Wirtschaftsförderung die Region für die Ansiedlung von Unternehmen im Bereich des verarbeitenden Gewerbes attraktiv machen und auf diese Weise indirekt das Kundenpotential im Bereich Logistik erhöhen. Die absoluten Zahlen der Bruttowertschöpfung im Bereich Handel und im Bereich produzierendes Gewerbe sind jeweils deutlich überdurchschnittlich, sind natürlich auch im Zusammenhang mit der großen Bevölkerungszahl Berlins zu sehen. Die Zahlen weisen auf eine große Masse zu verteilender Güter hin. Berlin zeigt die niedrigsten Anteile an Beschäftigten in diesen Bereichen. Im Zusammenhang mit der hohen BWS in diesem Bereich könnte dies bedeuten, daß viele Unternehmen des produzierenden Gewerbes ihre Zentralen in Berlin haben, denen die Wertschöpfung zugerechnet wird, die Produktion selbst jedoch in anderen Regionen erfolgt. Dies ist zu prüfen. Der Anteil der in den Bereichen Verkehr und Lagerei sowie im Bereich Lagerei Beschäftigten ist sehr niedrig. Dies könnte im Zusammenhang mit der großen Bevölkerungszahl und der überdurchschnittlichen Bruttowertschöpfung im Handel Potentiale für Unternehmen aus dem Bereich Logistikzentren bieten.

#### Köln:

Köln erfordert als Millionen-Einwohner-Stadt allein von der Masse her eine große Menge zu transportierender Güter. Die Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahre war positiv, jedoch könnte bis 2025 mit einem Bevölkerungsrückgang zu rechnen sein, der aber immer noch im Durchschnitt der Städte dieses

## 5.5. Rang 5: Ingolstadt

	Daten der Stadt	Minimalwert des Szenarios	Mittelwert des Szenarios	Maximalwert des Szenarios
Rang	5			
Stadt	Ingolstadt			
Landkreis	Ingolstadt			
Bundesland	Bayern			
Bevölkerungszahl	125088	102091	154155	248867
Bevölkerungszahl Landkreis	125088	102091	197773	628817
Bevölkerungsentwicklung kurzfristig %	0,94	-1,94	0,15	2,58
Bevölkerungsentwicklung bis 2025 %	6,49	-20,46	-4,07	6,61
Bevölkerungsdichte Einw. je km <sup>2</sup>	938	457	1386	3205
Autobahn-Entfernung in km	2,06	0,48	3,65	23,11
Güterbahnhof-Entfernung in km	0,00	0,00	14,31	46,19
Internat.-Flughafen Entfernung in km	52,30	5,38	49,75	159,20
Binnenhafen Entfernung in km	35,20	0,00	19,94	111,95
Gewerbeanmeldungssaldo 1000 Einw.	1,72	-0,58	1,21	5,41
Insolvenzverfahren je 1000 Einwohner	1,73	0,97	2,31	4,69
BIP je Einwohner in EUR	55590	18322	35040	67498
BIP Entwicklung 05-09 je Einwohner %	-3,17	-13,28	5,18	17,63
Investitionen je Beschäftigten in EUR		1786	7188	20095
Entwicklung der Investitionen 05-09 %		-72,82	13,99	162,73
Max. Wirtschaftsförderung %	0	0	13	50
Gewerbesteuerhebesatz	400	360	426	490
Wanderungssaldoanteil %	0,45	-0,57	0,37	1,19
Anteil Pendlersaldo %	26,01	-4,64	12,60	45,37
Lohn in EUR p.a.Handel u.a.	29647	20565	27171	33427
BWS Produz. Gewerbe in Mio EUR	3360	374	1541	4886
BWS Handel, Gastg., Verkehr Mio EUR	632	298	951	2571
Beschäftigtenanteil Verarb. Gewerbe %		0,96	8,53	27,25
Beschäftigtenanteil Handel u.a. %	7,09	3,48	6,37	11,35
Beschäftigtenanteil Verkehr, Lagerei %	1,49	0,65	2,05	7,22
Beschäftigtenanteil Lagerei %	0,83	0,23	0,98	5,80
Beschäftigtenant. Landkreis Prod. Gew. %	36,18	5,17	14,04	52,02
Beschäftigtenant. Landkreis Handel u.a. %	15,27	9,66	14,24	24,57



Fehlende Balken bedeuten, daß keine Daten zur Verfügung stehen oder der Wert "0" vorliegt. Je länger ein Balken ist, desto positiver ist dieser Wert im Sinne der Analyse. Die Länge des Balkens zeigt den Prozentsatz vom Optimalwert, den der Standortfaktor erreicht. Der angegebene Mittelwert ist der Mittelwert des Prozentsatzes am Optimalwert.