

### 3.3 Wirtschaft

#### 3.3.1 Arbeitsprogramm und Einzelne Arbeitsschritte

Die Bestandsaufnahme umfasst eine detaillierte Längsschnittanalyse der Wirtschaftsstruktur des Untersuchungsgebietes. Hierbei wird auf die Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 1993 (WZ 93) zurückgegriffen. Die Daten liegen auf Gemeindeebene für den Zeitraum 1999-2003 vor. Damit werden ökonomische Entwicklungstrends auf kleinräumiger Basis erfasst und gleichzeitig aufgezeigt, wie einzelne Branchen und Teilräume im Untersuchungsgebiet aus wirtschaftsgeographischer Perspektive positioniert sind. Die räumliche Strukturierung des Untersuchungsgebietes in einzelne Teilräume orientiert sich dabei am Teilnehmerkreis der Regionalforen. Ein Teilraum umfasst also jeweils ca. ein Drittel des Untersuchungsgebietes. Ergänzend erfolgt die Analyse der Beschäftigtenentwicklung für den Zeitraum 1991-2003 entsprechend der Daten des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung. Der Zeithorizont schließt die Verlagerung des Münchener Flughafens an den heutigen Standort mit ein und ermöglicht die Skizzierung längerfristiger Entwicklungstrends im Untersuchungsgebiet.

Neben der Längsschnittanalyse einzelner ökonomisch relevanter Indikatoren wird die wirtschaftliche Situation im Untersuchungsraum durch den Einsatz deskriptiver und multivariater raumwissenschaftlicher Methoden analysiert und aus fachlicher Perspektive bewertet. Hierzu werden folgende Instrumente eingesetzt:

1. Berechnung der Lokalisationsquotienten für ausgewählte Branchen auf Basis der Beschäftigten. Hierdurch können Wirtschaftszweige identifiziert werden, die durch eine besonders starke Spezialisierung charakterisiert sind und somit eine außerordentliche Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet einnehmen.
2. Shift-Share-Analyse zur Aufdeckung von Struktur- und Standorteffekten, welche die wirtschaftsräumliche Entwicklung charakterisieren. Dieses Vorgehen ermöglicht eine Bewertung der ökonomischen Veränderungen im Untersuchungsraum vor dem Hintergrund branchen- bzw. lagespezifischer Determinanten.
3. Cluster-Analyse zur Aufdeckung struktureller Ähnlichkeiten und Differenzen im Untersuchungsgebiet. Diese ermöglicht gleichzeitig die Identifikation von Teilräumen mit besonderen Entwicklungspotenzialen und schwächer positionierten Gemeinden.

Des Weiteren werden die Ergebnisse der Analysen durch die kartographische Darstellung der verfügbaren Gewerbeflächen auf Basis der von der Industrie- und Handelskammer Oberbayern zur Verfügung gestellten Datenbank des Standort-Informationssystem Bayern (SISBY) ergänzt. Hierdurch besteht die Möglichkeit der Bewertung von Flächenpotenzialen für die Gewerbeansiedlung bzw. von Expansionsmöglichkeiten der ansässigen Unternehmen.

Von besonderer Bedeutung für die wirtschaftsgeographische Bewertung ist außerdem die räumliche Verteilung der größten Unternehmen im Untersuchungsgebiet. Diese übernehmen häufig eine zentrale Funktion innerhalb von Unternehmensnetzwerken und üben gleichzeitig Multiplikatoreffekte auf ihr regionales Umfeld aus. Als Grundlage für die Darstellung wird eine Datenbank mit den 120 größten Unternehmen herangezogen, die im Rahmen von umfangreichen Rechercheaktivitäten im Juli und August 2004 vom Institut für Wirtschaftsgeographie entwickelt worden ist.

Die Kombination zwischen den unterschiedlichen wirtschaftsgeographischen Indikatoren durch spezielle Darstellungstechniken ermöglicht die Identifikation von Zusammenhängen und die Ableitung wirtschaftspolitischer Implikationen. Beispielsweise besteht die Möglichkeit, das Beschäftigtenwachstum den entsprechenden Branchenanteilen gegenüberzustellen. Hierdurch können Wirtschaftszweige identifiziert werden, die im Untersuchungsgebiet nicht nur eine überregionale Bedeutung einnehmen, sondern gleichzeitig auch noch zur Generierung von Arbeitsplätzen beigetragen haben.

### **Flughafenspezifische Untersuchungen**

Zur Bewertung der flughafenspezifischen Einflüsse auf die Untersuchungsregion werden vier Analyseschritte durchgeführt. Die Analysen erfolgen zum überwiegenden Teil im Rahmen eines Projektseminars am Institut für Wirtschaftsgeographie von November 2004 bis April 2005. Die empirischen Erhebungen werden dabei von den teilnehmenden Studenten der Wirtschaftsgeographie und dem Leiter des Projektseminars durchgeführt. Hierdurch ist es möglich, die erforderliche Anzahl an Befragungen bzw. Interviews, welche für die statistischen bzw. qualitativen Auswertungen notwendig sind, zu erreichen.

Zunächst erfolgt eine Erfassung der Wohnorte der Flughafenbeschäftigten, um Aussagen über die räumliche Verteilung von Einkommenseffekten sowie den immobilienwirtschaftlichen Einfluss im Bereich Wohnen, der vom Flughafen ausgeht, treffen zu können. Es ist davon ausgegangen, dass nur ein relativ kleiner Teil der Beschäftigten am Flughafen in unserem Untersuchungsgebiet wohnhaft ist. Diese Hypothese gilt es zu überprüfen.

Ein zweiter Schritt beinhaltet die Analyse der flughafenspezifischen Industrien und Dienstleistungen. Hier gilt es vor allem, deren Standortverhalten sowie ihre ökonomischen Verflechtungsbeziehungen zu erfassen. Dazu sind Expertengespräche mit den relevanten Entscheidungsträgern der Unternehmen durchzuführen, um aus der Akteursperspektive die Potenziale für flughafeninduzierte wirtschaftliche Entwicklungsimpulse im Untersuchungsraum herausarbeiten zu können. Hierbei kann aufgrund der praktischen Natur von Expertengesprächen nur selektiv vorgegangen werden. Die Durchführung von qualitativen Interviews führt aus diesem Grund nicht zu repräsentativen Ergebnissen, sondern spiegelt lediglich die Sichtweise einzelner Akteure im Untersuchungsgebiet wieder. Vor dem Hintergrund der quantitativen, flächendeckenden Analysen können die qualitativen Daten allerdings weitere Zusammenhänge und Entwicklungsmöglichkeiten flughafenspezifischer Wirtschaftsaktivitäten aufzeigen.

Da am Standort des Flughafens München ökonomische Aktivitäten im Non-Aviation-Bereich stark an Bedeutung gewonnen haben und voraussichtlich weiter zunehmen werden, ist eine deutliche Intensivierung zentralörtlicher Funktionen am Flughafen zu erwarten (z. B. Einkauf, Hotellerie, Tagungen und Events bzw. Freizeitangebote). Als dritter Schritt werden deren Auswirkungen auf den Untersuchungsraum analysiert und hinsichtlich ihrer Potenziale bewertet.

In einem vierten Schritt werden schließlich die gewonnenen Erkenntnisse zusammengeführt, um im Rahmen einer Stärken-Schwächen-Analyse (SWOT-Analyse) die flughafeninduzierten Chancen und Risiken für den Untersuchungsraum aufzudecken. Dabei fließen auch die Ergebnisse aus den quantitativen Analysen mit ein.

Tabelle 3-6: Fachbereich Wirtschaft – Einzelne Arbeitsschritte

| Arbeitsschritte  | Datenquellen   | Inhaltliche Aussage  | Relevanz   | Ergebnisdarstellung             |
|--|--|--|--|---------------------------------|
| <b>Analyse der Branchenstruktur und Längsschnittanalysen</b>                                     | Bundesagentur für Arbeit (Klassifikationssystem der Wirtschaftszweige)<br>Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung  | Detaillierte Darstellung der Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsentwicklung<br>Zeithorizont I: 99-03 (detaillierte Analysen entsprechend dem Klassifikationssystem der Wirtschaftszweige)<br>Zeithorizont II: 91-03<br>(Differenzierung nach drei Zeiträumen (91-95, 95-99, 99-03). Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung)                                      | Förderung von branchenspezifischen Potenzialen und Entwicklungen   | Text;<br>Abbildungen;<br>Karten |
| <b>Auswertung raumordnerischer Pläne</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ LEP 2003</li> <li>▪ Regionalplan Landshut (13)</li> <li>▪ Regionalplan Regensburg (11)</li> <li>▪ Regionalplan Donau-Wald (12)</li> <li>▪ Regionalplan Südostoberbayern (18)</li> </ul> | Kurze Darstellung der wirtschaftlichen Ziele (insbesondere zu dem Bereich „Gewerbliche Wirtschaft“) und Bewertung der Raumstruktur vor dem Hintergrund des Standortfaktors Flughafen:<br><ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bedeutung der zentralen Orte als ökonomische Impulsgeber</li> <li>▪ Diffusion flughafenspezifischer Ausstrahlungseffekt über die Entwicklungsachsen</li> </ul> | Ziele zur wirtschaftlichen Entwicklung im Untersuchungsgebiet  | Text                            |
| <b>Identifikation bedeutender Wirtschaftszweige durch Berechnung von Lokalisationsquotienten</b> | Bundesagentur für Arbeit (Klassifikationssystem der Wirtschaftszweige); als Vergleichsräume werden Bayern und Deutschland herangezogen   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bedeutung bestimmter Branchen im Untersuchungsgebiet</li> <li>▪ Darstellung der Wirtschaftsstruktur und der räumlichen Spezialisierung</li> </ul>   | Gezielte Kenntnisse über räumliche Spezialisierung von Branchenaktivitäten und Beurteilung der Wettbewerbsfähigkeit im Bundeslandvergleich bzw. auf nationaler Ebene | Tabelle;<br>Text                |

| Arbeitsschritte   | Datenquellen   | Inhaltliche Aussage  | Relevanz   | Ergebnisdarstellung          |
|---|--|--|--|------------------------------|
| <b>Aufdeckung von Struktur- und Standorteffekten im Untersuchungsgebiet (Shift-Share-Analyse)</b>                     | Bundesagentur für Arbeit (Klassifikationssystem der Wirtschaftszweige)   | Beschreibung, Analyse und Prognose der räumlichen Verteilung von Wirtschaftsaktivitäten, insbesondere deren Verteilung über einen bestimmten Zeitabschnitt | Identifikation und Erklärung der Wachstumsunterschiede zwischen den verschiedenen Teilräumen bzw. den Gemeinden und Städten im Untersuchungsgebiet | Kartendarstellungen;<br>Text |
| <b>Identifikation wirtschaftsstruktureller Ähnlichkeiten und Differenzen im Untersuchungsgebiet (Cluster-Analyse)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ GfK 2003</li> <li>▪ Bundesagentur für Arbeit 2004</li> <li>▪ Bayerisches Landesamt f. St. u. D. 2004</li> <li>▪ IHK 2004</li> </ul> <u>Verwendete Indikatoren:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beschäftigtenwachstum im Untersuchungsraum 1993-2003 (in %)</li> <li>▪ Pendlerquote</li> <li>▪ Strukturfaktor der Beschäftigten</li> <li>▪ Kaufkraftkennziffern 2003</li> <li>▪ Größe der unbebauten Gewerbeflächen in m<sup>2</sup> (März 2004)</li> <li>▪ Einwohnerzahl 2003</li> </ul> | Administrative Einheiten mit ähnlichen Merkmalen werden zu Typen („Cluster“) zusammengefasst   | Identifikation von Gemeinden / Städten mit besonderen Entwicklungschancen  | Karte;<br>Text               |
| <b>Analyse des Bruttoinlandproduktes auf Landkreisebene</b>   | Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung  | Darstellung der räumlichen Verteilung des Bruttoinlandproduktes im Untersuchungsraum   | Ableiten von Räumen mit hohem bzw. niedrigeren Wertschöpfungsanteilen im Untersuchungsraum   | Karte;<br>Text               |
| <b>Betrachtung der unbebauten Gewerbeflächen</b>  | IHK 2004   | Darstellung der räumlichen Verteilung von unbebauten Gewerbeflächen  | Feststellung von Gewerbeflächenpotenzialen im Untersuchungsraum bei gleichzeitiger Berücksichtigung von Verfügbarkeitskriterien                    | Karte;<br>Text               |

|   |   |   |  |  |
|---|---|---|--|--|
| <b>Identifikation der größten Unternehmen im Untersuchungsgebiet</b>  | Unternehmensdatenbank für das Untersuchungsgebiet (eigene Erhebungen) | Darstellung der räumlichen Verteilung der größten Unternehmen im Untersuchungsgebiet  | Ableitung von Ansatzpunkten zur Förderung zentraler Funktionen und zur Stärkung von regionalen Multiplikatoreffekten im Untersuchungsgebiet  | Karte;<br>Text                             |
| <b>Auswertung der Fragebogenergebnisse</b>  | Fragebogen (eigene Erhebungen)  | Beurteilung der wirtschaftlichen Standortbedingungen in den jeweiligen Landkreisen, insbesondere hinsichtlich der Bedeutung des Standortfaktors Flughafen aus Sicht der Gebietskörperschaften | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Darstellung der positiven und negativen Standortfaktoren aus Sicht der Akteure im Raum</li> <li>▪ Ableiten von Maßnahmen, die aus Sicht der Befragten vorrangig zu realisieren sind</li> </ul>  | Text                                       |
| <b>Bewertung der räumlichen Verteilung von flughafeninduzierten Einkommenseffekten</b>  | Datenbanken der Flughafen München GmbH                                | Räumliche Strukturen flughafeninduzierter Kaufkrafteffekte  | Reichweite des Flughafens als potenzieller Arbeitsstandort für die Bewohner im weiteren Umland   | Karte;<br>Text                             |
| <b>Bewertung der Bedeutung des Flughafens für ausgewählte Unternehmen im Untersuchungsraum</b>  | eigene Erhebungen durch qualitative Expertengespräche                 | Bedeutung des Standortfaktors Flughafen für die Geschäfts- und Wettbewerbsfähigkeit von ausgewählten Unternehmen im Untersuchungsraum   | Ableiten von Maßnahmen zur besseren regionalen Einbindung des Flughafens aus unternehmerischer Perspektive   | Text                                       |
| <b>Bewertung der Auswirkung der zentralörtlichen Funktionen des Flughafens auf das Untersuchungsgebiet</b>                            | Eigene Erhebungen durch standardisierte Fragebögen                    | Bedeutung des <i>Non-Aviation</i> -Bereichs und dessen Bedeutung als Versorgungs- und Freizeitzentrum für den Untersuchungsraum   | Skizzierung der Einzugsgebiete des Flughafens hinsichtlich seiner Funktion als Versorgungs- und Freizeitzentrum  | Karte;<br>Text                             |
| <b>Wirtschaftsgeographische Beurteilung der ökonomischen Situation im Untersuchungsgebiet</b><br><br><b>Ergebnis der Analysephase</b> | Analyseergebnisse   | Teilräumliches Stärken- / Schwächen Profil für den Untersuchungsraum  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Herausarbeitung von Räumen mit wirtschaftlichen Entwicklungspotenzialen unter Berücksichtigung flughafenspezifischer Ausstrahlungseffekte sowie Identifikation schwächer positionierter Räume</li> <li>▪ Ableiten von Handlungsvorschlägen</li> </ul> | Text;<br>Tabellen;<br>Diagramme;<br>Karten |

### 3.3.2 Analyseergebnisse

#### 3.3.2.1 Auswertung raumordnerischer Pläne

Folgende für den Untersuchungsraum relevante raumordnerische Pläne werden im Rahmen der Analysen des Fachbereichs Wirtschaft berücksichtigt:

- Landesentwicklungsprogramm Bayern 2003, Bayerische Staatsregierung
- Regionalplan Region Regensburg (11), Stand: April 2003
- Regionalplan Region Donau-Wald (12), Stand: Mai 2004
- Regionalplan Region Landshut (13), Stand: Juli 2004
- Regionalplan Region Südostoberbayern (18), Stand: Juni 2004

Die Auswertung orientiert sich dabei an den Grenzen der Planungsregionen und nicht an den vorgestellten Teilräumen. Es erfolgt zunächst ein kurzer Abgleich zwischen den regionalplanerischen Vorgaben und der tatsächlichen wirtschaftlichen Entwicklung. Im Rahmen der Analysen wird außerdem an gegebener Stelle auf die Inhalte der Regionalpläne zurückgegriffen. Hierdurch kann beurteilt werden, inwieweit spezifische planerische Maßnahmen zur wirtschaftlichen Entwicklung in den verschiedenen Teilräumen beigetragen haben.

Das Untersuchungsgebiet umfasst den nördlichen Teil der **Region Südostoberbayern**. Der übergeordnete Grundsatz in allen Teilräumen der Region das Arbeitsplatzangebot zu erweitern, konnte nicht erreicht werden und ist aufgrund der gegebenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen als unrealistisch einzustufen. Die chemische Industrie mit den größten Unternehmen in Burghausen, die Ernährungs- und Lebensmittelbranche um Wasserburg a. Inn sowie die Unternehmen der Informations- und Kommunikationstechnologie in Traunreut haben zwar langfristig zu einem Beschäftigtenzuwachs beigetragen, konnten die stagnierende wirtschaftliche Entwicklung im allgemein ländlichen Raum aber nur teilweise ausgleichen. Die Gemeinden Kienberg, Altenmarkt a. d. Alz und Schnaitsee sind in diesem Zusammenhang beispielhaft als Räume mit rückläufigen Beschäftigtenzahlen zu nennen. Ökonomische Ausstrahlungseffekte machen sich vor allem entlang des kurzen Abschnitts der Entwicklungsachse zwischen Ampfing und Neuötting bemerkbar. Dagegen sind die raumwirtschaftlichen Effekte der von Norden nach Süden verlaufenden Entwicklungsachsen zwischen Dorfen und Wasserburg a. Inn sowie zwischen Mühldorf a. Inn und Traunreut nur ansatzweise zu erkennen.

Aus der **Region Landshut** gehört nur der östliche Teil zum Untersuchungsgebiet. Im Regionalplan sind als Schwerpunkte der gewerblichen Siedlungsentwicklung neben der Stadt Landshut und den Unterzentren Ergolding und Essenbach, welche nicht im Untersuchungsgebiet liegen, auch die Kleinzentren Wörth a. d. Isar und Niederaichbach genannt. Seit der Verlagerung des Flughafens konnte in diesen beiden Gemeinden ein deutlicher Zuwachs an Arbeitsplätzen verzeichnet werden. Besonders auffällig ist die insgesamt positive wirtschaftliche Situation der Gemeinden und Städte entlang der Entwicklungsachse Landshut-Dingolfing-Deggendorf. Ökonomische Wachstumsimpulse an der Entwicklungsachse Landshut-Traunstein sind dagegen kaum festzustellen. Die Beschäftigtenentwicklung ist hier durch eine geringe Dynamik gekennzeichnet. Regionale Disparitäten zeigen sich insbesondere im Landkreis Rottal-Inn. Die Mittelzentren Pfarr-

kirchen, Eggenfelden und Simbach a. Inn stellen dabei bedeutende Beschäftigtenagglomerationen mit Wachstumspotenzial in einem insgesamt strukturschwachen Raum dar.

Nur der südliche Bereich der **Region Regensburg** ist Bestandteil des Untersuchungsgebietes. In den Mittelbereichen Regensburg und Neutraubling konnten seit den 90er Jahren sichere und qualitativ hochwertige Arbeitsplätze geschaffen werden. Auch Neustadt a. d. Donau zeichnet sich durch einen überdurchschnittlich hohen Beschäftigungszuwachs aus. Hier hat u. a. die chemische Industrie eine bedeutende Anzahl neuer Arbeitsplätze geschaffen. Wichtige regionalplanerische Ziele sind somit erreicht worden. Wirtschaftliche Belebungs-effekte des Flughafens können über die Entwicklungsachse Landshut-Regensburg auch in die ländlichen Gemeinden transportiert werden. Die Ausstrahlungseffekte bleiben räumlich aber relativ stark eingeschränkt und konzentrieren sich auf die Orte in unmittelbarer Nähe zur Entwicklungsachse. Dies zeigt sich beispielsweise bei der Betrachtung von Unternehmensansiedlungen und der Beschäftigtenentwicklung in den Gebieten des ländlichen Mittelbereichs. Hier sind nur moderate Zuwachsraten festzustellen. Während in Schierling noch ein deutlicher Gewinn an Arbeitskräften zu verzeichnen ist, kann die Beschäftigtenentwicklung in Sünching und Langquaid als stagnierend bezeichnet werden.

Das Untersuchungsgebiet umfasst den südlichen Teil der **Region Donau-Wald**, welche im besonderen Maße durch regionalökonomische Disparitäten gekennzeichnet ist. Die Impulsgeberfunktion der Stadt- und Umlandbereiche ist nicht ausreichend, um in der gesamten Region eine ausgeglichene Beschäftigtenentwicklung herbeizuführen. Straubing, Deggendorf und Plattling bieten dabei neben hochwertigen Arbeitsplätzen auch eine Vielzahl von zentralen Versorgungseinrichtungen an. Entlang der Entwicklungsachse zwischen Straubing und Landau a. d. Isar können positive räumliche Ausstrahlungseffekte festgestellt werden. Beispielsweise hat seit Mitte der 90er Jahre die Anzahl an Beschäftigten in den Gemeinden Salching und Feldkirchen deutlich zugenommen. Die sozioökonomischen Fühlungs- und Agglomerationsvorteile des Stadt- und Umlandbereiches Passau werden durch eine vergleichsweise ungenügende Verkehrsanbindung mit dem Großraum München abgeschwächt. Wirtschaftliche Belebungs-effekte durch den Flughafen machen sich im östlichen Bereich der Region kaum bemerkbar. Hinsichtlich der Beschäftigtenentwicklung nimmt das Unterzentrum Bad Füssing seit Beginn der 90er Jahre eine tragende Rolle ein. Die Schaffung neuer Arbeitsplätze im Gastgewerbe ist unabhängig von flughafenspezifischen Ausstrahlungseffekten verlaufen.

### 3.3.2.2 Auswertung der Fragebogenergebnisse

Der Landkreis Kelheim weist eine überwiegend positive wirtschaftliche Entwicklung auf. Hierbei spielt die Verkehrsanbindung durch die A 93 und den Main-Donau-Kanal eine tragende Rolle. Als zunehmend problematisch erweist sich das „Ausbluten“ von Innenstadtbereichen und der Kaufkraftabfluss in nahe gelegene Oberzentren. In diesem Zusammenhang werden die Städte Regensburg, Landshut und Ingolstadt genannt. Auch ein mangelndes Regionsbewusstsein wird aufgrund der Orientierung einzelner Gemeinden zu den verschiedenen Oberzentren als Standortnachteil angesehen. Die Bedeutung des Flughafens ist insbesondere für die südlichen Gemeinden im Landkreis laut Einstufung „enorm hoch“. Die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Vergabe von Aufträgen für Unternehmen aufgrund der Nähe zum Flughafen bestätigen diese Einschätzung.

Der Landkreis Regensburg sieht vor allem in der Entstehung unterschiedlicher Branchenschwerpunkte positive Entwicklungsmöglichkeiten. Insbesondere die Bereiche Fahrzeugbau, Informations- und Biotechnologie sind charakteristisch für die Wirtschaftsstruktur. Aufgrund der Universität in Regensburg können Unternehmen in der Stadt und im Landkreis auf eine Vielzahl hoch qualifizierter Arbeitskräfte zurückgreifen. Die niedrigeren Lebenshaltungskosten im Vergleich zu München werden als Standortvorteil angesehen. Die räumliche Nähe zu Tschechien wird dagegen als nachteilig eingeschätzt, da bestimmte Wertschöpfungsaktivitäten relativ einfach verlagert werden können und hierdurch die Gefahr des Abbaus von Arbeitsplätzen besteht. Die ökonomischen Impulse des Flughafens haben sich bisher vorwiegend in den südlichen Gemeinden des Landkreises bemerkbar gemacht. Allerdings besteht durch die Verbesserung der Verkehrsanbindung die Möglichkeit, die regionalökonomischen Ausstrahlungseffekte des Flughafens bis in die nördlichen Landkreise auszuweiten.

Für die **Stadt Straubing** ist in den letzten Jahren ein rundum positiver Entwicklungstrend zu verzeichnen. Wichtige Meilensteine waren in diesem Zusammenhang die Eröffnung des Donauhafens Straubing-Sand (1996) und des Kompetenzzentrums für nachwachsende Rohstoffe (2001). Der eingetragene Verein „Centrales Agrar-Rohstoff-Marketing- und Entwicklungs-Netzwerk“ (C.A.R.M.E.N.) übernimmt dabei die Koordination einer zielgerichteten interdisziplinären Zusammenarbeit zwischen Staat, Wissenschaft und Wirtschaft. Aufgrund des umfangreichen Flächenpotenzials für Gewerbe- und Wohnsiedlung besteht die Möglichkeit für weiteres Wachstum. Beispielhaft kann das durch die Stadt und den Landkreis gemeinschaftlich koordinierte Projekt „Industriegebiet Straubing-Sand mit Donauhafen“ genannt werden, in dem in den letzten Jahren über 40 Betriebe angesiedelt worden sind, aber noch ca. 150 ha an freier Fläche zur Verfügung stehen. Die insgesamt positive Entwicklung könnte durch einen Ausbau der Hauptverkehrsverbindung zur Landeshauptstadt München und zum Flughafen noch weitere Impulse erhalten. In den Gemeinden des Landkreises Straubing-Bogen sind mittelständische Automobilzulieferer, Logistik- sowie High-Tech-Unternehmen der „neuen Generation“ eine tragende Säule wirtschaftlicher Aktivitäten. Aufgrund der internationalen Ausrichtung der Unternehmen stellt der Flughafen einen wettbewerbsrelevanten Standortfaktor dar.

Die wirtschaftliche Entwicklung ist im Landkreis Landshut sehr differenziert verlaufen. Der südöstliche Bereich und die Gemeinden entlang der A 92 sind durch ein überdurchschnittliches Wachstum gekennzeichnet. Dagegen ist der nördliche Landkreis aufgrund der ungünstigeren Verkehrsanbindung durch eine deutlich weniger dynamische Entwicklung charakterisiert. Die relative Nähe zum Flughafen und die günstigen Flächen für Wohnbau und Gewerbe werden als wichtige Standortfaktoren betrachtet. Besonderes Interesse besteht an der Förderung verschiedener branchenübergreifender Unternehmenskonzentrationen. Als Beispiele werden die Bereiche Informationstechnologie sowie das Kompetenzzentrum für automobilen Leichtbau genannt. Der Flughafen bekommt für den Landkreis eine immer höhere Bedeutung. Darauf weist eine Vielzahl regionalökonomischer Indikatoren im Vergleich zu anderen Landkreisen Niederbayerns hin.

Im Landkreis **Deggendorf** haben sich die Gemeinden entlang der Autobahn sowie das unmittelbare Umland der Städte Plattling und Deggendorf überwiegend positiv entwickelt. Hier hat sich insbesondere die vorausschauende Bauleitplanung bemerkbar gemacht. Allerdings blieb die wirtschaftliche Dynamik in den meisten Randgemeinden hinter den Erwartungen zurück. Die moderne Verkehrsinfrastruktur und das umfangreiche Arbeitskräf-



tepotenzial werden als wichtige Standortfaktoren angeführt. Die räumliche Nähe zu Tschechien, das Fördergefälle nach Osten sowie die relativ hohen Grundstückspreise im Gäuboden und das geringe Flächenpotenzial für Gewerbeansiedlung sind dagegen als problematisch zu betrachten. Der Landkreis plant vor allem eine Verbesserung seiner Position als Logistikstandort. Der Einfluss des Flughafens kommt aufgrund der räumlichen Distanz nicht mehr so stark zum Tragen wie beispielsweise im Landkreis Landshut. Dennoch stellt der Flughafen eine wichtige Schnittstelle zwischen Regionalisierung und Globalisierung für die überwiegend international ausgerichteten Unternehmen im Landkreis dar.

Die wirtschaftliche Struktur im Landkreis **Dingolfing-Landau** ist im besonderen Maße durch das BMW-Werk geprägt, in dem über 22.000 Mitarbeiter beschäftigt sind. Automobilzulieferer in Dingolfing, aber auch in Landau a. d. Isar, Pilsting und Marklkofen konnten von der erfolgreichen Entwicklung des bayerischen Global Player profitieren und haben hierdurch zu einem überdurchschnittlichen Beschäftigtenwachstum beigetragen. Die Situation der Unternehmen im Bereich des Elektronik- und Landmaschinensektors ist hingegen als sehr problematisch zu betrachten. Die größeren Gemeinden sowie die Städte im Landkreis profitieren durch eine gute Verkehrsinfrastruktur und ein umfangreiches Bildungsangebot. Die schlechte Erreichbarkeit einiger Randgemeinden mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschwert allerdings eine räumlich ausgeglichene wirtschaftliche Entwicklung. Die Bedeutung des Flughafens für die Neuansiedlung von Gewerbe wird tendenziell als gering eingestuft. Das umfangreiche Arbeitsplatzangebot am Flughafen wird dagegen positiv bewertet.

Im Landkreis **Passau** hat sich insbesondere der Wellness- und Gesundheitsbereich überdurchschnittlich entwickelt. Auch die Sport- und Freizeitmöglichkeiten sind ein überregionaler Anziehungspunkt für Touristen. Das Heilbad in Bad Füssing und das größte Golfressort Europas in Bad Griesbach im Rottal können beispielhaft angeführt werden. Als wichtige regionale Arbeitgeber spielen auch Unternehmen der Maschinenbauzuliefererindustrie eine bedeutende Rolle. Eine hohe Lebensqualität, relativ niedrige Lebenshaltungskosten und ein umfangreicher Arbeitskräftepool werden als positive Standortfaktoren genannt. Die verkehrliche Anbindung des südlichen Landkreises wird als ungenügend eingestuft. Der Ausbau der A 94 stellt demnach ein wichtiges Handlungsfeld dar. Auch im Landkreis Passau sind die international ausgerichteten Unternehmen auf den Flughafen angewiesen. Die staufreie Erreichbarkeit des Flughafens beträgt allerdings bereits 90 Minuten.

Im Landkreis **Rottal-Inn** haben sich insbesondere die Gemeinden und Städte Eggenfelden, Pfarrkirchen, Gangkofen, Kirchdorf a. Inn und Bad Birnbach überdurchschnittlich entwickelt. Die Bereiche Gesundheitswesen, Umweltschutz und regenerative Energien sowie das Baugewerbe nehmen eine besondere Bedeutung ein. Die vielseitige Kulturlandschaft mit hohem Erholungswert und die niedrigen Lebenshaltungskosten machen den Landkreis als Wohnort attraktiv. Für Unternehmen ist die niedrige Lohnkostenhöhe im bayerischen Vergleich von besonderer Bedeutung. Als problematisch wird allerdings die mangelhafte Verkehrsinfrastruktur angesehen. Der Flughafen wird als wichtiger Standortfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung im Landkreis eingestuft. Insbesondere der westliche Landkreis profitiert von der schnellen Erreichbarkeit.

Der Landkreis **Altötting** weist aus regionalökonomischer Perspektive tendenziell durch eine negative Entwicklung auf. Hiervon ausgenommen sind beispielsweise die Gemein-

den und Städte Burghausen, Mehring und Emmerting. Die tragende Säule wirtschaftlicher Aktivitäten ist nach wie vor die chemische Industrie. Eines der größten Unternehmen im Landkreis ist die Wacker Chemie GmbH in Burghausen. Auch für diesen Landkreis werden die niedrigen Lebenshaltungskosten und die hohe Lebensqualität als Standortvorteile angeführt. Einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur – insbesondere der Flughafenanbindung – wird großer Bedeutung beigemessen.

Waldkraiburg, Aschau a. Inn und Ampfing haben sich im Landkreis **Mühldorf a. Inn** überdurchschnittlich entwickelt. Die Bereiche Chemie, Maschinenbau, Fahrzeugbau (insbesondere Automobilzulieferer) sowie Nahrungsmittel sind für den Landkreis hinsichtlich der Beschäftigtenzahlen von besonderer Bedeutung. Günstige Grundstückspreise und eine hohe Lebensqualität machen den Landkreis als Wohnort attraktiv. Die Verkehrsanbindung per Straße und Schiene wird als ungenügend eingestuft. Bei einer Verbesserung könnten auch ökonomische Impulse durch den Flughafen besser aufgenommen werden.

Im Landkreis **Rosenheim** sind in Wasserburg a. Inn und im unmittelbaren Umland bedeutende Unternehmen aus der Lebensmittelbranche angesiedelt. Hierzu zählen beispielsweise Meggle, Bauer und Alpenhain, deren Kernkompetenz u. a. in der Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Milchprodukten liegt. In diesem Bereich wird durchaus die Möglichkeit zur Etablierung eines international wettbewerbsfähigen Standortes gesehen. Die Arbeitslosenzahl ist im Raum Wasserburg a. Inn vergleichsweise gering und neben einem umfangreichen Unternehmensbestand auch auf die räumliche Nähe zur Landeshauptstadt zurückzuführen. Die Bedeutung des Flughafens wird vor allem für den Personenverkehr bzw. für Geschäftsreisende als besonders wichtig eingestuft. Die ansässigen Unternehmen, welche überwiegend weltweit tätig sind, profitieren von einer schnellen Erreichbarkeit.

Im Landkreis **Traunstein** ist in erster Linie entlang der wichtigsten Verkehrsachsen (A 8, B 299, B 304) eine positive wirtschaftliche Entwicklung zu verzeichnen. Insgesamt wird die Verkehrsinfrastruktur aber noch als ausbaufähig angesehen. Auch fehlende Hochschulen sind als Standortnachteil einzustufen. Das hohe Ausbildungsniveau der ansässigen Bevölkerung wird als positiver Standortfaktor angeführt. Hiervon kann eine Vielzahl von Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen profitieren. Von besonderer Bedeutung sind die chemische Industrie und der Bereich der Verfahrenstechnik sowie verschiedene Unternehmen aus der Lebensmittelbranche. Von Seiten der wirtschaftlichen Leitbetriebe besteht eine hohe Nachfrage bzgl. internationaler Flugverbindungen.

Die Befragungen haben gezeigt, dass die wirtschaftliche Entwicklung im Untersuchungsraum regional sehr differenziert verläuft und auch die Bedeutung des Flughafens hinsichtlich seiner ökonomischen Ausstrahlungseffekte stark variiert. Der Teilraum Nord umfasst mit der Stadt Regensburg und den umliegenden Gemeinden die größte Beschäftigtenagglomeration und damit das dominante wirtschaftliche Zentrum im Untersuchungsgebiet. Die Impulse des Flughafens sind insbesondere entlang der A 93 und im südlichen Teil des Landkreises Regensburg zum Tragen gekommen. Das diversifizierte Spektrum an wirtschaftlichen Aktivitäten hat in den letzten Jahren für einen konstanten Beschäftigtenzuwachs in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld gesorgt. Die Entwicklung in diesem Teilraum wird insgesamt als positiv bewertet.

Der Teilraum Mitte profitiert vor allem durch die gute Verkehrsanbindung über die A 92. Die regionalökonomischen Effekte des Flughafens machen sich im Landkreis

Deggendorf jedoch nur in abgeschwächter Form bemerkbar. Ein bedeutender Wachstumsmotor ist die Stadt Dingolfing und das hier ansässige BMW-Werk, welches signifikante Multiplikatoreffekte in den umliegenden Nachbargemeinden induziert. Auch die Stadt Straubing ist wirtschaftsstrukturell überdurchschnittlich positioniert. Als wichtiges Aushängeschild gilt diesem Zusammenhang das Kompetenzzentrum für nachwachsende Rohstoffe. Die Randgemeinden haben sich dagegen insgesamt unterdurchschnittlich entwickelt. Das Fördergefälle nach Osten und die räumliche Nähe zu Tschechien werden negativ bewertet.

Die wirtschaftliche Situation im Teilraum Süd stellt sich aus räumlicher Perspektive besonders differenziert dar. Die Landkreise Passau und Rottal-Inn haben zwar im Wellness- und Gesundheitsbereich wettbewerbsfähige Kompetenzen entwickelt und hierdurch Arbeitsplätze geschaffen, die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung lässt aber an Dynamik vermissen. Insbesondere der Ausbau der A 94 wird von den regionalen Akteuren als dringendes Handlungsfeld angeführt. Durch eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur könnten regionalökonomische Ausstrahlungseffekte des Flughafens besser aufgenommen werden. Auch die Landkreise Altötting und Mühldorf a. Inn sehen in der momentanen verkehrlichen Anbindung noch großen Verbesserungsbedarf. Hierdurch könnte auch die Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen chemischen Industrie gesteigert werden. Vor dem Hintergrund des Beschäftigtenrückgangs in dieser Branche besteht demnach dringender Handlungsbedarf. Die wirtschaftliche Entwicklung in den Landkreisen Rosenheim und Traunstein wird als verhältnismäßig positiv bewertet. Von besonderer Bedeutung ist die räumliche Konzentration weltweit agierender Lebensmittelkonzerne in Wasserburg a. Inn und den unmittelbar angrenzenden Gemeinden. Hierdurch konnten in den letzten Jahren hochwertige Arbeitsplätze geschaffen werden.

### 3.3.2.3 Räumliche Verteilung der Beschäftigten und der Bruttowertschöpfung

Anhand der Darstellung räumlicher Beschäftigtenstrukturen sind fünf herausragende Agglomerationszentren erkennbar (vgl. Abbildung 3-5). Es handelt sich hierbei um die Städte Dingolfing, Straubing, Deggendorf, Regensburg und Burghausen mit ihren näheren Umlandbereichen. Regensburg hat aufgrund einer Beschäftigtenzahl von über 90.000 eine dominierende Position als Wirtschaftsstandort. In den weiteren vier identifizierten Städten liegt die Anzahl der Arbeitsplätze jeweils zwischen 15.000 - 30.000. Anhand der Größenverhältnisse wird die überragende Rolle von Regensburg innerhalb des Untersuchungsgebietes erkennbar. Bei einer städte- bzw. gemeindeübergreifenden Betrachtung können verschiedene Korridore oder Achsen mit einem überproportionalen Beschäftigtenanteil im Untersuchungsgebiet herausgestellt werden:

- Im **südlichen Teilraum** bilden die Städte Burghausen, Altötting, Mühldorf a. Inn und Waldkraiburg einen gebogenen Korridor, der insgesamt ca. 60.000 Beschäftigte umfasst.
- Der Korridor entlang der Städte Vilsbiburg, Dingolfing und Deggendorf umfasst in etwa 70.000 Beschäftigte und ist vollständig dem **Teilraum Mitte** zuzuordnen.
- Im **Teilraum Nord** definieren die Städte Regensburg, Kelheim und Mainburg einen Korridor, in dem über 125.000 Arbeitsplätze durch die ansässigen Unternehmen angeboten werden.

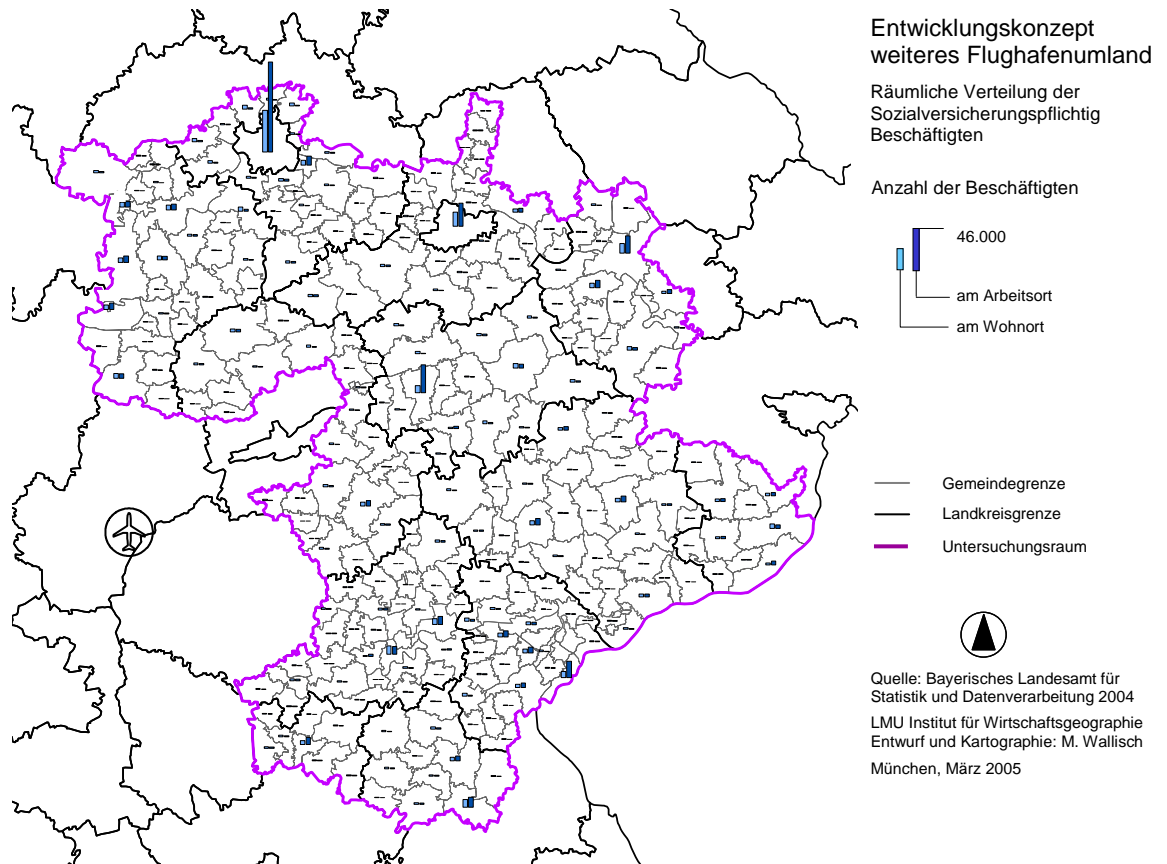


Abbildung 3-5: Räumliche Verteilung der Beschäftigten im Untersuchungsgebiet

Bei einer teilraumübergreifenden Betrachtung des Untersuchungsgebietes kann eine weitere Agglomerationsachse mit weit über 100.000 Beschäftigten bestimmt werden. Diese verläuft entlang der Donau und wird durch die Städte Regensburg, Straubing und Deggendorf definiert. Weitere Orte mit einem bedeutenden Beschäftigtenanteil, die nicht den vorgestellten Agglomerationsachsen angehören, sind die Städte Eggenfelden, Pfarrkirchen, Traunreut und Wasserburg a. Inn mit jeweils über 5.000 Arbeitsplätzen.

Eine genauere Betrachtung von einzelnen Unternehmensstandorten liefert Rückschlüsse, wo die vorgestellten Agglomerationsachsen ihre regionalökonomischen Ankerpunkte besitzen. Hierzu kann die Karte 3.3-1 herangezogen werden, welche die jeweils größten Firmen (nach Beschäftigtenzahlen) der Landkreise und Städte im Untersuchungsgebiet zeigt. Eine Unterscheidung nach Wirtschaftszweigen und Größenklassen ermöglicht außerdem Rückschlüsse auf räumliche Spezialisierungsprozesse und die Anzahl der Mitarbeiter. Es zeichnen sich für die dargestellten Agglomerationsachsen folgende wirtschaftsstrukturelle Merkmale ab: Maschinen- und Fahrzeugbau sowie Informations- und Kommunikationstechnologie im Teilraum Nord, Fahrzeugbau und Metallverarbeitung im Teilraum Mitte sowie ein hoher Anteil der chemischen Industrie im Teilraum Süd. Eine detaillierte Aufschlüsselung der Branchenstruktur erfolgt im Kapitel 3.3.2.4 „Beschäftigtenentwicklung und Branchenanteile“.





# Entwicklungskonzept weiteres Flughafenumland




Karte 3.3 - 1:  
Die größten Unternehmen  
im Untersuchungsgebiet

## Wirtschaftszweige

-  Baugewerbe
-  Gesundheit-, Veterinär-, und Sozialwesen
-  Holzgewerbe
-  Kreditgewerbe
-  Groß- und Einzelhandel
-  Ernährungsgewerbe
-  Herstellung von Metallerzeugnissen
-  Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten
-  Verkehrs- und Nachrichtentechnik
-  Fahrzeugbau und Zulieferer
-  Chemische Industrie
-  Textil- und Papiergewerbe
-  Maschinenbau
-  Sonstige

## Zahl der Beschäftigten

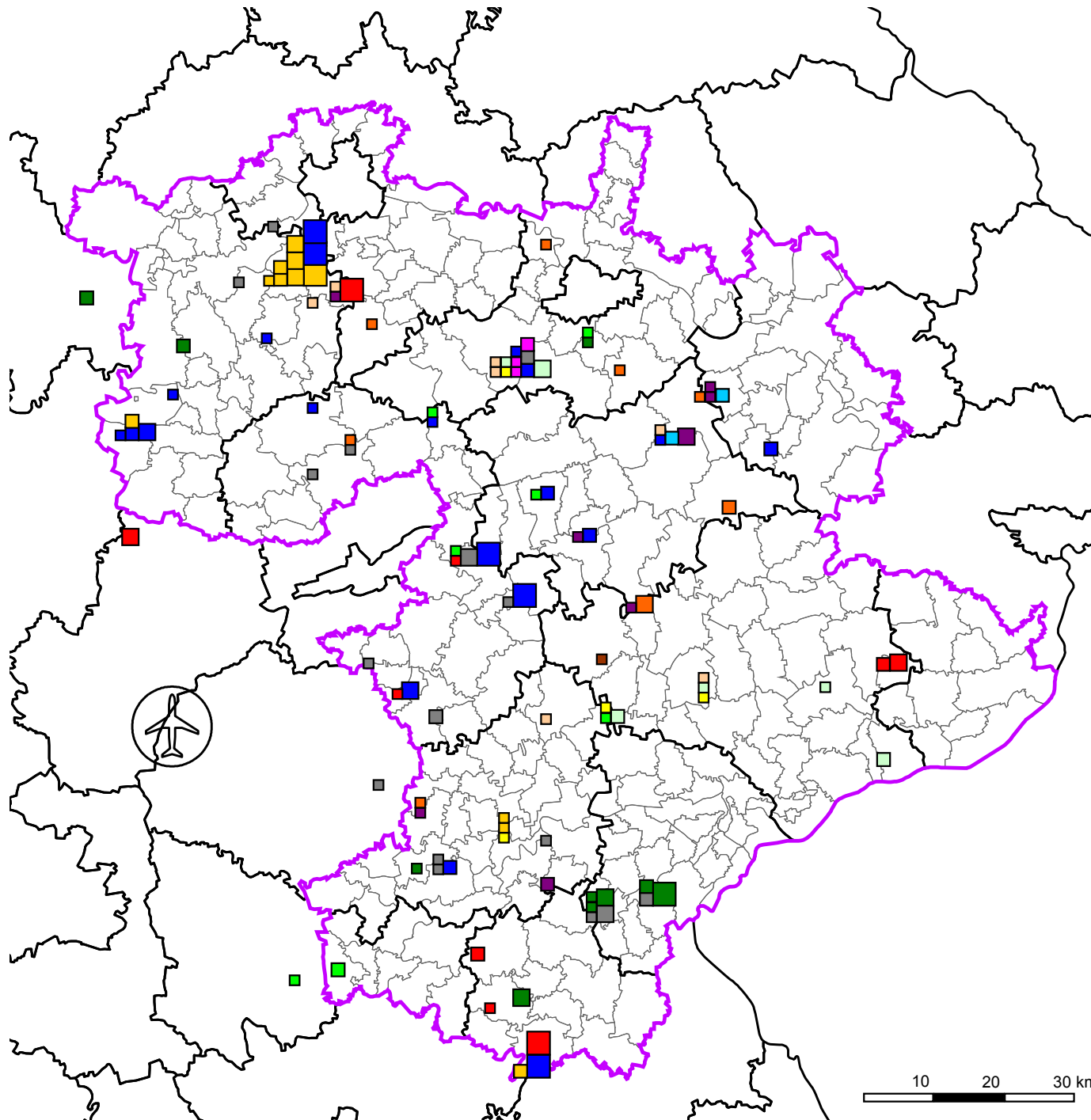
-  bis unter 500 Beschäftigte
-  500 bis unter 1.000 Beschäftigte
-  1.000 bis unter 2.000 Beschäftigte
-  2.000 Beschäftigte und mehr

-  Gemeindegrenze
-  Landkreisgrenze
-  Untersuchungsraum



Quelle: Angaben der Landkreise und  
kreisfreien Städte im Untersuchungsgebiet

LMU Institut für Wirtschaftsgeographie  
Entwurf und Kartographie: M. Wallisch  
München, März 2005



Die zehn größten Firmen bieten Arbeitsplätze für nahezu ein Fünftel aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Untersuchungsgebiet (vgl. Tabelle 3-7). Es handelt sich hierbei ausschließlich um *Global Player*, die sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene zu einem positiven Image des High-Tech-Standortes Bayern beitragen. Die Beschäftigtenentwicklung ist aufgrund der immer stärkeren Vernetzung von Wertschöpfungsaktivitäten in hohem Maße von diesen Unternehmen abhängig, welche beispielsweise durch Aufträge an lokale Unternehmensberatungen oder Zulieferer raumwirtschaftliche Multiplikatoreffekte auslösen. Aufgrund der globalen Aufstellung der Standortportfolios besteht von unternehmerischer Seite die Möglichkeit der kurz- bis mittelfristigen Verlagerung von Arbeitsplätzen, falls die regionalwirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht mehr den internationalen Standards genügen. Neben Lohnkosten spielt hierbei auch die Kommunikations- und Verkehrsinfrastruktur eine wichtige Rolle.

Tabelle 3-7: Die zehn größten Unternehmen im Untersuchungsgebiet

| Unternehmen                       | Standort     | Wirtschaftszweig                          | Mitarbeiter |
|-----------------------------------|--------------|---|-------------|
| Wacker Chemie GmbH                | Burghausen   | Chemische Industrie                       | 10.000      |
| Bosch Siemens Hausgeräte GmbH     | Traunreut    | Maschinenbau                              | 2.300       |
| Dr. Johannes Heidenhain GmbH      | Traunreut    | Fahrzeugbau (Zulieferer)                  | 2.300       |
| Bayerische Motorenwerk AG Werk II | Dingolfing   | Fahrzeugbau                               | 22.500      |
| Mann & Hummel GmbH                | Marklkofen   | Fahrzeugbau (Zulieferer)                  | 2.200       |
| Dräxlmaier Group Automotive       | Vilsbiburg   | Fahrzeugbau (Zulieferer)                  | 1.900       |
| BMW AG - Werk Regensburg          | Regensburg   | Fahrzeugbau                               | 11.500      |
| Siemens VDO Automotive AG         | Regensburg   | Fahrzeugbau (Zulieferer)                  | 5.500       |
| Infineon Technologies AG          | Regensburg   | Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten | 3.100       |
| Krones AG                         | Neutraubling | Maschinenbau                              | 4.400       |

Nicht alle Branchen bzw. Unternehmen tragen im gleichen Umfang zu lokalen Wertschöpfungsprozessen bei. Es bestehen deutliche Unterschiede zwischen den Landkreisen und Städten im Untersuchungsgebiet. Das Bruttoinlandprodukt (BIP) stellt in diesem Zusammenhang einen wichtigen Indikator zur Erfassung von interregionalen Ungleichheiten dar. Es umfasst die Summe aller innerhalb eines Jahres erbrachten wirtschaftlichen Leistungen im Inland. Die auf Ausländer entfallenden Leistungen sind dabei mit eingeschlossen. In Abbildung 3-6 ist die räumliche Verteilung des BIP je Erwerbstätigen für den Untersuchungsraum auf Landkreisebene dargestellt. Dingolfing-Landau, Altötting und die Stadt Regensburg weisen mit über 57.500 € im Jahr 2002 das höchste BIP je Erwerbstätigen im Untersuchungsgebiet auf. Sie liegen damit in derselben Kategorie wie der engere Verdichtungsraum München. Die Präsenz umsatzstarker Global Player – z. B. BMW, Wacker oder Siemens – spielt in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle. Für die Landkreise Landshut, Mühldorf a. Inn und Traunstein sind die zwischen 52.500 und 55.000 € gelegenen Werte etwas niedriger und damit leicht unter dem bayrischen Durchschnitt von 56.500 €. In den nördlichen Landkreisen des Untersuchungsgebietes sowie im Landkreis Rosenheim führt die verstärkte ländliche Prägung vieler Gemeinden zu einer etwas niedrigeren Wirtschaftsleistung. Das BIP je Erwerbstätigen liegt hier zwischen 50.000 und 52.500 €. Die strukturschwächeren Landkreise Rottal-Inn und Passau sind im Vergleich zum Untersuchungsraum durch entsprechend niedrige Werte gekennzeichnet. Diese liegen unter 50.000 € je Erwerbstätigen und sind damit niedriger als der Durchschnitt für ländliche Regionen in Bayern.

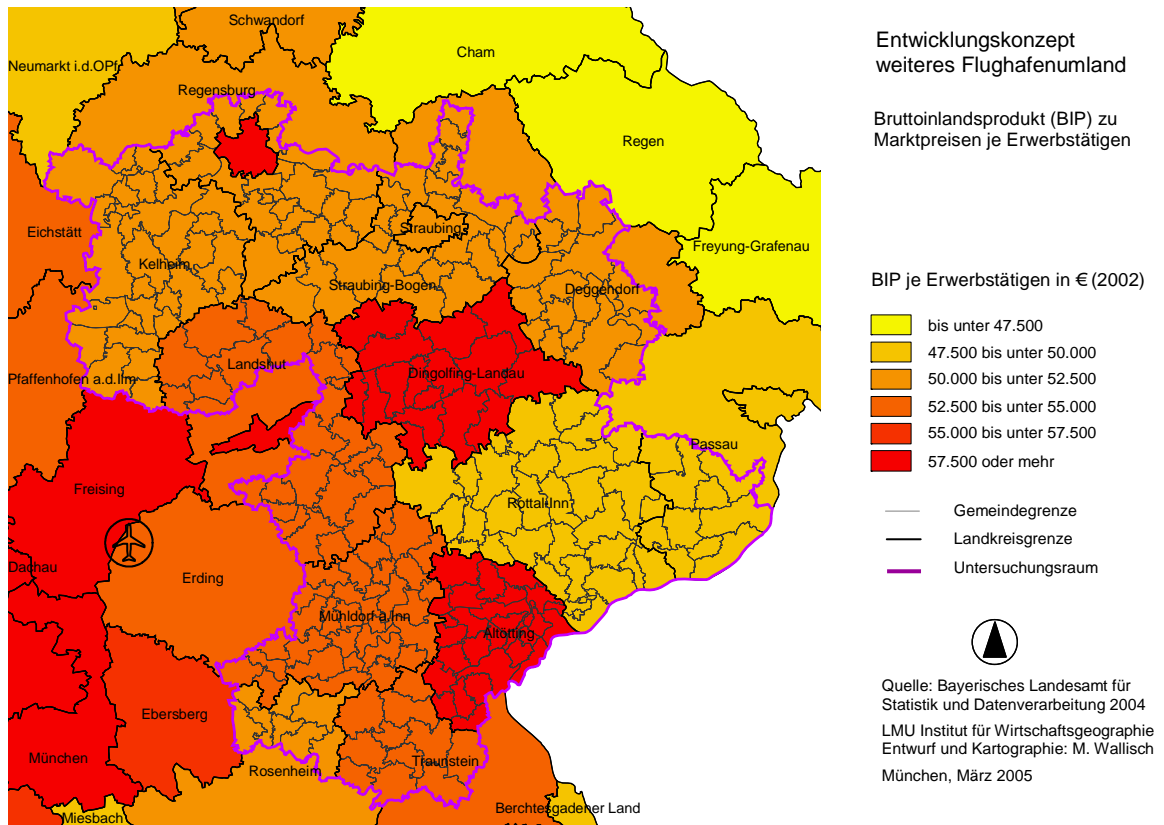


Abbildung 3-6: Räumliche Verteilung des Bruttoinlandsproduktes je Erwerbstätigen 2002

Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass die wirtschaftliche Leistungskraft der Landkreise nach Osten hin abnimmt und die grenznahen Regionen dabei deutlich unter dem bayerischen Durchschnitt positioniert sind. Die Landkreise Cham, Regen und Freyung-Grafenau schneiden mit weniger als 47.500 € je Erwerbstätigen besonders schlecht ab.

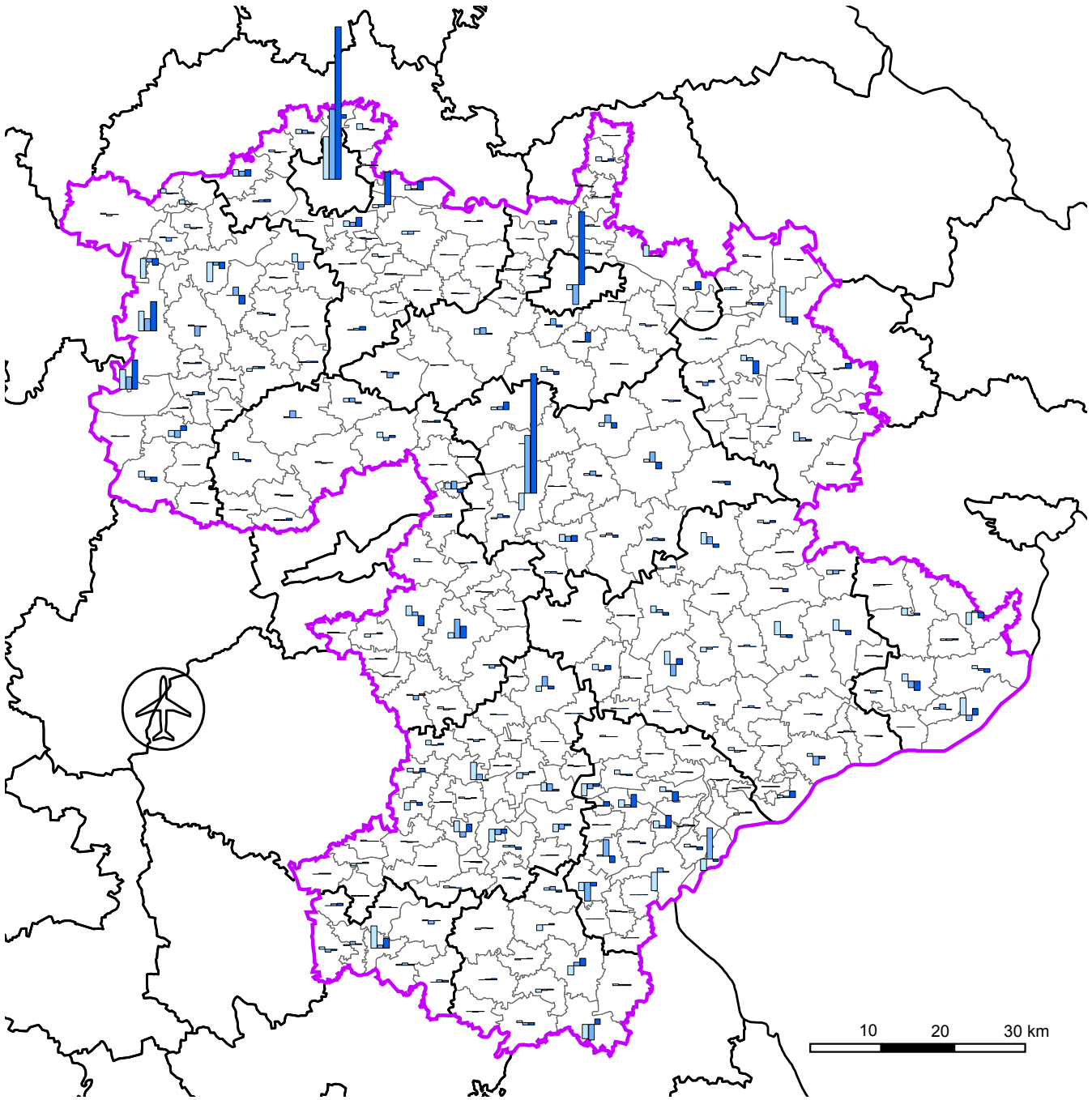
### 3.3.2.4 Beschäftigtenentwicklung und Branchenanteile

Die langfristige Beschäftigtenentwicklung im Untersuchungsgebiet ist der Karte 3.3-2 zu entnehmen. Der dargestellte Zeithorizont von 1991-2003 schließt die Verlagerung des Münchener Flughafens an den heutigen Standort mit ein. Die Längsschnittbetrachtung basiert auf drei Zeiträumen, die jeweils vier Jahre umfassen, und somit differenzierte Aussagen zu den Entwicklungstrends im Untersuchungsgebiet ermöglichen. Im Anschluss an die Karteninterpretation erfolgt eine detaillierte Analyse der Branchenentwicklung für das gesamte Untersuchungsgebiet sowie die einzelnen Teilräume.

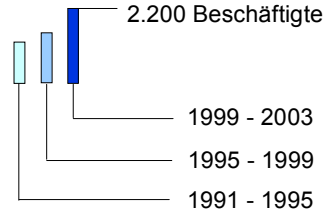
Zunächst ist festzustellen, dass nur wenige Gemeinden und Städte im Untersuchungsgebiet in allen drei aufeinander folgenden Zeiträumen Beschäftigungszuwächse verzeichnen. Hierzu gehören beispielsweise die Orte Regensburg, Neustadt a. d. Donau, Vilsbiburg und Wasserburg a. Inn. Das kontinuierliche Wachstum deutet auf eine wettbewerbsfähige Wirtschaftsstruktur mit flexiblen Unternehmen hin. Konjunkturelle Schwankungen machen sich hierdurch auf den lokalen Arbeitsmärkten weniger stark bemerkbar.

# Entwicklungskonzept weiteres Flughafenumland

Karte 3.3 - 2:  
Entwicklung der sozialversicherungspflichtig  
Beschäftigten im Untersuchungsgebiet



Entwicklung der sozialversicherungspflichtig  
Beschäftigten am Arbeitsort

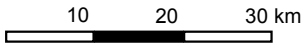


- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze
- Untersuchungsraum



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik  
und Datenverarbeitung 2004

LMU Institut für Wirtschaftsgeographie  
Entwurf und Kartographie: M. Wallisch  
München, März 2005





Seit der Verlagerung des Flughafens 1992 ist die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im gesamten Untersuchungsraum von ca. 400.000 auf knapp 430.000 im Jahr 2003 angestiegen. Dies entspricht einem jährlichen Zuwachs von einem Prozent. Allerdings sind die aufgrund der Flughafenverlagerung zu erwartenden Wachstumsimpulse während des Zeitraums 1991 - 1995 anhand der sekundärstatistischen Auswertungen nicht direkt zu erkennen. Ein Großteil der wirtschaftlichen Belegungseffekte wurde zunächst durch das nähere Flughafenumland der Landkreise Erding und Freising absorbiert. Auch in der zweiten Hälfte der 90er Jahre und im letzten dargestellten Zeitabschnitt kann anhand der Arbeitsplatzzahlen kein direkter Zusammenhang zwischen der Verlagerung des Flughafens und der regionalen Beschäftigtenentwicklung identifiziert werden.

Tabelle 3-8: *Verwendete Branchenabkürzungen*

| Abkürzung | Offizielle Bezeichnung nach der Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ 93)  |
|-----------|---|
| BG        | Baugewerbe  |
| CI        | Chemische Industrie   |
| ES        | Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen   |
| ET        | Ernährungsgewerbe und Tabakverarbeitung   |
| EU        | Erziehung und Unterricht  |
| EW        | Energie- und Wasserversorgung   |
| FB        | Fahrzeugbau   |
| FF        | Fischerei und Fischzucht  |
| GG        | Gastgewerbe   |
| GK        | Glasgewerbe, Keramik, Verarbeitung von Steinen und Erden  |
| GV        | Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen  |
| HB        | Herst. von Büromaschinen, Datenverarbeitungsgeräten und- Einrichtungen; Elektrotechnik, Feinmechanik und Optik <sup>1</sup> |
| HG        | Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren  |
| HI        | Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern <sup>2</sup>                                   |
| HL        | Holzgewerbe (ohne Herstellung v. Möbeln)  |
| HM        | Herst. von Möbeln, Schmuck, Musikinstrumenten, Sportgeräten, Spielwaren und sonstigen Erzeugnissen; Recycling               |
| KG        | Kohlenbergbau, Gewinnung von Torf, Erdöl  |
| KM        | Kokerei, Mineralölverarbeitung, Herstellung und Verarbeitung von Spalt- und Brutstoffen                                     |
| KV        | Kredit- und Versicherungsgewerbe  |
| LF        | Land- und Forstwirtschaft   |
| LG        | Ledergewerbe  |
| MB        | Maschinenbau  |
| ME        | Metallerzeugung und -bearbeitung, Herstellung von Metallerzeugnissen  |
| ÖV        | Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung  |
| PH        | Private Haushalte   |
| PV        | Papier-, Verlags- u. Druckgewerbe   |
| TB        | Textil- und Bekleidungsgewerbe  |
| UD        | Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von Dienstl. für Unternehmen <sup>3</sup>         |
| VN        | Verkehr und Nachrichtenübermittlung   |

Bezeichnungen im Text:  
<sup>1</sup> Herstellung von Büromaschinen und Datenverarbeitungsgeräten (HB)  
<sup>2</sup> Groß- und Einzelhandel (HI)  
<sup>3</sup> Unternehmensbezogene Dienstleistungen (UD)

Die mit Abstand höchsten absoluten Zuwächse über den gesamten Betrachtungszeitraum verzeichnen die Städte Dingolfing und Regensburg. Insbesondere zwischen 1999-2003 wurden in diesen beiden Orten jeweils mehrere Tausend Arbeitsplätze geschaffen. Die Stadt Straubing hat nach einer rückläufigen Beschäftigtenentwicklung während der 90er Jahre das Arbeitsplatzangebot ebenfalls deutlich erweitern können. Auch Neustadt a. d. Donau wies im betrachteten Zeitraum ein deutliches Wachstum auf. Die Zuwächse sind im Untersuchungsgebiet räumlich also relativ stark konzentriert. Der größte Teil der neuen Arbeitsplätze ist in den Städten generiert worden. Dagegen stagniert die Entwicklung abseits der bedeutenden Agglomerationszentren. Auffällig sind die insgesamt geringeren Zuwächse im Osten bzw. Südosten des Untersuchungsgebietes. Ein beachtlicher Teil der Gemeinden und Städte verzeichnet hier sogar einen Rückgang der Arbeitsplät-

ze. Auch Bereiche des Chemiedreiecks sind von dieser negativen Entwicklung nicht ausgenommen.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen zwischen 1999 und 2003 für das gesamte Untersuchungsgebiet sowie für die einzelnen Teilräume aufgeschlüsselt nach Branchen. Gleichzeitig wird sowohl der relative als auch der absolute Anteil einzelner Branchen an der Gesamtbeschäftigung dargestellt. Hierdurch können Rückschlüsse auf die Dynamik einzelner Wirtschaftszweige hinsichtlich der Schaffung neuer Arbeitsplätze abgeleitet werden. Die Gesamtzahl der Beschäftigten im Untersuchungsgebiet betrug zum 30.06.2003 über 430.000. Die Aufschlüsselung der Wirtschaftszweige orientiert sich an der Klassifikationssystematik des statistischen Bundesamtes. Eine Übersicht zur Branchenaufteilung und den verwendeten Abkürzungen ist der Tabelle 3-8 zu entnehmen.

### Gesamter Untersuchungsraum

**Branchenanteile:** Die Wirtschaftsbereiche (relativer Anteil in Klammern) Groß- und Einzelhandel (13,0%), Gesundheit-, Veterinär-, und Sozialwesen (11,6%), Fahrzeugbau (9,5%), unternehmensbezogene Dienstleistungen (7,6%), Herstellung von Büromaschinen und Datenverarbeitungsgeräten (6,3%) sowie das Baugewerbe (7,7%) umfassen mit 55% mehr als die Hälfte aller Beschäftigten im Untersuchungsgebiet (vgl. Abbildung 3-7).

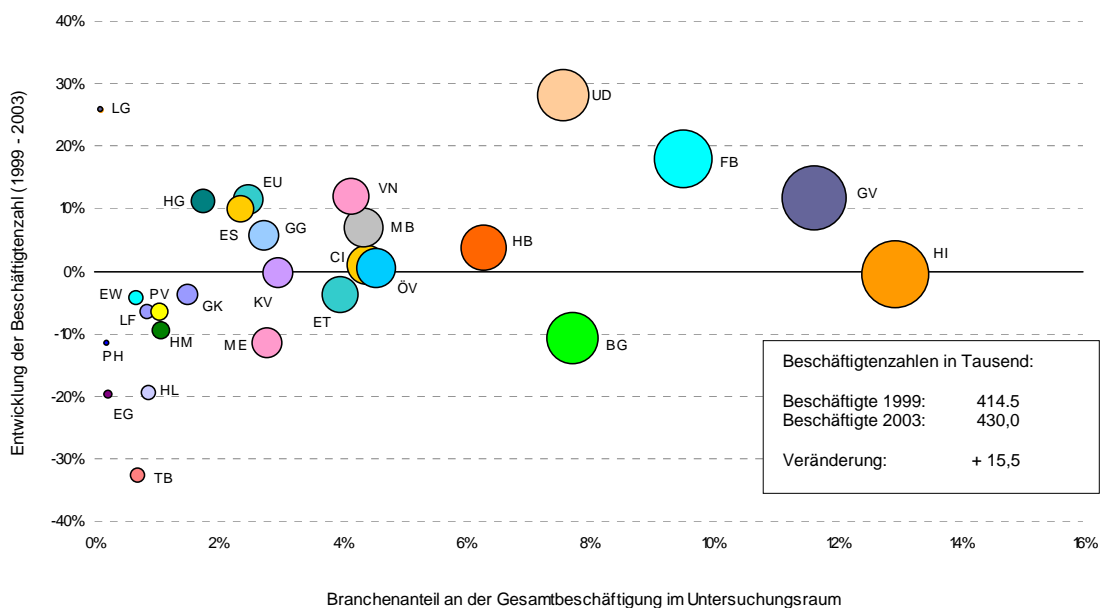


Abbildung 3-7: Beschäftigtenentwicklung im Untersuchungsgebiet

**Beschäftigtenentwicklung:** Die Bilanz der Beschäftigtenentwicklung für das Untersuchungsgebiet ist mit +3,7% insgesamt positiv. Dies entspricht einem Zuwachs von über 15.000 Beschäftigten innerhalb von vier Jahren bzw. einer jährlichen Zuwachsrate von 0,9%. Die Branchen Fahrzeugbau (+17,9%) sowie unternehmensbezogene Dienstleistungen (+28,0%) können als wichtigste Träger des Beschäftigtenwachstums im Zeitraum zwischen 1999 - 2003 identifiziert werden. Auch die Branchen Maschinenbau (+7,0%), Verkehr und Nachrichtenübermittlung (+11,9%) sowie das Gesundheit-, Veterinär-, und Sozialwesen (+11,6%) haben sich überdurchschnittlich entwickelt.

Besonders problematisch ist die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen im Baugewerbe. Hier ist ein Rückgang von -10,9% zu konstatieren. Auch das Ernährungsgewerbe und die Tabakverarbeitung (-3,9%) sowie die Bereiche Metallerzeugung und -bearbeitung und Herstellung von Metallerzeugnissen (-11,6%) sind durch einen signifikanten Arbeitsplatzabbau gekennzeichnet. Die Anteile an der Gesamtbeschäftigung liegen hier jedoch deutlich geringer als im Baugewerbe. Somit fällt auch der absolute Verlust an Arbeitsplätzen in diesen beiden Branchen entsprechend niedriger aus.

### Teilraum Nord

**Branchenanteile:** Die Wirtschaftsbereiche Groß- und Einzelhandel (13,8%), Gesundheit-, Veterinär-, und Sozialwesen (11,6%), unternehmensbezogene Dienstleistungen (9,8%), Herstellung von Büromaschinen und Datenverarbeitungsgeräten (10,1%) umfassen nahezu die Hälfte aller Beschäftigten im Teilraum Nord. Die Wirtschaftsstruktur entspricht somit weitestgehend derjenigen des Gesamttraums, wobei technologieintensive Branchen insgesamt etwas stärker vertreten sind und stagnierende Wirtschaftsbereiche wie das Baugewerbe einen geringeren Anteil an der Gesamtbeschäftigung einnehmen (vgl. Abbildung 3-8).

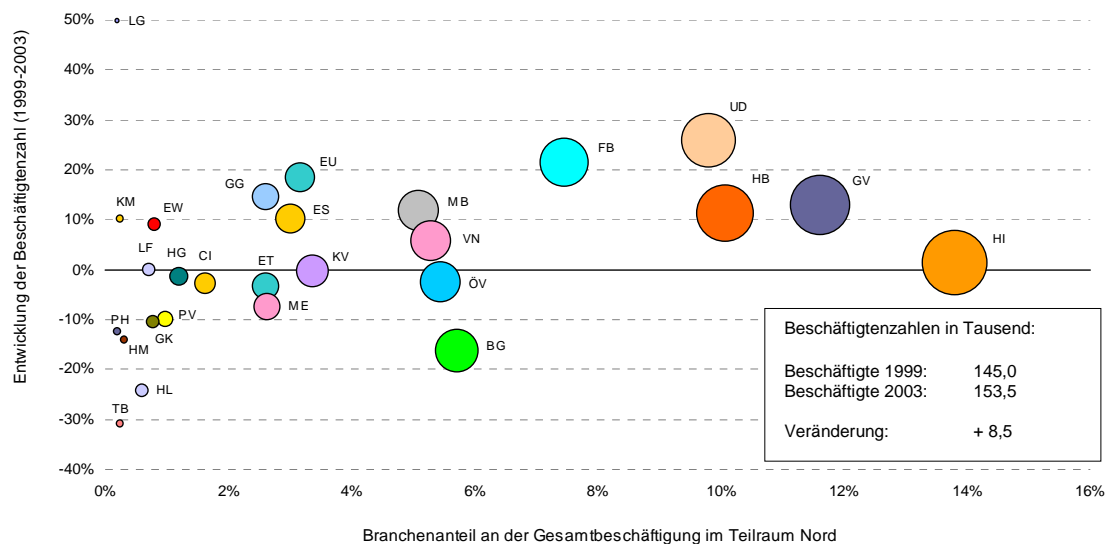


Abbildung 3-8: Beschäftigtenentwicklung im Teilraum Nord

**Beschäftigtenentwicklung:** Die Bilanz der Beschäftigtenentwicklung für den Teilraum Nord übertrifft mit +5,6% das Ergebnis des Gesamttraumes deutlich. Dies entspricht einem Zuwachs von über 8.000 Beschäftigten innerhalb von vier Jahren. Die Branchen unternehmensbezogene Dienstleistungen (+25,7%), Fahrzeugbau (+21,4%), sowie Herstellung von Büromaschinen und Datenverarbeitungsgeräten (+11,3%) können als wichtige Träger des Beschäftigtenwachstums im Zeitraum zwischen 1999 - 2003 identifiziert werden. Auch das Gesundheit-, Veterinär-, und Sozialwesen (+12,7%) hat sich weit überdurchschnittlich entwickelt.

## Teilraum Mitte

**Branchenanteile:** Nahezu ein Viertel (22,5%) aller Beschäftigten im Teilraum Mitte arbeitet im Fahrzeugbau. Hierin zeigt sich die dominante Position dieses Wirtschaftsbereiches, dessen ökonomische Multiplikatoreffekte für die weitere regionale Entwicklung von außerordentlicher Bedeutung sind.

Die Branchen Groß- und Einzelhandel (12,3%), Gesundheit-, Veterinär-, und Sozialwesen (9,8%), unternehmensbezogene Dienstleistungen (7,1%) sowie das Baugewerbe (7,7%) sind ebenfalls durch relativ hohe Beschäftigtenanteile charakterisiert (vgl. Abbildung 3.3-5).

**Beschäftigtenentwicklung:** Die Anzahl der Beschäftigten im Teilraum Mitte ist mit +5,3% zwischen 1999-2003 deutlich angestiegen. Dies entspricht einer Steigerung von über 6.400 Beschäftigten innerhalb von vier Jahren. Die höchsten Zuwachsraten verzeichnen unternehmensbezogenen Dienstleistungen (+54,0%) und das Gummi- und Kunststoffgewerbe (+45,9%). Dieser Bereich umfasst u. a. die Herstellung von Bereifungen und technischen Kunststoffteilen, die für den Fahrzeugbau erforderlich sind. Auch im Maschinenbau (+14,0%), im Fahrzeugbau (16,6%) und im Bereich der Verkehrs- und Nachrichtentechnik (+19,9%) hat sich die Anzahl der Beschäftigten deutlich erhöht.

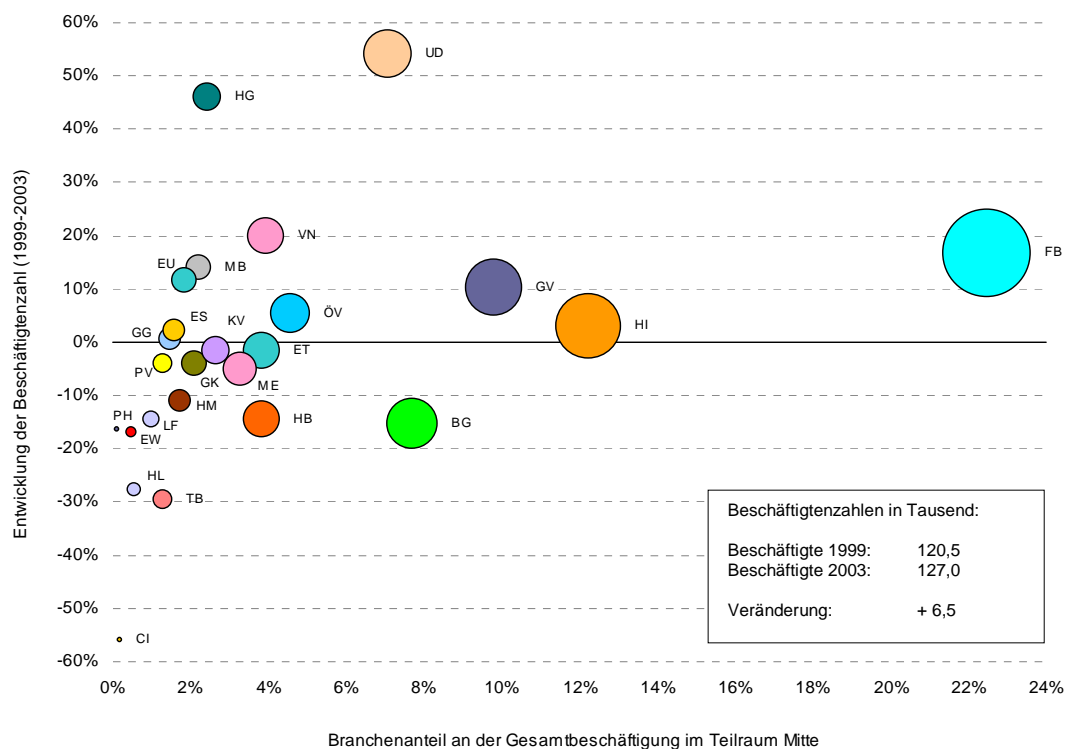


Abbildung 3-9: Beschäftigtenentwicklung im Teilraum Mitte

Auffällig negativ ist dagegen die Entwicklung im Bereich Herstellung von Büromaschinen und Datenverarbeitungsgeräten (-14,6%), welcher im Teilraum Mitte deutliche Arbeitsplatzverluste hinnehmen muss. Auch die Entwicklung im Baugewerbe (-15,2%) ist als problematisch zu betrachten. Der Abbau an Arbeitsplätzen in dieser Branche liegt in diesem Teilraum deutlich über dem relativen Rückgang im gesamten Untersuchungsgebiet.



### 3.3.2.5 Räumliche Konzentration von Branchenaktivitäten

Die Abbildung 3-11 stellt die räumliche Konzentration einzelner Branchen und deren Beschäftigtenentwicklung dar. Als Maß für den räumlichen Konzentrationsgrad werden branchenspezifische Gini-Koeffizienten herangezogen. Eine Branche, die den Wert 1 aufweist, konzentriert sich vollständig auf eine Gemeinde oder Stadt, der Wert 0 steht für völlige Gleichverteilung der Branche auf alle Gemeinden und Städte im Untersuchungsgebiet. Eine starke räumliche Konzentration bei gleichzeitig hohen Wachstumsraten deutet auf eine dominante Position einer Branche innerhalb von teilräumlichen Wirtschaftsstrukturen hin, wobei durch die alleinige Berechnung von Gini-Koeffizienten noch keine Aussage über die Verortung im Untersuchungsraum getroffen werden kann. Zur Ableitung von konkreten räumlichen Aussagen hinsichtlich branchenspezifischer Beschäftigtenagglomerationen werden Lokalisationsquotienten ergänzend herangezogen.

#### Gini-Koeffizienten

Die Wirtschaftsbereiche (Gini-Koeffizient in Klammern) Fahrzeugbau (0,98) sowie Herstellung von Büromaschinen und Datenverarbeitungsgeräten (0,96) weisen im Untersuchungsgebiet eine hohe räumliche Konzentration und gleichzeitig eine positive Beschäftigtenentwicklung auf. Auch die chemische Industrie (0,98) konzentriert sich auf wenige Standorte. Die Beschäftigtenentwicklung ist hier allerdings stagnierend. Weitere Wirtschaftsaktivitäten, die eine relativ starke räumliche Konzentration bei gleichzeitigem Beschäftigtenzuwachs aufweisen, sind der Maschinenbau (0,91) sowie die Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren (0,92).

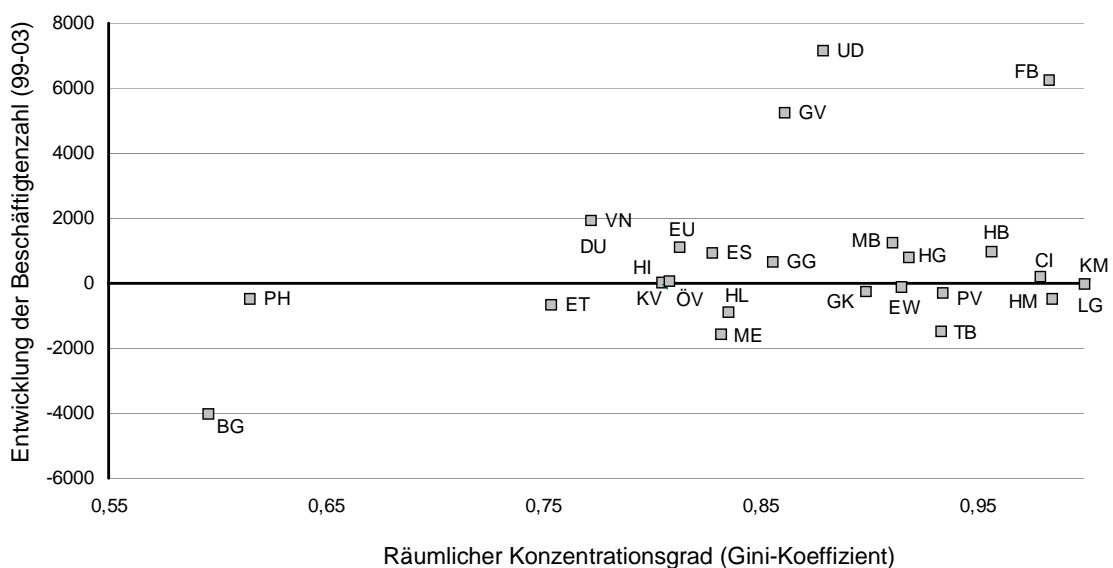


Abbildung 3-11: Räumliche Konzentration von Branchenaktivitäten im Untersuchungsraum

Hingegen ist das Baugewerbe mit einem Gini-Koeffizienten von 0,60 durch eine relativ ausgeglichene Raumstruktur charakterisiert. Unternehmen aus dem Baugewerbe sind demnach in nahezu allen Gemeinden und Städten im Untersuchungsgebiet vertreten; die Arbeitsplätze verteilen sich somit relativ flächendeckend im Untersuchungsgebiet. Der starke Rückgang der Beschäftigtenzahlen in dieser Branche ist insofern problematisch, als es für eine Vielzahl kleinerer Gemeinden ein wichtiges wirtschaftliches Standbein betrifft.

## Lokalisationsquotienten

Der Lokalisationsquotient (LQ) misst die relative Bedeutung einer Branche in einer administrativen Einheit (z. B. Stadt oder Gemeinde im Untersuchungsgebiet) im Verhältnis zur Bedeutung derselben Branche in einem Vergleichsraum (z. B. Bayern und Deutschland). Im vorliegenden Fall wurden jeweils die Beschäftigtenzahlen ausgewählter Branchen gegenübergestellt. Werte kleiner oder größer 1 weisen auf einen unter- bzw. überproportionalen Besatz einer Branche hin bzw. auf eine Spezialisierung in der entsprechenden Raumeinheit. Die Tabelle 3-9 zeigt die höchsten Lokalisationsquotienten im Untersuchungsgebiet für ausgewählte Wirtschaftszweige bezogen auf die Vergleichsräume Bayern und Deutschland. Dadurch können Rückschlüsse auf die Wettbewerbsposition sowohl auf Bundesland- als auch auf nationaler Ebene abgeleitet werden.

Die chemische Industrie ist durch besonders hohe Lokalisationsquotienten gekennzeichnet. Den in wirtschaftlicher Hinsicht bedeutendsten Chemiestandort in Bayern stellt das Chemiedreieck dar, welches sich über die Landkreise Altötting, Mühldorf a. Inn und Traunstein erstreckt. Die hier angesiedelten Chemieunternehmen stellen insgesamt rund 20.000 Arbeitsplätze zur Verfügung und sind somit der Motor regionalwirtschaftlicher Entwicklungsprozesse. In etwa die Hälfte der Beschäftigten entfallen auf die Wacker Chemie GmbH. Das Kerndreieck setzt sich aus den Orten Burghausen, Burgkirchen a. d. Alz und Trostberg zusammen, die jeweils einen Lokalisationsquotienten von über 20 aufweisen.

Die Orte Dingolfing, Marklkofen, Pilsting und Hengersberg sind im Bereich Fahrzeugbau durch räumliche Spezialisierungsvorteile gekennzeichnet. Entscheidend für die positive Entwicklung und die überregionale Wettbewerbsfähigkeit im Teilraum Mitte ist das BMW Werk in Dingolfing mit rund 22.000 Beschäftigten. Enge funktionale Verflechtungen zu branchenverwandten Unternehmen und Zuliefern in den Nachbargemeinden haben in den letzten Jahren eine positive Beschäftigtenentwicklung ausgelöst. Die dominierende Stellung der chemischen Industrie und des Fahrzeugbaus in den jeweiligen Teilräumen induziert aufgrund umfangreicher funktionaler Verflechtungsbeziehungen ausgeprägte regionalökonomische Abhängigkeiten. Insbesondere lokale Zulieferer sowie Service- und Dienstleistungsunternehmen sind auf die positive Entwicklung dieser beiden Wirtschaftszweige angewiesen. Hierdurch besteht die Gefahr von signifikanten Arbeitsplatzverlusten bei einer branchenspezifischen Schwächephase.

Tabelle 3-9: Lokalisationsquotienten ausgewählter Branchen im Untersuchungsgebiet für die Vergleichsräume Bayern und Deutschland mit Beschäftigtenzahlen

| Vergleichsraum Bayern       |         |              |      | Vergleichsraum Deutschland  |         |              |      |
|-----------------------------|---------|--------------|------|-----------------------------|---------|--------------|------|
| Bayern                      | Branche | Beschäftigte | LQ   | Deutschland                 | Branche | Beschäftigte | LQ   |
| Burghausen, Stadt           | CI      | 10169        | 42,8 | Burghausen, Stadt           | CI      | 10169        | 35,6 |
| Burgkirchen a. d. Alz       | CI      | 2065         | 28,0 | Dingolfing, Stadt           | FB      | 22713        | 25,0 |
| Unterneukirchen             | CI      | 257          | 24,4 | Marklkofen                  | FB      | 2123         | 24,9 |
| Trostberg, Stadt            | CI      | 1606         | 23,1 | Burgkirchen a. d. Alz       | CI      | 2065         | 23,3 |
| Aschau a. Inn               | CI      | 731          | 22,3 | Polling                     | ET      | 819          | 22,3 |
| Dingolfing, Stadt           | FB      | 22713        | 18,9 | Jettenbach                  | ET      | 36           | 21,4 |
| Marklkofen                  | FB      | 2123         | 18,9 | Unterneukirchen             | CI      | 257          | 20,3 |
| Polling                     | ET      | 819          | 18,2 | Trostberg, Stadt            | CI      | 1606         | 19,2 |
| Jettenbach                  | ET      | 36           | 17,5 | Aschau a. Inn               | CI      | 731          | 18,5 |
| Kirchham                    | GG      | 298          | 16,5 | Kirchham                    | GG      | 298          | 18,5 |
| Bayerbach b. Ergoldsbach    | ME      | 159          | 15,1 | Pfaffing                    | ET      | 462          | 17,7 |
| Pfaffing                    | ET      | 462          | 14,5 | Pilsting, Markt             | FB      | 679          | 14,9 |
| Neustadt a. d. Donau, Stadt | CI      | 1393         | 14,4 | Tacherting                  | MB      | 758          | 13,9 |
| Rattiszell                  | BG      | 381          | 12,4 | Neutraubling, Stadt         | MB      | 4657         | 13,3 |
| Pilsting, Markt             | FB      | 679          | 11,3 | Irlbach                     | ET      | 55           | 13,1 |
| Mehring                     | CI      | 77           | 11,1 | Pfakofen                    | ET      | 55           | 12,9 |
| Tacherting                  | MB      | 758          | 10,8 | Sünching                    | ET      | 107          | 12,6 |
| Neufraunhofen               | BG      | 74           | 10,8 | Salching                    | MB      | 227          | 12,5 |
| Irlbach                     | ET      | 55           | 10,7 | Geiselhöring, Stadt         | FB      | 685          | 12,3 |
| Pfeffenhausen, Markt        | ME      | 272          | 10,6 | Rattiszell                  | BG      | 381          | 12,3 |
| Pfakofen                    | ET      | 55           | 10,5 | Engelsberg                  | ET      | 177          | 12,2 |
| Obersüßbach                 | BG      | 89           | 10,3 | Neustadt a. d. Donau, Stadt | CI      | 1393         | 11,9 |
| Neutraubling, Stadt         | MB      | 4657         | 10,3 | Geratskirchen               | ET      | 18           | 11,6 |
| Sünching                    | ET      | 107          | 10,3 | Hengersberg, Markt          | FB      | 1362         | 11,5 |
| Engelsberg                  | ET      | 177          | 10,0 | Bad Füssing                 | GG      | 1205         | 11,2 |
| Bad Füssing                 | GG      | 1205         | 10,0 | Bayerbach b. Ergoldsbach    | ME      | 159          | 10,8 |
| Moosthenning                | ME      | 86           | 9,8  | Geisenhausen, Markt         | ET      | 338          | 10,7 |
| Salching                    | MB      | 227          | 9,7  | Neufraunhofen               | BG      | 74           | 10,7 |
| Geratskirchen               | ET      | 18           | 9,5  | Aschau a. Inn               | FB      | 731          | 10,5 |
| Mainburg, Stadt             | ME      | 1281         | 9,5  | Herrngiersdorf              | FB      | 212          | 10,5 |
| Geiselhöring, Stadt         | FB      | 685          | 9,4  | Obersüßbach                 | BG      | 89           | 10,2 |
| Buchhofen                   | BG      | 65           | 9,2  | Bad Griesbach               | GG      | 891          | 10,2 |
| Bad Griesbach               | GG      | 891          | 9,1  | Ruhstorf a. d. Rott         | MB      | 1099         | 9,6  |
| Arnstorf, Markt             | BG      | 2191         | 9,1  | Oberneukirchen              | KV      | 32           | 9,6  |
| Riekofen                    | VN      | 21           | 9,0  | Moos                        | ET      | 75           | 9,2  |
| Otzing                      | VN      | 120          | 8,8  | Mehring                     | CI      | 77           | 9,2  |
| Geisenhausen, Markt         | ET      | 338          | 8,8  | Buchhofen                   | BG      | 65           | 9,1  |
| Hengersberg, Markt          | FB      | 1362         | 8,7  | Malching                    | ET      | 10           | 9,0  |
| Oberneukirchen              | KV      | 32           | 8,6  | Arnstorf, Markt             | BG      | 2191         | 8,9  |
| Wallerfing                  | BG      | 72           | 8,4  | Erlbach                     | MB      | 16           | 8,7  |
| Herrngiersdorf              | BG      | 212          | 8,4  | Aholting                    | ET      | 10           | 8,4  |
| Atting                      | ME      | 51           | 8,3  | Perkam                      | MB      | 41           | 8,4  |
| Haarbach                    | BG      | 154          | 8,3  | Traunreut, Stadt            | HB      | 2523         | 8,4  |

Bad Füssing, Bad Griesbach im Rottal und Kirchham nehmen aufgrund ihrer hohen Lokalisationsquotienten im Gastgewerbe eine besondere Stellung im Landkreis Passau ein. Hier wurden im Wellness- und Gesundheitsbereich wettbewerbsfähige Kompetenzen entwickelt und auf diese Weise neue Arbeitsplätze in einer insgesamt strukturschwächeren Raum geschaffen. In den drei Orten sind insgesamt über 2.000 Arbeitskräfte im Gastgewerbe beschäftigt. Bemerkenswert sind auch die hohen Lokalisationsquotienten und Beschäftigtenzahlen in Neutraubling (Maschinenbau), Mainburg (Metallerzeugung), Arnstorf (Baugewerbe) und Traunreut (Büromaschinen). Die überdurchschnittlichen Werte sind jeweils auf ein größeres Unternehmen zurückzuführen: die Krones AG in Neutraubling mit rund 4.000 Beschäftigten, die Wolf GmbH in Mainburg mit über 1.000 Beschäftigten, die Lindner AG (Decken-, Boden-, Trennwandsysteme) in Arnstorf mit rund 1.500 Beschäftigten sowie die Bosch-Siemens Hausgeräte GmbH in Traunreut mit knapp 2.300 Beschäftigten. Die Unternehmen sind aufgrund ihrer Größe und der indu-



zierten Multiplikatoreffekte für die Gemeinden und Städte von außerordentlicher Bedeutung. Der Bereich Ernährungsgewerbe zeigt Konzentrationsansätze im Bereich Wasserburg a. Inn und im Landkreis Mühldorf a. Inn. Die Beschäftigtenzahl in Pfaffing und Polling beläuft sich auf über 1.200, wobei die Lokalisationsquotienten auf eine räumliche Spezialisierung hindeuten. Das Untersuchungsgebiet umfasst noch eine Vielzahl weiterer Orte, die hinsichtlich ihrer branchenspezifischen Lokalisationsquotienten im bayern- bzw. deutschlandweiten Vergleich überdurchschnittlich positioniert sind. Allerdings handelt es sich hierbei überwiegend um kleinere Gemeinden und Städte, deren absolute Beschäftigtenzahl in der jeweiligen Branche weniger als 1.000 beträgt. Des Weiteren ist eine disperse Verteilung im Untersuchungsgebiet festzustellen. Anhand der dargestellten Lokalisationsquotienten kann also keine weitere branchenspezifische Beschäftigtenagglomeration identifiziert werden.

### **3.3.2.6 Räumliche Verteilung unbebauter Gewerbeflächen**

Die räumliche Verteilung von Gewerbeflächen stellt einen wichtigen Indikator für das Ansiedlungspotenzial von Gemeinden und Städten im Untersuchungsgebiet dar. Das Kriterium der kurzfristigen Verfügbarkeit ist dabei ein wichtiger Wettbewerbsfaktor bei der Akquisition von neuen Unternehmen. Weitere Qualitätsmerkmale im Standortwettbewerb sind ein positives Erscheinungsbild, eine gute Erreichbarkeit und ausreichende Parkplätze. Die Daten zur Bestandsaufnahme stammen zum Stichtag 31.03.2004 aus dem Standort-Informationen-System Bayern (SISBY). Die Anbieter der Gewerbeflächen, in der Regel die Kommunen, melden ihre verfügbaren Gewerbeflächen im Standort-Informationen-System an. Die Kooperation der Kommunen mit den IHKs und der Meldung ihrer Gewerbeflächen verläuft auf freiwilliger Basis. Daher sind in der SISBY-Datenbank nicht alle tatsächlich verfügbaren Gewerbeflächen erfasst. Hierdurch ergeben sich bei der räumlichen Darstellung leichte Verzerrungen.

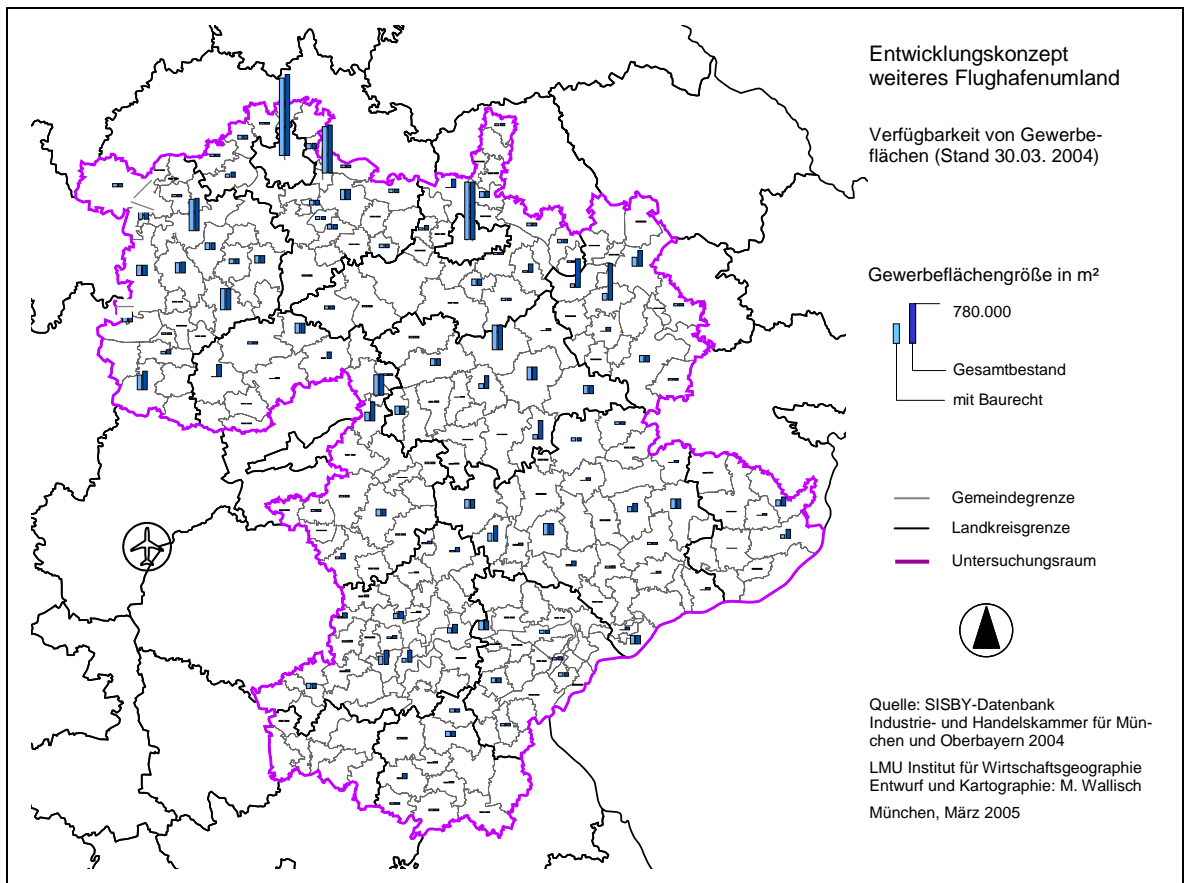


Abbildung 3-12: Verfügbarkeit von Gewerbeflächen

Die Abbildung 3-12 zeigt die räumliche Verteilung von Gewerbeflächen im Untersuchungsgebiet. Dabei wird zwischen Flächen mit Baurecht und dem Gesamtbestand unterschieden. Die mit „Baurecht“ bezeichneten Gewerbeflächen sind unbebaute, zum Zeitpunkt der Erfassung am Markt verfügbare, im Allgemeinen baureife Grundstücke, auf denen dem Bebauungsplan nach eine gewerbliche Nutzung rechtlich zulässig ist und die sofort bzw. kurzfristig verfügbar sind. Diese Voraussetzung ist erfüllt, wenn ein rechtskräftiger Bebauungsplan mindestens innerhalb des laufenden Jahres erstellt werden kann und gleichzeitig der Eigentümer (privat oder öffentlich) ein Verwertungs- bzw. Verkaufsinteresse zeigt. Weitere Informationen zu baurechtlichen Aspekten im Zusammenhang mit Gewerbegebieten können über die Internetseiten von SISBY ([www.sisby.de](http://www.sisby.de)) abgerufen werden. Der Gesamtbestand bezieht sich auf das langfristige Ansiedlungspotenzial, also auch auf Flächenbestände, die kurzfristig nicht zur Verfügung stehen.

Zunächst ist festzustellen, dass bei den Gemeinden und Städten im Untersuchungsgebiet kaum Unterschiede zwischen Flächen mit Baurecht und dem Gesamtbestand vorhanden sind. Ein überwiegender Teil der Gewerbeflächen ist somit bei Unternehmensanfragen kurzfristig nutzbar. Des Weiteren zeigt sich ein deutlich größeres Flächenangebot im nördlichen und mittleren Teilraum. Die wirtschaftlichen Zentren Regensburg, Straubing und Neutraubling sowie Kelheim und Pilsting stellen jeweils Gewerbeflächen von mehr als 400.000 m<sup>2</sup> zur Verfügung. In diesem Kontext sind weitere Orte zu nennen, welche aufgrund ihrer umfangreichen Gewerbeflächen (mehr als 100.000 m<sup>2</sup>) sowie der relativ hohen Lagegunst für die Ansiedlung von flughafenaffinen Unternehmen in Frage

kommen: Neustadt a. d. Donau, Rohr und Mainburg im Teilraum Nord; Wörth a. d. Isar, Niederaichbach, Moosthenning, Mamming und Landau a. d. Isar im Teilraum Mitte.

Eggenfelden stellt im südlichen Teilraum mit einer Fläche von über 210.000 m<sup>2</sup> das größte Areal für gewerbliche Nutzungen zur Verfügung. Aschau a. Inn, Waldkraiburg, Mühldorf a. Inn und Töging a. Inn weisen ebenfalls relativ große Potenziale an Flächen für die Unternehmensansiedlung auf, wobei diese drei Orte hinsichtlich der Erreichbarkeit des Flughafens deutlich besser positioniert sind. Die Flächengröße mit Baurecht beläuft sich dabei auf jeweils 100.000 - 200.000 m<sup>2</sup>. In Waldkraiburg, Mühldorf a. Inn und Aschau a. Inn besteht jedoch ein beachtlicher Unterschied zwischen dem Gesamtbestand und den verfügbaren Flächen mit Baurecht. Auch in Deggendorf, Plattling und Stephansposching können deutliche Unterschiede festgestellt werden. Hier sind die Potenziale also deutlich größer als die Areale, welche kurzfristig für die Ansiedlung von Unternehmen genutzt werden können.

### 3.3.2.7 Struktur- und Standorteffekte

Das Ziel der Shift-Share-Analyse ist die Identifikation regionaler Differenzen wirtschaftlicher Entwicklungsprozesse und deren Erklärung in einem gegebenen Untersuchungsgebiet. Der Grundgedanke der Shift-Share-Analyse ist der, dass das Wachstum einer betrachteten räumlichen Einheit (z. B. Gemeinde oder Stadt) größer ist als im Gesamttraum (im vorliegenden Fall das Untersuchungsgebiet), weil entweder die Branchenstruktur oder die Standortbedingungen besonders günstig sind. Die Anwendung der Shift-Share-Analyse ordnet jeder administrativen Einheit drei Kennzahlen zu, welche die wirtschaftliche Entwicklung der räumlichen Einheiten untereinander vergleichbar machen und nach Einflussgruppen unterscheiden.

Als Basis für die Berechnungen sind die Beschäftigtenzahlen aus den Jahren 1999 und 2003 herangezogen worden. In einem ersten Schritt wird für jede räumliche Einheit der Regionalfaktor (RF) ermittelt, in dem das wirtschaftliche Wachstum der jeweiligen räumlichen Einheit mit dem Wachstum des Gesamttraumes verglichen wird. Ein Regionalfaktor, der größer 1 ist, weist auf ein höheres Wirtschaftswachstum als im Gesamttraum hin. Für sich genommen stellt der Regionalfaktor nur einen Vergleich zwischen dem Wachstum der betrachteten räumlichen Einheit und dem Wachstum des Gesamttraumes dar. Um die Ursache der regionalen Wachstumsunterschiede zu analysieren müssen des Weiteren der Strukturfaktor (SF) und der Standortfaktor (OF) berechnet werden. Ein Strukturfaktor größer 1 bedeutet, dass Branchen dominieren, die im Gesamttraum Wachstumsbranchen sind. Er sagt aber nichts darüber aus, ob sie auch in der betrachteten räumlichen Einheit wachstumsstark waren. Eine Gemeinde oder Stadt mit einem Regionalfaktor kleiner 1 und einem Strukturfaktor größer 1 hat sich also schlechter entwickelt als es die Branchenstruktur erwarten lässt. Der umgekehrte Fall ist auch möglich: Eine Gemeinde hat sich trotz einer ungünstigen Branchenstruktur überdurchschnittlich entwickelt. Unter- bzw. überdurchschnittliche Entwicklungen, welche nicht nur auf die Branchenstruktur zurückzuführen sind, werden im Rahmen der Shift-Share-Analyse durch besondere Standorteinflüsse begründet und durch den Standortfaktor quantitativ erfasst. Der Standortfaktor stellt dabei eine Residualkategorie dar ( $SF \cdot OF = RF$ ). Ein Standortfaktor größer 1 bedeutet, dass in der betrachteten räumlichen Einheit die Standorteinflüsse besonders positiv zu bewerten sind. Werte kleiner 1 deuten auf ungünstige Standortbedingungen hin. Der Begriff Standortfaktor geht im Zusammenhang mit der Shift-Share-Analyse weit über

die in der Regionalökonomie gängigen Standortbedingungen hinaus, und umfasst außerdem externe Einflüsse oder zufällige raumwirtschaftliche Aspekte.

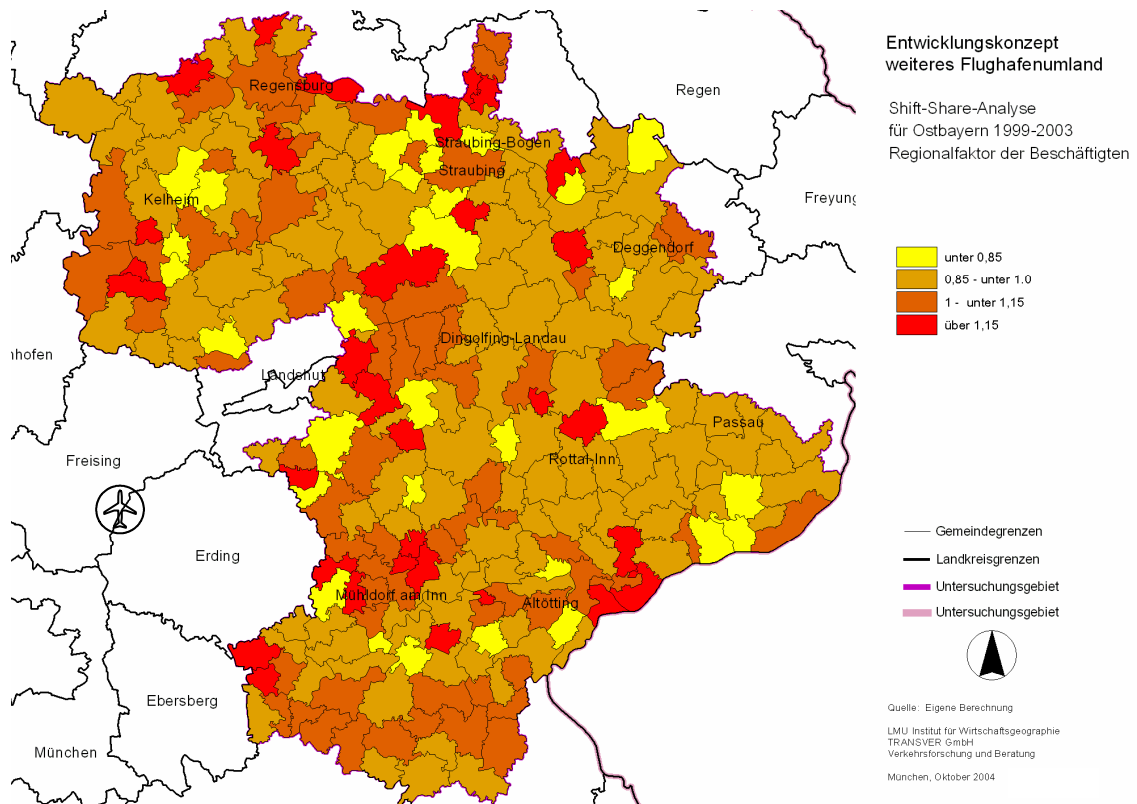


Abbildung 3-13: Regionalfaktor der Beschäftigten

Regionalfaktor der Beschäftigten (vgl. Abbildung 3-13): Ein Großteil der Gemeinden im Landkreis Passau und Rottal-Inn ist durch ein unterdurchschnittliches Beschäftigtenwachstum charakterisiert. Einige wenige Gemeinden wie Bad Füssing oder Massing sind von dieser Entwicklung ausgenommen. Hier konnten in den letzten Jahren vor allem im Wellness- und Gesundheitsbereich neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Auch der Landkreis und die Stadt Deggendorf schneiden im Vergleich zum Untersuchungsgebiet leicht unterdurchschnittlich ab. Das gleiche gilt für die östlichen Gemeinden des Landkreises Dingolfing-Landau. Die wirtschaftliche Dynamik konzentriert sich hier überwiegend auf die Stadt Dingolfing und die umliegenden Nachbargemeinden. Die positive Entwicklung ist dabei vor allem auf die regionalökonomischen Ausstrahlungseffekte des BMW-Werkes zurückzuführen. Trotz eines schwierigen Marktumfeldes hat der Automobilkonzern überdurchschnittliche Ergebnisse erzielt und weitere Mitarbeiterstellungen vorgenommen. Hiervon konnten auch die ansässigen Zulieferunternehmen profitieren.

Die Nord-Süd-Achse Regensburg-Schierling kann eine überdurchschnittliche Beschäftigtenentwicklung verzeichnen. Auch der westliche Teil des Landkreises Kelheim hat sich zwischen 1999 - 2003 positiv entwickelt. Neben der guten verkehrlichen Anbindung spielt in diesem Zusammenhang auch die Universität in Regensburg und das hierdurch induzierte hohe Qualifikationsniveau der Bevölkerung in den beiden Landkreisen eine bedeutende Rolle. Auch die Vielfalt unterschiedlicher Branchenaktivitäten sorgt für eine ausge-

glichene wirtschaftliche Entwicklung im nördlichen Teilraum. Weitere Wachstumsräume verteilen sich relativ gleichmäßig innerhalb des Untersuchungsgebietes. Hierzu zählen beispielsweise die Orte Straubing, Mühldorf a. Inn und Altötting. Auffällig ist dabei die räumliche Nähe zu wichtigen Verkehrsachsen. Flughafenbedingte Ausstrahlungseffekte sind anhand der alleinigen Betrachtung der Beschäftigtenentwicklung jedoch nicht direkt erkennbar.

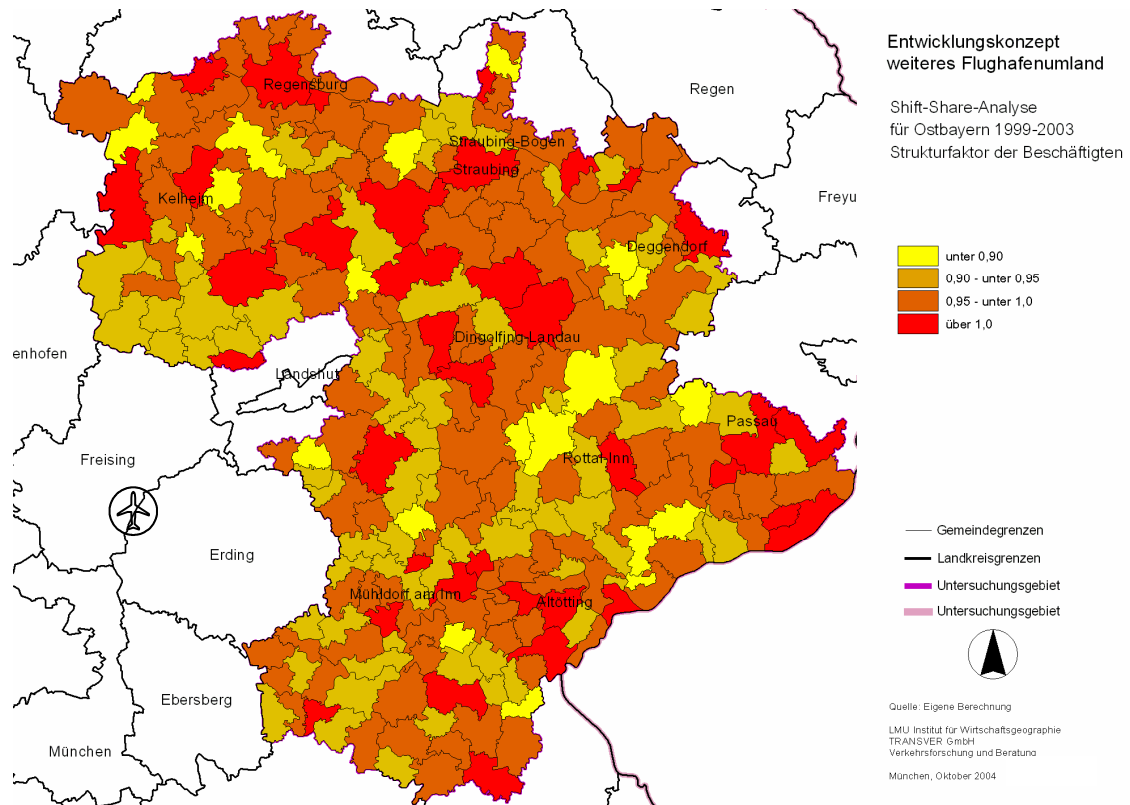


Abbildung 3-14: Strukturfaktor der Beschäftigten

Strukturfaktor (SF) der Beschäftigten (vgl. Abbildung 3-14): Die wachstumsstarken Branchen konzentrieren sich auf die größeren Städte und Gemeinden im Untersuchungsgebiet. Hierzu gehören insbesondere Neustadt a. d. Donau, Regensburg, Neutraubling, Straubing, Dingolfing, Vilsbiburg, Pfarrkirchen, Bad Griesbach i. Rottal, Bad Füssing, Mühldorf a. Inn, Altötting, Burgkirchen a. d. Alz, Traunreut und Wasserburg a. Inn. Die Wirtschaftsstruktur ist hier durch eine vergleichsweise hohe Technologieintensität charakterisiert, welche auch langfristig einen Beschäftigtenzuwachs ermöglicht. Der Landkreis Rottal-Inn ist hinsichtlich der Branchenstruktur im Untersuchungsraum am schlechtesten positioniert. Nur in Pfarrkirchen können besonders wachstumsstarke Branchen mit signifikanten Beschäftigtenzahlen identifiziert werden.

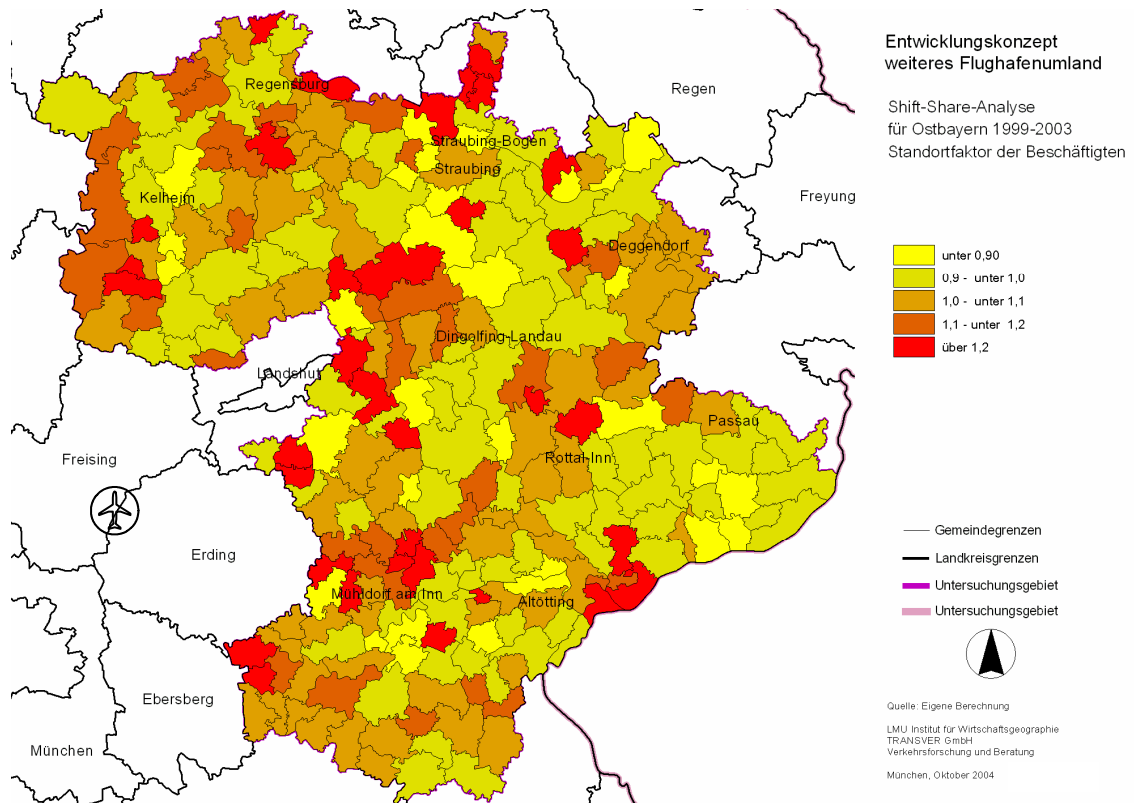


Abbildung 3-15: Standortfaktor der Beschäftigten

Standortfaktor (OF) der Beschäftigten (vgl. Abbildung 3-15): Positive Standorteinflüsse machen sich vor allem in Landshut und den Umlandgemeinden sowie in den westlichen Gemeinden des Landkreises Dingolfing-Landau bemerkbar. Auch in den Landkreisen Regensburg und Kelheim können positive Standorteinflüsse festgestellt werden. Im Landkreis Passau sind die wirtschaftsstrukturellen Voraussetzungen für einen überdurchschnittlichen Beschäftigtenzuwachs durchaus gegeben, doch die tatsächliche Entwicklung bleibt deutlich hinter den Potenzialen zurück. Ungünstige Standortbedingungen sind hierfür ausschlaggebend. Auch die überwiegende Zahl der Gemeinden und Städte im Landkreis Rottal-Inn sind durch niedrige Standortfaktoren gekennzeichnet. Insgesamt haben sich die beiden Landkreise schlechter entwickelt als es ihre Branchenstruktur erwarten lässt.

### 3.3.2.8 Flughafenspezifische Untersuchungen

#### **Verteilung der Wohnstandorte und flughafeninduzierte Einkommenseffekte**

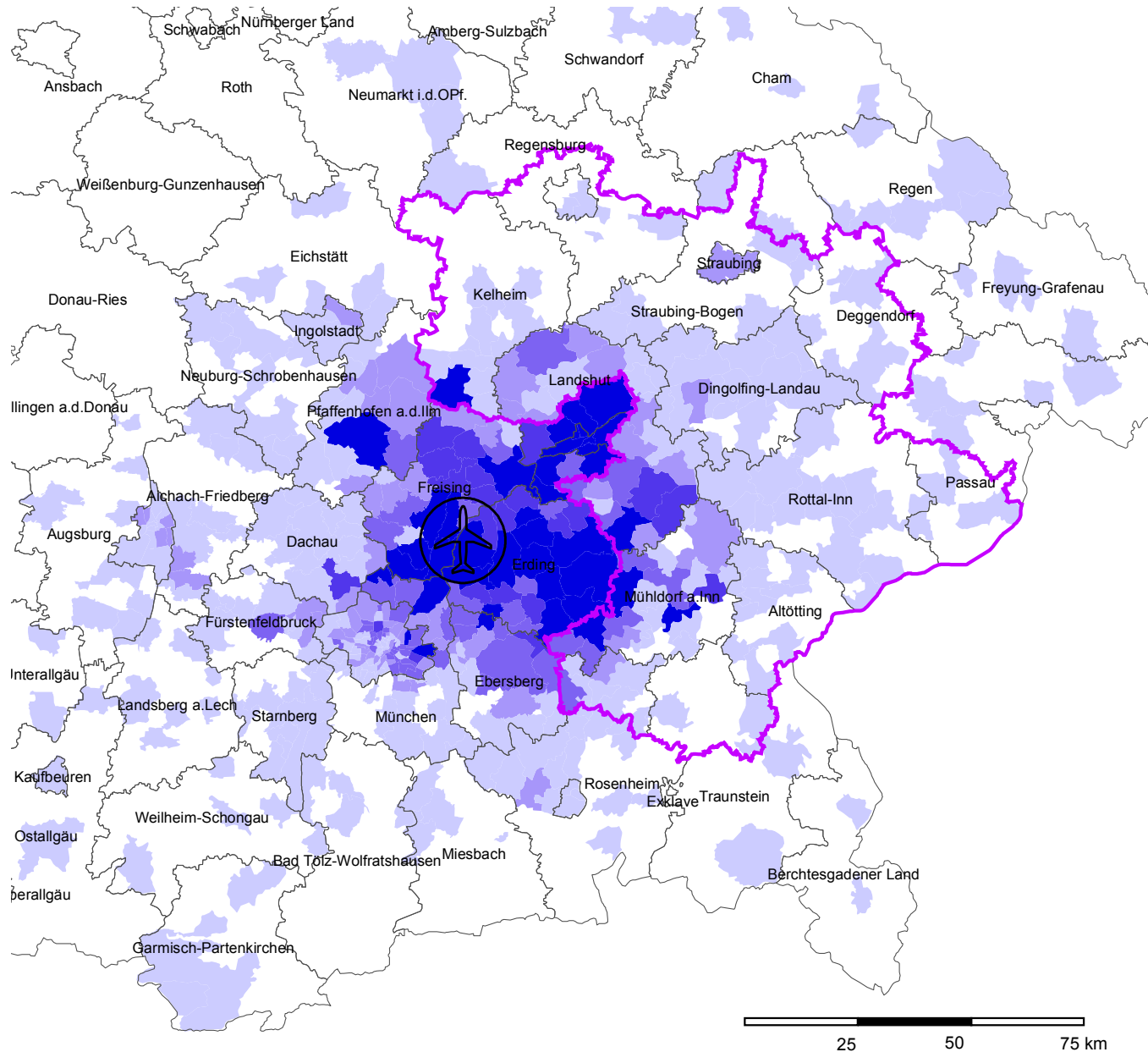
Die Anzahl der Beschäftigten am Münchener Flughafen betrug im Jahr 2003 über 23.000 und hat sich seit der Verlagerung an den neuen Standort nahezu verdoppelt. Die Anzahl der ansässigen Betriebe ist zwischen 1994 und 2003 kontinuierlich von 319 auf 531 angestiegen. Bis zum Jahre 2003 ist eine durchweg positive Beschäftigtenentwicklung zu konstatieren. Auch mittel- bis langfristig sind aufgrund des ansteigenden Passagieraufkommens weitere Zuwächse möglich, die jedoch eine geringere Dynamik als bisher aufweisen werden. Die Flughafen München GmbH ist mit über 5.000 Mitarbeitern – also mehr als 20% aller Beschäftigten – einer der bedeutendsten Arbeitgeber am Flughafen. Die Auswertung der Beschäftigtendaten ermöglicht somit die Identifikation raumspezifischer Merkmale des Einzugsbereichs des Flughafens München als Arbeitgeber in Bayern.

Die räumliche Verteilung der Wohnorte der Beschäftigten der Flughafen München GmbH nach Postleitzahlenbezirken ist in der Karte 3.3-3 abgebildet. Der Großteil der Mitarbeiterwohnorte konzentriert sich auf das nähere Flughafenumland mit den Landkreisen Erding, Freising sowie die Stadt Landshut und die angrenzenden Gemeinden. Etwas mehr als 800 Mitarbeiter der Flughafen München GmbH haben aber ihren Wohnsitz innerhalb des Untersuchungsgebietes. Diese liegen überwiegend in den Landkreisen Landshut und Mühldorf a. Inn. Weitere Wohnstandorte sind in den Landkreisen Dingolfing-Landau und Rottal-Inn zu finden. Auffällig ist die geringe Anzahl der Wohnstandorte in den Landkreisen Kelheim und Regensburg. Geht man zunächst davon aus, dass die räumliche Verteilung aller Beschäftigten am Münchener Flughafen sich analog zu derjenigen der Mitarbeiter der Flughafen München GmbH verhält, so würden auf den Untersuchungsraum insgesamt 3.680 Beschäftigte entfallen. Dies entspricht etwas mehr als 1% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im betrachteten Flughafenumland.

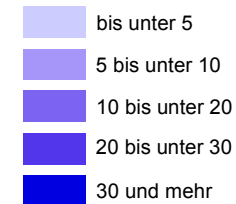
Im Jahr 2003 sind durch die Unternehmen am Flughafen ca. 700 Mio. € an Gehältern ausbezahlt worden. Demnach entfallen auf die o. g. 800 Mitarbeiter jährlich ca. 20 - 30 Mio. € der ausbezahlten Gesamtsumme. Dies entspricht einer Gehaltsspanne zwischen 25.000 - 37.500 € pro Person und Jahr. Für die hochgerechneten 3.680 Mitarbeiter ergibt sich demnach ein jährlicher Betrag von 112 Mio. €. Die genannten Gehaltssummen verstehen sich als Näherungswerte. Anhand der vorliegenden Statistiken der Flughafen München GmbH sind keine detaillierten Rückschlüsse hinsichtlich der Gehälter und ihrer tatsächlichen Verteilung im Untersuchungsgebiet ableitbar. Entsprechend der vorliegenden Daten kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sich flughafeninduzierte Einkommenseffekte insbesondere in nachfolgenden Gemeinden und Städten der Landkreise Mühldorf a. Inn und Landshut bemerkbar machen: Vilsbiburg, Haag i. OB, Kirchdorf, Mühldorf a. Inn, Obertaufkirchen, Schwindegg, Waldkraiburg und Velden. Die geographische Nähe und die hiermit bessere Erreichbarkeit des Flughafens als Arbeitsstätte sind für die räumliche Verteilung der Wohnorte ausschlaggebend.

# Entwicklungskonzept weiteres Flughafenumland

Karte 3.3 - 3:  
Verteilung der Wohnstandorte der  
Beschäftigten der Flughafen München  
GmbH nach Postleitzahlenbezirken (2004)



## Zahl der Beschäftigten



— Landkreisgrenze  
— Untersuchungsraum



Quelle: Flughafen München GmbH  
LMU Institut für Wirtschaftsgeographie  
Entwurf und Kartographie: M. Wallisch  
München, März 2005



## **Akzeptanz und Inanspruchnahme von Non-Aviation Angeboten**

Der öffentliche Bereich des Münchener Flughafens bietet ein vielfältiges Einzelhandels-, Gastronomie- und Serviceangebot, welches mit dem Begriff „München Airport Shopping“ bezeichnet wird. Insgesamt stehen für die Besucher etwa 100 Geschäfte zur Verfügung. Des Weiteren findet am Flughafen in regelmäßigen Abständen ein breites Spektrum an kulturellen Veranstaltungen statt. Hierzu zählen beispielsweise der alljährliche Weihnachtsmarkt oder die Blade-Night in den Sommermonaten.

Zur Überprüfung der Akzeptanz des Non-Aviation-Angebotes am Münchener Flughafen ist vom Institut für Wirtschaftsgeographie eine Umlandbefragung mit standardisierten Fragebögen durchgeführt worden. Hierbei erfolgte die Kontaktaufnahme mit den Probanden per Telefon um eine ausreichend große Erhebungszahl zu erreichen. Zwischen Januar und März 2005 sind 570 Einwohner im Untersuchungsgebiet zum Non-Aviation-Angebot und der verkehrlichen Anbindung des Münchener Flughafens befragt worden. Die Wohnorte der Probanden verteilen sich dabei gleichmäßig auf die Gemeinden und Städte im Untersuchungsgebiet. Hierdurch können räumliche Aussagen zum Nutzungs- und Akzeptanzverhalten der befragten Probanden abgeleitet werden.

Die ersten Auswertungen haben gezeigt, dass nur 5 - 7% der befragten Personen das umfangreiche Einzelhandelsangebot am Flughafen als Einkaufsalternative in Anspruch nehmen. Dieser niedrige Anteil ist vor allem auf lange Anfahrtszeiten und die ausreichende Versorgungssituation im eigenen Wohnort oder einem nahe gelegenen Mittel- bzw. Oberzentrum zurückzuführen. Diejenigen Einwohner, welche den Weg zum Flughafen für Einkäufe auf sich nehmen, schätzen die mondäne Atmosphäre sowie das vielfältige exklusive Warenangebot der öffentlichen Bereiche im Terminal 1 und 2. Die Nutzung des Angebotes erfolgt dabei im Durchschnitt drei- bis viermal im Jahr.

Der Flughafen als Event- und Freizeitstandort erfährt von den Einwohnern im Untersuchungsgebiet eine deutlich höhere Akzeptanz. Etwa 25 - 35% der Einwohner können sich vorstellen, kulturelle Veranstaltungen auf dem Flughafengelände zu besuchen. Gleichzeitig wird von der überwiegenden Mehrheit der Befragten die mangelhafte verkehrliche Anbindung, insbesondere über die Schiene, kritisiert. Auffällig hoch ist auch das Informationsdefizit hinsichtlich der Non-Aviation-Angebote am Flughafen. Hier fühlt sich knapp die Hälfte der Befragten Personen nicht ausreichend informiert.

Für das betrachtete Umland spielt der Flughafen als Versorgungsstandort insgesamt nur eine untergeordnete Rolle. Er stellt somit für die Einkaufs- und Einzelhandelszentren der Gemeinden und Städte im Untersuchungsgebiet keine Konkurrenz dar. Leerstände von Immobilien sowie das „Ausbluten“ von Innenstadtbereichen können folglich nicht mit dem Non-Aviation-Angebot des Flughafens in Verbindung gebracht werden.

## Bedeutung des Flughafens München für ausgewählte Unternehmen im Untersuchungsgebiet

Zur Evaluierung der Bedeutung des Standortfaktors Flughafen München für die Unternehmen im weiteren Umland wurden qualitative Interviews mit leitenden Angestellten ausgewählter Firmen durchgeführt. Die Standorte der kontaktierten Unternehmen verteilen sich dabei gleichmäßig auf das Untersuchungsgebiet (vgl. Tabelle 3-10). Hierdurch können konkrete Aussagen zu jedem Teilraum abgeleitet werden. Im Folgenden sind die wichtigsten Ergebnisse in der gebotenen Kürze zusammengefasst.

| Name               | Standort     | Branche   | Mitarbeiter |
|--------------------|--------------|---|-------------|
| Knürr AG           | Arnstorf     | Herstellung von Metallerzeugnissen              | 400         |
| Lindner AG         | Arnstorf     | Baugewerbe                                      | 1800        |
| Haas Fertigungsbau | Falkenberg   | Baugewerbe                                      | 500         |
| Mann & Hummel GmbH | Marklkofen   | Fahrzeugbau (Zulieferer)                        | 2200        |
| Völkl              | Straubing    | Sportgerätehersteller                           | 560         |
| Vinnolit GmbH      | Burghausen   | Chemische Industrie                             | 500         |
| Gummiwerk Kraiburg | Waldkraiburg | Herstellung von Gummi-Kunststoffwaren           | 300         |
| Mahlo GmbH & Co KG | Kelheim      | Mess- und Regeltechnik für Papieranlagen        | 200         |
| Stangl             | Deggendorf   | Baugewerbe sowie Grundstücks- und Wohnungswesen | 400         |
| BSH                | Traunreut    | Maschinenbau                                    | 2300        |
| Poeschl            | Geisenhausen | Ernährungs- und Tabakgewerbe                    | 300         |
| MAN DWE GmbH       | Deggendorf   | Maschinenbau                                    | 400         |

Tabelle 3-10: Befragte Unternehmen im Untersuchungsraum

**Induzierte Wirkungen:** Die Gespräche mit den o. g. Unternehmern im Untersuchungsgebiet haben gezeigt, dass durch den Zuzug von Beschäftigten immobilienwirtschaftliche Effekte ausgelöst wurden. Der Neubau von Einfamilienhäusern und Wohnungsanlagen für zugezogene Beschäftigte erfolgte überwiegend von lokalen Betrieben aus dem Holz- und Baugewerbe. Hiervon haben auch Unternehmen im Untersuchungsgebiet profitiert. Entsprechend der Wohnorte der Beschäftigten machen sich die immobilienwirtschaftlichen Effekte jedoch verstärkt im näheren Umland bemerkbar. Prognosen gehen davon aus, dass die Anzahl der Primärbeschäftigten am Flughafen München bis 2015 auf 40.000 ansteigen wird. Mittel- bis langfristig ist demnach weiterhin mit einem Zuzug von neuen Mitarbeitern zu rechnen, für die neuer Wohnraum benötigt wird. Hierdurch erfolgt die Generierung zusätzlicher Aufträge für ansässige Bauunternehmen und somit der Erhalt bzw. die Schaffung von Arbeitsplätzen in einem stagnierenden Wirtschaftsbereich.

**Flughafen als Standortfaktor:** Der Flughafen München wird von den Unternehmen im mittleren und nördlichen Teilraum überwiegend als „Komfortfaktor“ bezeichnet. Die räumliche Nähe und kurzen Fahrzeiten bringen für Unternehmen mit einem hohen Geschäftsreiseaufkommen deutliche Zeitvorteile, da die Reiseplanung sowie die Mitarbeitermobilität und hierdurch der Kontakt insbesondere zu internationalen Kunden effizienter gestaltet werden kann. Unternehmen bietet sich somit in erster Linie die Möglichkeit zur Realisierung von Kosteneinsparungen. Die Auswirkungen auf den operativen bzw. strategischen Erfolg werden dabei von den befragten Unternehmern relativ einheitlich beurteilt. Die Auswertungen der Expertengespräche haben gezeigt, dass der Flughafen im Allgemeinen durchaus einen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit ausübt, der allerdings kaum zu quantifizieren ist und als relativ gering eingeschätzt wird. Stattdessen wird in

diesem Zusammenhang das Lohnkostenniveau häufig als ausschlaggebender Faktor für die Konkurrenzfähigkeit und Standorterhaltung angegeben. Entscheidend für die insgesamt positive Bewertung des Flughafens durch die kontaktierten Unternehmen ist die gute verkehrliche Anbindung über die A 92 und A 93, welche eine schnelle Erreichbarkeit in einem akzeptablen zeitlichen Rahmen (max. 60 - 80 Minuten) für einen beträchtlichen Teil der Gemeinde und Städte im nördlichen und mittleren Teilraum gewährleistet.

Im Teilraum Süd wird die Standortsituation hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur deutlich schlechter bewertet. Die Fahrzeiten zum Flughafen betragen bis zu zwei Stunden. Mögliche Vorteile, wie die schnelle und flexiblere Abwicklung von Geschäftsreisen oder des Frachtverkehrs, kommen somit kaum mehr zum Tragen. Aus diesem Grund wird ein Teil der Reiseaktivitäten der befragten Unternehmen im Teilraum Süd verstärkt über den Flughafen in Salzburg abgewickelt, der beispielsweise von Wasserburg a. Inn ähnlich schnell zu erreichen ist. Des Weiteren wird auf die niedrigeren Parkplatzgebühren am Salzburger Flughafen hingewiesen. Diese sind am Flughafen München je nach Länge des Aufenthaltes häufig höher als die Kosten für den Flug selbst. Aufgrund der problematischen Schienenanbindung des südlichen Teilraumes besteht auch keine alternative Anreisemöglichkeit, die für Unternehmer in einem zeitlich akzeptablen Rahmen liegt.

Ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im südlichen Teilraum – insbesondere die Fertigstellung der A 94 aber auch die Modernisierung der Bahnanbindung – ist aus unternehmerischer Perspektive unbedingt notwendig. Ansonsten besteht die Gefahr der funktionalen Abkopplung von der allgemein positiv prognostizierten Entwicklung im Großraum München. Zusätzlich können sich mögliche Multiplikatoreffekte, die vom Flughafen induziert werden, weniger stark verbreiten. In den durchgeführten Gesprächen wurde auf die Möglichkeit von Abwanderungsbewegungen und die Gefährdung des aktuellen Unternehmensbestandes hingewiesen, falls mittel- bis langfristig keine bessere Anbindung an die Metropolregion München erfolgt. Die Aussagen beziehen sich dabei insbesondere auf die Landkreise Traunstein, Altötting und Rottal-Inn. Von Bedeutung sind in diesem Kontext die Ergebnisse der Shift-Share-Analyse zur Bewertung von Struktur- und Standorteffekten. Diese haben gezeigt, dass der südliche Teilraum hinsichtlich der Wirtschaftsstruktur durchaus Wachstumspotenzial besitzt. Die tatsächliche Entwicklung ist aber zum Teil deutlich schlechter verlaufen als es die Branchenstruktur erwarten lässt. Hierbei können negative Standorteinflüsse, wie eine verbesserungswürdige Verkehrsinfrastruktur, als Erklärung herangezogen werden.

Die Wirtschaftsstruktur im südlichen Teilraum ist durch einen relativ hohen Anteil an transportintensiven Wertschöpfungsaktivitäten gekennzeichnet. Dies gilt insbesondere für die chemische Industrie aber auch für andere Branchen, wie das Ernährungsgewerbe. Die Einschätzung der Unternehmer zur zukünftigen regionalen Wettbewerbsfähigkeit kann am Beispiel des Chemiedreiecks verdeutlicht werden. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass nur durch eine verbesserte Verkehrsanbindung die Unternehmen im Chemiedreieck weiter so leistungsfähig und wettbewerbsfähig wie bisher arbeiten können. Ansonsten wird das Chemiedreieck schrumpfen, und langfristig kommt es zu einer Verlagerung von Produktionsstätten und somit zu einem beträchtlichen Abbau der Beschäftigten. Dabei gilt es, den Bestand von 20.000 Arbeitsplätzen, welche überwiegend von der chemischen Industrie abhängen, zu sichern (Interview am 24. Februar 2005).

### 3.3.2.9 Fazit: Wirkungseffekte des Flughafens München als Wirtschaftsfaktor

Die Anzahl der am Flughafen München Beschäftigten hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen und beträgt aktuell über 23.000. Insgesamt wurden 2003 von 531 Betrieben ca. 700 Mio. € an Löhnen und Gehältern an die Mitarbeiter ausbezahlt. Durch den Flugverkehr entstehen weitere indirekte Arbeitsplätze außerhalb des Flughafengeländes, die sich aus Dienstleistungen für den Flughafen, für die Fluggäste oder für Luftfrachtgüter ergeben, z. B. Reisebüros, Hotels, Restaurants, Freizeiteinrichtungen, Einzelhandel sowie Taxi-, Straßen- und Schienentransporte. Neben den direkten und indirekten Arbeitsplätzen am Standort Flughafen kommen induzierte Beschäftigungseffekte hinzu, die vor allem im Flughafenumland aus den Einkommen der durch die direkt und indirekt Beschäftigten ermöglichte Nachfrage nach Konsumgütern sowie Dienstleistungen resultieren. Des Weiteren sind auch katalysierte Arbeitsplätze zu berücksichtigen. Diese sind auf Unternehmensansiedlungen zurückzuführen, welche im besonderen Maße durch den Standortfaktor Flughafen bedingt werden (vgl. Tabelle 3-11).

Tabelle 3-11: Wirkungseffekte des Flughafens als Wirtschaftsfaktor (OECHSLE 2005<sup>7</sup>)

| Wirkungseffekte                                 | Abgrenzung   | Beispiele  |
|---|--|--|
| Direkte Beschäftigungs- und Einkommenseffekte   | Mitarbeiter / Betriebe der Flughafenunternehmen, der Dienstleister und Behörden, angesiedelte Luftfahrtunternehmen, Einzelhändler, Gastronomiebetriebe, Catering, sowie deren Tätigkeiten und Umsätze, die innerhalb des Flughafengeländes stattfinden | FRAPORT AG, Bundesgrenzschutz, private Sicherheitsdienste, Zoll, Lufthansa, Duty-Free, Travel-Value, Gate Gourmet etc.   |
| Indirekte Beschäftigungs- und Einkommenseffekte | Beschäftigte / Betriebe, die Dienste für den Flughafen, für die Fluggäste oder für Luftfrachtgüter ausführen, deren Umsätze außerhalb des Flughafengeländes stattfinden  | Reisebüros, luftverkehrsbezogene Dienstleistungen (Hotels, Restaurants, Freizeiteinrichtungen, Einzelhandel, Taxi, Straßen- und Schienentransportunternehmen etc.) |
| Induzierte Wirkungen                            | Effekte, die im Flughafenumland aus der Nachfrage nach Konsum, aus dem Einkommen der direkt und indirekt Beschäftigten entstehen und dadurch wieder Beschäftigungseffekte auslösen   | Einzelhandel, Kinos etc.   |
| Katalysierte Arbeitsplätze                      | Arbeitsplätze, die aus den durch den Standortfaktor Flughafen angezogenen Unternehmensansiedlungen resultieren   | Ansiedlung von Hochtechnologieunternehmen und Konzernzentralen im Flughafenumland  |

Es kann davon ausgegangen werden, dass jeder Arbeitsplatz auf einem internationalen Großflughafen zwei neue Sekundärbeschäftigte nach sich zieht (vgl. BEER & PAESLER

<sup>7</sup> Oechsle, M. (2005): Erweiterung von Geschäftsfeldern im Non-Aviation-Bereich an europäischen Flughäfen unter besonderer Berücksichtigung des Standortes München (=Wirtschaft & Raum, Band 13). München.

1997<sup>8</sup>). Im näheren und weiteren Umland sind im Jahr 2003 demnach über 45.000 Arbeitsplätze auf den Flughafen München zurückzuführen. Wird für die Prognose der flughafeninduzierten Arbeitsplatzentwicklung ein Anstieg der Primärbeschäftigten auf 40.000 im Jahr 2015 zugrunde gelegt, so kommen in den nächsten zehn Jahren noch einmal über 30.000 Beschäftigte im näheren und weitem Flughafenumland hinzu. Im Folgenden werden die bisherigen Analysen hinsichtlich der unterschiedlichen Wirkungseffekte des Flughafens München auf das Untersuchungsgebiet zusammengefasst und erste Implikationen für die weitere Entwicklung abgeleitet.

**Direkte und indirekte Beschäftigungs- und Einkommenseffekte:** Die Analysen zur räumlichen Verteilung der Beschäftigten der Flughafen München GmbH haben gezeigt, dass ein signifikanter Teil der Belegschaft (ca. 20%) seinen Wohnsitz im Untersuchungsgebiet hat. Bei einer Umrechnung auf die Gesamtzahl der Arbeitsplätze am Flughafen München (23.000) kann von knapp 3.700 Beschäftigten mit einem Wohnsitz im Untersuchungsgebiet ausgegangen werden. Bevorzugte Wohnstandorte liegen dabei in den Landkreisen Mühldorf a. Inn sowie Landshut. In diesem Zusammenhang sind insbesondere folgende Gemeinden und Städte der Landkreise zu nennen: Vilsbiburg, Haag i. OB, Kirchdorf, Mühldorf a. Inn, Obertaufkirchen, Schwindegg, Waldkraiburg und Velden. Die räumliche Nähe und die hiermit relativ schnelle Erreichbarkeit des Flughafens als Arbeitsstätte sind für die räumliche Verteilung der Wohnorte ein wichtiger Erklärungsfaktor. Das gesamte Einzugsgebiet erstreckt sich bis weit nach Ostbayern, wobei der Anteil der Beschäftigten mit einem Wohnsitz in den weiteren Landkreisen des Untersuchungsgebietes relativ klein ist. Die ausbezahlten Gehälter, welche in den Untersuchungsraum fließen, belaufen sich auf über 110 Mio. € pro Jahr. Hierdurch ergeben sich signifikante Einkommenseffekte für das weitere Umland des Flughafens. Entsprechend der Wohnstandorte fließt ein Großteil der Gehälter in die Landkreise Landshut und Mühldorf a. Inn.

Zusätzlich sind auch indirekte Beschäftigungs- und Einkommenseffekte zu berücksichtigen. Diese ergeben sich durch Betriebe, dessen Umsätze außerhalb des Flughafengeländes stattfinden. Hierzu zählen u. a. Reisebüros und andere luftverkehrsbezogene Dienstleistungen, welche weitere Arbeitsplätze für die Einwohner im Untersuchungsraum bieten und somit Einkommenseffekte induzieren.

**Induzierte Wirkungen:** Aufgrund der signifikanten direkten Beschäftigungs- und Einkommenseffekte besteht ein regionalwirksames Potenzial für induzierte Wirkungen. Dabei spielen nicht nur die Einkommenseffekte, welche innerhalb des Untersuchungsgebietes zum Tragen kommen, eine bedeutende Rolle, sondern auch die ausbezahlten Gehälter an Mitarbeiter, welche außerhalb des Untersuchungsgebietes ihren Wohnsitz haben. Von besonderer Bedeutung sind in diesem Zusammenhang größere Investitionen im Immobilienbereich. Die Gespräche mit ausgewählten Unternehmen des Baugewerbes haben ergeben, dass durch den Zuzug von neuen Mitarbeitern – in das nähere und weitere Umland – die Nachfrage bzgl. der Erstellung von neuem Wohnraum angestiegen ist.

---

<sup>8</sup> Beer, T., Paesler, R. (1997): Der Flughafen München II. Abgrenzung des Passagiereinzugsgebietes in Abhängigkeit von luftverkehrsspezifischen Rahmenbedingungen. In: Haas, H.-D. (Hrsg.): Zur Raumwirksamkeit von Großflughäfen. Wirtschaftsgeographische Studien zum Flughafen München II (=Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Band 39). Regensburg, S. 21-96.

Betriebe im Untersuchungsgebiet konnten von dieser Entwicklung profitieren und ihre Auftragslage verbessern. Aufgrund der positiven Prognosen für den Flughafen München hinsichtlich der Entwicklung bis zum Jahr 2015 kann davon ausgegangen werden, dass die angesprochenen Wirkungseffekte in diesem Bereich auch langfristig weiter Bestand haben. Andere Wirtschaftsbereiche, die ebenfalls von induzierten Wirkungen aufgrund einer Erhöhung der Kaufkraft im Flughafenumland profitieren, sind der Einzelhandel oder konsumorientierte Freizeiteinrichtungen. An dieser Stelle kann darauf hingewiesen werden, dass die Non-Aviation-Angebote am Flughafen durch die Bewohner des Untersuchungsgebietes kaum in Anspruch genommen werden. Ein umgekehrter Kapitalstrom – also ein Abzug der Kaufkraft aus dem weiteren Umland – wird durch die Funktion des Flughafens als Einkaufs- und Konsumzentrum bisher also nicht ausgelöst.

**Katalysierte Arbeitsplätze:** Die sekundärstatistischen Auswertungen zur bisherigen Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten haben gezeigt, dass seit der Verlagerung des Flughafens 1992 die Anzahl der Arbeitsplätze im Untersuchungsgebiet von etwa 400.000 auf über 430.000 im Jahr 2003 angestiegen ist. Dies entspricht einer moderaten Zuwachsrate von einem Prozent pro Jahr. Besonders positiv haben dabei der mittlere und nördliche Teilraum abgeschnitten, welche durch eine technologie- und serviceorientierte Branchenstruktur gekennzeichnet sind. Dagegen stagniert die Beschäftigtenentwicklung im Teilraum Süd seit Ende der 90er Jahre. Besonders dynamische Zuwächse verzeichnen die Städte Regensburg, Dingolfing, Straubing und Neustadt a. d. Donau.

Die sekundärstatistischen Analysen deuten somit darauf hin, dass der überwiegende Teil der entstandenen Arbeitsplätze auf eine flughafenunabhängige Eigenentwicklung zurückzuführen ist. Hierbei spielen insbesondere die größeren Unternehmen im Untersuchungsgebiet eine bedeutende Rolle. Alleine im BMW-Werk in Dingolfing wurden in den letzten Jahren mehrere Tausend Arbeitsplätze geschaffen. Nur ein relativ kleiner Teil der Beschäftigtenentwicklung ist demnach durch die katalytische Funktion des Flughafens auf das weitere Umland bedingt. Diese kann jedoch in zukünftigen regionalwirtschaftlichen Entwicklungsprozessen gezielt unterstützt werden, da von einem weiteren deutlichen Wachstum der Primärbeschäftigten am Flughafen ausgegangen werden kann und somit weitere Arbeitsplätze im Flughafenumland generiert werden. Von Relevanz sind in diesem Zusammenhang die Einschätzungen von ausgewählten Unternehmern im Untersuchungsgebiet hinsichtlich der Bedeutung des Flughafens als Standortfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit. Die Erreichbarkeit des Flughafens innerhalb von 60 - 80 Minuten ist dabei häufig als kritische Obergrenze angegeben worden, um von einer Transportzeitersparnis für Luftfracht und Geschäftsreisende nachhaltig profitieren zu können. Der Flughafen übernimmt dabei die Funktion eines „Komfortfaktors“ mit einer positiven Auswirkung auf die Geschäftstätigkeit. Die gezielte Ansiedlung von Unternehmen mit besonderem Flughafenbezug empfiehlt sich demnach innerhalb eines bestimmten Einzugsbereiches, welcher den oben genannten Zeitrahmen nicht überschreiten sollte. Das weitere Umland bietet in diesem Bereich ein umfangreiches Flächenpotenzial zur Neuakquisition von flughafenaffinen Unternehmen.

Im Umkehrschluss ist davon auszugehen, dass sich die katalysierende Wirkung des Flughafens im Untersuchungsgebiet bisher räumlich differenziert bemerkbar gemacht hat. Während im nördlichen und mittleren Teilraum ein beträchtlicher Teil der Gemeinden und Städte innerhalb von einer guten Stunde erreichbar sind, beträgt für eine Vielzahl

der Orte im Teilraum Süd die Fahrzeit 90 Minuten und mehr. Hierdurch sind der nördliche und mittlere Teilraum hinsichtlich der Aufnahme von flughafenbedingten Multiplikatoreffekten deutlich im Vorteil. Die aktuellen raumstrukturellen Gegebenheiten im Untersuchungsgebiet bieten demnach nicht die Voraussetzung für eine gleichmäßige Inwertsetzung der flughafenbedingten Wirkungseffekte. Während im Teilraum Süd zunächst die Grundlage für den Transport von Belegungseffekten in die jeweiligen Landkreise bzw. Orte noch verbessert werden muss, bestehen im mittleren und nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes bereits umfangreiche Möglichkeiten für die Ausgestaltung konkreter Fördermaßnahmen. Beispielsweise kann durch ein gezieltes Standortmarketing von Gemeinden und Städten im Untersuchungsgebiet die Neuakquisition und Ansiedlung von flughafenaffinen Unternehmen unterstützt werden. Für die Auswahl geeigneter Standorte ist eine Integration der Ergebnisse der einzelnen Fachbereiche erforderlich. Wichtige Kriterien sind in diesem Zusammenhang eine relativ hohe Lagegunst (vgl. 3.4.2.4), ein ausreichendes Flächenpotenzial (vgl. Kapitel 3.3.2.6) sowie wirtschaftsstrukturelle Gegebenheiten in den jeweiligen Teilräumen bzw. Landkreisen (vgl. Kapitel 3.3.2.4; Kapitel 3.3.2.5).

### 3.3.3 Stärken- / Schwächen-Profil

| Stärken  | Schwächen   |
|--|---|
| <b>Entwicklung der Beschäftigten</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Im gesamten Untersuchungsraum ist die Zahl der Beschäftigten von 1999-2003 um 3,7% angestiegen. Dies entspricht einem Zuwachs von über 15.000 Arbeitsplätzen innerhalb von vier Jahren bzw. einer jährlichen Zuwachsrate von 0,9%. Zum 30.06.2003 betrug die Gesamtzahl der Beschäftigten im Untersuchungsgebiet ca. 430.000.</li> <li>- Die drei dargestellten Agglomerationsachsen im Untersuchungsraum umfassen eine „kritische Masse“ von Beschäftigten, Unternehmen und Institutionen, welche für die Wettbewerbsfähigkeit und ökonomische Selbsterhaltung der einzelnen Teilräume erforderlich ist.</li> <li>- Die insgesamt positive Entwicklung in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld deutet auf die überregionale Wettbewerbsfähigkeit des Untersuchungsraumes hin.</li> <li>- Eine besonders dynamische Beschäftigtenwachstum weisen die Städte Regensburg, Neustadt a. d. Donau, Dingolfing und Straubing auf. Diese übertragen Wachstumsimpulse in die näheren Umlandgemeinden und wirken somit als Motor für regionalwirtschaftliche Entwicklungsprozesse.</li> <li>- Eine insgesamt positive Beschäftigungsentwicklung kann auch in kleineren Gemeinden (z. B. im südöstlichen Landkreis Landshut) festgestellt werden.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Beschäftigtenzuwächse im Untersuchungsgebiet sind räumlich relativ stark konzentriert. Neue Arbeitsplätze sind fast ausschließlich in den größten Städten des Untersuchungsgebietes generiert worden.</li> <li>- Eine Vielzahl von Randgemeinden ist durch eine unterdurchschnittliche Beschäftigtenentwicklung gekennzeichnet. Die Ausstrahlungseffekte der bedeutendsten Agglomerationszentren sind nicht stark genug, um auch in den kleineren Gemeinden eine positive Entwicklung herbeizuführen oder den bisherigen Arbeitsplatzbestand zu erhalten.</li> <li>- Die räumliche Nähe zu Tschechien wird von den östlichen Landkreisen im Untersuchungsgebiet eher als Standortnachteil und weniger als Chance begriffen. Die einfache Verlagerung von Wertschöpfungsaktivitäten in das Nachbarland birgt die Gefahr von Arbeitsplatzverlusten im Untersuchungsgebiet.</li> <li>- Der Teilraum Süd ist im Zeitraum zwischen 1999-2003 durch eine stagnierende Beschäftigtenentwicklung von +0,2% gekennzeichnet und liegt damit weit hinter den anderen beiden Teilräumen zurück.</li> </ul> |



| Stärken  | Schwächen  |
|--|--|
| <b>Wirtschaftsstrukturelle Merkmale</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Untersuchungsraum ist durch eine diversifizierte Branchenstruktur charakterisiert. Die Bereiche Fahrzeugbau, Informations- und Kommunikationstechnologie sowie die chemische Industrie sind wichtige Träger wirtschaftlicher Aktivitäten. Auch Unternehmensberatungen und unterstützende Dienstleistungen spielen eine immer größere Rolle.</li> <li>- Global renommierte Unternehmen wie BMW, Siemens oder Wacker Chemie beeinflussen das wirtschaftliche Image des erweiterten Flughafenumlandes positiv und induzieren regionalökonomischen Multiplikatoreffekte.</li> <li>- Eine Vielzahl mittelständischer Unternehmen ist international tätig und profitiert dabei von der räumlichen Nähe zum Flughafen. Unter den mittelständischen Unternehmen sind mehrere Weltmarktführer vertreten.</li> <li>- Von überragender Bedeutung für die regionalökonomische Entwicklung sind die Branchenkonzentrationen im Fahrzeugbau sowie der chemischen Industrie. Die Lokalisationsquotienten belegen die überregionale Wettbewerbsfähigkeit.</li> <li>- Durch die räumliche Konzentration weltweit agierender Lebensmittelkonzerne in Wasserburg a. Inn und den unmittelbar angrenzenden Gemeinden konnten in den letzten Jahren hochwertige Arbeitsplätze geschaffen werden.</li> <li>- In den Landkreisen Passau und Rottal-Inn wurden im Wellness- und Gesundheitsbereich wettbewerbsfähige Kompetenzen entwickelt und hierdurch neue Arbeitsplätze in einem insgesamt strukturschwachen Raum generiert.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die dominierende Stellung der chemischen Industrie und des Fahrzeugbaus in den jeweiligen Teilräumen induziert aufgrund umfangreicher funktionaler Verflechtungsbeziehungen ausgeprägte regionalökonomische Abhängigkeiten. Eine branchenspezifische Schwächephase würde zu deutlichen Arbeitsplatzverlusten bei lokalen Zulieferern sowie Service- und Dienstleistungsunternehmen führen.</li> <li>- Die Beschäftigtenzahlen der chemischen Industrie in Altötting und Mühldorf a. Inn haben in letzten Jahren stagniert. Zum Teil sind Headquarterfunktionen und weitere hochwertige Tätigkeitsfelder aus dem Untersuchungsgebiet verlagert worden.</li> <li>- Ein Großteil der Gemeinden und Städte in den Landkreisen Passau und Rottal-Inn haben sich deutlich schlechter entwickelt als es ihre Branchenstruktur erwarten lässt. Dies ist in erster Linie auf negative Standorteinflüsse zurückzuführen. In diesem Zusammenhang spielt auch die Verkehrsinfrastrukturausstattung und die Erreichbarkeit des Flughafens eine wichtige Rolle, welche von den regionalen Akteuren insgesamt als verbesserungswürdig eingestuft werden.</li> <li>- Besonders problematisch ist die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen im Baugewerbe. Hier konnte ein deutlicher Rückgang verzeichnet werden. Auch das Ernährungsgewerbe und die Tabakverarbeitung sowie die Bereiche Metallherzeugung und -bearbeitung und Herstellung von Metallernzeugnissen sind durch einen signifikanten Arbeitsplatzabbau gekennzeichnet.</li> </ul> |

| Stärken  | Schwächen  |
|--|--|
| <b>Verfügbarkeit von Gewerbeflächen</b>  |  |
| <p>- Der nördliche Teilraum sowie der westliche Bereich des mittleren Teilraums verfügt über einen ausreichenden Umfang an kurzfristig verfügbaren Gewerbeflächen. Es bestehen somit genügend Ansiedlungspotenziale für neue Gewerbebetriebe. Auch die Expansionsmöglichkeiten für die im Untersuchungsgebiet ansässigen Unternehmen bleiben mittel- langfristige gewährleistet.</p> | <p>- Im südlichen Teilraum stehen durchschnittlich weniger Gewerbeflächen zur Verfügung als im restlichen Untersuchungsgebiet. Diese sind zum Teil auch nicht mit Baurecht ausgestattet. Eine kurzfristige Verfügbarkeit ist somit für einen Teil der Flächen nicht gewährleistet.</p> |