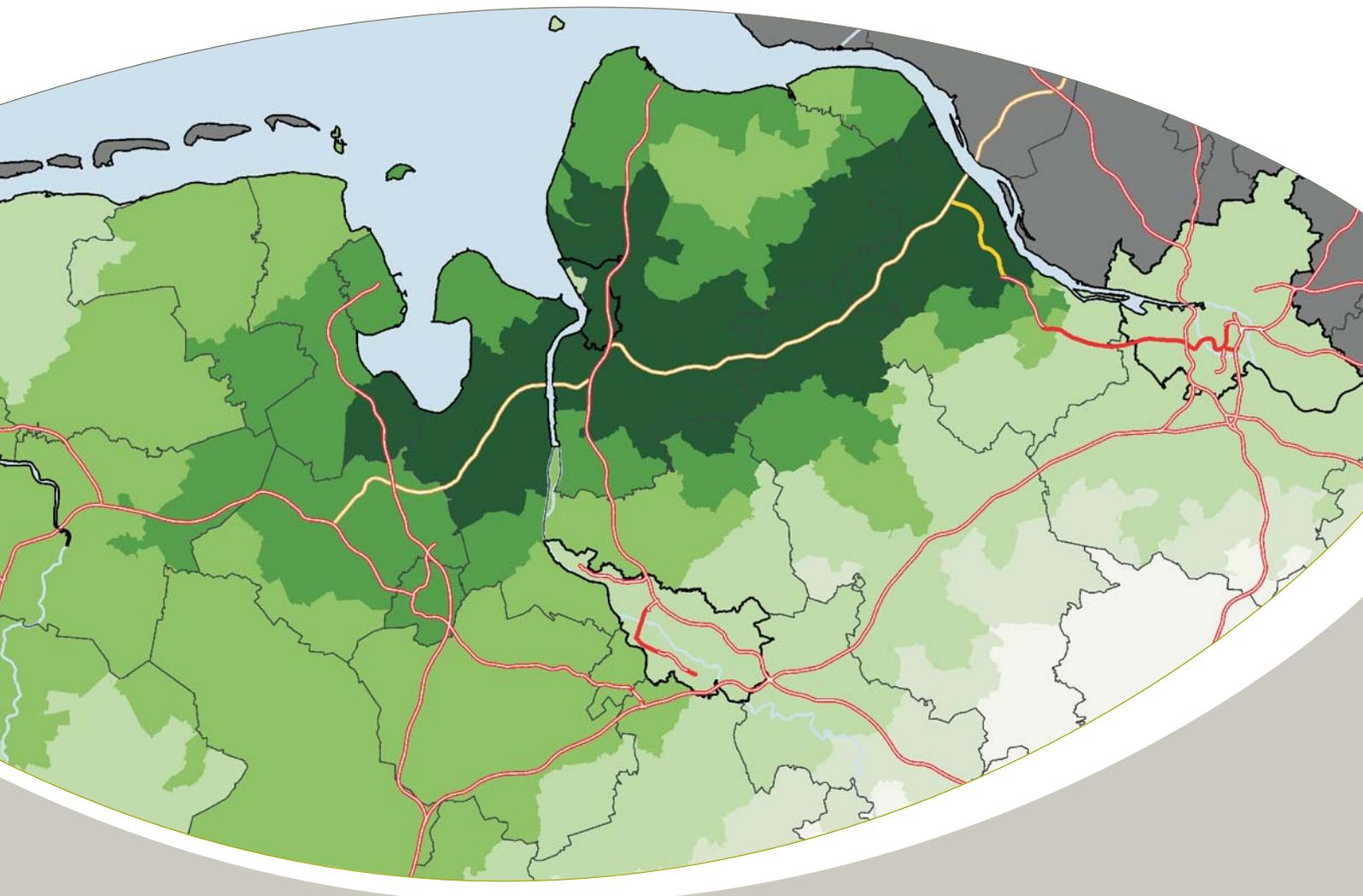


# Raum- und wirtschaftsstrukturelle Wirkungen der A 20 („Küstenautobahn“)



im Auftrag  
der Niedersächsischen Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr



# Raum- und wirtschaftstrukturelle Wirkungen der A 20 („Küstenautobahn“)

Gutachten im Auftrag der  
Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr  
– Geschäftsbereiche Stade/Oldenburg –

Hannover, im November 2011

Autoren:

Prof. Dr. Hans-Ulrich Jung (Projektleitung) 0511 / 12 33 16 30 [jung@niw.de](mailto:jung@niw.de)

Dipl.-Geogr. Fabian Böttcher 0511 / 12 33 16 42 [boettcher@niw.de](mailto:boettcher@niw.de)

Dipl.-Geogr. Alexander Skubowius 0511 / 12 33 16 34 [skubowius@niw.de](mailto:skubowius@niw.de)

Dipl.-Geogr. Nina Titkemeier 0511 / 12 33 16 40 [titkemeier@niw.de](mailto:titkemeier@niw.de)

N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung

Königstr. 53  
30175 Hannover

Tel.: 0511 / 12 33 16 – 30

Titelbild:  
Relative Veränderung der Fahrzeit zu ausgewählten Zielpunkten  
Text auf S. 92

## Vorwort

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat im Mai 2010 das Niedersächsische Institut für Wirtschaftsforschung (NIW) beauftragt, eine Studie zu den raum- und wirtschaftsstrukturellen Effekten der neuen „Küstenautobahn“ A 20 zu erstellen.

Im Zuge der Globalisierung der Wirtschaftsbeziehungen spielen Anbindungsqualität und hochwertige Verkehrsinfrastrukturen von Produktions- und Dienstleistungsstandorten eine zunehmend bedeutendere Rolle in der Ausschöpfung regionaler Wettbewerbsvorteile. Mit der geplanten Küstenautobahn A 20 bieten sich zusätzliche Wachstumspotenziale für den nordwestdeutschen Wirtschaftsraum, unter anderem durch die Vernetzung von international bedeutsamen Wirtschaftsregionen der Nord- und Ostseeanrainerstaaten.

Bereits im Jahr 2003 hat das NIW in einer Studie die raum- und wirtschaftsstrukturellen Wirkungen der A 20 in Ansätzen dargestellt. Aufgrund des damaligen Untersuchungsauftrags hat das NIW dabei allerdings im Wesentlichen auf Positionspapiere, Umfragen und Gutachten Dritter (insb. der Industrie- und Handelskammern) zurückgegriffen. Aussagen zu den Effekten, insbesondere für die strukturprägenden Branchen im Küstenraum, sind daher weitgehend qualitativ dargestellt worden.

Vor diesem Hintergrund werden in der vorliegenden Studie die Ziele der Küstenautobahn aus verkehrlicher, raumordnerischer und regionalwirtschaftlicher Perspektive beschrieben. Weiterhin werden mögliche Wirkungsketten der A 20 für die betroffenen Räume aufgezeigt, die regionalökonomischen Grundlagen dargestellt und analysiert und erwartete Effekte für Branchen und Betriebe quantitativ und qualitativ untersucht. Ferner werden die veränderten Erreichbarkeiten von Autobahnen und Zentren sowie die überregionale Anbindung des Küstenraumes als wesentlicher Initiator regionalwirtschaftlicher Effekte mithilfe eines Erreichbarkeitsmodells spezifiziert.

Das Gutachten gliedert sich in sechs Kapitel, die jeweils einen Untersuchungsschwerpunkt behandeln. Die zentralen Ergebnisse der Analysen sind in den einzelnen Kapiteln in grau hinterlegten Kästen zusammengefasst. Im sechsten Kapitel erfolgt eine tabellarische Zusammenfassung der Ziele der Autobahn, den zentralen Wirkungsmechanismen und den davon betroffenen Teilräumen sowie ein Verweis auf die jeweiligen Ergebnisse aus den Analysekapiteln.

Im NIW haben neben den Autoren *Klaus-Jürgen Hentschel* (statistische Auswertungen) und *Monika Diekmeyer* (Redaktionsarbeiten) sowie die studentischen Hilfskräfte *Dennis Ulrich* (Karten), *Christina Enders* (Redaktionsarbeiten) und *Ekaterina Engler* (Datenaufbereitung) mitgewirkt. Allen Beteiligten, die zur vorliegenden Studie beigetragen haben, sei an dieser Stelle herzlich gedankt.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Ziele für die „Küstenautobahn“ A 20</b>	<b>1</b>
<b>2. Regionalwirtschaftliche Analyse</b>	<b>5</b>
2.1 Raum- und Siedlungsstruktur	5
2.1.1 Siedlungsstruktur und Flächennutzung	6
2.1.2 Wirtschaftsstandorte und Pendlerverflechtungen	7
2.2 Demographische Strukturen und Entwicklungen	12
2.2.1 Bevölkerungsentwicklung 1989 bis 2009	12
2.2.2 Altersstruktur	19
2.2.3 NIW Bevölkerungsprognose bis 2025	20
2.3 Wirtschafts- und Beschäftigtenentwicklung	24
2.3.1 Wirtschaftswachstum	24
2.3.2 Arbeitsproduktivität	24
2.3.3 Sektorale Wirtschaftsstruktur	25
2.3.4 Beschäftigtenentwicklung	26
2.3.5 Branchenstruktur	30
2.3.6 Betriebsgrößenstruktur	36
2.3.7 Gründungen	36
2.4. Arbeitsmarkt	38
2.4.1 Entwicklung und Struktur der Arbeitslosigkeit	38
2.4.2 Erwerbsbeteiligung	41
2.5. Bildung und Qualifikation	42
2.5.1 Qualifikationsstruktur der Beschäftigten	42
2.5.2 Berufliche Erstausbildung	46
2.6. Einkommen und sozioökonomische Lage	49
2.6.1 Verfügbares Einkommen	49
2.6.2 Hilfebedürftige Bevölkerung	50
2.7. Steuereinnahmen	52
2.8 Raum- und wirtschaftsstrukturelle Kernbefunde für den Untersuchungsraum A 20	58
<b>3. Betriebsbefragung</b>	<b>65</b>
3.1 Grundzüge der Erhebung	65
3.2 Ergebnisse	65
<b>4. Ergebnisse aus den Branchengesprächen</b>	<b>76</b>
4.1 Häfen und Logistik	77
4.2 Luftfahrzeugbau	80
4.3 Chemische Industrie	81
4.4 Tourismus	82
<b>5. Erreichbarkeitsanalysen</b>	<b>84</b>
5.1 Methodik	84

5.2	Erreichbarkeit von Autobahnanschlussstellen	85
5.3	Erreichbarkeit von ausgewählten Zielpunkten	86
5.4	Erreichbarkeit von Zentren	94
5.4.1	Anbindung an Mittel- und Oberzentren	94
5.4.2	Erreichbarkeit der Stadtstaaten Hamburg und Bremen	97
5.5	Wirkungen auf ausgewählte Wirtschaftsbereiche	101
5.5.1	Norddeutsche Hafenstandorte	101
5.5.2	Standorte des Luftfahrzeugbaus	103
<b>6.</b>	<b>Tabellarische Zusammenfassung</b>	<b>105</b>



## 1. Ziele für die „Küstenautobahn“ A 20

### Verkehrliche Ziele

Auf überregionaler und auch internationaler Ebene wird mit der A 20 als Verknüpfung der Küstenautobahn in Mecklenburg-Vorpommern mit den Autobahnen im Nordwesten eine Verbesserung der europäischen Ost-West-Verkehre angestrebt. Durch die geplante feste Elbquerung kann zudem eine durchgängige Autobahnverbindung von Skandinavien bis in die Niederlande realisiert werden.

**Europäische Ost-West-Achse, durchgängige Autobahnverbindung Skandinavien – Niederlande**

Aufgrund des erwarteten deutlichen Anstiegs des Güterverkehrsaufkommens ist ein weiteres verkehrspolitisches Ziel die Unterstützung der Verlagerung von Verkehren von der Straße auf das Wasser (u.a. mit dem EU-Konzept „Motorways of the Sea“). Dies erfordert eine bessere strategische Vernetzung der Häfen der Nordseerange und setzt eine leistungsfähige landseitige Anbindung der Häfen zur Bewältigung der stark zunehmenden Hinterlandverkehre <sup>1</sup> voraus.

**Verkehrsverlagerung von der Straße auf das Wasser**

Aus regionaler Perspektive sind mit dem Bau der A 20 folgende verkehrliche Ziele zu verfolgen:

**Verkehrliche Ziele aus regionaler Perspektive**

- Erreichbarkeitsverbesserungen in Bereichen mit unterdurchschnittlicher Anbindungsqualität an das Autobahnnetz (innerhalb des Untersuchungsraums insbesondere im Unterelebeaum und in Teilen der Wesermarsch),
- verkehrliche Entlastung der A 1 und der Großräume Hamburg und Bremen sowie
- verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrten, beispielsweise in der Stadt Bremervörde, aber auch in vielen kleineren Ortschaften im Untersuchungsraum. Dabei kann die Küstenautobahn in einigen Fällen eine Alternative zum Bau von Ortsumgehungen darstellen.

Mit der Inbetriebnahme des Jade-Weser-Ports (voraussichtlich 2012) wird die Jade-Weser-Region zu einem wichtigen Transitraum werden und es ist mit einer zusätzlichen Verkehrsbelastung durch ein erhöhtes Güterverkehrsaufkommen (insbesondere Container) zu rechnen. Ziel des Baus der A 20 ist somit einerseits die effektive Abwicklung der neu entstehenden Hinterlandverkehre, wie auch andererseits die Vermeidung bzw. Reduzierung verkehrlicher Belastungen in den Ortslagen. Dies betrifft insbesondere die Landkreise Friesland und Wesermarsch.

**Jade-Weser-Port: Bewältigung des höheren Güterverkehrsaufkommens**

### Raumordnerische Ziele

Übergeordnetes Ziel beim Bau überregional bedeutender Verkehrsinfrastrukturen ist eine Vertiefung der europäischen Integration und damit einhergehend die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung in schwachen Regionen, z.B. in Osteuropa, durch eine bessere Anbindung an die stärkeren Wirtschaftsräume. Dazu sollen räumliche Trennungen überwunden werden.

**Europäische Integration und Förderung wirtschaftlich schwacher Teilräume**

Das Zusammenwachsen der Regionen ist jedoch nicht nur auf europäischer, sondern auch auf nationaler Ebene ein wichtiges Ziel. Die räumliche Trennwirkung der Unterelebe zwischen Niedersachsen und Schleswig-Holstein separiert die beiden eigentlich benachbarten Wirtschaftsräume. Eine feste Elbquerung, wie sie mit der A 20 entstände, würde die beiden Regionen und ihre regionalen Absatz- und Arbeitsmärkte verknüpfen und einen intensiveren Austausch ermöglichen. In der Landesplanung des Landes Schleswig-Holstein ist die geplante Fortführung der A 20 von der Grenze zu Mecklenburg-Vorpommern aus bis zur Elbe als

**Zusammenwachsen der niedersächsischen und schleswig-holsteinischen Regionen beidseits der Elbe**

<sup>1</sup> Prognose des BMVBS 2009: + 130 % im Zeitraum 2004-2025

Landesentwicklungsachse festgelegt. Solch eine Entwicklungsachse könnte in Niedersachsen fortgeführt werden.

**Unterschiedliche Erschließung innerhalb des Untersuchungsraums**

Auch innerhalb des Untersuchungsraums gibt es weniger gut erschlossene Teilregionen, die mit der Küstenautobahn besser in das europäische Verkehrsnetz eingebunden werden würden. Für ländliche Regionen, die mit vergleichsweise schlechter Anbindung an die Hauptverkehrsachsen angebunden sind, ist in der Landesraumordnung das Ziel einer besseren Erschließung festgelegt, um die regionale Entwicklung voranzubringen. Konkret bezieht sich dies auf die strukturschwächeren Räume an der Unterelbe und im Elbe-Weser-Raum.

**Erreichbarkeitsverbesserung der Mittelzentren und Stärkung der zentralörtlichen Funktionen**

Ein weiteres wichtiges Ziel der Raumordnung ist die Verbesserung der Erreichbarkeit der zentralen Orte sowie die Stärkung der zentralörtlichen Funktionen insbesondere der Mittelzentren. Erreichbarkeitsverbesserungen für die benachbarten Orte werden sich durch die A 20 nur für diejenigen Fälle ergeben, in denen durch die Lage in der Nähe entsprechender Auffahrten die Fahrzeiten in die Zentren verkürzt werden können. Da die Streckenführung und die Lokalisierung der Auffahrten am zentralörtlichen System ausgerichtet werden wird, ist in den bisher weniger gut erschlossenen Regionen von Erreichbarkeitsverbesserungen auf den Relationen zwischen den Mittel- und den nächstgelegenen Oberzentren auszugehen. Es ist jedoch nicht zwangsläufig anzunehmen, dass damit die zentralörtlichen Funktionen in den Mittelzentren gestärkt werden. Es kann unter Umständen sogar zu Polarisierungseffekten kommen, die die Position der Mittelzentren schwächen, wenn mit der verbesserten Erreichbarkeit verstärkt die vielfältigeren und attraktiveren Angebote in den Oberzentren (beispielsweise im Bereich Einzelhandel) aufgesucht werden.

**Regionalwirtschaftliche Ziele**

**Beurteilung der Strukturschwäche abhängig von Betrachtungsebene**

In den Zielsystemen der Verkehrspolitik ist sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene die Entwicklung strukturschwacher Teilräume enthalten. Ob ein Raum als (vergleichsweise) strukturschwach einzuordnen ist, hängt allerdings auch immer mit der Betrachtungsebene und damit mit den Vergleichsregionen zusammen.

**Fernverkehrsanbindung notwendige, aber nicht hinreichende Bedingung für wirtschaftliche Entwicklung**

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich eine Vielzahl von Studien mit den regionalwirtschaftlichen Wirkungen des Autobahnneubaus befasst. Nicht in allen Fällen konnten positive Effekte belegt werden, teilweise wurde auch auf mögliche negative Auswirkungen hingewiesen. Weitgehender Konsens besteht jedoch darüber, dass eine angemessene Einbindung in das Fernverkehrsnetz in den meisten Fällen zumindest eine notwendige, wenn auch keine hinreichende Bedingung für eine erfolgreiche regionale Wirtschaftsentwicklung darstellt.

**Positive Effekte, wenn Autobahnanbindung entscheidender Engpassfaktor für die regionale Entwicklung**

Deutlich wird, dass in einem Land wie Deutschland, das bereits über ein dichtes Autobahnnetz verfügt, nicht per se davon ausgegangen werden kann, dass von einem Autobahnneubau in jedem Fall positive regionalwirtschaftliche Effekte ausgehen. Vielmehr ist das von den unterschiedlichen Ausgangsbedingungen in den jeweiligen Regionen abhängig – vor allem davon, ob tatsächlich ein Defizit bei der überregionalen Straßenverkehrs- bzw. Autobahnanbindung besteht und ob dieses einen entscheidenden Engpassfaktor für die regionale Entwicklung darstellt. Sollten andere Faktoren die Entwicklung begrenzen, ist auch von einer verbesserten Autobahnanbindung kaum ein Impuls zu erwarten. Stellt dagegen lediglich die Verkehrsanbindung einen begrenzenden Faktor für die Entwicklung dar, kann von vergleichsweise deutlichen Wirkungen des Autobahnbaus ausgegangen werden. Dies spricht dafür, dass nicht nur besonders strukturschwache Regionen von einer neuen Autobahn profitieren können, sondern insbesondere solche, in denen ein Erreichbarkeitsdefizit ausgeräumt werden kann.

**Wirkungen für bestehende Betriebe**

Positive Impulse für die Entwicklung bestehender Betriebe und Unternehmen durch verbesserte Autobahnanbindungen und Erreichbarkeiten können entstehen durch die Senkung der Transportkosten und damit der Produktionskosten und den besseren Zugang zu qualifizierten Fachkräften auf der Angebotsseite sowie auf der Nachfrageseite durch die mögliche Erweiterung von Absatzmärkten (z.B. für das lokale Handwerk). Andererseits kann es zu

einer erhöhten Konkurrenz durch Anbieter aus benachbarten Regionen kommen, die ebenfalls ihre Absatzmärkte erweitern können.

Die verkehrliche Anbindung zur schnellen Erreichbarkeit von Zentren hat in den letzten Jahren bundesweit für die Unternehmen nochmals deutlich an Bedeutung hinzugewonnen. Dies gilt nicht nur für Logistiker, sondern zunehmend für das gesamte Branchenspektrum. Der breitere Zugang zu Absatzmärkten sowie die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften als zentrale unternehmerische Standortbedingungen haben für alle Kommunen die Notwendigkeit erhöht, möglichst autobahn- bzw. bundesstraßennahe Gewerbegebiete anzubieten.

Das NIW hat in einer Reihe von Regionalen Gewerbeflächenentwicklungskonzepten systematisch und flächendeckend die Gewerbeflächenumsätze und die Standortqualitäten bestehender sowie geplanter Gewerbeflächen für größere Arbeitsmarktregionen und Wirtschaftsräume untersucht<sup>2</sup>. In diesem Rahmen konnte sowohl von Seiten der Wirtschaftsförderungsakteure als auch von Seiten der Unternehmen bestätigt werden, dass die Nähe zu einer Autobahnanschlussstelle von besonderer Bedeutung für die Attraktivität eines Gewerbeflächenstandortes ist.

Neben diesen qualitativen Einschätzungen hat das NIW darüber hinaus in einem quantitativen Ansatz Daten zu Gewerbeflächenumsätzen der zurückliegenden 20 Jahre in rund 240 Gewerbeflächen und an rund 75 Wirtschaftsstandorten ausgewertet. Dazu wurde der durchschnittliche jährliche Gewerbeflächenumsatz in Abhängigkeit wichtiger Einflussgrößen analysiert. Hierzu zählen insbesondere

- die Nähe zu nächsten Autobahnanschlussstelle,
- die Größe des Wirtschaftsstandortes,
- die Entfernung zur nächsten Großstadt mit mehr als 100.000 Einwohnern sowie
- die Lage in einem Mittelzentrum.

Auf Grundlage dieser Datenbasis konnte nachgewiesen werden, dass der jährliche Gewerbeflächenumsatz mit zunehmender Nähe zur Autobahnanschlussstelle signifikant steigt. Verringert sich die Entfernung um 1 km, so nimmt der jährliche Flächenumsatz in einer Größenordnung von ca. 240 bis 340 m<sup>2</sup> zu. Aufgrund weiterer statistischer Einflussfaktoren kann der ermittelte Wert für die Zunahme des Gewerbeflächenumsatzes nicht als Prognose für die Entwicklungen im Umfeld der A 20 fortgeschrieben werden<sup>3</sup>. Insgesamt ist aber mit einer günstigeren Anbindung über die Küstenautobahn A 20 auch eine gesteigerte Attraktivität der aktuellen und perspektivisch zu entwickelnden Gewerbeflächen in der Region – insbesondere in unmittelbarer Nähe der Anschlussstellen – verbunden. Dadurch bieten sich sowohl interessantere Möglichkeiten für Ansiedlungen und Verlagerungen innerhalb der Region als auch günstige Startvoraussetzungen für Neugründungen.

**Bundesweiter Trend:  
möglichst autobahn- bzw.  
bundesstraßennahe  
Gewerbeflächenangebote**

**Untersuchungen des NIW  
belegen Einfluss der  
Entfernung zur BAB-  
Anschlussstelle auf  
Gewerbeflächenumsatz**

**Höhere Attraktivität der  
Gewerbeflächen durch  
Autobahnanbindung**

---

<sup>2</sup> Vgl. dazu:

- Gewerbeflächenentwicklungskonzepte für die Landkreise Wesermarsch und Ammerland sowie die Städte Oldenburg und Delmenhorst (gefördert mit Mitteln des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr), Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 2003;
- Gewerbeflächenentwicklungskonzepte im Bremer Umland für die Landkreise Diepholz, Osterholz und Verden, Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 2004;
- „Vermarktungsstudie für das geplante Interkommunale Gewerbegebiet der Stadt Bramsche und der Gemeinde Wallenhorst“ und „Gewerbeflächenentwicklungskonzept 2008 für den Landkreis Osnabrück“ (gefördert mit Mitteln des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und der Europäischen Union), Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 2008;
- aktuelles Forschungsprojekt „Evaluierung wirtschaftsnaher Infrastrukturen am Beispiel der niedersächsischen Förderpolitik“ (Förderung durch Förderprogramm Pro\*Niedersachsen des Niedersächsischen Ministeriums für Wissenschaft und Kultur).

<sup>3</sup> Es ist zu berücksichtigen, dass im Rahmen dieses regressionsanalytischen Ansatz auch weitere Einflussfaktoren den durchschnittlichen Gewerbeflächenumsatz mitbestimmen, allerdings mit den vorliegenden Daten nicht quantifiziert werden können. Darüber hinaus stellt der Datensatz keine Zufallsstichprobe dar.

**Steigerung der Attraktivität der niedersächsischen Küstenregion für den Tourismus**

Ein weiteres Ziel für die Küstenautobahn ist es, die Attraktivität der niedersächsischen Küstenregion für den Tourismus durch eine bessere Erreichbarkeit zu erhöhen. Dies betrifft vor allem die Landkreise Friesland, Wittmund, Cuxhaven und Aurich, aber auch bestimmte Standorte in der Wesermarsch. Insbesondere vor dem Hintergrund tendenziell zurückgehender Aufenthaltsdauern spielt die günstige Anbindung und wenig zeitaufwendige Anfahrt für Kurzurlauber und den Tagesausflugsverkehr eine wichtige Rolle. Zudem würde die Verbindung der Tourismusstandorte untereinander verbessert werden, so dass der Aktionsradius der Urlauber vergrößert und damit die Angebotsvielfalt erweitert würde.

**Wechselwirkungen zwischen der Standortattraktivität für Wirtschaft und Bevölkerung**

Wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung ist außerdem der Zugang der Betriebe zu qualifizierten Fachkräften. Diese können entweder aus einem weiteren Umfeld zum Arbeitsort einpendeln, was durch eine günstige Verkehrssituation mit guter überregionaler Anbindung begünstigt wird, oder vor Ort ansässig sein. Dadurch ist nicht nur die Attraktivität als Wirtschafts-, sondern auch als Wohnstandort für die regionale Entwicklung von Bedeutung. Auf der anderen Seite wirkt sich eine günstige regionale Wirtschaftsentwicklung positiv auf das Arbeitsplatzangebot aus, welches wiederum einen wichtigen Aspekt für die Attraktivität als Wohnstandort darstellt und Voraussetzung ist, um Abwanderungen aus der Region zu begrenzen und ggf. sogar Zuzüge zu generieren.

**Standortattraktivität bestimmt auch die Handlungsfähigkeit der Kommunen**

Über die Einnahmen aus den Gewerbesteuerzahlungen der ansässigen Betriebe und des kommunalen Einkommensteueranteils der Erwerbstätigen am Wohnort wirkt sich die Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandorts direkt auf die Einnahmeseite der kommunalen Haushalte aus. Auf der Ausgabenseite reduziert ein ausreichendes Arbeitsplatzangebot die sozialen Kosten der (Langzeit-)Arbeitslosigkeit.

**Beitrag der Erreichbarkeitsverbesserung zum Abbau der Strukturschwäche nicht nur über Wirtschaftsentwicklung**

Somit ist sowohl für die Bewertung der Ausgangssituation als auch beim Abbau eines strukturellen Rückstands nicht nur isoliert die wirtschaftliche Entwicklung zu betrachten, sondern aufgrund der vielfältigen Wirkungszusammenhänge sind darüber hinaus die Bevölkerungsentwicklung und die Attraktivität als Wohnstandort sowie die finanziellen Handlungsspielräume der Kommunen zu berücksichtigen. Das Ziel eines Abbaus einer bestehenden Strukturschwäche durch das Ausräumen eines Engpasses in der überregionalen Verkehrsanbindung wirkt damit nicht nur über eine Begünstigung der wirtschaftlichen Entwicklung, sondern auch über eine Attraktivitätssteigerung als Wohnort.

## 2. Regionalwirtschaftliche Analyse

### 2.1 Raum- und Siedlungsstruktur

#### Abgrenzung und innere Gliederung des Untersuchungsraums

Der Untersuchungsraum insgesamt umfasst den gesamten niedersächsischen Küstenraum einschließlich der Stadt Oldenburg, der Landkreise Ammerland und Rotenburg (Wümme) sowie außerhalb von Niedersachsen die Großstädte Bremen und Bremerhaven (Karte 2.1-1). Für die regionalwirtschaftliche Analyse der Raumstruktur und der Auswirkungen der Trasse der A 20 sind die Siedlungsstruktur bzw. die wirtschaftlichen Zentren und ihre Verflechtungsbereiche von besonderer Bedeutung.

**Untersuchungsraum**

Der Kernraum, der von der geplanten Trasse durchzogen und in besonderem Maße von ihr profitieren wird, besteht in kreischarfener Abgrenzung

**Kernraum**

- östlich der Weserquerung aus den Landkreisen Stade, Cuxhaven und Rotenburg (Wümme) sowie
- westlich der Weserquerung aus den Landkreisen Wesermarsch, Friesland und Ammerland.

Die östliche Kernregion liegt im weiteren Einflussbereich der Metropole Hamburg und ihres engeren Verflechtungsraums im Osten und Bremen im Westen. Sie wird gebildet aus den Mittelzentren bzw. Arbeitsmarktzentren des Elbe-Weser-Raums: Cuxhaven, Stade, Bremer- vörde, Zeven und Rotenburg (Wümme). Der zentrale Elbe-Weser-Raum ist vergleichsweise dünn besiedelt und stark ländlich geprägt. Nach Norden hin nehmen die ländliche Prägung und die Abgelegenheit deutlich zu.

**Östliche Kernregion  
zwischen Hamburg im  
Osten und Bremen im  
Westen**

**Karte 2.1-1: Abgrenzung des Untersuchungsraums**



**Tab. 2.1-1: Siedlungsstruktur**

Standort	Wohnstandort <sup>1</sup> Bevölkerung abs.	Fläche <sup>2</sup> in km <sup>2</sup> (am 1.1.)	Bevölkerungsdichte <sup>3</sup>		Lage u. Erreichbarkeit		
			Einw./ km <sup>2</sup>	D = 100	nächstgelegene Großstadt (>100.000 Einw.) Entf. in km	nächste Anschluß- stelle der Bundesautobahn Entf. in km	
<b>Kernregion West</b>							
451 Ammerland	117.222	728	161	70	21	6	
455 Friesland	100.084	608	165	72	49	6	
461 Wesermarsch	91.665	822	112	49	40	19	
<b>Umland West</b>							
402 Emden,Stadt	51.272	112	456	199	83	2	
403 Oldenburg(Oldb),Stadt	160.433	103	1.558	680		2	
405 Wilhelmshaven,Stadt	81.372	107	761	332	57	5	
452 Aurich	189.391	1.287	147	64	83	20	
457 Leer	164.930	1.086	152	66	68	7	
462 Wittmund	57.355	657	87	38	77	23	
<b>Kernregion Ost</b>							
352 Cuxhaven	201.679	2.073	97	42	32	12	
357 Rotenburg (Wümme)	164.400	2.070	79	35	46	17	
359 Stade	196.923	1.266	156	68	52	30	
<b>Umland Ost</b>							
356 Osterholz	112.200	651	172	75	23	9	
Bremen,Stadt	545.962	318	1.719	750		3	
Bremerhaven,Stadt	114.121	87	1.317	575		3	

<sup>1</sup> Bevölkerung am 1.1.2009

<sup>2</sup> Fläche am 1.1.2009 in km<sup>2</sup>

<sup>3</sup> Bevölkerungsdichte am 1.1.2009; Einwohner je km<sup>2</sup> und jeweiliger Deutschlandwert = 100

Quelle: Bevölkerungsfortschreibung, LSKN, Statistisches Bundesamt; eigene Berechnungen

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, 8/2010

### Westliche Kernregion im Einflussbereich von Bremen und Oldenburg

Die westliche Kernregion liegt im weiteren Einflussbereich der Oberzentren Bremen und Bremerhaven sowie Oldenburg. Kleinere Arbeitsmarktzentren innerhalb der westlichen Kernregion sind Nordenham und Brake im Landkreis Wesermarsch, Varel und Jever im Landkreis Friesland sowie Westerstede im Landkreis Ammerland. Im weiteren Umfeld sind die größeren Mittelzentren Wilhelmshaven, Aurich, Emden und Leer sowie Wittmund von Bedeutung.

## 2.1.1 Siedlungsstruktur und Flächennutzung

### 2,35 Mio. Einwohner im Untersuchungsraum

Im gesamten Untersuchungsraum A 20 leben (Stand 01.01.2009) insgesamt 2,35 Mio. Einwohner (Tab. 2.1-1), davon 872.000 (37 %) in der Kernregion und knapp 1,5 Mio. im Umland. Die Kernregion Ost (563.000 EW) ist dabei deutlich einwohnerstärker als die Kernregion West (309.000 EW). Die Landkreise in der Kernregion haben mit 92.000 EW (Wesermarsch) und 202.000 EW (Cuxhaven) eine mittlere Größenordnung. Im westlichen Umland ist der Landkreis Wittmund mit nur 57.000 EW besonders klein. Vergleichsweise gering ist außerdem die Einwohnerzahl der kleinen kreisfreien Städte Emden (51.000 EW) und Wilhelmshaven (81.000 EW).

### Größenstruktur der Städte und Gemeinden

Die Raumstruktur des Untersuchungsraums wird im östlichen Umland durch die Großstädte Bremen, Bremerhaven sowie dem benachbarten Hamburg und im westlichen Umland durch die Stadt Oldenburg geprägt. Innerhalb der Kernregion gibt es keine Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohnern, aber Cuxhaven, Stade, Rotenburg (Wümme), Buxtehude, Bremerförde im Osten und Nordenham, Varel, Westerstede im Westen stellen wichtige kleinere regionale Zentren dar. Darüber hinaus dominieren kleine Gemeinden, sehr kleine Gemein-

den (unter 5.000 EW) gibt es vor allem in der Kernregion Ost. Sie sind in vielen Fällen zu Samtgemeinden zusammengefasst. Einige Teile des Untersuchungsraums gehören neben Nordostniedersachsen und Teilen des Weserberglands zu den Regionen, in denen der Anteil der Bevölkerung, der in kleinen oder sehr kleinen Gemeinden lebt, am höchsten ist. Dies sind vor allem die Landkreise Rotenburg (Wümme) und Wesermarsch mit jeweils 53 %<sup>4</sup> sowie Cuxhaven mit 51 % der Bevölkerung in kleinen Gemeinden.

Die Bevölkerungsdichte ist in Niedersachsen mit 167 EW/km<sup>2</sup> deutlich geringer als im Bundesdurchschnitt (229 EW/km<sup>2</sup>). Im Untersuchungsraum insgesamt ist sie etwas höher als landesweit (Tab. 2.1-1), was durch die Großstädte Bremen und Bremerhaven im östlichen und Oldenburg im westlichen Umland bedingt ist. Die Kernregion ist mit 115 EW/km<sup>2</sup> allerdings nochmals deutlich dünner besiedelt als Niedersachsen insgesamt. Dies gilt insbesondere für den östlichen Teil der Kernregion (104 EW/km<sup>2</sup>), aber weniger ausgeprägt auch für den westlichen (143 EW/km<sup>2</sup>) (Karte 2.1-2). Die geringste Besiedlungsdichte weisen die Landkreise Rotenburg (Wümme) mit 80 EW/km<sup>2</sup> und Cuxhaven mit 98 EW/km<sup>2</sup> auf.

**Vergleichsweise geringe Bevölkerungsdichte**

Entsprechend der geringeren Siedlungsdichte ist auch der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche in weiten Teilen der Untersuchungsregion eher gering (Tab. 2.1-1). In Niedersachsen nehmen Siedlungen und Verkehrsbauten 14,0 % der Landesfläche ein – das ist etwas mehr als bundesweit (13,7 %; Westdeutschland 14,8 %). Im Untersuchungsraum insgesamt ist der Wert, wiederum bedingt durch die Großstädte Bremen und Bremerhaven im östlichen sowie Oldenburg im westlichen Umland, etwas höher als im Landesmittel. In der Kernregion werden nur 12,4 % von Siedlungen und Verkehrsbauten beansprucht, in der Kernregion Ost sogar nur 11,4 %. Mit 14,3 % liegt der Wert in der Kernregion West dagegen leicht über dem Landesdurchschnitt. Besonders hoch für die Region ist der Anteil der Verkehrs- und Siedlungsfläche mit 16,8 % im nördlichen und westlichen Umfeld der Stadt Oldenburg.

**Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche**

## 2.1.2 Wirtschaftsstandorte und Pendlerverflechtungen

Von den rund 742.000 Beschäftigten<sup>5</sup> im Untersuchungsraum entfallen knapp 523.000 (70 %) auf das Umland. In der Kernregion sind 219.000 Personen beschäftigt. Die größeren Wirtschaftsstandorte im Untersuchungsraum sind mit den einwohnerstärkeren Städten weitgehend identisch (Tab. 2.1-2).

**Bedeutsame Wirtschaftsstandorte in der Untersuchungsregion**

Neben der Größe der Wirtschaftsstandorte – etwa gemessen an der Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort – ist ihre Arbeitsmarktzentralität von Bedeutung, die durch die Pendlerbilanz<sup>6</sup> in Relation zu den Beschäftigten am Wohnort bestimmt wird (Karte 2.1-3).

**Rotenburg (Wümme), Leer und Emden mit sehr hohen Einpendlerüberschüssen**

- Einen ausgesprochen hohen Einpendlerüberschuss von mehr als 50 % haben nur wenige Städte im Untersuchungsraum. Die Stadt Rotenburg (Wümme) in der östlichen Kernregion sowie Leer und Emden im westlichen Umland sind durch solch eine hohe Arbeitsmarktzentralität gekennzeichnet<sup>7</sup>.
- Einen Pendlerüberschuss in der Größenordnung zwischen 25 % und 50 % weisen u.a. die Großstädte Bremen, Oldenburg und Bremerhaven auf. Weitere kleinere Arbeitsmarktzentren im ländlichen Raum sind Brake in der westlichen und Stade in der östlichen Kernregion sowie Aurich und Norden im westlichen Umland.

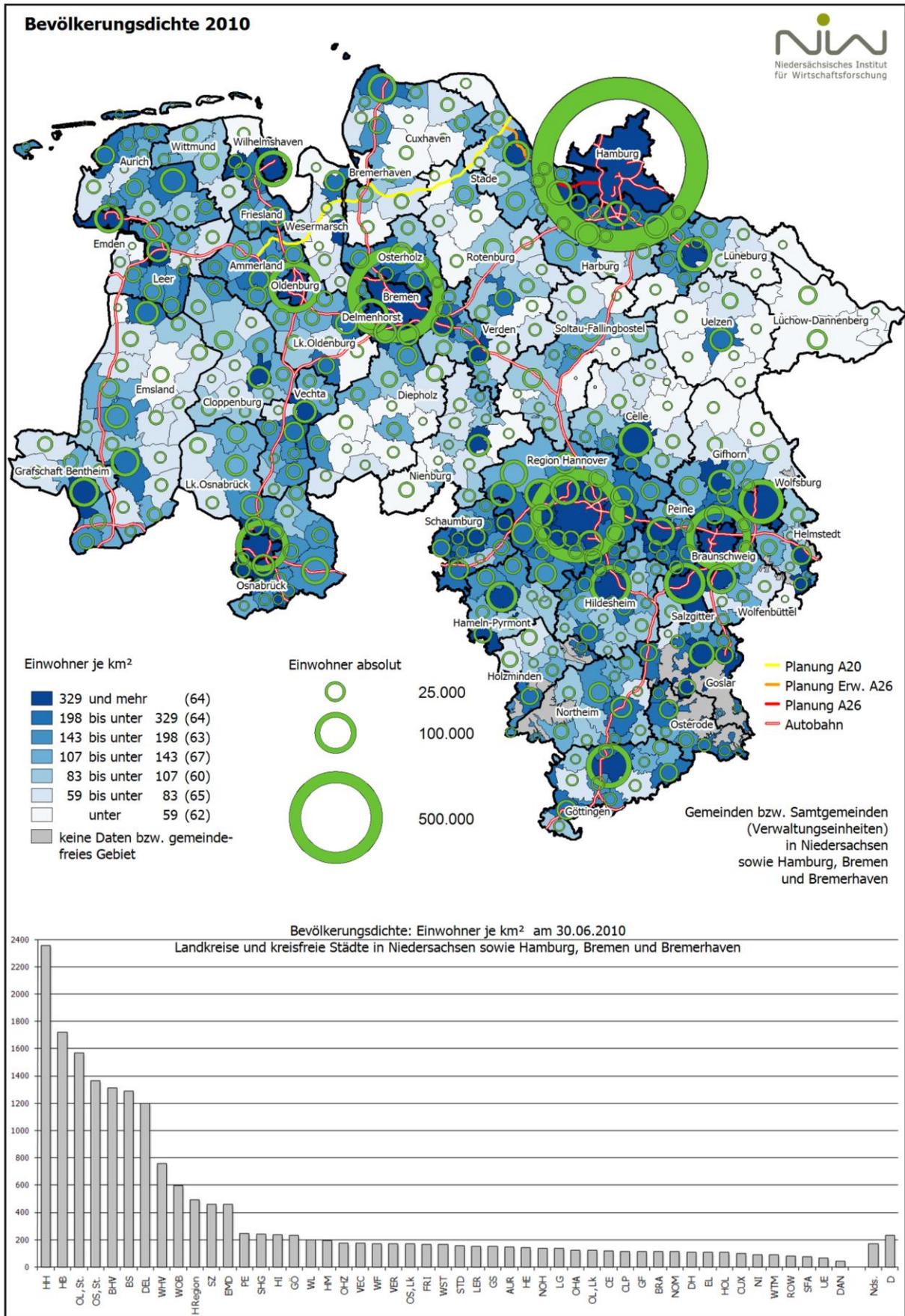
<sup>4</sup> Stand 01.01.2009

<sup>5</sup> sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort, Stand 30.06.2009

<sup>6</sup> Einpendler abzüglich Auspendler

<sup>7</sup> Ebenfalls sehr hoch ist der Einpendlerüberschuss auf der Insel Spiekeroog. Die Nordseeinseln werden aber hier aufgrund ihrer stark saisonal geprägten Arbeitsmärkte (hier Beschäftigung zum Stichtag 30.06.) nicht berücksichtigt; die ganzjährigen Arbeitsmarktzentren stehen im Vordergrund der Betrachtung.

**Karte 2.1-2: Bevölkerungsdichte und Zahl der Einwohner absolut in den Gemeinden und Samtgemeinden in Niedersachsen, Bremen und Hamburg 2010**



Tab. 2.1-2: Grunddaten der Wirtschaftsstruktur

Standort	Wohnstandort <sup>1</sup> Bevölkerung abs.	Wirtschaftsstandort <sup>2</sup> Beschäftigte abs.	Pendler- bilanz <sup>3</sup>	Wirtschaftsstruktur <sup>4</sup>					
				Produzierendes Gewerbe abs. Anteil	dar. Baugewerbe abs. Anteil		Dienstleistungen abs. Anteil		
Kernregion West									
451 Ammerland	117.222	33.470	-13,2	10.218	98	2.913	152	20.856	91
455 Friesland	100.084	24.524	-18,4	6.524	86	1.549	110	17.651	106
461 Wesermarsch	91.665	25.444	-13,2	12.592	159	1.755	120	12.540	72
Umland West									
402 Emden,Stadt	51.272	28.192	90,2	13.858	158	1.093	68	14.266	74
403 Oldenburg(Oldb),Stadt	160.433	68.263	36,2	9.898	47	2.894	74	58.287	125
405 Wilhelmshaven,Stadt	81.372	25.812	18,8	6.374	80	1.589	107	19.423	110
452 Aurich	189.391	44.888	-19,3	11.736	84	4.157	161	32.162	105
457 Leer	164.930	38.362	-19,8	9.626	81	3.317	151	28.127	108
462 Wittmund	57.355	12.975	-21,8	3.454	86	1.567	210	9.188	104
Kernregion Ost									
352 Cuxhaven	201.679	39.316	-36,8	11.000	90	4.060	180	27.085	101
357 Rotenburg (Wümme)	164.400	44.129	-19,7	13.139	96	4.495	177	30.031	100
359 Stade	196.923	52.075	-22,1	15.744	97	4.270	143	35.215	99
Umland Ost									
356 Osterholz	112.200	20.966	-44,0	5.032	77	1.749	145	15.689	110
Bremen,Stadt	545.962	236.878	41,7	62.798	85	9.673	71	173.909	108
Bremerhaven,Stadt	114.121	46.193	41,3	10.332	72	2.276	86	35.821	114

<sup>1</sup> Bevölkerung am 30.6.2009<sup>2</sup> Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30.6.2009<sup>3</sup> Einpendler abzgl. Auspendler in v.H. der Beschäftigten am Wohnort am 30.6.2009<sup>4</sup> Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im jeweiligen Wirtschaftsbereich am 30.6.2009,  
abs. und Anteil, jeweiliger Bundeswert [Deutschland] = 100

Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit; Bevölkerungsfortschreibung, LSKN, Statistisches Bundesamt; eigene Berechnungen

N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, 8/2010

Im Kernraum dominieren damit die Städte und Gemeinden mit höheren Auspendlerüberschüssen, in denen die Wohnfunktionen mehr oder weniger stark im Vordergrund stehen.

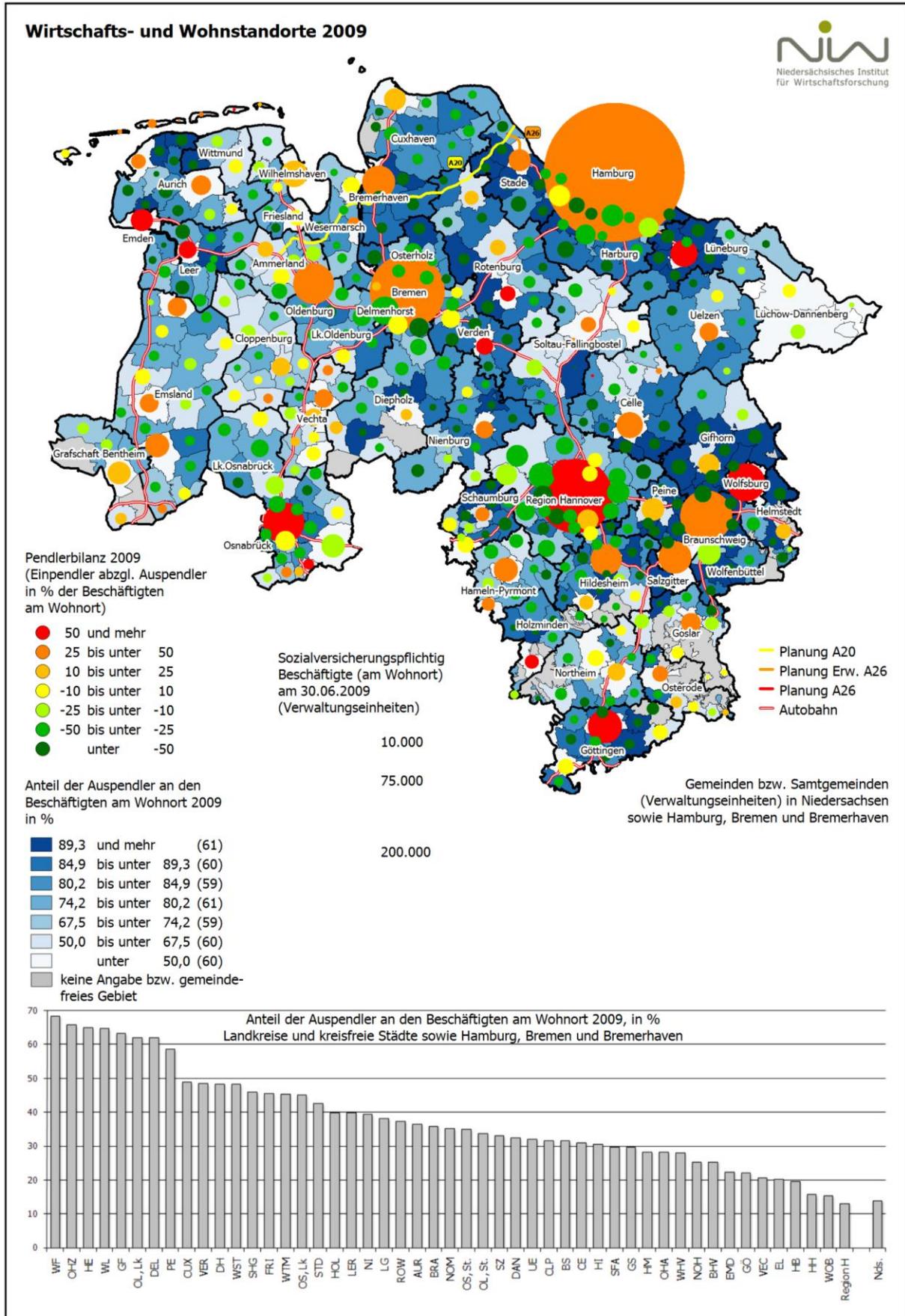
Der Anteil der Auspendler an den Beschäftigten am Wohnort ist einerseits ein Spiegel der Beschäftigungsmöglichkeiten vor Ort, andererseits auch der Attraktivität der Angebote im näheren und weiteren Umfeld. Die Anteile sind regional sehr unterschiedlich (Karte 2.1-3). Sehr niedrig sind die Anteile der Auspendler in den Arbeitsmarktzentren sowie in den Regionen mit einem günstigen Arbeitsplatzangebot. Auf der Gemeindeebene sind in den Wohnstandorten im Umfeld insbesondere der attraktiven großstädtischen Arbeitsmarktzentren wie z.B. Bremen, aber auch in den Umlandgemeinden der mittleren Städte die Auspendlerzahlen teilweise sehr hoch. In den Räumen mit stärker polyzentrischen Arbeitsmarktstrukturen (z.B. im nordwestlichen Niedersachsen) sind die Auspendleranteile dagegen deutlich niedriger.

Für die Untersuchungsregion ergibt sich ein zweigeteiltes Bild: Die östlichen Teilräume sind auf Gemeindeebene durch sehr intensive Pendlerverflechtungen geprägt mit hohen Auspendleranteilen in den Gemeinden abseits der großstädtischen (Bremen und Bremerhaven) und regionalen Arbeitsmarktzentren (Cuxhaven, Stade, Rotenburg (Wümme), Bremervörde, Visselhövede). Westlich der Weser sind die Arbeitsmarktstrukturen weniger auf einzelne Zentren ausgerichtet. In der Kernregion West sind die Auspendleranteile geringer als in den östlichen Teilräumen, insbesondere im Landkreis Ammerland. Hohe Auspendlerzahlen finden sich wiederum in einigen Gemeinden des westlichen Umlands, allerdings nicht so flächendeckend wie im östlichen Bereich.

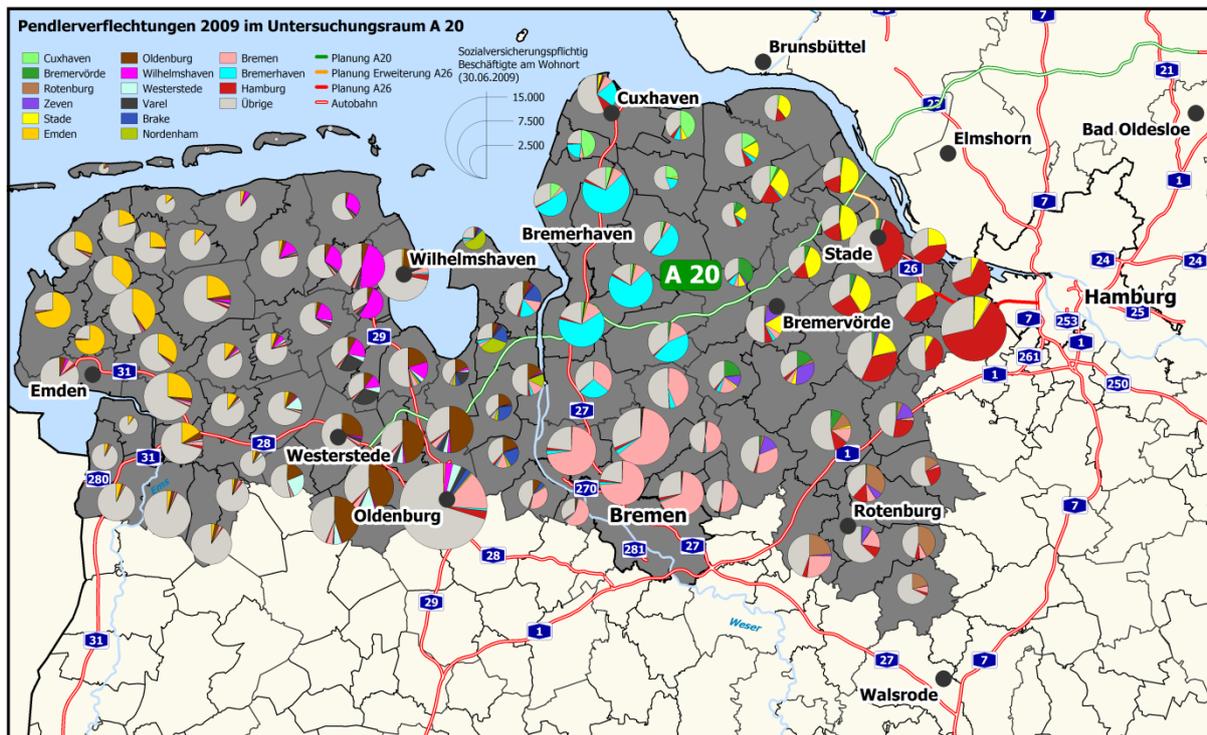
**Anteil der Auspendler als Indikator für die Beschäftigungsmöglichkeiten vor Ort**

**Hohe Auspendleranteile in den Gemeinden der östlichen Teilräume**

Karte 2.1-3 Wirtschaftsstandorte und Intensität der Pendlerverflechtungen



**Karte 2.1-4 Penderverflechtungen im Untersuchungsraum A 20**



Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit

N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, 12/2010

Eine Sonderauswertung der Berufspendlerströme zwischen den Gemeinden für das Jahr 2009<sup>8</sup> macht die Verflechtungsbereiche der Arbeitsplatzzentren deutlich (Karte 2.1-4). Dargestellt sind die Einzugsbereiche der Wirtschaftsstandorte anhand des jeweils dominierenden Auspendlerstroms aus den Wohnstandortgemeinden.

**Verflechtungsbereiche der Arbeitsplatzzentren**

- Innerhalb des Landes haben insbesondere die großen Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren eine sehr starke Sogwirkung auf Berufspendler aus dem jeweiligen Umland. Hamburg und Bremen sind bis weit in das niedersächsische Umland hinein die dominierenden Arbeitsmarktzentren.
- Weite Teile des nördlichen Niedersachsen sind durch kleine Arbeitsplatzzentren geprägt. Dominierende kleinere Zentren im Untersuchungsraum sind Stade, Cuxhaven und Rotenburg (Wümme).
- Im nordwestlichen Niedersachsen gibt es neben der Großstadt Oldenburg mehrere mittelgroße Standorte mit jeweils sich ergänzenden Einzugsbereichen, so z.B. Emden, Aurich und Leer im westlichen Umland.

Insgesamt werden über die dominierenden großstädtischen Zentren hinaus die ländlichen Räume in Niedersachsen durch recht vielfältige regionale Arbeitsmarktverflechtungen geprägt. Diese Arbeitsmarktzentren mittlerer Größenordnung sind weitgehend identisch mit den Mittelzentren der Raumordnung. Regionalpolitische Aktivitäten zur Stärkung der ländlichen Räume sollten diese Verflechtungsbereiche und die zugrunde liegenden Zentrenstrukturen berücksichtigen.

**Berücksichtigung von Zentrenstrukturen und Verflechtungsbereichen**

<sup>8</sup> Berechnet auf der Grundlage der Beschäftigten am Wohn- und Arbeitsort, Quelle: Bundesagentur für Arbeit

## 2.2 Demographische Strukturen und Entwicklungen

### Bevölkerungsstruktur und -entwicklung als Kerngrößen der Regionalentwicklung

Die Bevölkerungsstruktur und -entwicklung sowie die Zusammensetzung der Bevölkerung nach Altersgruppen bilden wichtige Rahmendaten für die regionalwirtschaftliche Entwicklung. Sie sind grundlegende Bestimmungsgrößen für das Angebot an Arbeitskräften auf dem regionalen Arbeitsmarkt und prägen auch in wesentlichen Zügen die Nachfrage der Bevölkerung und Haushalte in der Region nach haushaltsorientierten Dienstleistungen, nach Wohnungen sowie nach Infrastrukturleistungen und sonstigen öffentlichen Dienstleistungen. Die Entwicklung der auf die lokalen Märkte ausgerichteten Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe einer Region hängt damit in hohem Maße von der Bevölkerungs- und Haushaltsdynamik ab. Bevölkerungsstruktur und -entwicklung sind deshalb auch strategische Kerngrößen der kommunalen Entwicklung.

### Komponenten der Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung insgesamt ergibt sich aus dem Zusammenspiel von vier Komponenten: den Geborenen und den Sterbefällen (natürliche Entwicklung) sowie den Zu- und Fortzügen (Wanderungssaldo). Natürliche Entwicklung und Wanderungen wirken sich sehr unterschiedlich auf die Bevölkerungsdynamik und den Bevölkerungsaufbau aus. Andererseits beeinflussen die Besonderheiten im demographischen Aufbau in starkem Maße auch die natürliche Entwicklung.

### 2.2.1 Bevölkerungsentwicklung 1989 bis 2009

#### Natürliche Bevölkerungsentwicklung

#### Langfristiger Trend der Verschlechterung der natürlichen Entwicklung

Seit Ende der 90er Jahre schrumpfen bundesweit die Geborenenzahlen und die Sterbefälle steigen aufgrund des zunehmenden Anteils älterer Menschen an. Im Jahr 2000 lag das Geborenendefizit in Niedersachsen noch bei 3.500 Personen, im Jahr 2008 bereits bei fast 20.000 Personen. Damit reichen in Niedersachsen bereits seit dem Jahr 2005 die Wanderungsgewinne nicht mehr aus, um das Geborenendefizit zu kompensieren. Die natürliche Entwicklung in Niedersachsen war bis Anfang des Jahrzehnts noch etwas günstiger als im Bundesdurchschnitt. Seitdem hat sie sich überdurchschnittlich verschlechtert und ist mittlerweile sogar leicht schwächer (Abb. 2.2-1).

#### Regionale Unterschiede in der natürlichen Entwicklung

Innerhalb des Landes sind erhebliche Unterschiede in der natürlichen Bevölkerungsentwicklung zu beobachten. Die Gründe hierfür liegen einerseits im abweichenden Altersaufbau der Bevölkerung, z.B. im Anteil der Frauen im gebärfähigen Alter. Andererseits spielt auch das generative Verhalten eine Rolle, das nach wie vor durch ein gewisses Land-Stadt-Gefälle geprägt ist und in dem sich auch der Einfluss der Konfession und sozialer Gruppenzugehörigkeit auf die Einstellung zu Familie und Kindern spiegelt <sup>9</sup>.

#### In den 90er Jahren weitgehend ausgeglichene Entwicklung

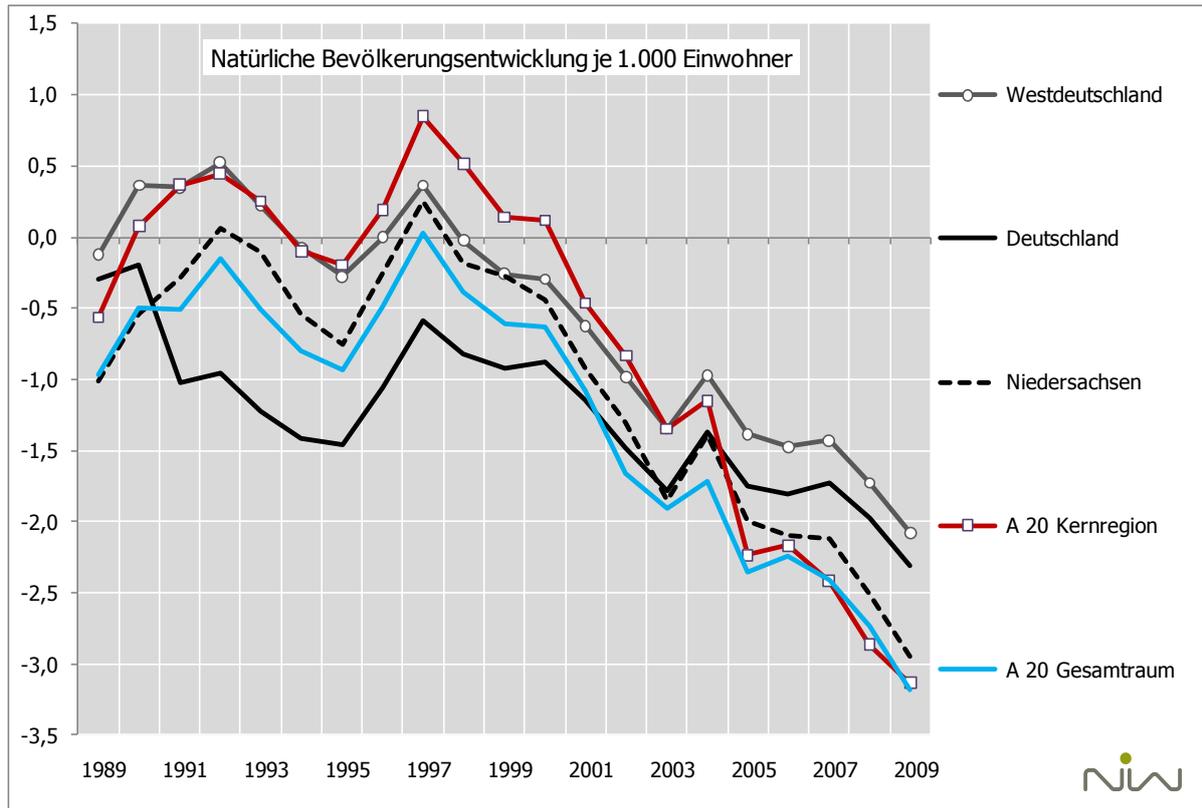
Im Untersuchungsraum insgesamt schwankten die Salden von Geburten und Sterbefällen bis 1997 in einem Bereich zwischen Stagnation und geringen Sterbeüberschüssen. Im Kernraum brachte die natürliche Entwicklung Ende der 90er Jahre noch recht deutliche Bevölkerungszuwächse, während im Umland schon negative Bevölkerungsbilanzen verzeichnet wurden.

#### Seit Ende der 90er Jahre Trend zu steigenden Geburtendefiziten

Seitdem ist jedoch ein deutlicher Trend zu steigenden Geburtendefiziten und einer zunehmend negativen natürlichen Bevölkerungsentwicklung festzustellen. Mit dem Einbruch bei der natürlichen Entwicklung ab etwa 1998 gingen die Geburtenüberschüsse im Kernraum jedoch besonders rapide zurück, so dass die Defizite am aktuellen Rand sogar noch größer

<sup>9</sup> Vgl. dazu Jung, Hans-Ulrich: Grundzüge des demographischen Wandels in Niedersachsen und Konsequenzen für die Landes- und Kommunalpolitik. In: Demographischer Wandel, Befunde für Niedersachsen und Handlungsfelder. Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, NIW-Workshop 2004/2005, Hannover, Mai 2005, S. 12ff.

**Abb. 2.2-1: Natürliche Bevölkerungsentwicklung seit 1989**



Quelle: Bevölkerungsfortschreibung, LSKN, Statistisches Bundesamt; eigene Berechnungen

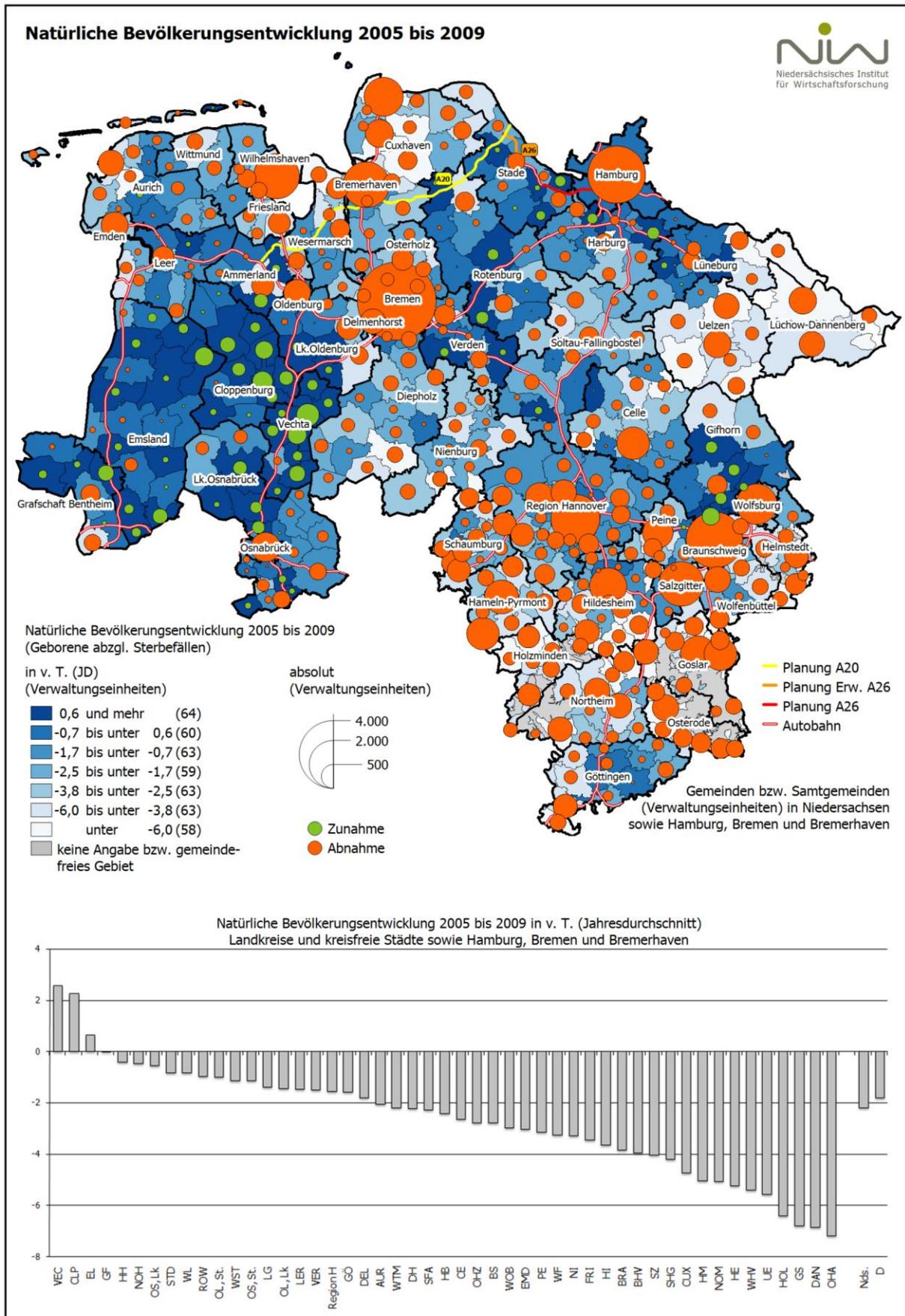
NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, 8/2010

sind als im Umland. Besonders dramatisch war die Trendwende im westlichen Kernraum an Unterweser und Jade und in der westlichen Küstenregion. Der Landkreis Cuxhaven an der Küste in der östlichen Kernregion verzeichnete bereits lange Jahre zuvor eine negative natürliche Bevölkerungsbilanz.

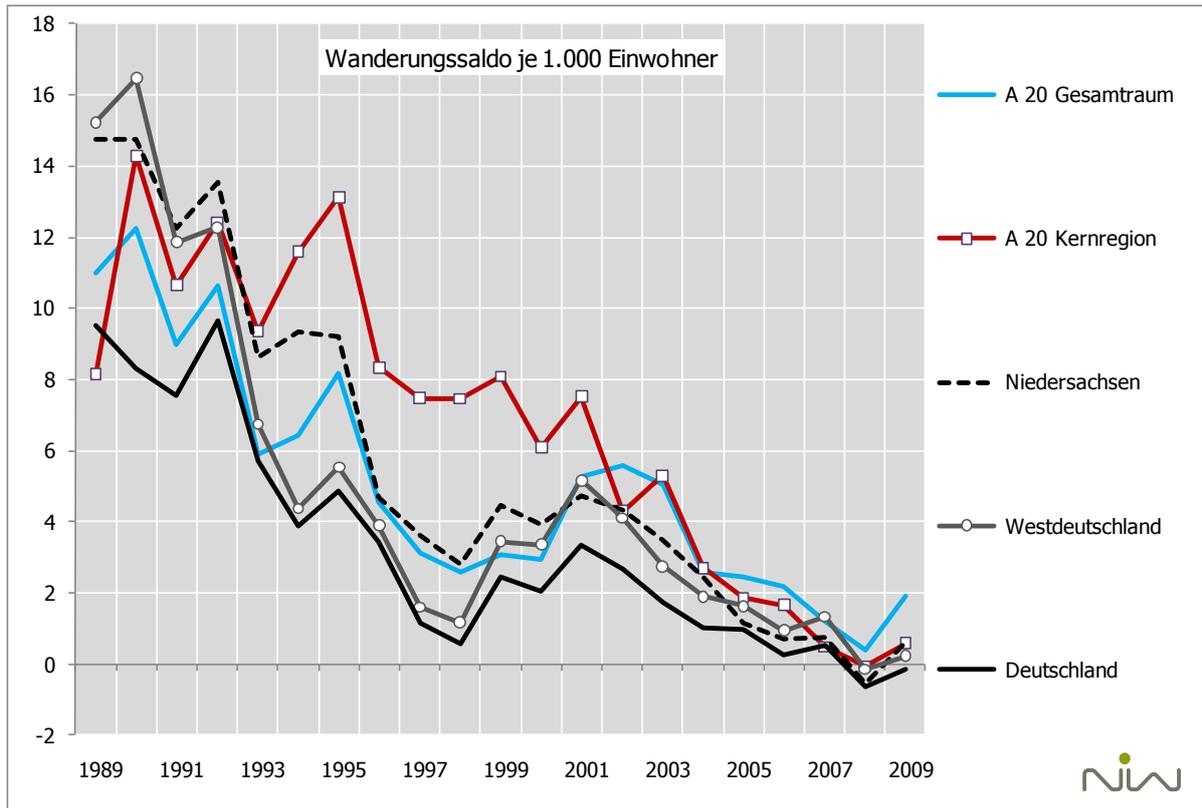
In den letzten Jahren (seit 2005) sind die natürlichen Entwicklungen fast flächendeckend negativ, ausschließlich in einigen Umlandgemeinden von Bremen und Hamburg gibt es noch leichte Geburtenüberschüsse (Karte 2.2-1). Besonders schwach ist die natürliche Bevölkerungsentwicklung dagegen im Küstenbereich, insbesondere in Teilen des Landkreises Cuxhaven, im nördlichen Bereich des Landkreises Wesermarsch und an einigen direkt an der Küste gelegenen Gemeinden im westlichen Küstenraum. Letztere weisen als Ziel von Ruhestandswanderungen vergleichsweise hohe Anteile Älterer in der Wohnbevölkerung auf und verzeichnen damit auch viele Sterbefälle, die zu einem ungünstigen natürlichen Bevölkerungssaldo beitragen. In den etwas von der Küste entfernt liegenden Gemeinden fallen die natürlichen Entwicklungen wieder deutlich günstiger aus.

**Aktuell fast flächendeckend  
Geburtendefizite**

Karte 2.2-1: Natürliche Bevölkerungsentwicklung 2005 bis 2009



**Abb. 2.2-2: Wanderungssalden seit 1989**



Quellen: Bevölkerungsfortschreibung, LSKN, Statistisches Bundesamt; eigene Berechnungen

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, 8/2010

## Wanderungen

Die großräumlichen Wanderungsbewegungen innerhalb des Bundesgebietes orientieren sich weitgehend an den regionalen Lebens- und Arbeitsbedingungen der Herkunfts- und der Zielregionen. Gewinner dieser Wanderungsströme sind die prosperierenden Wirtschaftsräume, Verlierer die peripheren und ländlichen Regionen sowie die strukturschwachen Industrieregionen.

Bundesweit lag der Höhepunkt der Wanderungsgewinne des laufenden Jahrzehnts im Jahr 2001. Seitdem sind die Wanderungsüberschüsse kontinuierlich zusammengeschnitten. Dieser Trend gilt auch für Westdeutschland und Niedersachsen. Die Wanderungsüberschüsse in Niedersachsen, die 2001 noch bei 37.000 Personen lagen, sind bis 2006 auf 6.000 abgesunken. In 2008 war sogar erstmals ein leichter Wanderungsverlust von etwa 4.300 Personen zu verzeichnen (Abb. 2.2-2). Seit 2005 sind in Niedersachsen bei tendenziell steigendem Geborenendefizit die Einwohnerzahlen insgesamt entsprechend zunehmend rückläufig.

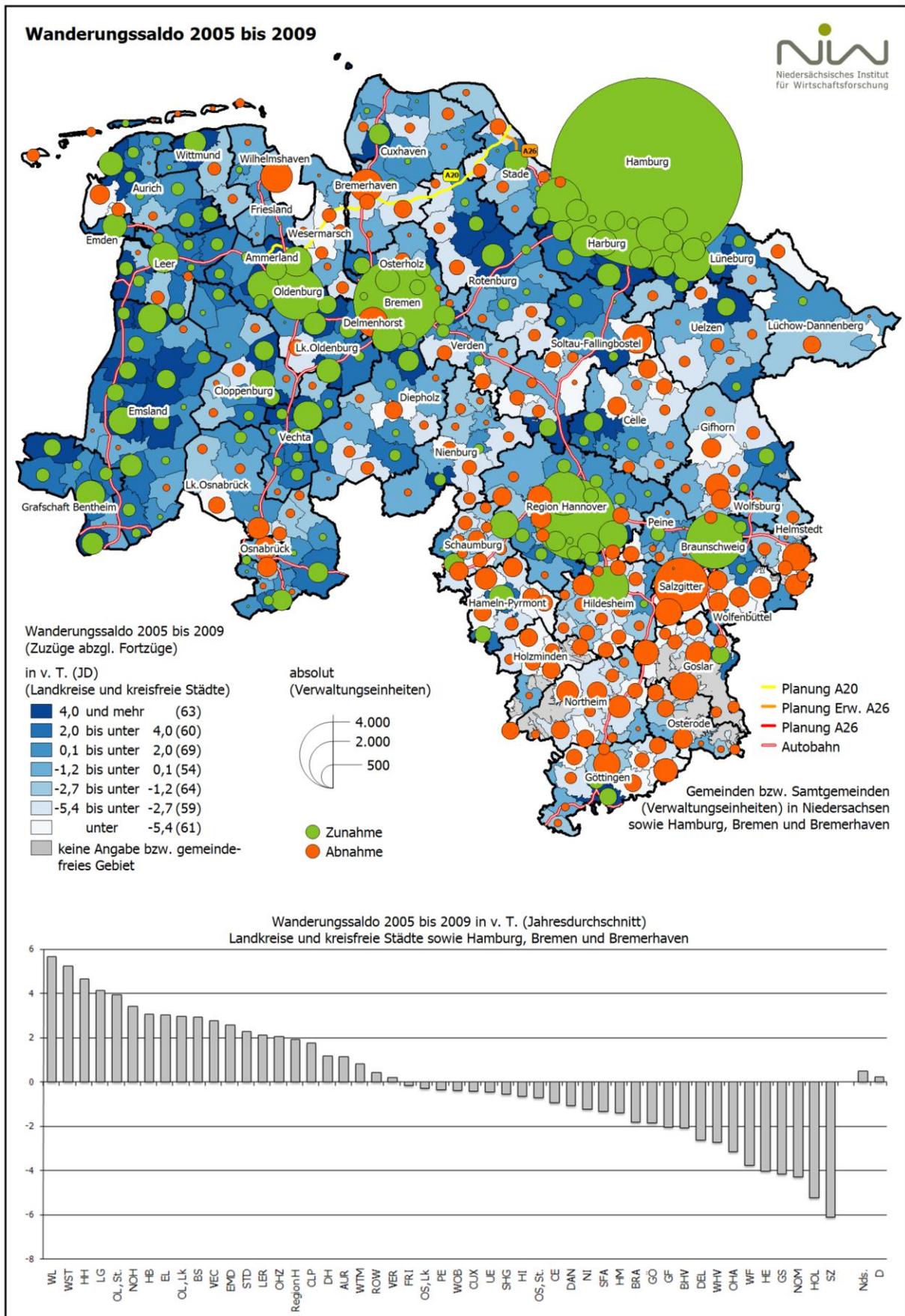
Die Wanderungsgewinne sind in allen Teilen des Untersuchungsraums in den letzten 20 Jahren kontinuierlich gesunken. Dabei ist eine Konvergenz zwischen den einzelnen Regionen des Untersuchungsraums und dem Bundes- und Landestrend zu beobachten. Aktuell sind die Wanderungssalden in allen Teilräumen nahezu ausgeglichen.

**Wanderungen als Ausdruck regionaler Lebens- und Arbeitsbedingungen**

**Entwicklung der Wanderungen: erstmals leichter Wanderungsverlust**

**Abnahme der Wanderungsgewinne und Konvergenz zwischen den Regionen**

Karte 2.2-2: Wanderungen 2005 bis 2009



Im Umland und in Teilen der westlichen Kernregion gibt es in den letzten Jahren noch Wanderungsgewinne, die gegenüber früheren Jahren aber erheblich abgeschmolzen sind.

- Seit 2005 verzeichnen die städtischen Zentren Hamburg, Bremen und Oldenburg sowie ihre Umlandgemeinden deutliche Wanderungsgewinne. Außerdem profitieren Teile des Umlands von Bremerhaven noch von Suburbanisierungsprozessen (Karte 2.2-2).
- Auch einige Gemeinden im zentralen Elbe-Weser-Raum können erhebliche Zuwanderungen verbuchen.
- Wanderungsgewinne verzeichnen außerdem weite Teile der westlichen Küstenregion, insbesondere einige Küstenstandorte, die Ziel von Ruhestandswanderungen sind (s.o.).

Deutliche Wanderungsverluste weisen dagegen die strukturschwachen Städte Wilhelmshaven und Bremerhaven sowie der industriell geprägte Landkreis Wesermarsch auf. Negativ sind die Wanderungssalden außerdem in den meisten Gemeinden des zentralen Elbe-Weser-Raums bis hinauf an die Küste sowie an einigen Standorten im westlichen Küstengebiet.

**Wanderungsgewinne in den großen Städten und an einigen Küstenstandorten**

**Wanderungsverluste in strukturschwachen Regionen**

## Bevölkerungsentwicklung insgesamt

Mit dem Rückgang der Wanderungsgewinne bzw. den Wanderungsverlusten der letzten Jahre und dem tendenziell steigenden Sterbeüberschuss nimmt die Bevölkerung in Deutschland seit 2003 zunehmend ab. Anfang 2005 wurde in Niedersachsen mit einer Einwohnerzahl von knapp über 8,0 Mio. das Maximum erreicht, seitdem ist sie auch hier rückläufig. Die Entwicklung der Bevölkerung, die früher in Niedersachsen deutlich günstiger als im Durchschnitt der Bundesländer war, ist in den letzten Jahren sogar geringfügig schwächer. Im Jahr 2008 hat sich der Bevölkerungsrückgang sowohl im Bundesgebiet als auch in Niedersachsen erneut verstärkt, weil mittlerweile leichte Wanderungsverluste zu verzeichnen und die Defizite in der natürlichen Entwicklung weiter angewachsen sind. Nachdem die Einwohnerzahl in Niedersachsen im Jahr 2005 um 7.000 Personen und in den Jahren 2006 und 2007 jeweils um etwa 11.000 Personen zurückging, schrumpfte sie im Jahr 2008 bereits um mehr als 17.000 Personen.

**Bevölkerungsrückgang aufgrund steigender Geborenendefizite und rückläufiger Wanderungsgewinne**

Im Gesamttraum ist die Einwohnerzahl in den letzten 20 Jahren um 8,5 % angestiegen. Die Zuwächse sind damit etwas schwächer als in Westdeutschland (9,9 %) und Niedersachsen (10,6 %) insgesamt.

**Langfristige Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsraum**

- Deutliche Zuwächse verzeichnen sowohl die Städte Hamburg und Oldenburg als auch deren Umland. Positive Entwicklungen gibt es außerdem entlang der Autobahnachse der A 1 im zentralen Elbe-Weser-Raum, im Umland von Bremerhaven durch Suburbanisierungsprozesse sowie im nordwestlichen Teil Niedersachsens abseits der Küsten.
- Schwächere Entwicklungen kennzeichnen dagegen die Standorte entlang der Küste. Insbesondere die strukturschwachen Städte Wilhelmshaven und Bremerhaven, die Unterweserregion, aber auch der nördliche Landkreis Cuxhaven verzeichnen sogar Bevölkerungsrückgänge. Vergleichsweise schwach ist die Bevölkerungsentwicklung auch in einigen Gemeinden im äußersten westlichen Küstenraum sowie in der Stadt Bremen.

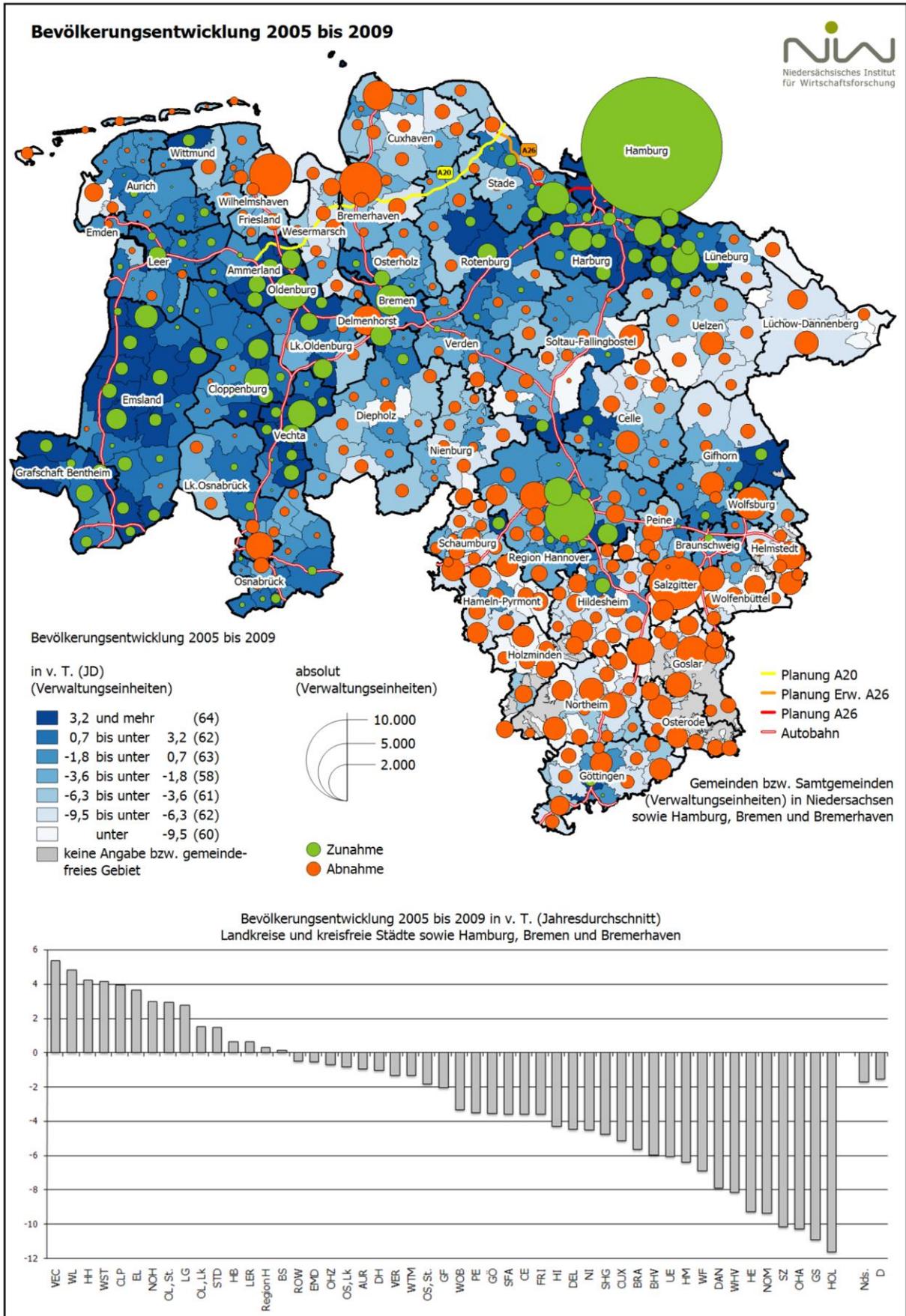
In der Kernregion fällt die Entwicklung mit einem Zuwachs von insgesamt 13,8 % deutlich günstiger aus als im Landesdurchschnitt. Das Umland insgesamt verzeichnet dagegen nur kleinere Zuwächse von 5,6 %, insbesondere im Umland Ost (2,4 %) mit den Städten Bremen und Bremerhaven.

**Entwicklung in der Kernregion günstiger als im Umland**

Innerhalb der Kernregion ist der östliche Teilraum besonders wachstumsstark (14,7 %). Erhebliche Bevölkerungsgewinne verzeichnen vor allem die Landkreise Stade und Rotenburg (Wümme), die von den Suburbanisierungsprozessen aus den Zentren Hamburg und Bremen und – im Falle des Landkreises Rotenburg (Wümme) – von der verkehrsgünstigen Lage an der Autobahnachse A 1 profitieren. Deutlich schwächer ist dagegen die Entwicklung im

**Im Osten der Kernregion noch stärkere Entwicklung als im westlichen Teil**

Karte 2.2-3: Bevölkerungsentwicklung insgesamt 2005 bis 2009



Landkreis Cuxhaven, insbesondere in den Gemeinden abseits des Einzugsgebiets der Stadt Bremerhaven. Im westlichen Bereich der Kernregion ist die Bevölkerungsentwicklung mit 12,2 % insgesamt etwas schwächer. Während der Landkreis Ammerland zwar noch sehr starke Zuwächse verzeichnet (u.a. durch die Suburbanisierungsprozesse aus Oldenburg), ist die Entwicklung an der Unterweser und im Landkreis Friesland bereits deutlich schwächer.

In den letzten Jahren seit 2005 sind die Bevölkerungszahlen in Westdeutschland zurückgegangen. In Niedersachsen sind die Verluste dabei überdurchschnittlich. Sowohl im Gesamt- raum als auch in den Teilräumen des Untersuchungsgebiets ist die Bevölkerungsentwicklung ebenfalls negativ, aber nicht ganz so schwach wie im Landesdurchschnitt (Karte 2.2-3).

Die Kernregion entwickelt sich dabei – entgegen dem langfristigen Trend – nochmals schwächer als das Umland. Während besonders im Landkreis Ammerland und im Landkreis Stade durch deutliche Wanderungsgewinne noch Bevölkerungszuwächse erzielt werden, ist in den Küstenkreisen Cuxhaven und Friesland durch stärkere Abwanderungen die Bevölkerungsentwicklung noch schwächer als im Landesdurchschnitt. Von den stärksten Rückgängen ist aber der industriell geprägte Unterweserraum betroffen, der neben deutlichen Wanderungsverlusten auch noch eine besonders schwache natürliche Entwicklung aufweist.

**In den letzten Jahren  
Bevölkerungsverluste**

**Entwicklung in der  
Kernregion zuletzt  
vergleichsweise schwach**

## 2.2.2 Altersstruktur

In Niedersachsen ist die Altersstruktur gegenüber Deutschland und auch Westdeutschland durch höhere Anteile von Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren gekennzeichnet. Der Anteil der Älteren übertrifft ebenfalls den Bundeswert. Somit sind die mittleren Altersgruppen schwächer vertreten. Im Untersuchungsraum insgesamt sind diese Strukturen mit dem Landesdurchschnitt vergleichbar.

Vergleichsweise hohe Anteile von Kindern und Jugendlichen finden sich im westlichen Niedersachsen, im zentralen Elbe-Weser-Raum, in einigen Gemeinden des Umlands der Großstädte sowie an einzelnen Standorten des Unterweserraums (Abb. 2.2-3). In den unmittelbaren Küstengemeinden sind die Anteile jedoch geringer, insbesondere in den Küstenstädten Emden, Wilhelmshaven, Cuxhaven und Bremerhaven sowie in den Küstengemeinden Ostfrieslands. Hier spielen auch die Zuzüge Älterer im Rahmen von Ruhestandswanderungen eine Rolle.

Hohe Anteile von Personen im Ruhestandsalter über 65 Jahren weisen insbesondere die westniedersächsischen Küstengemeinden, die nördlichen Grenzgemeinden zu den Niederlanden, die Küstengemeinden der Jaderegion und die nördliche Wesermarsch, die Stadt Bremen mit ihrem Umland sowie der gesamte nördliche Elbe-Weser-Raum auf. Hier ist der Anteil der über 65-Jährigen auch abseits der unmittelbaren Küstengemeinden hoch. Vergleichsweise niedrig ist der Anteil der Älteren dagegen im Landesinneren Ostfrieslands, im Raum Oldenburg und im zentralen Elbe-Weser-Raum.

Im Kernraum ist die Bevölkerung mit hohen Anteilen von Kindern und Jugendlichen vergleichsweise jung, insbesondere in den Landkreisen Rotenburg (Wümme) und Stade. Höhere Anteile Älterer finden sich dagegen in den Landkreisen Cuxhaven und Friesland. Im Umland ist der Anteil der Bevölkerung unter 18 Jahren dagegen deutlich niedriger und erreicht auch den Durchschnitt Niedersachsens oder Westdeutschlands nicht.

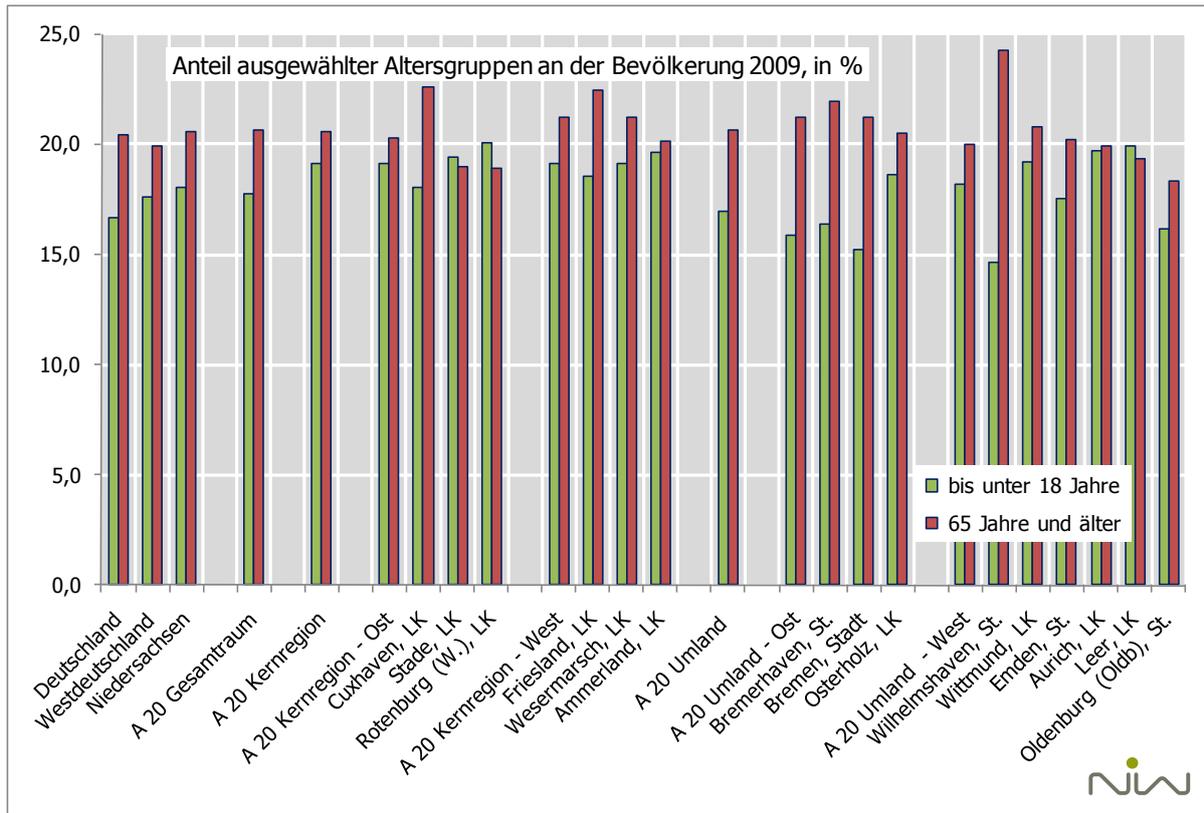
**Mittlere Altersgruppen in  
Niedersachsen  
vergleichsweise schwach  
vertreten**

**Hohe Anteile von Kindern  
und Jugendlichen im  
westlichen Niedersachsen  
und im zentralen Elbe-  
Weser-Raum**

**Hohe Anteile Älterer  
insbesondere an der Küste**

**Im Kernraum jüngere  
Bevölkerung als im Umland**

**Abb. 2.2-3: Altersstruktur der Bevölkerung 2009**



Quelle: Bevölkerungsfortschreibung, LSKN, Statistisches Bundesamt; eigene Berechnungen

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, 8/2010

### 2.2.3 NIW Bevölkerungsprognose bis 2025

#### Erläuterung der Komponentenmethode

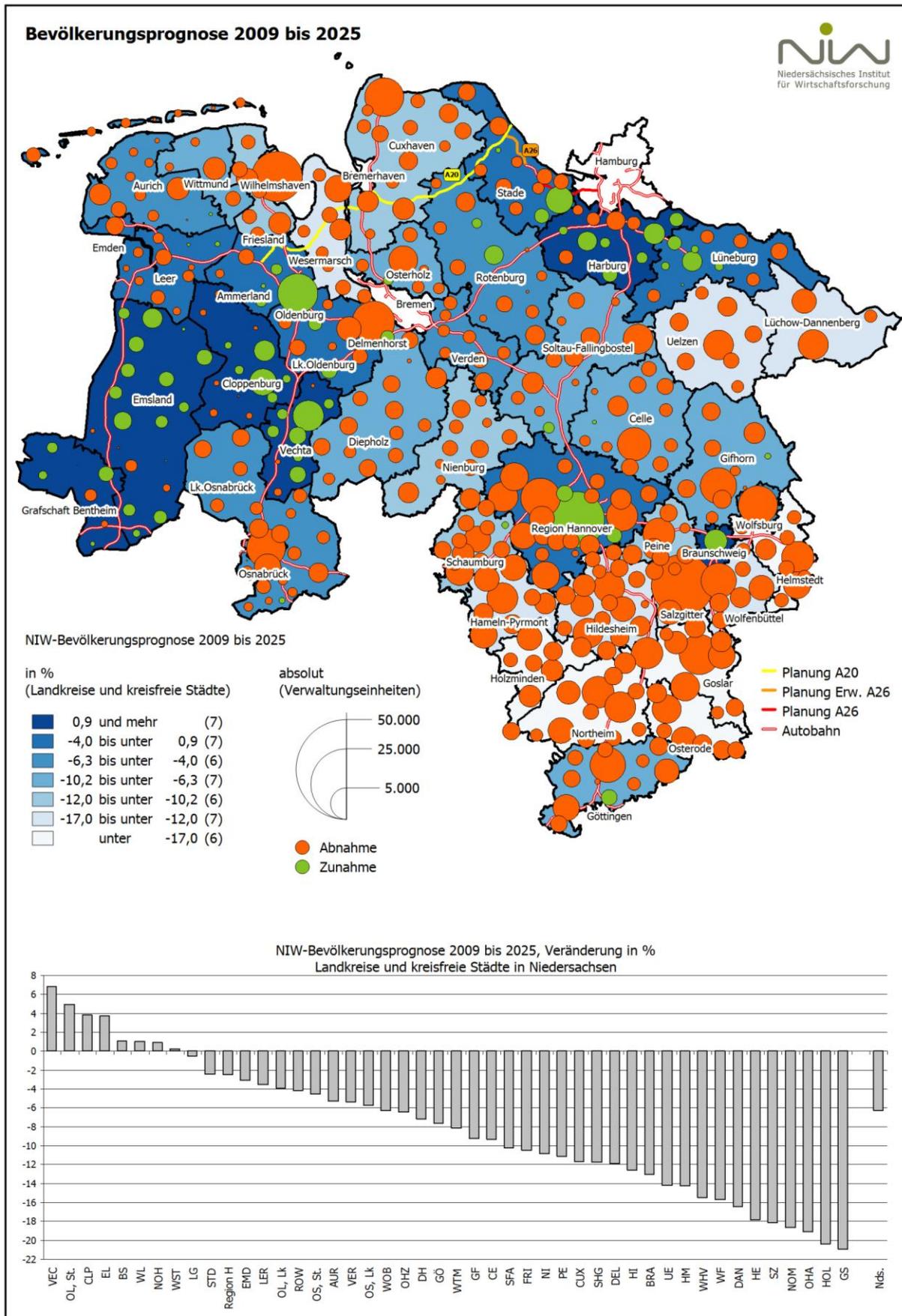
Die NIW-Bevölkerungsprognose 2009 beruht auf einer geschlechtsspezifischen, jahrgangsweisen Fortschreibung der Geborenen, der Sterbefälle, der Zuzüge und der Fortzüge (Komponentenmethode) für Niedersachsen bzw. seine Teilräume. Für die Projektion der Geborenenzahlen werden die alters- und geschlechtsspezifischen Geborenenraten des jeweiligen Stadt- bzw. Landkreises im Durchschnitt der Jahre 2006 bis 2008 und für die Sterbefälle die mit einem leichten Trend zur weiteren Erhöhung der Lebenserwartung fortgeschriebenen alters- und geschlechtsspezifischen Sterbewahrscheinlichkeiten für den Durchschnitt der Jahre 2006 bis 2008 zugrunde gelegt. Da die Wanderungen von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst werden und sich – im Gegensatz zur natürlichen Entwicklung – relativ kurzfristig verändern können, werden vier Varianten mit unterschiedlichen Annahmen zu den künftigen Zu- und Fortzügen berechnet. Vom Ausgangszeitpunkt 1.1.2009 ausgehend werden auf dieser Basis die natürliche Entwicklung sowie die Wanderungen jahresweise bis zum Jahr 2025 vorausberechnet.

#### Annahmen zu den Wanderungen

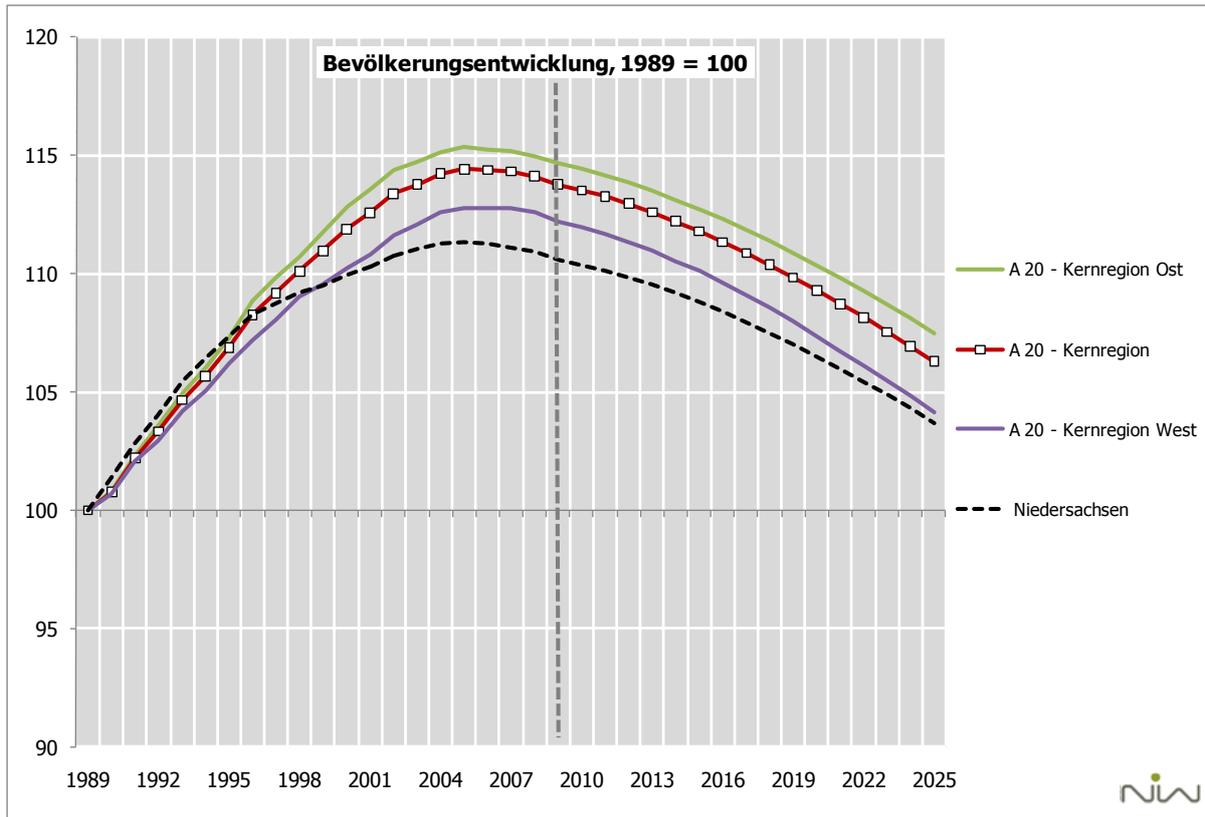
Für die Vorausberechnung der Zu- und Fortzüge wird angenommen, dass die zukünftigen alters- und geschlechtsspezifischen Wanderungsintensitäten im Durchschnitt der Jahre 2006 bis 2008 liegen. Auf Basis dieser zentralen Annahme der Bevölkerungsprognose wird im Rahmen der Variante II B („Normalvariante“<sup>10</sup>) für Niedersachsen ein jährlicher Wande-

<sup>10</sup> Für die Annahme weiterer Varianten, die einen Prognosekorridor bis zum Jahr 2025 aufspannen, siehe NBank Bevölkerungs- und Haushaltsprognose des NIW, 2008.

Karte 2.2-4: Bevölkerungsprognose 2009 bis 2025



**Abb. 2.2-4: Bevölkerungsentwicklung seit 1989 und Prognose bis 2025**



Bevölkerungsprognose des NIW

N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, 8/2010

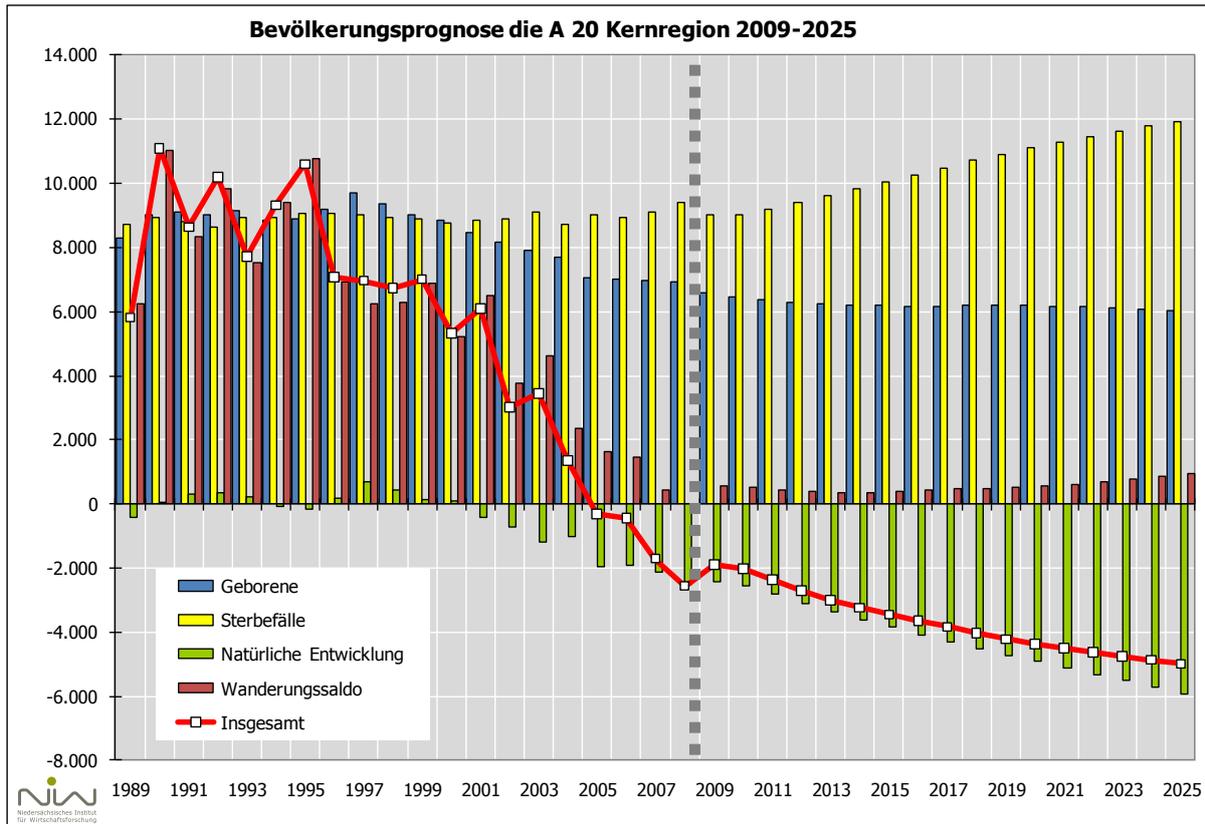
rungsüberschuss von ca. 2.300 Personen unterstellt, was etwa dem Durchschnitt der Jahre 2006 bis 2008 entspricht <sup>11</sup>.

**Aussagekraft der Bevölkerungsprognose**

Eine Bevölkerungsprognose ist immer eine Projektion der zukünftigen Entwicklung unter bestimmten Annahmen. Zur Aussagekraft der Prognose ist anzumerken, dass die natürliche Bevölkerungsentwicklung durch den Altersaufbau weitgehend vorgezeichnet ist. Sterblichkeit und Geburtenverhalten ändern sich jeweils nur sehr allmählich, so dass sich die künftige natürliche Entwicklung vergleichsweise verlässlich vorausberechnen lässt. Eine Prognose der Wanderungen ist hingegen mit größeren Unwägbarkeiten verbunden. Die Wanderungsüberschüsse sind in den letzten Jahren kontinuierlich geschrumpft. Die vorliegende Bevölkerungsprognose geht zukünftig von durchschnittlichen Wanderungen in der Größenordnung der Jahre 2006 bis 2008 aus. Die Größe und Richtung der Wanderungsströme ist dabei immer von den Entwicklungen in der Herkunfts- und der Zielregion bestimmt. Es ist davon auszugehen, dass beispielsweise in den wichtigsten Herkunftsregionen in Ostdeutschland der Bestand an mobiler (vor allem junger) Bevölkerung bereits gesunken ist und weiter abnehmen wird. Das Potenzial an mobilen älteren Menschen dürfte hingegen eher anwachsen. Vor dem Hintergrund der veränderten Rahmenbedingungen ist darüber hinaus damit zu rechnen, dass insgesamt der Wettbewerb um mobile Einwohner steigt. Auf der anderen Seite könnten bislang nicht absehbare internationale Entwicklungen und Krisen zu stark steigenden Außenwanderungsgewinnen führen.

<sup>11</sup> Darüber hinaus wird der nachweisbare Trend zu rückläufigen Wanderungsgewinnen berücksichtigt.

**Abb. 2.2-5: Komponenten der Bevölkerungsentwicklung seit 1989 und in der Prognose bis 2025**



Bevölkerungsprognose des NIW

N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, 8/2010

Die Einwohnerzahlen Niedersachsens sind nach einem längerfristigen Anstieg seit 2005 wieder rückläufig. Auch nach der hier dargestellten aktuellen Bevölkerungsprognose, die von zukünftigen Wanderungsgewinnen in der Größenordnung des Durchschnitts der letzten drei Jahre ausgeht, wird für die kommenden Jahre eine abnehmende Bevölkerungszahl prognostiziert. Im Zeitraum von 2009 bis 2025 ist von einem Rückgang um etwa 6,1 % auszugehen.

**Bevölkerungsabnahme um ca. 6,1 % in Niedersachsen bis 2025**

Auch im Untersuchungsraum<sup>12</sup> muss nahezu flächendeckend mit Bevölkerungsrückgängen gerechnet werden (Karte 2.2-4). Lediglich in einigen Gemeinden des Hamburger Umlands im Landkreis Stade, im Raum Oldenburg sowie in einzelnen Gemeinden im Landkreis Rotenburg (Wümme), die verkehrsgünstig an der Autobahn A 1 gelegen sind und damit als Wohnstandorte für Pendler nach Hamburg attraktiv sind, werden bis 2025 Bevölkerungszuwächse erwartet.

**Fast flächendeckend Bevölkerungsrückgänge im Untersuchungsraum**

Während sich die Einwohnerzahlen in der Kernregion seit der zweiten Hälfte der 90er Jahre bis Mitte des abgelaufenen Jahrzehnts deutlich günstiger entwickelten als im Landesdurchschnitt, sind künftig etwas schwächere Entwicklungen als landesweit zu erwarten. Im Zeitraum 2009 bis 2025 wird ein Bevölkerungsrückgang von 6,6 % prognostiziert. Insbesondere im westlichen Teil der Kernregion muss mit noch deutlicheren Bevölkerungsabnahmen von etwa 7,2 % gerechnet werden, in der östlichen Kernregion sind Abnahmen von rund 6,2 % zu erwarten, die damit etwa dem Landesdurchschnitt entsprechen (Abb. 2.2-4). Besonders deutliche Bevölkerungsrückgänge werden – abgesehen von Ostfriesland – für den gesamten Küstenraum prognostiziert.

**Schwächere Entwicklung in der Kernregion erwartet, insbesondere im westlichen Teil**

<sup>12</sup> ohne Bremen und Bremerhaven, da die Prognose nur für Niedersachsen berechnet wird

**Bis 2025 mit Zunahme der Sterbefälle wachsendes Geburtendefizit erwartet**

Künftig ist aufgrund der Altersstruktur mit einer zunehmenden Verschlechterung der natürlichen Entwicklung zu rechnen. Zwar werden die Geborenenzahlen nur noch leicht zurückgehen, doch durch das Vorrücken der geburtenstarken Jahrgänge in höhere Altersjahrgänge werden die Sterbefälle deutlich zunehmen. Während im Jahr 2005 die Zahl der Sterbefälle die Zahl der Geburten noch um rund 2.500 übertraf, wird für das Jahr 2025 bereits mit einem Geburtendefizit von knapp 6.000 gerechnet. In der Prognose wird davon ausgegangen, dass bis 2025 jährlich leichte Wanderungsgewinne im Mittel der letzten drei Jahre verzeichnet werden. Durch die altersgruppenspezifische Berechnungsweise wird aufgrund einer Verschiebung der Altersstruktur ab 2015 wieder mit einem leichten Anstieg der Wanderungsgewinne gerechnet. Unter diesen Annahmen wird ein positiver Wanderungssaldo die zunehmend negative natürliche Entwicklung nur zu einem kleinen Teil kompensieren können (Abb. 2.2-5).

## 2.3 Wirtschafts- und Beschäftigtenentwicklung

### 2.3.1 Wirtschaftswachstum

**Niedersachsen: Wirtschaftswachstum schwächer als im Bundestrend**

Von 2000 bis 2008 lag die Wachstumsrate in Deutschland und Westdeutschland bei jahresdurchschnittlich 2,4 % und in Niedersachsen bei 2,1 %. Dabei war das Wachstum von 2000 bis 2008 in den niedersächsischen ländlichen Räumen schwächer als in den Verdichtungsräumen.

**Entwicklung im Untersuchungsraum**

Im Untersuchungsraum übertraf die wirtschaftliche Entwicklung den Landesdurchschnitt und erreichte mit 2,4 % nahezu den Bundeswert. Dabei entwickelten sich sowohl in der Kernregion als auch im Umland die östlichen Teilräume deutlich stärker als die westlichen. Insbesondere der Landkreis Stade im unmittelbaren Hamburger Umland sowie die Stadt Bremen trugen zu der günstigen Entwicklung bei. Schwach war die Entwicklung dagegen an der Küste im Landkreis Cuxhaven und ganz besonders im Landkreis Osterholz im Bremer Umland. Im Landkreis Friesland in der westlichen Kernregion und in der Stadt Wilhelmshaven im westlichen Umland ist das Bruttoinlandsprodukt sogar geschrumpft.

### 2.3.2 Arbeitsproduktivität

**Arbeitsproduktivität im Untersuchungsraum im Bundesdurchschnitt**

Die Arbeitsproduktivität<sup>13</sup> ist in Niedersachsen (94<sup>14</sup>) im Vergleich zum Bundesdurchschnitt relativ niedrig. Insbesondere gegenüber den westdeutschen Ländern (104) wird ein Rückstand deutlich. Im Untersuchungsraum insgesamt wird der Bundesdurchschnitt knapp erreicht (99).

**Hohe Produktivität vor allem in Bremen, deutlich niedriger in den ländlichen Teilräumen**

Dabei ist die Arbeitsproduktivität in der Kernregion (93) deutlich niedriger als im Umland (101). Allerdings trägt im Umland insbesondere der östliche Teil (110), bedingt durch die Stadt Bremen, zu der höheren Produktivität bei. Im eher ländlich geprägten westlichen Umland (90) liegt der Wert wiederum deutlich niedriger. Eine überdurchschnittliche Arbeitsproduktivität weisen neben der Stadt Bremen (117) auch der industriell geprägte Landkreis Wesermarsch (113), der Landkreis Stade (109) sowie die Stadt Wilhelmshaven (103) auf. Vergleichsweise niedrig ist die Produktivität dagegen in Teilen Ostfrieslands, in der Jaderegion und im zentralen Elbe-Weser-Raum.

**Schwache Entwicklungsdynamik in Niedersachsen und im Untersuchungsraum**

In der Zeit von 1992 bis 2008 hat sich die Arbeitsproduktivität deutschlandweit um 43,2 % erhöht. In Niedersachsen fiel der Anstieg mit 30,7 % deutlich niedriger aus, so dass das Land von einer überdurchschnittlichen Arbeitsproduktivität Anfang der 90er Jahre hinter den Bundeswert zurückgefallen ist. Der Untersuchungsraum hatte in diesem Zeitraum mit einer

<sup>13</sup> gemessen am Bruttoinlandsprodukt (in jeweiligen Preisen) je Erwerbstätigen

<sup>14</sup> Bruttoinlandsprodukt (in jeweiligen Preisen) je Erwerbstätigen 2008, Deutschland = 100

Zunahme von 36,7 % eine etwas günstigere Entwicklung als das Land insgesamt, erreichte aber die Dynamik des Bundes nicht.

### 2.3.3 Sektorale Wirtschaftsstruktur

Bundesweit sind fast drei Viertel der Erwerbstätigen im Dienstleistungssektor tätig: 25 %<sup>15</sup> im Bereich Handel, Gastgewerbe und Verkehr, rund 17 % in den unternehmensorientierten Dienstleistungen und 30 % in den öffentlichen und privaten Dienstleistungen. Ein Viertel der Erwerbstätigen entfällt auf das Produzierende Gewerbe, darunter knapp 20 % auf das Verarbeitende Gewerbe und 5 % auf das Baugewerbe. Mit nur etwa 2 % ist der Anteil der Land- und Forstwirtschaft (einschl. Fischerei) nur von untergeordneter Bedeutung.

**Bundesweit fast drei Viertel der Erwerbstätigen im Dienstleistungssektor, rund ein Viertel im Produzierenden Gewerbe**

In Niedersachsen ist der kleine Bereich der Land- und Forstwirtschaft einschl. Fischerei besonders stark vertreten (153<sup>16</sup>), der Anteil der Dienstleistungen (100) ist durchschnittlich und das Produzierende Gewerbe insgesamt etwas schwächer vertreten (95). Überrepräsentiert sind unter den Dienstleistungen Handel, Gastgewerbe und Verkehr (105), die öffentlichen und privaten Dienstleistungen (104) sowie im Produzierenden Bereich das Baugewerbe (103). Unterrepräsentiert sind dagegen das Verarbeitende Gewerbe (93) und die unternehmensorientierten Dienstleistungen (86).

**Sektoralstruktur in Niedersachsen**

Innerhalb von Niedersachsen ergeben sich vergleichsweise große Unterschiede in der Erwerbstätigenstruktur:

**Regionale Strukturunterschiede in Niedersachsen**

- Das Produzierende Gewerbe konzentriert sich in Niedersachsen in besonderer Weise auf die großindustriellen Standorte, z.B. des Fahrzeugbaus. Aber auch in einigen ländlichen Räumen steht das Produzierende Gewerbe stark im Vordergrund. In den niedersächsischen Teilen der Verdichtungsräume Hamburg und Bremen ist das Produzierende Gewerbe unterrepräsentiert. Wenig industriell geprägt sind außerdem die Küstenregionen (mit Ausnahme der Wesermarsch und der Industriestadt Emden) sowie das nordöstliche Niedersachsen.
- Die Dienstleistungen konzentrieren sich vor allem auf die Verdichtungsräume. Eine vergleichsweise hohe Bedeutung in der Wirtschaftsstruktur haben sie auch in der Region Oldenburg sowie in den Kur- und Tourismusregionen des Landes, z.B. den Landkreisen Leer, Aurich, Friesland und Wittmund. Die stärkste Dienstleistungsorientierung haben Oldenburg (Öffentliche Verwaltung, Wissenschaft und Bildung sowie Finanzdienstleistungen) und Wilhelmshaven (Bundesmarine). Geringer ist die Bedeutung der Dienstleistungen in den ländlichen Regionen des westlichen Niedersachsen sowie vor allem in den Industrieregionen (z.B. Wesermarsch).
- Die Landwirtschaft ist in fast allen ländlichen Räumen in Niedersachsen überdurchschnittlich vertreten. Eine extrem hohe Bedeutung hat sie u.a. im Landkreis Ammerland (Gartenbau). Darüber hinaus ist sie im gesamten niedersächsischen Küstenraum und im Elbe-Weser-Dreieck stark überrepräsentiert.

Im Untersuchungsraum insgesamt ist der Anteil des Produzierenden Gewerbes (82) an den Erwerbstätigen nochmals geringer als im Landesdurchschnitt. Hier fällt insbesondere das schwach vertretene Verarbeitende Gewerbe (76) ins Gewicht, das Baugewerbe (103) ist leicht überdurchschnittlich vertreten. Die Dienstleistungen insgesamt (105) und darunter die Bereiche Handel, Verkehr und Gastgewerbe (115) sowie öffentliche und persönliche Dienstleistungen (107) sind im Untersuchungsraum von höherer Bedeutung als im Landes- und Bundesdurchschnitt, die unternehmensorientierten Dienstleistungen (86) sind dagegen, wie in Niedersachsen insgesamt, unterrepräsentiert. Land- und Forstwirtschaft einschl. Fischerei (150) sind ähnlich stark vertreten wie im Landesdurchschnitt. Besonders deutlich werden die strukturellen Unterschiede aber erst auf Ebene der Teilräume:

**Sektoralstruktur im Untersuchungsraum regional durchaus unterschiedlich**

<sup>15</sup> von allen Erwerbstätigen

<sup>16</sup> Anteil an allen Erwerbstätigen, Deutschland = 100

- Die Kernregion ist in besonderer Weise auf die Landwirtschaft (308), aber auch auf das Baugewerbe (134) ausgerichtet. Vergleichsweise gering sind dagegen die Anteile des Verarbeitenden Gewerbes (81) und des Dienstleistungssektors, insbesondere der unternehmensorientierten Dienstleistungen (60).
- Im Umland sind wiederum deutliche Unterschiede zwischen dem durch die Großstädte Bremen und Bremerhaven dominierten östlichen Teilraum und dem ländlich geprägten westlichen Teil festzustellen.
- Im Umland Ost sind die Dienstleistungen, die sich typischerweise in den städtischen Zentren konzentrieren, durchgehend überdurchschnittlich vertreten, insbesondere Handel, Verkehr und Gastgewerbe (119) und die unternehmensorientierten Dienstleistungen (106). Verarbeitendes Gewerbe (82), Baugewerbe (80) und insbesondere die Land- und Forstwirtschaft einschl. Fischerei (35) stellen dagegen nur vergleichsweise geringe Anteile der Erwerbstätigen.
- Das westliche Umland weist zwar in vergleichbarem Maße einen Schwerpunkt im Dienstleistungssektor auf, doch stehen hier vor allem die öffentlichen und privaten Dienstleistungen (117) sowie Handel, Gastgewerbe und Verkehr (112) im Vordergrund, die unternehmensorientierten Dienstleistungen sind dagegen unterrepräsentiert (90). Ein weiterer Schwerpunkt ist die Land- und Forstwirtschaft einschl. Fischerei (134); die Spezialisierung ist jedoch weniger ausgeprägt als im Landesmittel. Der Anteil des Baugewerbes liegt etwa im Bundesdurchschnitt (99). Extrem schwach vertreten ist dagegen das Verarbeitende Gewerbe (61).

### 2.3.4 Beschäftigtenentwicklung

Als Beschäftigte werden im Folgenden alle in einem sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis stehenden Arbeitnehmer erfasst. Im Gegensatz zu den Erwerbstätigen sind die Selbstständigen, Freiberufler und Beamten sowie die geringfügig Beschäftigten hier nicht enthalten. Damit bilden die Beschäftigtenzahlen den überwiegenden Teil der Erwerbstätigen ab (insgesamt ca. 75 % bis 80 % der abhängig Beschäftigten), insbesondere im Produzierenden Gewerbe, das stark auf eine gute verkehrliche Verbindung angewiesen ist. Bei Branchen mit einem hohen Anteil Selbstständiger (z.B. Landwirtschaft) oder Beamter (z.B. Erziehung und Unterricht) ist davon auszugehen, dass nur ein kleinerer Ausschnitt wiedergegeben wird als in Branchen mit überwiegend sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

#### Beschäftigtenentwicklung insgesamt

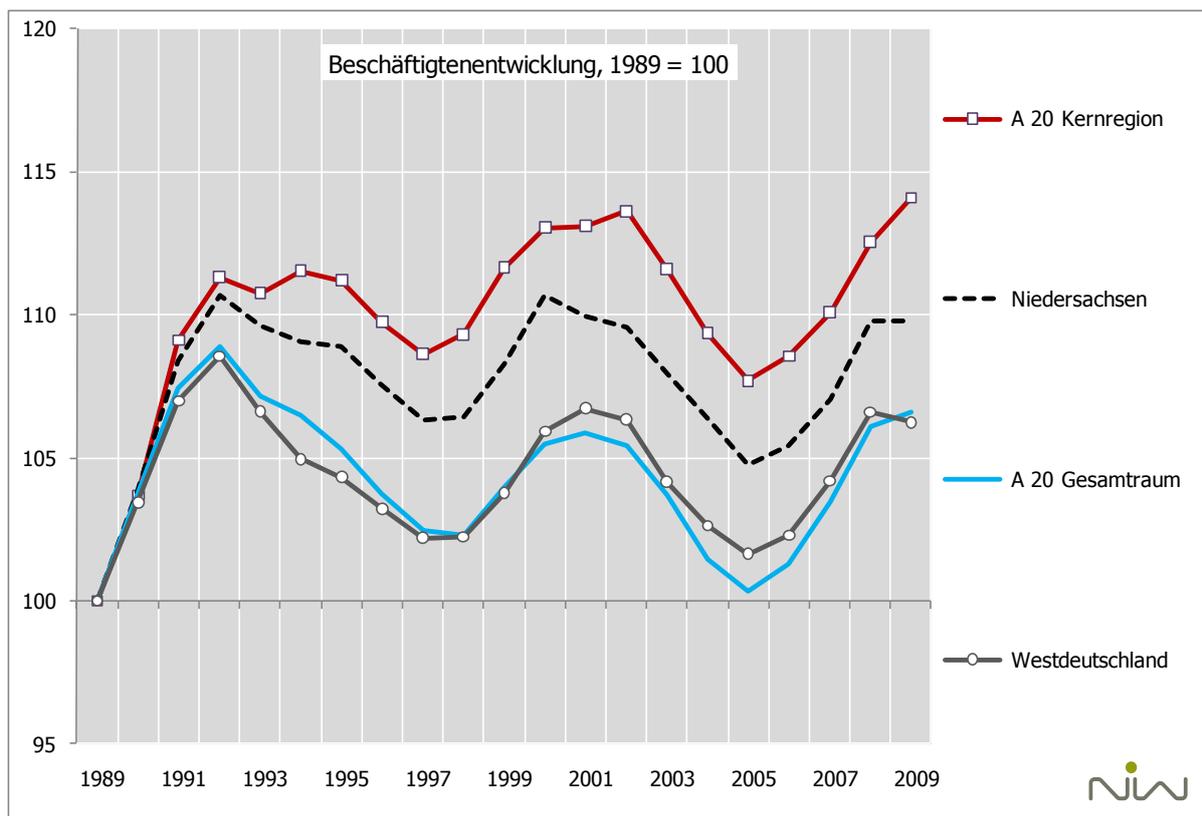
Die langfristige Beschäftigtenentwicklung im Untersuchungsraum liegt insgesamt leicht über dem westdeutschen Durchschnitt (6,2 %). Nach konjunkturbedingten Schwankungen war die Zahl der Beschäftigten im Jahr 2009 um 46.000 bzw. 6,6 % höher als 1989 (Niedersachsen + 9,8 %). Der Untersuchungsraum ist in den 90er Jahren zunächst gegenüber Niedersachsen und auch gegenüber der bundesweiten Entwicklung zurückgeblieben, konnte in den letzten fünf Jahren aber wieder etwas aufholen (Abb. 2.3-1).

Beschäftigungsrückgänge verzeichnen in den letzten Jahren seit 2005 die strukturschwachen Städte Bremerhaven und Wilhelmshaven sowie die Städte Cuxhaven und Bremen. Auch in einigen Gemeinden in der Jaderegion sowie in Teilen der Wesermarsch geht die Beschäftigtenzahl zurück. Rückläufige Beschäftigtenentwicklungen gibt es auch an einigen abgelegeneren Standorten im zentralen Elbe-Weser-Raum. Relativ starke Beschäftigungszuwächse gibt es vor allem im Umland der großen Städte Hamburg, Bremen und Oldenburg, entlang der Autobahnachse A 1 sowie in den ostfriesischen Standorten abseits der Küste (vgl. Karte 2.3-1).

**Nach schwacher Beschäftigungsentwicklung in den letzten Jahren Aufholen des Untersuchungsraums**

**Regionale Unterschiede in der Beschäftigungsentwicklung**

**Abb. 2.3-1: Beschäftigtenentwicklung insgesamt seit 1989**



Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 8/2010

Innerhalb des Untersuchungsraums war die Entwicklung seit 1989 mit 3,8 % Wachstum im Umland deutlich schwächer als in der Kernregion mit 14,1 %.

- Die Kernregion profitiert vor allem von der besonders starken Entwicklung im östlichen Bereich (17,2 % Wachstum seit 1989), insbesondere in den Landkreisen Stade und Rotenburg (Wümme). Im Landkreis Cuxhaven erreichen die Zuwächse etwa das Niveau Westdeutschlands.
- Die westliche Kernregion war in den 90er Jahren zunächst etwas hinter der landesweiten Entwicklung zurückgeblieben, konnte aber nach vergleichsweise starken Zuwächsen in den letzten Jahren 2009 wieder aufschließen (9,4 % Wachstum seit 1989). Die Entwicklungsunterschiede zwischen den einzelnen Kreisen sind aber hier besonders groß – von kräftigen Zuwächsen im Landkreis Ammerland bis hin zu deutlichen Verlusten im industriell geprägten Landkreis Wesermarsch.

**Schwächere Entwicklung im Umland als in der Kernregion**

**Beschäftigtenentwicklung im Produzierenden Gewerbe**

Seit Beginn der 90er Jahre ist die Zahl der Beschäftigten im Produzierenden Gewerbe bundesweit um ein Viertel zurückgegangen. In Niedersachsen fällt die Entwicklung etwas moderater aus (- 18,0 %). Die Entwicklung im Untersuchungsraum (- 18,5 %) entspricht etwa dem Landestrend, darunter entwickelt sich das Umland (- 21,0 %) schwächer als die Kernregion (- 13,3 %).

**Beschäftigungsrückgänge im Produzierenden Gewerbe**

### **Deutliche Beschäftigungsverluste im Umland**

Die schwache Entwicklung im Umland ist dabei auf die deutlichen Beschäftigungsverluste in Bremen und Bremerhaven zurückzuführen, während in der westlichen Küstenregion die Beschäftigtenzahlen insgesamt weniger stark zurückgingen und seit 2006 auch wieder Zuwächse zu verzeichnen sind.

### **Insgesamt moderate Rückgänge in der Kernregion**

Auch in der Kernregion ist ein Beschäftigungsrückgang im Produzierenden Gewerbe zu beobachten, der aber noch vergleichsweise moderat ausfällt. Zu Beginn der 90er Jahre war die Entwicklung noch günstiger als im Landesdurchschnitt, zu Anfang des vergangenen Jahrzehnts kam es allerdings zu deutlichen Einbrüchen. Seit 2005 verzeichnet das Produzierende Gewerbe in der Kernregion allerdings sogar wieder Beschäftigungszuwächse und entwickelt sich damit gegenüber den stagnierenden Bundes- und Landestrends vergleichsweise stark.

### **Schwache Entwicklung im westlichen Umland, v.a. in der Unterweserregion**

- In der westlichen Kernregion, die von Beginn der 90er Jahre bis zum Jahr 2005 kontinuierlich an Beschäftigung im Produzierenden Gewerbe verlor, war die Entwicklung dabei insgesamt deutlich schwächer als im östlichen Teil. Insbesondere der Landkreis Friesland hatte starke Einbrüche zu verkraften, aber auch im Landkreis Wesermarsch gab es erhebliche Beschäftigungsrückgänge im Produzierenden Gewerbe. Seit 2005 sind die Zahlen an der Unterweser allerdings wieder gestiegen. Im Ammerland war ebenfalls ein leichter Wiederanstieg nach einer zuvor aber moderateren Entwicklung festzustellen.

### **Beschäftigungsrückgänge in der östlichen Kernregion weniger gravierend**

- Im östlichen Teil der Kernregion waren die Beschäftigungsrückgänge insgesamt weniger gravierend. Der Landkreis Rotenburg (Wümme) hatte bis Ende der 90er Jahre sogar noch Beschäftigungszuwächse verzeichnet, auch im Landkreis Cuxhaven war die Entwicklung noch recht moderat verlaufen. In den Jahren 2000 bis 2005 folgten dann jedoch starke Einbrüche. Ab 2005 gab es im Landkreis Cuxhaven wieder Beschäftigungszuwächse.

## **Beschäftigtenentwicklung im Dienstleistungssektor**

### **Schwache Entwicklung des Dienstleistungssektors im Untersuchungsraum insgesamt**

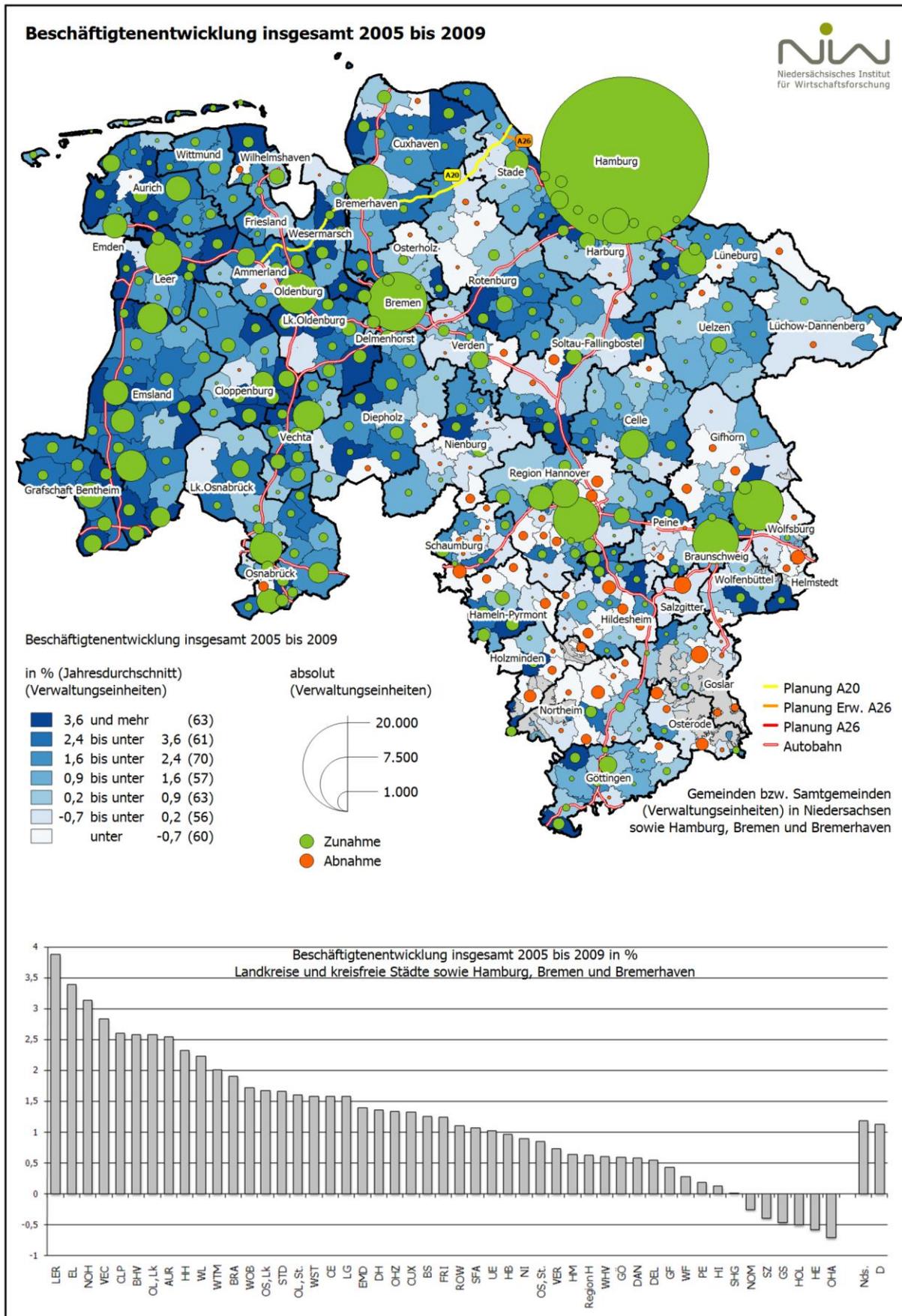
Die Zahl der Beschäftigten im Dienstleistungssektor ist in den vergangenen 20 Jahren bundesweit angestiegen. Besonders stark waren die Zuwächse in den konjunkturellen Aufschwungphasen Ende der 90er Jahre und ab 2005. In Westdeutschland betrug der Zuwachs 34,8 %, in Niedersachsen ist die Entwicklung mit 32,1 % leicht hinter dem Bundestrend zurückgeblieben. Im Untersuchungsraum insgesamt (21,4 %) entwickelte sich die Beschäftigung im Dienstleistungssektor nochmals deutlich schwächer als im Landesmittel.

### **Umland zurückgeblieben, Kernregion jedoch im Bundestrend**

Innerhalb des Untersuchungsraums waren die Zuwächse im Umland schwächer, insbesondere in Bremen und Bremerhaven gab es nur vergleichsweise geringe Beschäftigungsgewinne. Im Kernraum lagen die Beschäftigungszuwächse im Dienstleistungssektor etwa im Bundesdurchschnitt.

- Insbesondere in der westlichen Kernregion gab es sehr starke Zuwächse: Der Landkreis Ammerland verzeichnete besonders deutliche Steigerungen von über 60 % seit 1989, aber auch der Landkreis Friesland entwickelte sich insgesamt vergleichsweise günstig. Schwach war die Dienstleistungsentwicklung dagegen in der stark industriell geprägten Unterweserregion.
- In der östlichen Kernregion waren die Beschäftigungszuwächse des Dienstleistungssektors insgesamt etwas schwächer als im westlichen Teil. Während sich die Landkreise Rotenburg (Wümme) und Stade vergleichsweise gut entwickelten, waren die Beschäftigungsgewinne des Dienstleistungssektors im Landkreis Cuxhaven ähnlich gering wie in der Wesermarsch.

Karte 2.3-1 Beschäftigtenentwicklung insgesamt 2005 bis 2009



### 2.3.5 Branchenstruktur

#### Verarbeitendes Gewerbe im Untersuchungsraum unterrepräsentiert

Im Untersuchungsraum ist das Verarbeitende Gewerbe insgesamt gegenüber Deutschland deutlich unterrepräsentiert. Vergleichsweise stark vertreten sind dagegen das Baugewerbe und auch die Dienstleistungen. Allerdings konzentriert sich die Beschäftigung in bestimmten Dienstleistungszweigen:

- Von überdurchschnittlicher Bedeutung sind im Untersuchungsraum beispielsweise die Öffentliche Verwaltung und Verteidigung (ganz besonders in der Stadt Oldenburg und am Marinestandort Wilhelmshaven) und das Gesundheits- und Sozialwesen mit den Kur- einrichtungen an der Küste.
- Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt nur geringe Anteile an den Beschäftigten haben dagegen die unternehmensorientierten Dienstleistungen wie Information und Kommunikation und wissenschaftliche und technische Dienstleistungen.

#### Spezialisierungen in der Kernregion: Luftfahrzeugbau, Landwirtschaft/ Ernährung und Chemie...

Die Branchenstruktur der Kernregion weist deutliche Spezialisierungen auf einzelne Branchen auf (Abb. 2.3-2). Gegenüber dem Bundesdurchschnitt sehr stark überrepräsentiert sind Land- und Forstwirtschaft einschl. Fischerei (364<sup>17</sup>), insbesondere im westlichen Teil der Kernregion, sowie das damit verbundene Ernährungsgewerbe (183). Weiterhin ist aus dem Verarbeitenden Gewerbe der sonstige Fahrzeugbau (726) sehr stark vertreten. Im Untersuchungsraum konzentriert sich an den Standorten Nordenham, Stade und Varel praktisch der komplette Luftfahrzeugbau Niedersachsens. Hinzu kommt der Schiffbau mit den Werften im Landkreis Wesermarsch. Im Westen der Kernregion ist der Beschäftigtenanteil des sonstigen Fahrzeugbaus damit noch deutlich höher als im östlichen Teil. Ein weiterer wichtiger Bereich ist die chemische Industrie und Mineralölverarbeitung (123) mit dem Standort Stade<sup>18</sup>. Im westlichen Teil der Kernregion ist darüber hinaus die Herstellung von Papier und Pappe sowie von Metallerzeugnissen vergleichsweise stark vertreten. Deutlich höher als im Bundesdurchschnitt ist außerdem – wie üblicherweise im Umfeld großer Städte – der Beschäftigtenanteil des Baugewerbes.

#### ... sowie Einzelhandel, Sozialwesen und Logistik, Verwaltung, Gastgewerbe und Gesundheitswesen

Auch im insgesamt überdurchschnittlich vertretenen Dienstleistungsbereich sind einige Branchen besonders stark vertreten. Vergleichsweise hohe Beschäftigungsanteile entfallen auf Verkehr und Lagerei (121) im Hinterland der Seehäfen und entlang der großen Verkehrsachsen – vorwiegend im östlichen Kernraum. Spezialisierungen finden sich weiterhin in den Bereichen Heime/Sozialwesen (128), ebenfalls vor allem im östlichen Teil, und – weniger ausgeprägt – Gesundheitswesen (108). Überdurchschnittliche Beschäftigtenanteile entfallen zudem auf den Einzelhandel (132) und die öffentliche Verwaltung (119), die allerdings nur im östlichen Teil der Kernregion überrepräsentiert ist. Bedingt durch die Tourismusstandorte an der Küste ist auch das Gastgewerbe (111) vergleichsweise stark vertreten.

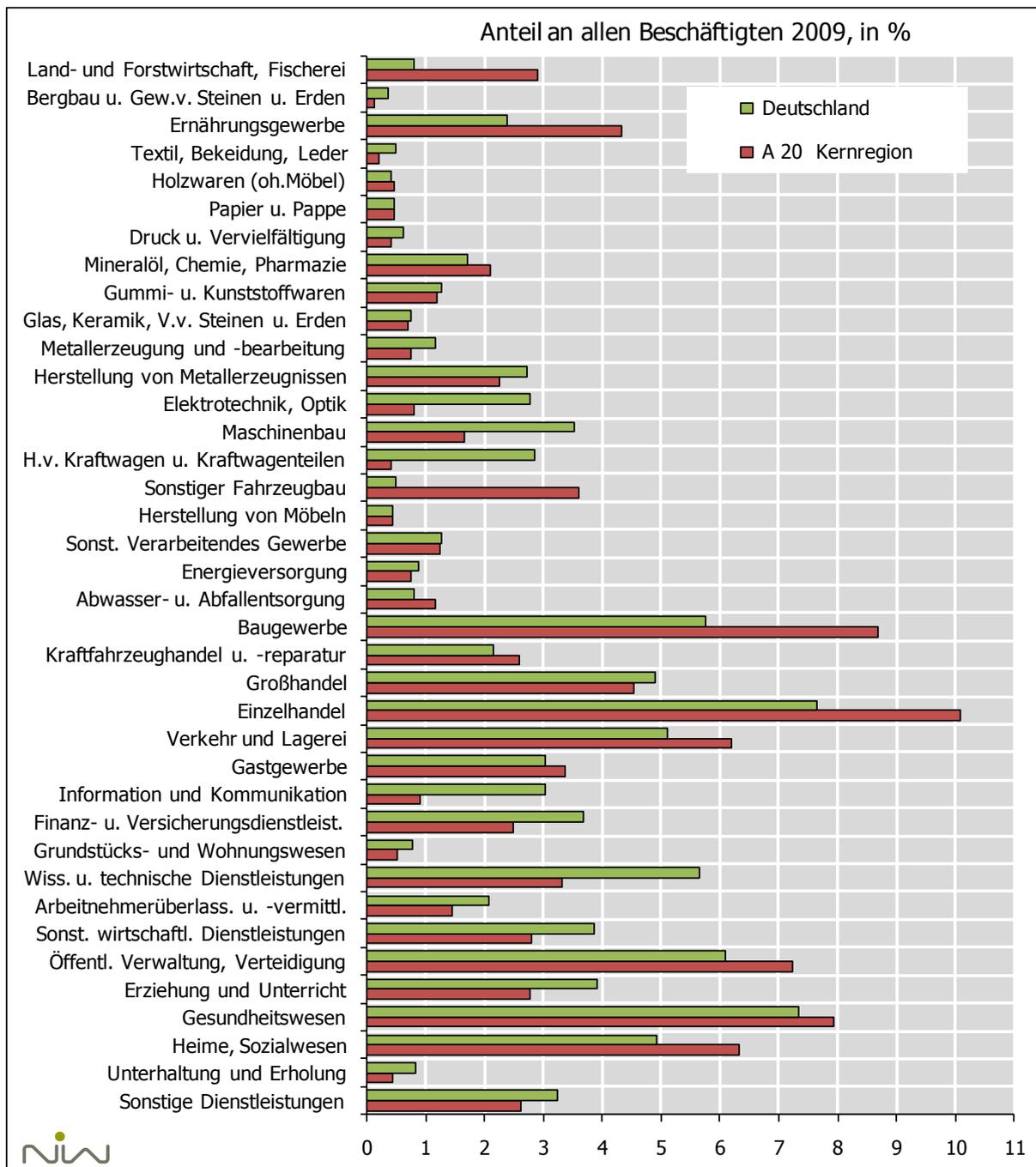
#### Unternehmensorientierte Dienstleistungen unterrepräsentiert

Schwächer vertreten als im Bundesdurchschnitt sind das übrige Verarbeitende Gewerbe sowie die unternehmensorientierten Dienstleistungen, insbesondere die Branchen Information/Kommunikation, wissenschaftliche und technische Dienstleistungen sowie Finanzdienstleistungen. Auch der Bereich Erziehung und Unterricht ist gegenüber dem Bundesdurchschnitt weniger stark vertreten.

<sup>17</sup> Anteil an allen Beschäftigten 2009, Deutschland = 100

<sup>18</sup> Im Umland ist die Stadt Wilhelmshaven ein weiterer wichtiger Raffinerie- und Chemiestandort.

**Abb. 2.3-2: Branchenstruktur in der Kernregion 2009**



Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen

N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, 8/2010

## Branchenstruktur und Spezialisierungsmuster im Landkreis Ammerland

### Produzierendes Gewerbe im Landkreis Ammerland

Das Produzierende Gewerbe im Landkreis Ammerland ist in besonderer Weise auf die folgenden Branchen spezialisiert:

- das Ernährungsgewerbe (289) mit 2.300 Beschäftigten – u.a. mit den großen Unternehmen im Bereich der Herstellung von Fleisch-/ Wurstwaren, Backwaren und Milchprodukten,
- die Herstellung von Metallerzeugnissen (173) mit 1.600 Beschäftigten, u.a. im Heizungsbau, sowie
- das Baugewerbe (153) mit 2.900 Beschäftigten.

Nur der Maschinenbau (80) mit knapp 1.000 Beschäftigten ist unterdurchschnittlich vertreten.

### Dienstleistungssektor im Landkreis Ammerland

Im Dienstleistungsbereich weist der Landkreis Ammerland vor allem in folgenden Branchen Spezialisierungen auf:

- der Großhandel (164) mit 2.700 Beschäftigten,
- der Einzelhandel (157) mit 4.000 Beschäftigten, insbesondere im Handel mit Damenbekleidung und mit Lebensmitteln, sowie
- das Gesundheitswesen (127) mit 3.100 Beschäftigten, u.a. mit zwei großen Kliniken und dem Kurbetrieb in Bad Zwischenahn.

Schwächer vertreten als im Bundesdurchschnitt sind die Bereiche Heime und Sozialwesen (86) sowie Verkehr und Lagerei (85) mit jeweils 1.400 Beschäftigten.

## Branchenstruktur und Spezialisierungsmuster im Landkreis Friesland

### Produzierendes Gewerbe im Landkreis Friesland

Das Produzierende Gewerbe im Landkreis Friesland ist spezialisiert auf:

- den sonstigen Fahrzeugbau (1092) mit 1.300 Beschäftigten,
- die Herstellung von Papier und Pappe (371) mit 400 Beschäftigten,
- das Ernährungsgewerbe (148) mit knapp 900 Beschäftigten sowie
- das Baugewerbe (110) mit mehr als 1.500 Beschäftigten.

Deutlich unterrepräsentiert ist dagegen der Maschinenbau (55) mit etwa 500 Beschäftigten.

### Dienstleistungssektor im Landkreis Friesland

Im Dienstleistungsbereich sind im Landkreis Friesland folgende Branchen besonders stark vertreten:

- die sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen (429) mit 2.200 Beschäftigten, u.a. Telekommunikationsdienstleistungen und Call-Center-Tätigkeiten,
- das Gastgewerbe (164) mit 1.200 Beschäftigten,
- die Öffentliche Verwaltung und Verteidigung (160) mit 2.400 Beschäftigten,
- der Einzelhandel (146) mit 2.700 Beschäftigten sowie
- der Bereich Heime und Sozialwesen mit 1.600 Beschäftigten.

## Branchenstruktur und Spezialisierungsmuster im Landkreis Wesermarsch

### Produzierendes Gewerbe im Landkreis Wesermarsch

Im Produzierenden Gewerbe des Landkreises Wesermarsch stehen folgende Branchen im Vordergrund:

- der sonstige Fahrzeugbau (3405) mit 4.300 Beschäftigten,
- der Bereich Abwasser- und Abfallentsorgung (364) mit gut 700 Beschäftigten,
- die Energieversorgung (203) mit mehr als 400 Beschäftigten,
- der Bereich Mineralöl, Chemie und Pharmazie (160) mit 700 Beschäftigten,
- die Elektrotechnik und Optik mit 1.100 (156) Beschäftigten und
- das Baugewerbe (120) mit knapp 1.800 Beschäftigten.

Im Dienstleistungssektor ist der Landkreis Wesermarsch spezialisiert auf:

- Verkehr und Lagerei (154) mit 2.000 Beschäftigten, v.a. im Bereich Seehafendienstleistungen und
- den Bereich Heime und Sozialwesen (118) mit 1.500 Beschäftigten.

**Dienstleistungssektor im  
Landkreis Wesermarsch**

Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt entfallen deutlich kleinere Beschäftigtenanteile auf:

- den Einzelhandel (83) mit 1.600 Beschäftigten,
- die Öffentliche Verwaltung und Verteidigung (72) mit 1.100 Beschäftigten und
- das Gesundheitswesen (57) mit ebenfalls knapp 1.100 Beschäftigten.

## Branchenstruktur und Spezialisierungsmuster im Landkreis Cuxhaven

Der Landkreis Cuxhaven weist im Produzierenden Gewerbe Spezialisierungen in folgenden Branchen auf:

- dem Ernährungsgewerbe (227) mit 2.100 Beschäftigten, insbesondere mit der Herstellung von Fleisch- und Wurstwaren sowie von Fischprodukten,
- dem Baugewerbe (180) mit 4.000 Beschäftigten sowie
- dem sonstigen Verarbeitenden Gewerbe (168) mit 900 Beschäftigten, u.a. Schiffsinstallationen.

**Produzierendes Gewerbe im  
Landkreis Cuxhaven**

Nur unterdurchschnittlich vertreten ist die Herstellung von Metallerzeugnissen (87) mit 900 Beschäftigten.

Im Dienstleistungssektor ist der Landkreis Cuxhaven spezialisiert auf:

- die Öffentliche Verwaltung und Verteidigung (176) mit 4.200 Beschäftigten,
- das Gastgewerbe (163) mit 1.900 Beschäftigten,
- den Bereich Heime und Sozialwesen (151) mit 2.900 Beschäftigten,
- den Einzelhandel (150) mit 4.500 Beschäftigten und
- das Gesundheitswesen (105) mit 3.000 Beschäftigten, u.a. in einem großen Krankenhaus.

**Dienstleistungssektor im  
Landkreis Cuxhaven**

## Branchenstruktur und Spezialisierungsmuster im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Das Produzierende Gewerbe im Landkreis Rotenburg (Wümme) ist auf die folgenden Branchen spezialisiert:

- das Ernährungsgewerbe (235) mit knapp 2.500 Beschäftigten, vor allem in der Milchverarbeitung, aber auch in der Herstellung von Convenience Food und der Fleischverarbeitung,

**Produzierendes Gewerbe im  
Landkreis Rotenburg  
(Wümme)**

- die Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren (209) mit rund 1.200 Beschäftigten (u.a. Folien und Kunststoffverpackungen, verschiedene Kunststoffartikel für den Haushalt) und
- das Baugewerbe (177) mit 5.000 Beschäftigten.

Vergleichsweise schwach vertreten ist die Herstellung von Metallerzeugnissen (78) mit 900 Beschäftigten.

**Dienstleistungssektor im Landkreis Rotenburg (Wümme)**

Im Dienstleistungssektor stehen im Landkreis Rotenburg (Wümme) folgende Branchen im Vordergrund:

- der Bereich Heime und Sozialwesen (188) mit 4.100 Beschäftigten in mehreren Pflegeheimen,
- die Öffentliche Verwaltung und Verteidigung (134) mit 3.600 Beschäftigten,
- der Großhandel (127) mit 2.700 Beschäftigten, u.a. im Handel mit Landmaschinen und Gartentechnik,
- das Gesundheitswesen (125) mit knapp 4.100 Beschäftigten, u.a. anderem in mehreren Krankenhäusern sowie einer größeren Reha-Klinik, sowie
- der Einzelhandel (123) mit ebenfalls 4.100 Beschäftigten.

**Branchenstruktur und Spezialisierungsmuster im Landkreis Stade**

**Produzierendes Gewerbe im Landkreis Stade**

Das Produzierende Gewerbe im Landkreis Stade ist spezialisiert auf:

- den sonstigen Fahrzeugbau mit 2.100 Beschäftigten,
- den Bereich Mineralöl, Chemie und Pharmazie (293) mit 2.600 Beschäftigten und
- das Baugewerbe (143) mit 4.300 Beschäftigten.

Von durchschnittlicher Bedeutung ist das Ernährungsgewerbe (100) mit 1.200 Beschäftigten.

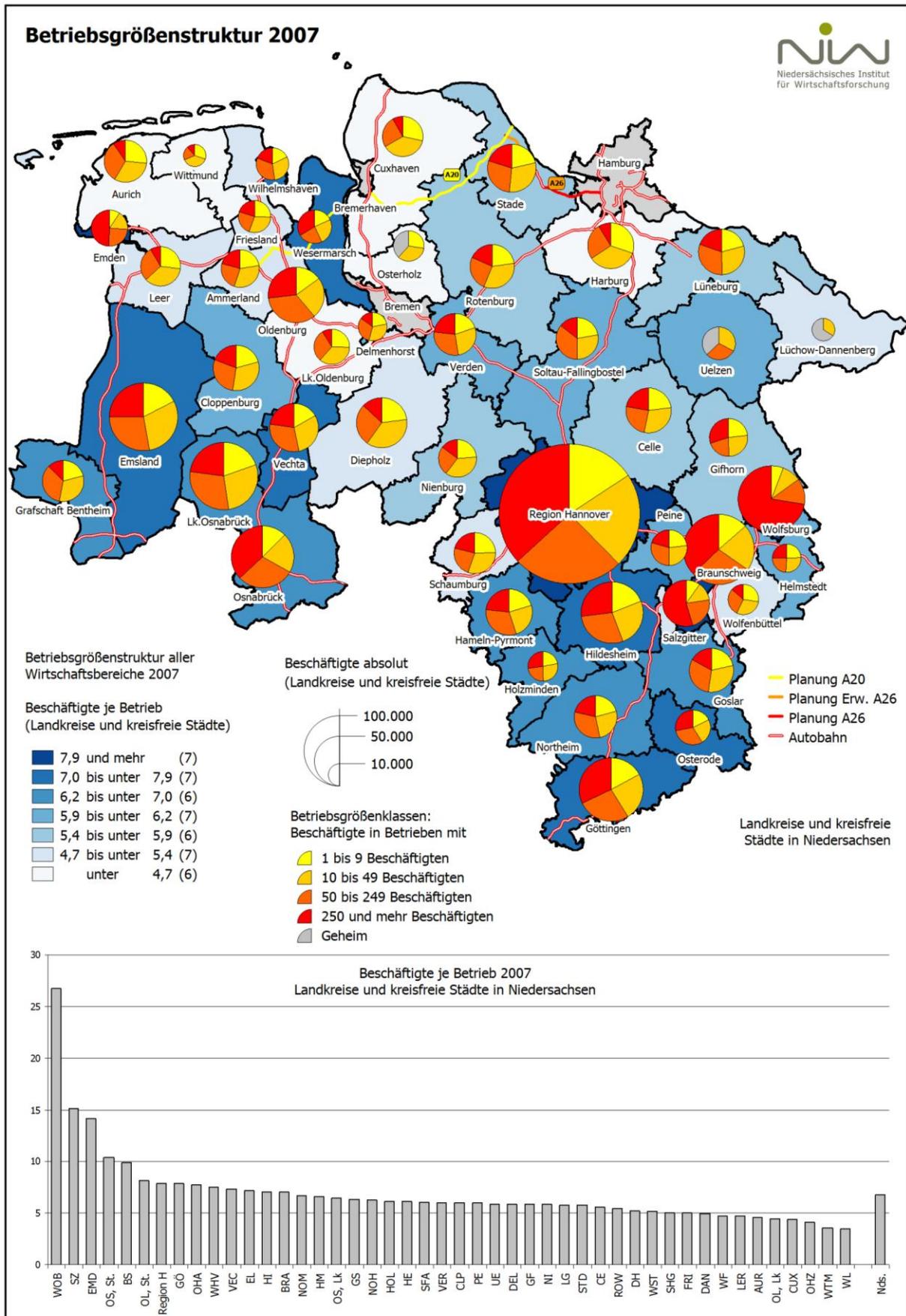
**Dienstleistungssektor im Landkreis Stade**

Innerhalb des Dienstleistungssektors sind im Landkreis Stade folgende Branchen überdurchschnittlich stark vertreten:

- Verkehr und Lagerei (207) mit 5.500 Beschäftigten, v.a. in der Schifffahrt und in Schiffsmakleragenturen,
- der Einzelhandel (127) mit 5.100 Beschäftigten und
- die Öffentliche Verwaltung und Verteidigung (106) mit 3.100 Beschäftigten.

Ähnlich stark vertreten wie im Bundesdurchschnitt sind die wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen (99) mit gut 2.300 Beschäftigten (u.a. Zeitungsverlag) sowie das Gesundheitswesen (95) mit rund 3.600 Beschäftigten.

Karte 2.3-2: Betriebsgrößenstruktur 2007



**Beschäftigte je Betrieb 2007**  
Landkreise und kreisfreie Städte in Niedersachsen

District/City	Average Employees per Business (2007)
WOB	27
SZ	15
EMD	14
OS, St.	10
BS	9
Ol, St.	8
Region H	8
GO	8
OHA	8
WHV	8
VEC	8
EL	8
HI	8
BRA	8
NOM	8
HM	8
OS, Lk	8
GS	8
NOH	8
HOL	8
HE	8
SFA	8
VER	8
CLP	8
PE	8
UE	8
DEL	8
GF	8
NI	8
LG	8
STD	8
CE	8
ROW	8
DH	8
WST	8
SHG	8
FRI	8
DAN	8
WF	8
LER	8
AUR	8
Ol, Lk	8
CUX	8
OHZ	8
WTM	8
WL	8
Nds.	8

### 2.3.6 Betriebsgrößenstruktur

#### Bedeutung mittelständischer Strukturen

Die Frage der Zusammensetzung nach Betriebsgrößen wird vor allem im Zusammenhang mit der Bedeutung mittelständischer Strukturen gestellt. Gerade den mittleren Betrieben wird eine besondere Entwicklungsdynamik hinsichtlich der Bereitstellung von Arbeitsplätzen zugeschrieben.

#### Größere Betriebe vor allem im Verarbeitenden Gewerbe

Die durchschnittliche Betriebsgröße (über alle Wirtschaftszweige) lag in Niedersachsen im Jahr 2007 bei 6,8 Beschäftigten. Die kleineren Betriebe entfielen allerdings weitgehend auf den Dienstleistungsbereich. Im Verarbeitenden Gewerbe lag die durchschnittliche Betriebsgröße bei etwa 25 Beschäftigten. Auf die Betriebe mit 250 und mehr Beschäftigten entfielen mehr als 52 % der Beschäftigten des Verarbeitenden Gewerbes.

#### Schwerpunkt im Untersuchungsraum auf kleinen und mittleren Unternehmen

Insgesamt stehen die kleinbetrieblichen und mittelständischen Strukturen in den ländlichen Räumen des westlichen Niedersachsens sowie im Umfeld der Großstädte besonders im Vordergrund (Karte 2.3-2). Entsprechend überwiegen in weiten Teilen des Untersuchungsraums kleinere Betriebe, insbesondere in Ostfriesland sowie im westlichen und nördlichen Elbe-Weser-Raum. Großbetriebliche Strukturen finden sich innerhalb des Untersuchungsraums<sup>19</sup> nur im stärker industriell geprägten Landkreis Wesermarsch, in der Stadt Emden und im Raum Varel.

### 2.3.7 Gründungen

#### Betriebsgründungen in Niedersachsen in etwa im Bundesdurchschnitt

Die Erneuerung der Wirtschaftsstruktur durch Unternehmens- bzw. Betriebsgründungen spielt in der regionalpolitischen Diskussion eine zunehmende Rolle. Die Zahlen der Gründungen beziehen sich im Folgenden auf die Betriebsgründungen aus der Statistik der Gewerbeanmeldungen<sup>20</sup>. Danach gab es in Deutschland in den Jahren 2005 bis 2009 durchschnittlich knapp 158.000 Betriebsgründungen pro Jahr und in Niedersachsen etwa 15.000. Die Gründungsintensität lag damit in Niedersachsen (101<sup>21</sup>) leicht über dem Bundesdurchschnitt. Die Gründungszahlen sind in den letzten Jahren sowohl im Bundesgebiet als auch in Niedersachsen zurückgegangen, denn zu Beginn des Jahrzehnts erreichten sie in Deutschland noch ungefähr 200.000 und in Niedersachsen etwa 17.000 pro Jahr. Die Gründungsintensität lag in Niedersachsen allerdings im Jahr 2000 (91) noch unter dem Bundesdurchschnitt. Erst in den folgenden Jahren konnte der Rückstand schrittweise abgebaut werden. Innerhalb von Niedersachsen gibt es vergleichsweise große Unterschiede in der Gründungsintensität.

#### Regionale Unterschiede der Gründungsintensitäten

In den großstädtischen Räumen des Landes insgesamt liegt die Gründungsintensität in den letzten Jahren etwa im Bundesdurchschnitt und ist damit etwas niedriger als in den ländlichen Räumen. Die ländlichen Räume in Niedersachsen haben insgesamt eine leicht überdurchschnittliche Gründungsintensität. Allerdings sind auch hier die regionalen Gegensätze ausgesprochen groß (Karte 2.3-3).

#### Insgesamt vergleichsweise wenige Gründungen in der Kernregion

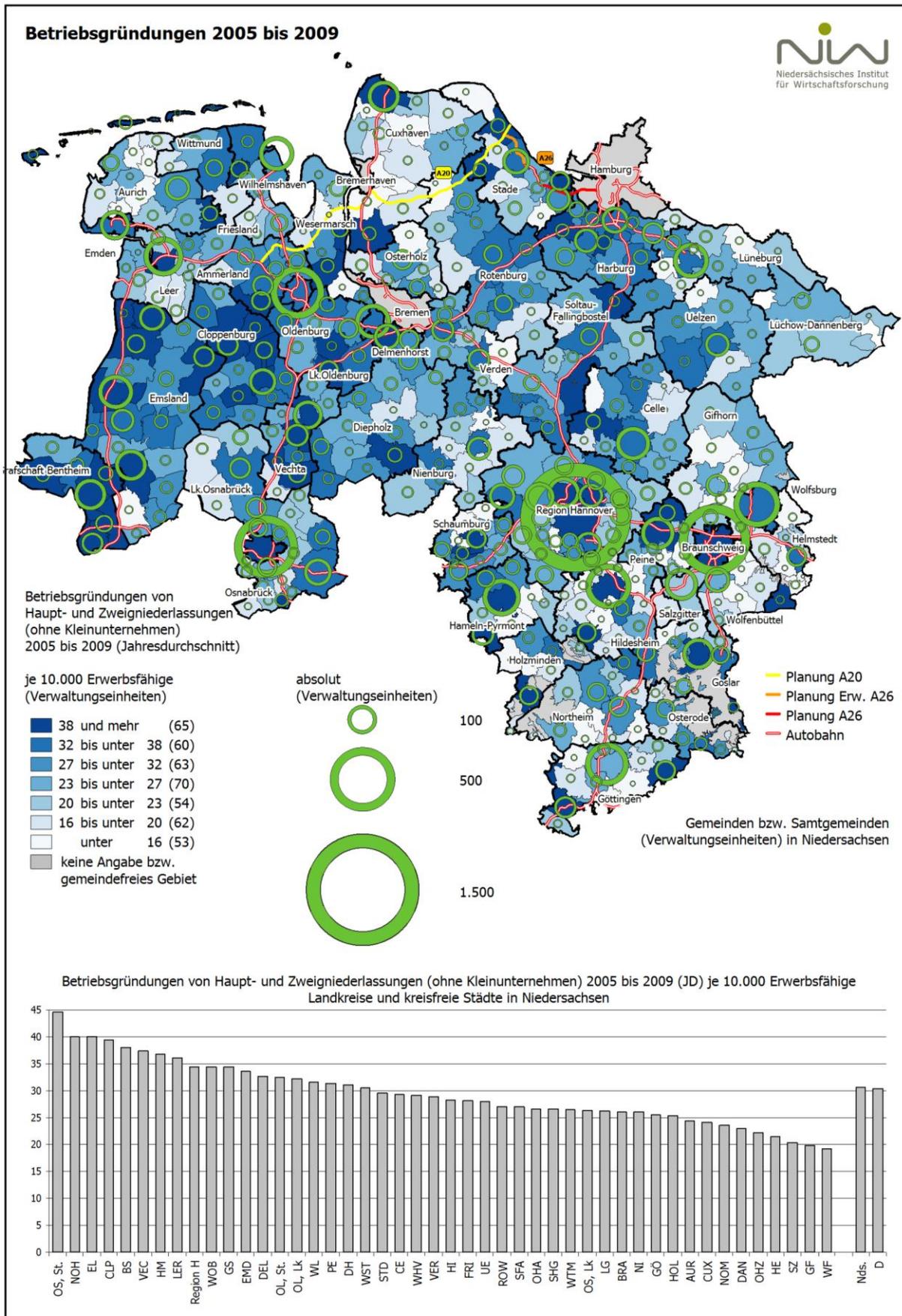
In der Kernregion (90) lag die Gründungsintensität in den vergangenen Jahren niedriger als im Bundes- und Landesdurchschnitt. Im östlichen Teilraum der Kernregion (88) war die Entwicklung – insbesondere aufgrund der insgesamt schwachen Gründungsintensität im Landkreis Cuxhaven – noch ungünstiger als in der westlichen Kernregion (93).

<sup>19</sup> keine Zahlen für Bremen und Bremerhaven

<sup>20</sup> vgl. Statistisches Bundesamt (2009): Unternehmen und Arbeitsstätten – Gewerbeanzeigen in den Ländern 2008. Wiesbaden. Betriebsgründungen ohne Kleinunternehmen, die nicht im Handelsregister eingetragen sind und keine Arbeitnehmer beschäftigen

<sup>21</sup> Betriebsgründungen je Erwerbsfähigen (Bevölkerung im Alter von 18 bis unter 65 Jahren), jeweiliger Bundeswert (Deutschland) = 100

Karte 2.3-3: Betriebsgründungen 2005 bis 2009



- Hohe Gründungsintensitäten weisen das Hamburger Umland, Teile des zentralen Elbe-Weser-Raums, der Raum Oldenburg und das westliche Bremer Umland sowie die Städte Emden, Leer und Cuxhaven auf.
- Vergleichsweise wenige Gründungen verzeichneten Ostfriesland sowie der westliche und nördliche Teil des Elbe-Weser-Raums (mit Ausnahme der Stadt Cuxhaven) und Teile des Unterweserraums.

## 2.4. Arbeitsmarkt

### 2.4.1 Entwicklung und Struktur der Arbeitslosigkeit

#### Arbeitslosenquote als Kernindikator der regionalen Entwicklungspolitik

Die Lebensqualität von Regionen und damit die Zufriedenheit mit dem Lebensumfeld wird – wie Befragungen belegen<sup>22</sup> – in besonderer Weise durch die Erwerbsmöglichkeiten geprägt. Daher zählen Befunde zur Charakterisierung der Erwerbsmöglichkeiten und Arbeitsmarktchancen zu den Kernindikatoren der regionalen Entwicklungspolitik. Die Arbeitslosenzahlen und die daraus berechneten Arbeitslosenquoten gelten als die wichtigsten Indikatoren zur Bestimmung von Ungleichgewichten zwischen Arbeitskräfteangebot und -nachfrage. Wenn auch die sogenannte „verdeckte“ Arbeitslosigkeit nochmals erheblich höher sein kann, als es die Zahlen der registrierten Arbeitslosen abbilden, so signalisieren doch hohe Arbeitslosenzahlen und -quoten besonderen Handlungsbedarf der regionalen Entwicklungspolitik. Es gilt, zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen, weil ansonsten die Gefahr von Abwanderung (vor allem der jüngeren und aktiveren Altersgruppen) steigt.

#### Ab 2005 deutlicher Rückgang der Arbeitslosigkeit

Die Veränderung der Arbeitslosenquoten zeichnet den konjunkturellen Verlauf nach (Abb. 2.4-1). Auffällig ist insbesondere der starke Rückgang im letzten Aufschwung. Die Entwicklungstrends verliefen dabei in den einzelnen Regionen sehr ähnlich, allerdings war die Arbeitslosigkeit im Untersuchungsraum in den letzten 20 Jahren stets höher als im Landes- oder Bundesdurchschnitt.

#### Arbeitslosigkeit im Untersuchungsraum insgesamt überdurchschnittlich

Im Jahr 2009 lag die Arbeitslosenquote in Westdeutschland jahresdurchschnittlich bei 7,8 %. In Niedersachsen betrug der Anteil der Arbeitslosen 8,7 % und im Untersuchungsraum (insgesamt) lag er mit 9,9 % nochmals deutlich über dem Landesdurchschnitt.

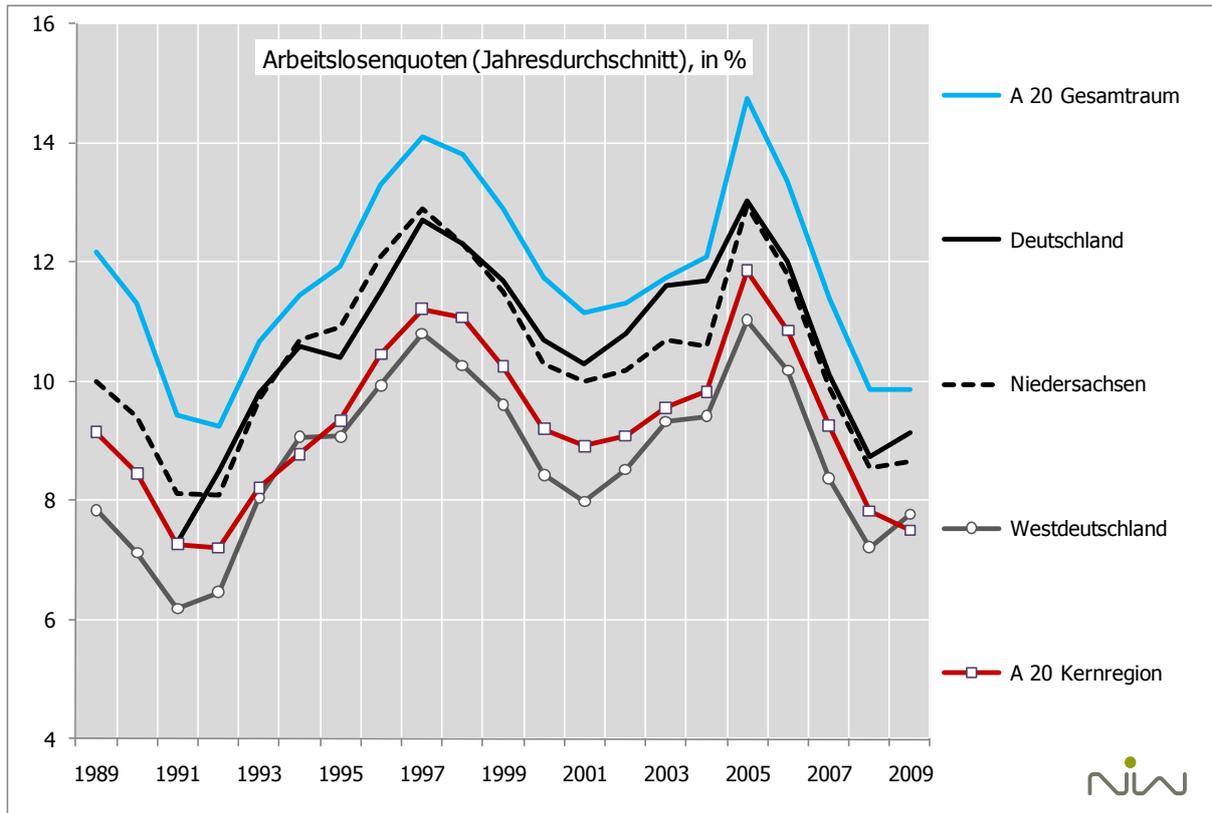
- Vergleichsweise hohe Arbeitslosenquoten finden sich zum einen in den Städten Wilhelmshaven, Bremerhaven, Bremen, Emden, Cuxhaven sowie etwas niedriger in Hamburg. Zum anderen ist auch in den ländlichen Räumen Ostfrieslands, in Teilen der Unterweserregion sowie an der Küste im Norden der Kreise Cuxhaven und Stade die Arbeitslosigkeit hoch.
- Relativ niedrige Arbeitslosenquoten verzeichnen dagegen das nordwestliche Umland von Oldenburg, das südliche Hamburger Umland sowie der zentrale Elbe-Weser-Raum im Bereich des Landkreises Rotenburg (Wümme).

#### Hohe Arbeitslosigkeit vor allem im Umland, in der Kernregion sogar leicht unterdurchschnittlich

Insbesondere im Umland sind die Arbeitslosenquoten mit insgesamt 11,3 % sehr hoch. An der Spitze stehen die Städte Bremerhaven und Bremen. In der Kernregion ist die Arbeitslosigkeit mit 7,5 % dagegen deutlich geringer. Sehr niedrig sind die Arbeitslosenquoten in den Landkreisen Ammerland und Rotenburg (Wümme). Vergleichsweise groß sind die Arbeitsmarktprobleme dagegen in der strukturschwachen Unterweserregion.

<sup>22</sup> Gatzweiler, Hans-Peter und Antonia Milbert: Regionale Disparitäten in den Erwerbsmöglichkeiten. Grund genug für eine ausgleichsorientierte Raumordnungspolitik? In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6/7, 2006, S. 317-324; Kawka, Rupert und Gabriele Sturm: Objektive regionale Lebensqualität und subjektives Wohlbefinden. Was macht Bürgerinnen und Bürger zufrieden? In: Themenheft „Gleichwertige regionale Lebensverhältnisse“, Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6/7, 2006, S. 309-316.

**Abb. 2.4-1: Entwicklung der Arbeitslosigkeit seit 1989**



Arbeitslosenquoten: Arbeitslose bezogen auf die abhängigen Erwerbspersonen, in %, jeweils 30.6.

Quelle: Arbeitslosenstatistik der Bundesagentur für Arbeit, Bevölkerungsfortschreibung, Statistisches Bundesamt, LSKN, Arbeitslosenquoten auf Gemeindeebene: Schätzungen und Berechnungen des NIW

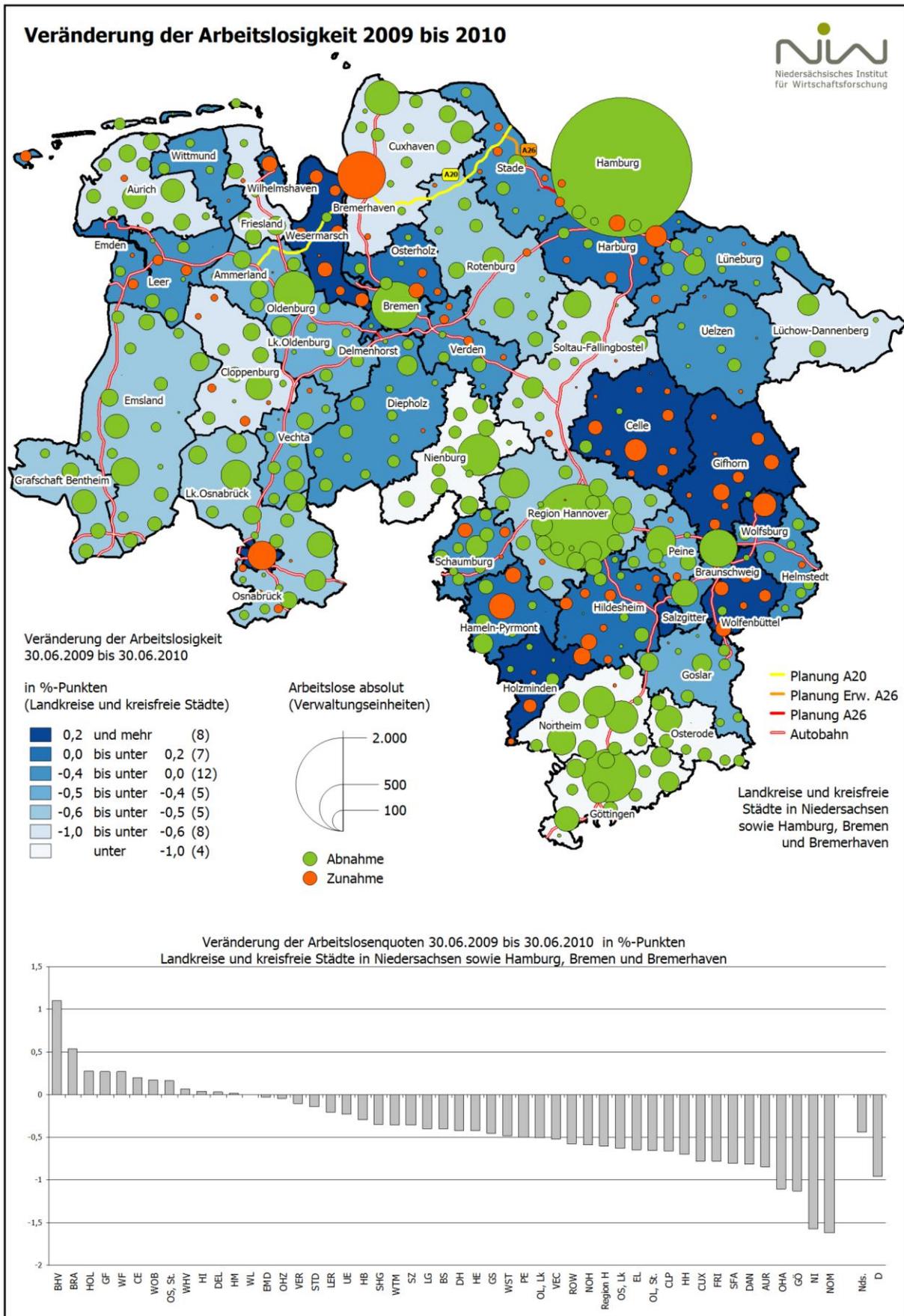
NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, 7/2010

Die Arbeitslosigkeit ist im Bezugszeitraum (Juni 2010) im Vergleich zum Vorjahresmonat in vielen Regionen rückläufig gewesen. Deutlich zurückgegangen ist die Arbeitslosigkeit insbesondere an der Küste, im Raum Oldenburg und im zentralen Elbe-Weser-Raum.

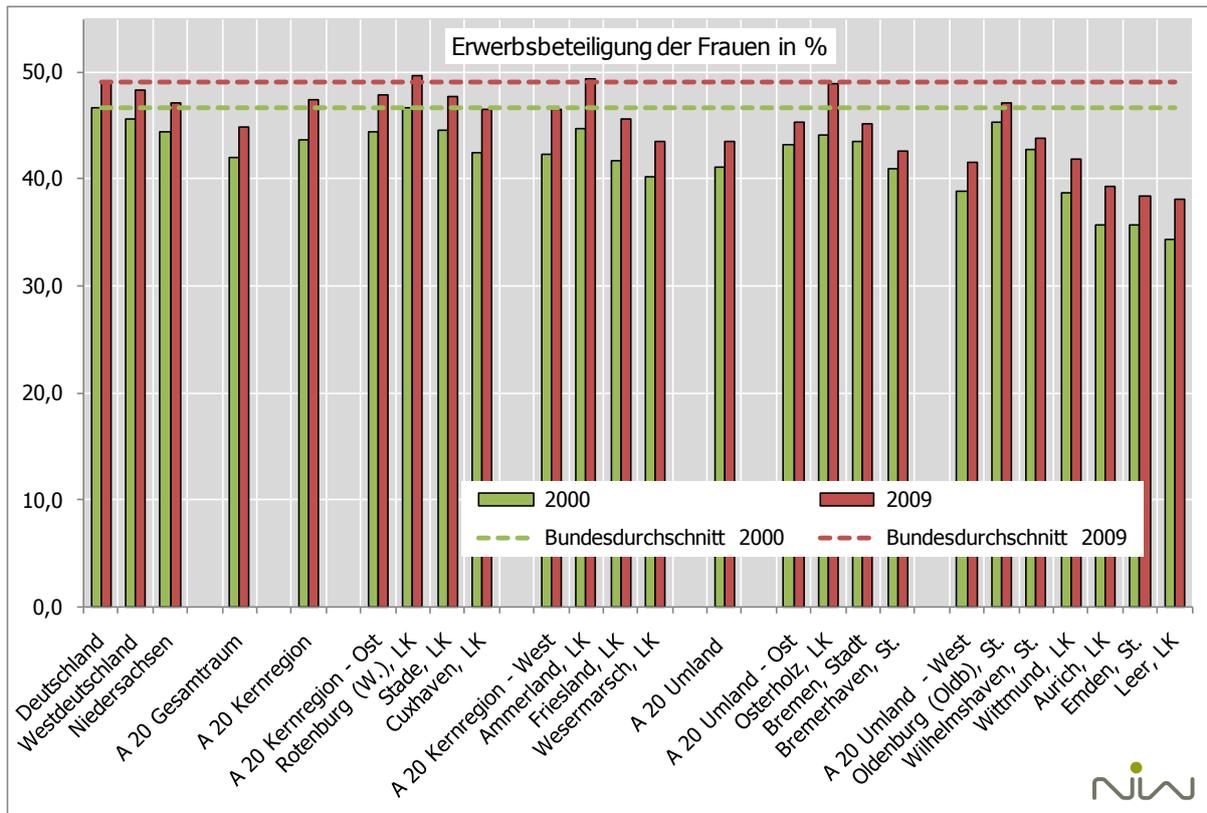
### Entwicklung der Arbeitslosigkeit 2009/2010

- Zunehmende Arbeitsmarktprobleme weisen dagegen der industriell geprägte Unterraum sowie die strukturschwachen Städte Bremerhaven und Wilhelmshaven auf. Aber auch in einigen Gemeinden des Hamburger oder Bremer Umlands ist die Arbeitslosigkeit angestiegen.
- Insbesondere in den Landkreisen Cuxhaven und Friesland ist die Arbeitslosigkeit in jüngster Zeit wieder zurückgegangen (Karte 2.4-1). Auch in den Landkreisen Ammerland und Rotenburg (Wümme) sowie in Teilen des Landkreises Stade sind die Arbeitslosenquoten rückläufig gewesen. Weiter verschlechtert hat sich die Situation dagegen im Landkreis Wesermarsch, der schon zuvor die höchsten Arbeitslosenquoten im Kernraum aufwies, sowie in der zum Umland gerechneten Stadt Bremerhaven.

Karte 2.4-1: Entwicklung der Arbeitslosigkeit Juni 2009 bis Juni 2010



**Abb. 2.4-2: Erwerbsbeteiligung der Frauen 2000 und 2009**



Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort, ohne Berücksichtigung von Beamten, Selbstständigen und geringfügig Beschäftigten; Bevölkerung im Alter von 18 bis unter 65 Jahren (Erwerbsfähige)

Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit, Bevölkerungsfortschreibung, Statistisches Bundesamt, LSKN, eigene Berechnungen

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, 7/2010

## 2.4.2 Erwerbsbeteiligung

Die Bevölkerung im Alter von 18 bis unter 65 Jahren (Erwerbsfähige) stellt jeweils den maximalen Rahmen für das Arbeitskräftepotenzial einer Region dar. Das zukünftige Arbeitskräfteangebot wird daher in erheblichem Maße von der Bevölkerungsentwicklung und dem demographischen Wandel in einer Region beeinflusst.

**Erwerbsfähige als maximaler Rahmen des Arbeitskräftepotenzials**

Die (tatsächliche) Erwerbsbeteiligung berechnet sich als Anteil der Erwerbstätigen (am Wohnort) an den Erwerbsfähigen (Erwerbstätigenquote). Die Erwerbstätigenquote hängt vor allem von der Arbeitskräftenachfrage und damit von der Größenordnung und Struktur der angebotenen Arbeitsplätze im räumlichen Umfeld und deren Entlohnung ab. Sie wird aber auch von sozialen Faktoren (z.B. Kinderzahlen und Familiengrößen) oder auch Traditionen (hohe Erwerbsbeteiligung von Frauen in den neuen Bundesländern) mitbestimmt. Die Erwerbstätigenquote ist auch ein wichtiger Indikator zur Charakterisierung des regionalen Arbeitskräfteangebots und des Ausschöpfungsgrades des Arbeitskräftepotenzials. Die regionalen Unterschiede in der Erwerbstätigenquote der Männer sind deutlich geringer als bei den Frauen. Insbesondere gibt die Erwerbstätigenquote der Frauen Aufschluss über deren Erwerbchancen auf dem regionalen Arbeitsmarkt. Eine hohe Erwerbstätigenquote trägt zum Haushaltseinkommen bei und stabilisiert damit auch das regionale Pro-Kopf-Einkommen. Grundsätzlich steigt die Erwerbstätigenquote mit der Qualifikation an. Je höher

**Erwerbstätigenquote als wichtiger Indikator zum Ausschöpfungsgrad des Arbeitskräftepotenzials**

die beruflichen Qualifikationen, desto höher ist einerseits die Arbeitsnachfrage. Andererseits fällt die Wahrscheinlichkeit, arbeitslos zu werden oder sich ganz vom Arbeitsmarkt zurückzuziehen, geringer aus. Aus individueller Sicht bedeutet eine höhere berufliche Qualifikation auch einen höheren Anreiz, das erworbene Humankapital entsprechend dem ökonomischen Investitionskalkül ertragreich einzusetzen.

### Regionale Unterschiede in der Erwerbsbeteiligung

In Niedersachsen ist die Männererwerbstätigkeit vor allem in den industriellen Zentren und ihrem Umfeld ausgesprochen hoch. Niedriger ist sie in den Dienstleistungszentren und -regionen sowie vor allem auch in den Hochschulstandorten. Die Erwerbstätigkeit der Frauen wiederum ist besonders hoch in den dienstleistungsorientierten Verdichtungsräumen sowie auch in ländlichen Räumen, in denen Dienstleistungsbranchen, wie z.B. Tourismus und Gesundheitswesen, im Vordergrund stehen (Abb. 2.4-2).

Die Erwerbsbeteiligung der Frauen betrug im Jahr 2009 im Bundesdurchschnitt 48,3 %, in Westdeutschland 47,6 %. In Niedersachsen lag sie mit 46,2 % unter dem Wert der westdeutschen Länder. Im Untersuchungsraum nehmen mit 44,9 % nochmals weniger Frauen am Erwerbsleben teil als im Landesmittel.

- Im Kernraum (47,4 %) liegt die Erwerbsbeteiligung der Frauen insgesamt über dem Landesdurchschnitt.
  - Hoch sind die Erwerbsbeteiligungen in den Umlandgemeinden der großstädtischen Zentren Hamburg, Bremen, Oldenburg und abgeschwächt auch Bremerhaven sowie im Elbe-Weser-Raum entlang der Autobahnachse A 1. In den Landkreisen Stade und Ammerland wird sogar das Bundesniveau erreicht.
  - Schwächer ausgeprägt ist die Erwerbsbeteiligung dagegen im westlichen Teil der Kernregion in den Landkreisen Wesermarsch und Friesland. Auch im Landkreis Cuxhaven ist sie niedriger.
- Im Umland nehmen mit 44,9 % deutlich weniger Frauen am Erwerbsleben teil als im Landesmittel. Dies ist insbesondere auf die sehr geringe Erwerbsbeteiligung in der westlichen Küstenregion zurückzuführen. Eine hohe Erwerbsbeteiligung weisen dagegen die Bremer Umlandgemeinden im Landkreis Osterholz auf.

## 2.5. Bildung und Qualifikation

### 2.5.1 Qualifikationsstruktur der Beschäftigten

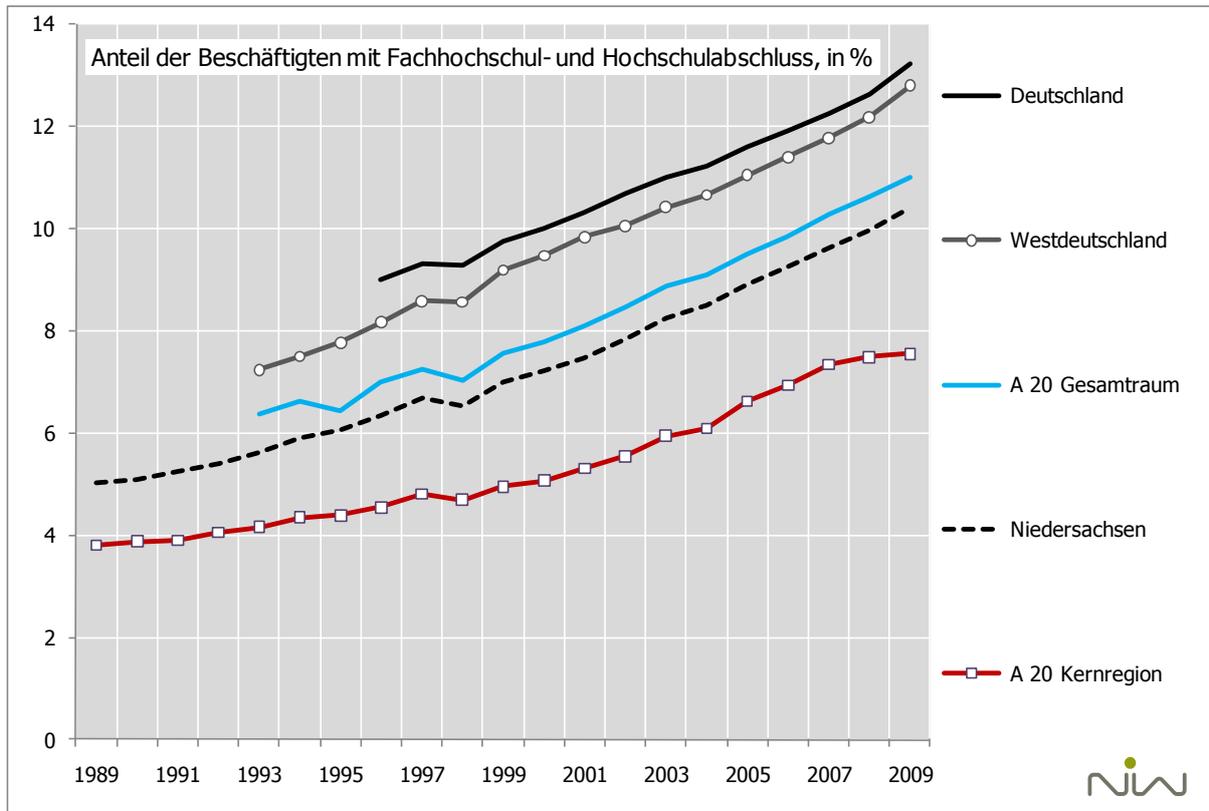
#### Deutliches Defizit bei hochqualifizierten Beschäftigten in Niedersachsen

Eine Schlüsselposition bei der Generierung neuen Wissens und der Umsetzung von Produkt- und Prozessinnovationen haben hochqualifizierte Kräfte. So ist ein hoher Anteil an Beschäftigten mit Fachhochschul- und Hochschulabschluss als besonderer Standortvorteil zu werten, ein niedriger Anteil bedeutet einen Standortnachteil. Tatsächlich besteht in Niedersachsen seit Langem ein deutliches Defizit bei der Beschäftigung von hochqualifizierten Kräften. Der Anteil der Beschäftigten, die über einen Fachhochschul- oder Hochschulabschluss verfügen, lag 2009 mit 10,4 % (79<sup>23</sup>) um etwa ein Fünftel unter dem Bundesdurchschnitt. Dieses Defizit geht einher mit einem geringeren Gewicht von Hochtechnologiebranchen und unternehmensbezogenen Dienstleistungen. Dies dürfte im voranschreitenden innovations- und qualifikationsorientierten Strukturwandel zunehmend zu einem Wettbewerbsnachteil und Entwicklungshemmnis werden.

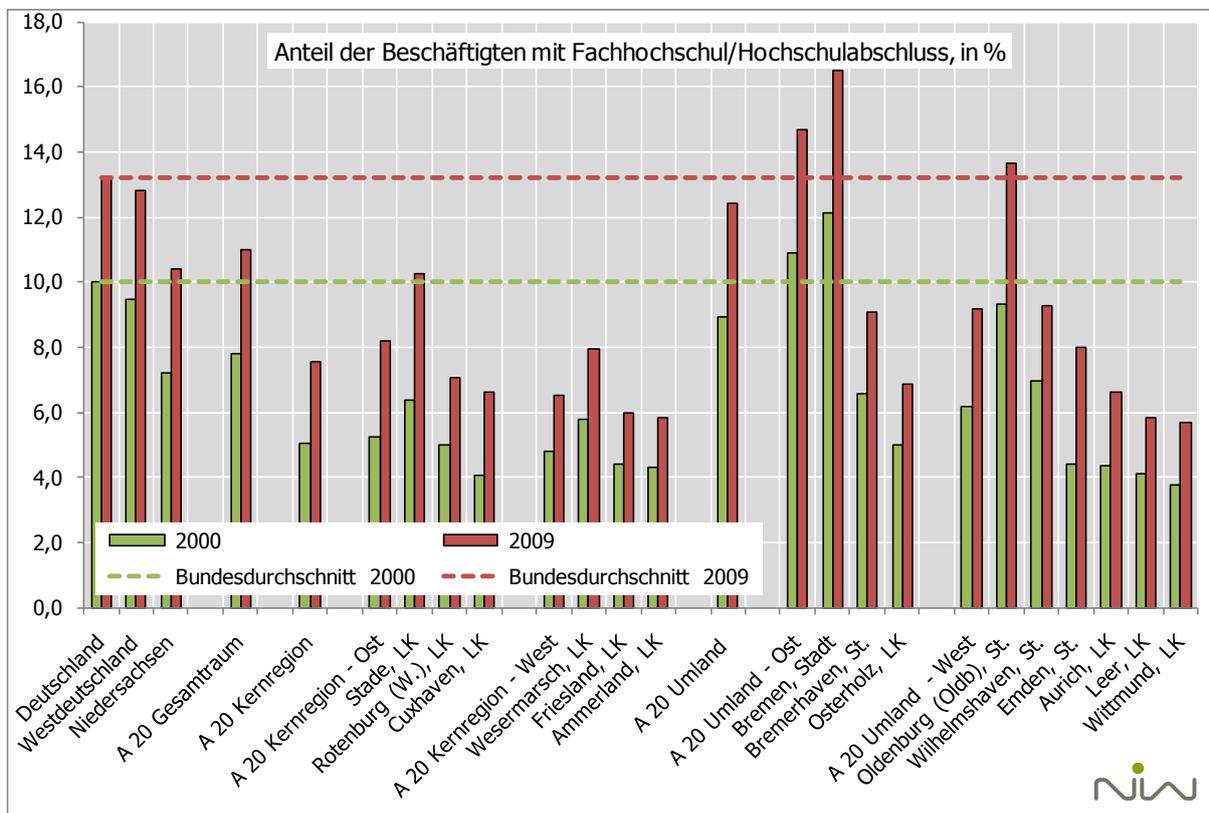
<sup>23</sup> Anteil an allen Beschäftigten (ohne Auszubildende), Deutschland = 100

Abb. 2.5-1: Beschäftigte mit Fachhochschul- und Hochschulabschluss

Entwicklung seit 1989



Regionale Unterschiede innerhalb des Untersuchungsraums



Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen

### **Gefälle von großstädtischen Zentren zu ländlich peripheren Regionen**

Der Anteil der hochqualifizierten Arbeitnehmer an allen Beschäftigten ist in den vergangenen Jahren deutlich angestiegen (Abb. 2.5-1). Es besteht aber nach wie vor ein beträchtliches regionales Gefälle. Den zum Teil weit überdurchschnittlichen Anteilen in den Zentren der großstädtischen Räume und an den Hochschulstandorten steht ein sehr niedriger Besatz mit hochqualifizierten Arbeitskräften in den ländlich peripheren Räumen gegenüber.

### **Geringer Anteil Hochqualifizierter in der Kernregion**

Im Untersuchungsraum insgesamt beträgt der Anteil der hochqualifizierten Beschäftigten 11,0 % und liegt damit leicht über dem Landesdurchschnitt. Innerhalb des Untersuchungsraums ist der Anteil der hochqualifizierten Beschäftigten im Umland mit 12,4 % deutlich höher als in der Kernregion mit 7,4 % (Abb. 2.5-1).

- In der Kernregion ist der Anteil der Hochqualifizierten aufgrund der ländlichen Prägung der Wirtschaftsstruktur durchgängig niedrig. Lediglich der Landkreis Stade hat eine etwas günstigere Position und liegt im Landesdurchschnitt.
- Im Umland sind die Anteile der hochqualifizierten Beschäftigten regional sehr unterschiedlich, es spiegelt sich das bundesweit erkennbare Stadt-Land-Gefälle wider:
  - Im östlichen Umland, geprägt von der Großstadt Bremen, ist der Anteil besonders hoch.
  - In der westlichen Teilregion, die vor allem die Kreise des ländlich geprägten westlichen Küstenraums umfasst, wird noch nicht einmal der Landesdurchschnitt erreicht. Größere Anteile Hochqualifizierter finden sich nur am Hochschulstandort Oldenburg und weniger ausgeprägt in den kreisfreien Städten Wilhelmshaven und Emden.

### **Beschäftigte mit mittleren Qualifikationen dominieren – insbesondere in der Kernregion**

Die Beschäftigten mit einem mittleren Qualifikationsniveau, also einer abgeschlossenen Berufsausbildung und ggf. einer Meister- oder Technikerqualifikation, stellen bundesweit die weitaus größte Gruppe der Beschäftigten. In Niedersachsen ist die Gruppe der Beschäftigten mit Berufsausbildung (aber ohne Hochschulabschluss) traditionell besonders stark besetzt. Insbesondere im ländlichen Raum stehen die mittleren Qualifikationen deutlich im Vordergrund. Dabei ist der Anteil im ländlichen Raum Ostfrieslands nochmals höher als im Elbe-Weser-Raum. In der Kernregion macht die Gruppe mit abgeschlossener Berufsausbildung einen überdurchschnittlich hohen Anteil an den Beschäftigten aus. Während dieser Anteil landes- und bundesweit in den vergangenen 20 Jahren weitgehend konstant geblieben ist, war in der Kernregion dagegen ein Bedeutungszuwachs zu verzeichnen.

### **Rückläufige Anteile geringqualifizierter Beschäftigter**

Der Beschäftigtenanteil der Geringqualifizierten ist dagegen seit Ende der 80er Jahre bundesweit zurückgegangen (Abb. 2.5-2). Hierbei wirkt auch ein Kohorteneffekt: In den nachwachsenden Jahrgängen ist der Anteil der Personen mit mittleren und hohen Qualifikationen deutlich höher als in der Generation, die in den vergangenen Jahren in den Ruhestand ging. Hinzu kommen zunehmend schlechtere Beschäftigungschancen für geringqualifizierte, da ein großer Teil standardisierter Tätigkeiten in Niedriglohnländer verlagert wird.

### **Regionale Unterschiede des Anteils geringqualifizierter Beschäftigter**

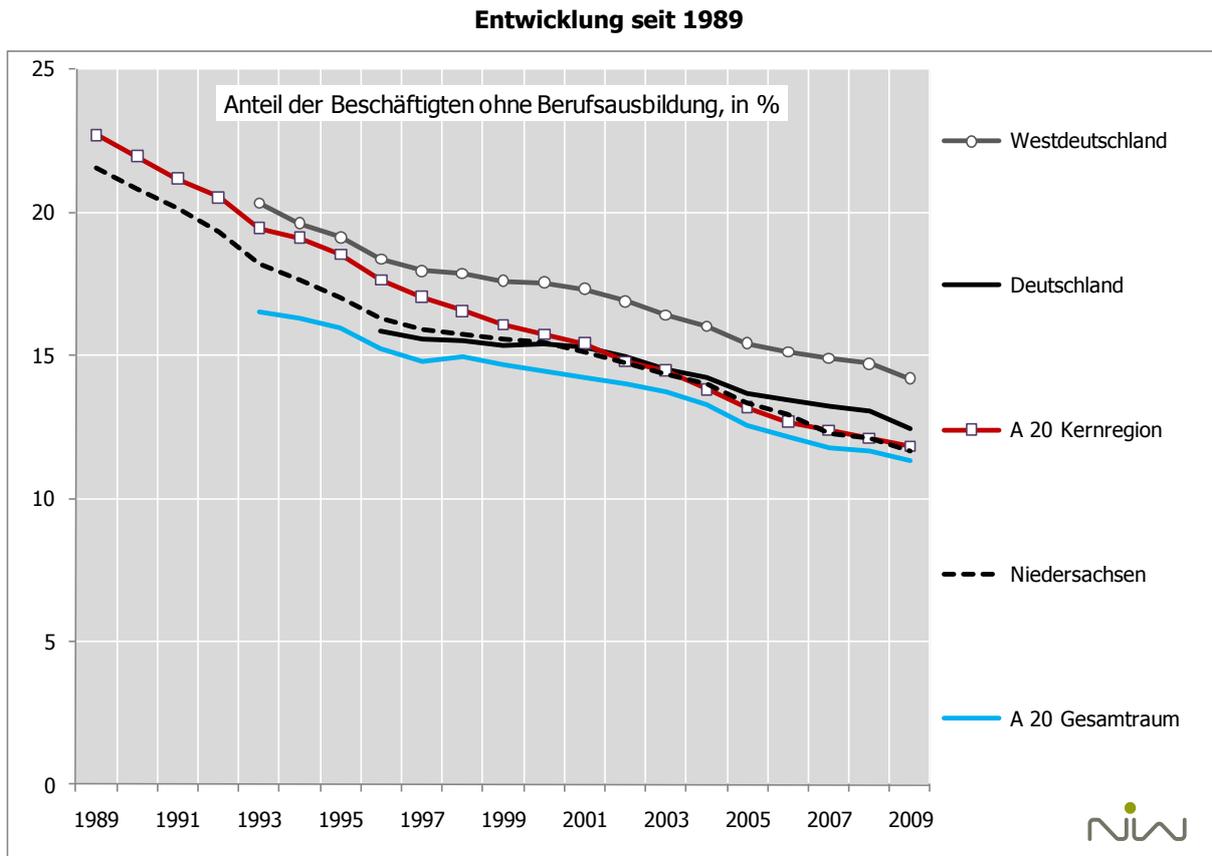
Bundesweit haben 12,5 % der Beschäftigten keine abgeschlossene Berufsausbildung, in Niedersachsen ist der Anteil mit 11,7 % (94) etwas geringer. Im Untersuchungsraum insgesamt liegt der Anteil der Beschäftigten ohne abgeschlossene Berufsausbildung mit 11,3 % (91) leicht unter dem Landesdurchschnitt.

### **Anteil in der Kernregion im Landesdurchschnitt, im Umland niedriger**

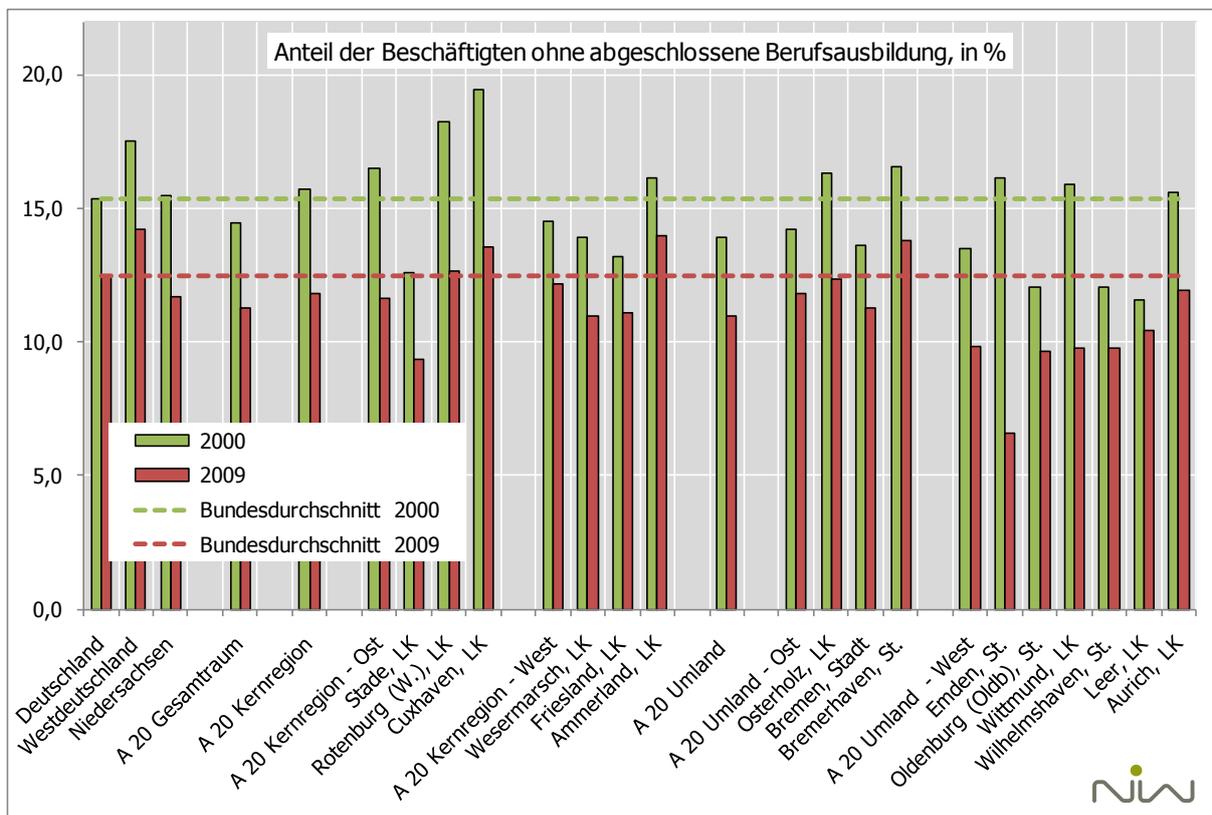
Innerhalb des Untersuchungsraums ist der Anteil der Geringqualifizierten im Umland mit 11,0 % etwas geringer, in der Kernregion wird mit 11,8 % etwa der niedersächsische Mittelwert erreicht (Abb. 2.5-2).

- In der Kernregion werden Unterschiede erst auf Kreisebene deutlich. Sehr niedrig ist der Anteil der Geringqualifizierten im Landkreis Stade; vergleichsweise hohe Anteile, die über dem Bundesdurchschnitt liegen, finden sich in den Landkreisen Ammerland sowie Cuxhaven und Rotenburg (Wümme).
- Innerhalb des Umlands ist der Anteil der Geringqualifizierten insbesondere im westlichen

Abb. 2.5-2: Entwicklung der Beschäftigten ohne Berufsausbildung



Regionale Unterschiede innerhalb des Untersuchungsraums



Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen

Teilraum sehr niedrig – allen voran in der Stadt Emden, aber auch in weiten Teilen des übrigen Ostfrieslands. Im östlichen Umland sind die Anteile höher, in der Stadt Bremerhaven wird mit einem besonders hohen Anteil Beschäftigter ohne Berufsabschluss sogar der Bundeswert übertroffen.

## 2.5.2 Berufliche Erstausbildung

### Ausbildungsquote im Untersuchungsraum im Landesdurchschnitt

In Niedersachsen wird seit Langem überdurchschnittlich viel ausgebildet. Aktuell liegt die Ausbildungsquote<sup>24</sup> in Niedersachsen mit 5,9 % (101<sup>25</sup>) allerdings nur noch knapp über dem Bundesdurchschnitt. Im Untersuchungsraum entspricht die Ausbildungsquote regelmäßig etwa dem Landesdurchschnitt. Nachdem die Ausbildungsquoten seit Mitte des vergangenen Jahrzehnts einige Jahre leicht über dem Landeswert lagen, war zuletzt die Entwicklung im Krisenjahr 2009 etwas ungünstiger<sup>26</sup> (Abb. 2.5-3).

### Land-Stadt-Gefälle bei den Ausbildungsquoten

Bei den Ausbildungsquoten gibt es ein deutliches Gefälle von den ländlichen Räumen zu den städtischen Räumen hin. Insgesamt wird in ländlichen Regionen mit kleinen und mittleren Betriebsgrößenstrukturen deutlich mehr ausgebildet als in städtisch geprägten Räumen (Abb. 2.5-3). Dabei spielt auch die Qualifikationsstruktur der Beschäftigten mit einem großen Anteil Hochqualifizierter eine Rolle, da der Nachwuchs für diese Qualifikationsgruppe nicht betrieblich, sondern an Hochschulen ausgebildet wird. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der Konzentration von Arbeitsplätzen die Zentren und Verdichtungsräume trotz niedrigerer Ausbildungsquoten dennoch absolut betrachtet die mit Abstand größten Ausbildungsstandorte sind, die Jugendliche auch aus ländlichen Standorten größerer Entfernung anziehen (Karte 2.5).

### Hohe Auszubildendenquoten in der Kernregion und im westlichen Umland

- In der Kernregion sind die Ausbildungsquoten mit 6,8 % (117) durchgehend überdurchschnittlich.
- Innerhalb des Umlands sind die Ausbildungsquoten aufgrund des Stadt-Land-Gefälles sehr unterschiedlich:
  - Im ländlich geprägten westlichen Umland wird mit einer Ausbildungsquote von 6,8 % (117) ebenso viel ausgebildet wie in der Kernregion. Die Landkreise Leer, Aurich und Wittmund weisen die höchsten Ausbildungsquoten Niedersachsens auf.
  - Im großstädtisch geprägten östlichen Umland wird dagegen deutlich weniger ausgebildet, die Ausbildungsquote beträgt nur 4,8 % (83).

### In weiten Teilen des Untersuchungsraums Ausbildungsquoten rückläufig

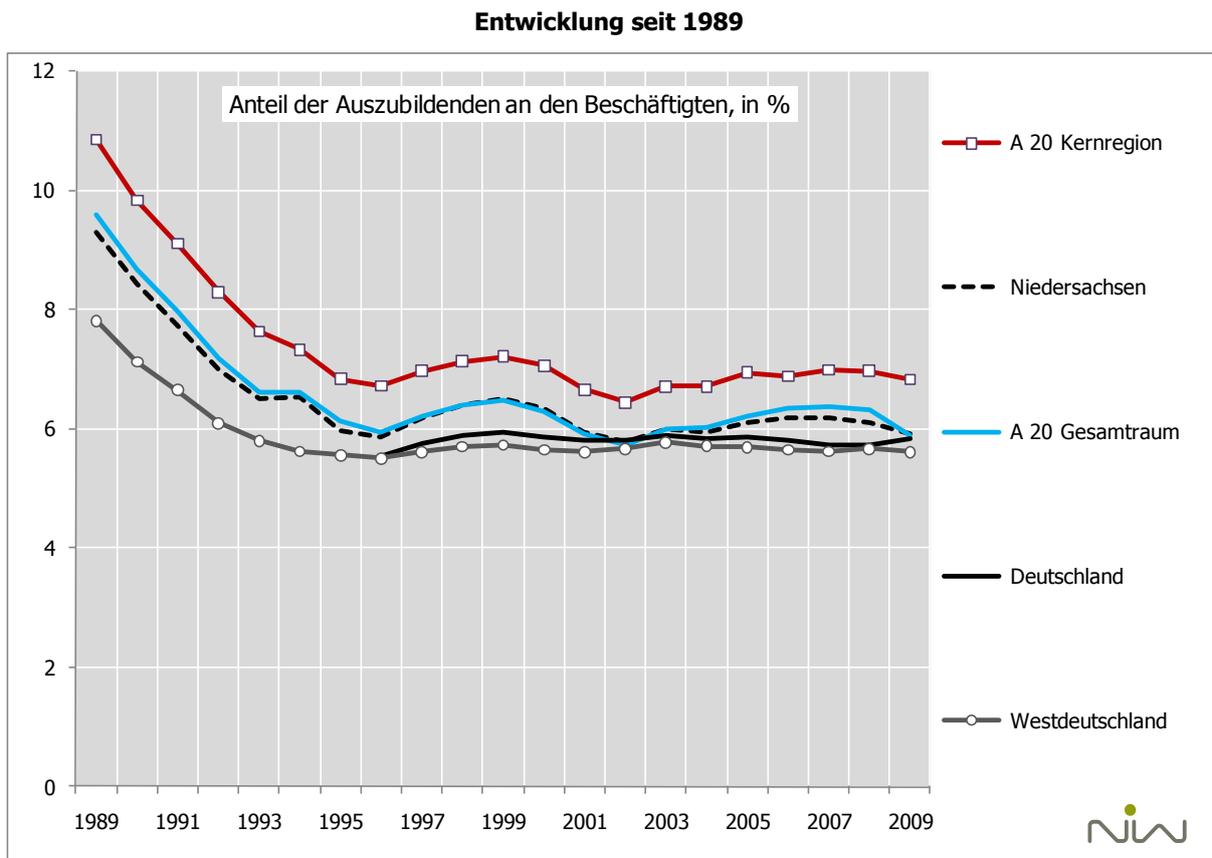
Nach bundesweit starken Rückgängen in den 90er Jahren sind die Ausbildungsquoten im Untersuchungsraum auch im Zeitraum 2001 bis 2009 fast flächendeckend gesunken (Abb. 2.5-3). Ausnahmen bilden der Landkreis Cuxhaven mit einer stabilen Quote sowie der Landkreis Wesermarsch mit leichten und die Stadt Wilhelmshaven mit sehr deutlichen Anstiegen.

<sup>24</sup> sozialversicherungspflichtig beschäftigte Auszubildende bezogen auf alle Beschäftigten

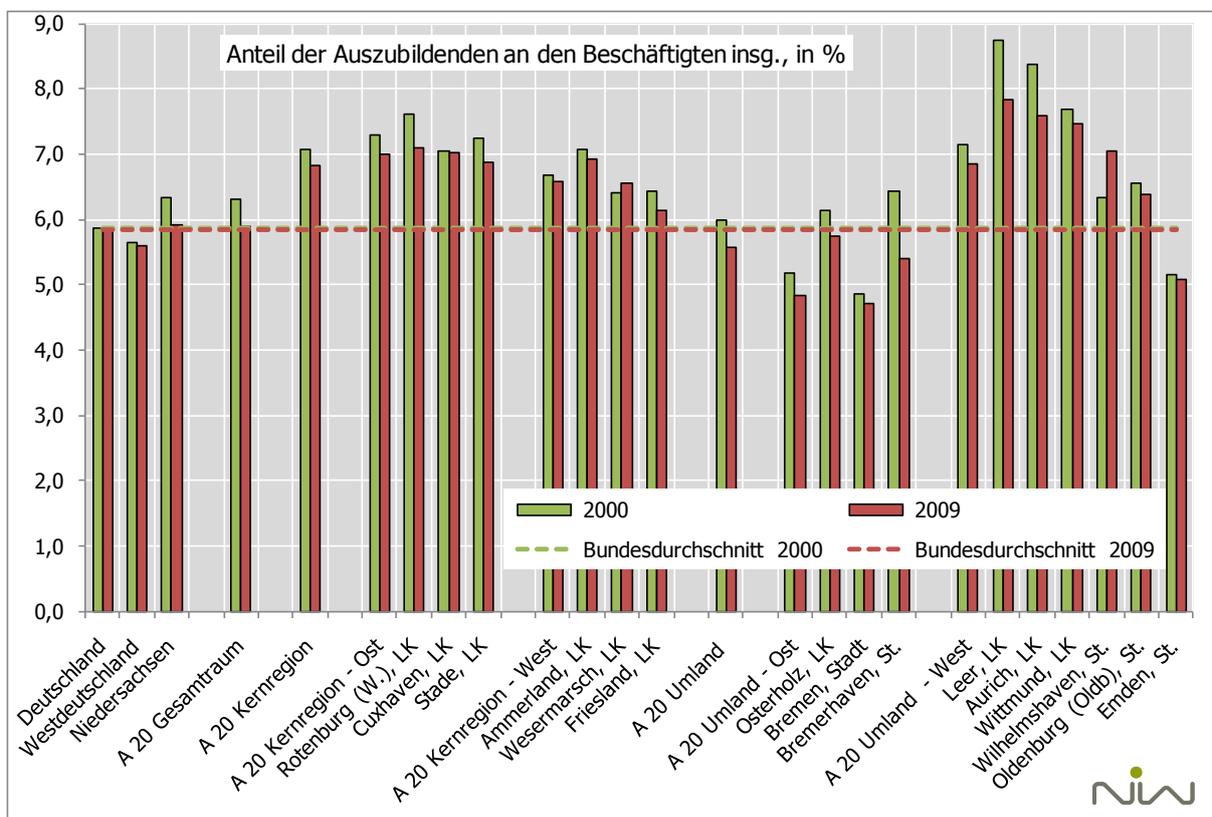
<sup>25</sup> Ausbildungsquote 2009, Deutschland = 100

<sup>26</sup> leichte Unterschätzung wegen Auszubildenden in anderer Abgrenzung (Personengruppenschlüssel statt Stellung im Beruf) für Bremen, Bremerhaven und Westdeutschland

Abb. 2.5-3: Entwicklung der Ausbildungsquoten

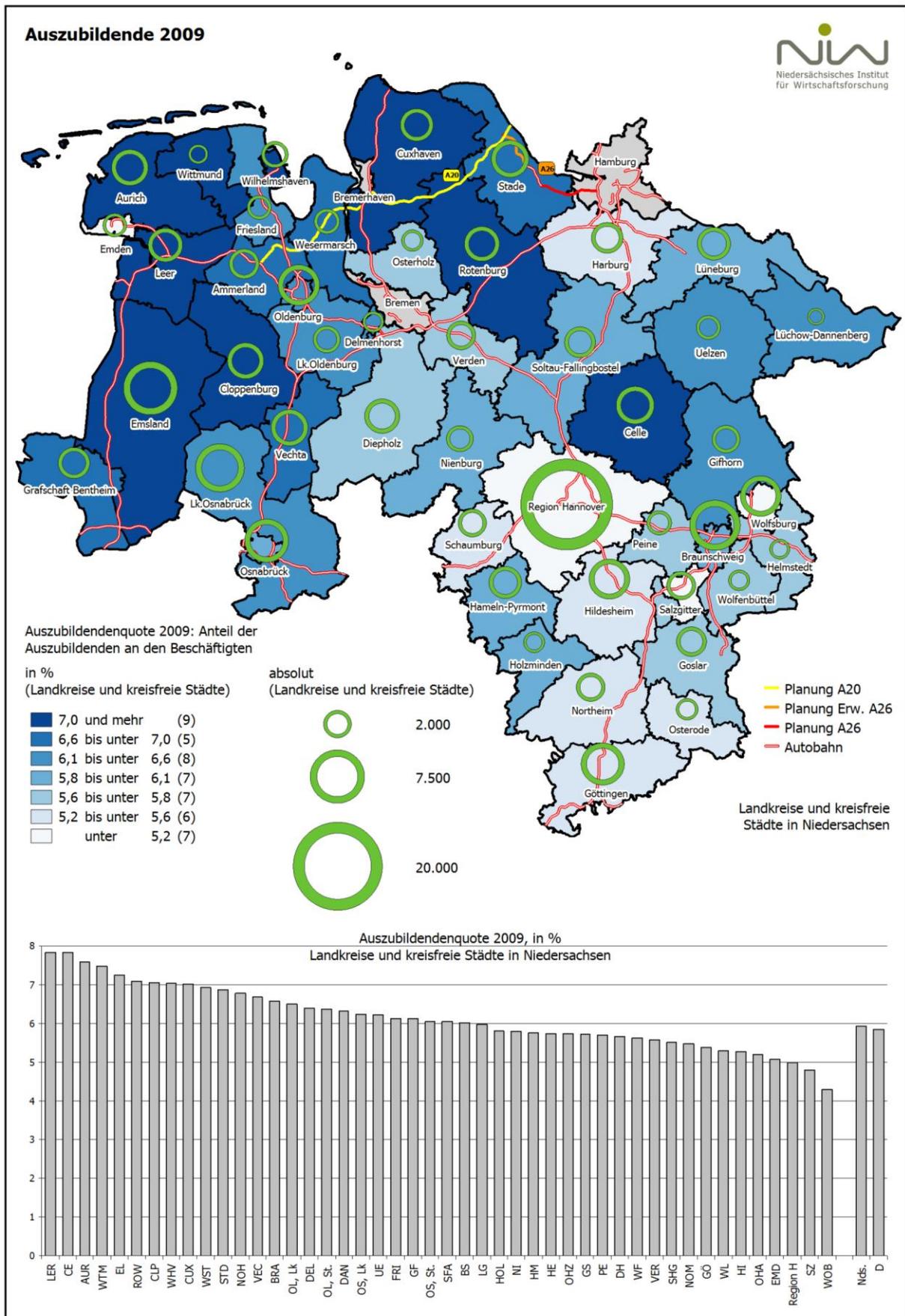


Regionale Unterschiede innerhalb des Untersuchungsraums



Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen

Karte 2.5: Ausbildungsquoten 2009



## 2.6. Einkommen und sozioökonomische Lage

### 2.6.1 Verfügbares Einkommen

Das regionale Einkommensniveau spielt neben einem quantitativ ausreichenden und qualitativ ausgewogenen Angebot an Arbeitsplätzen für die Bevölkerung einer Region eine zentrale Rolle zur Bewertung der materiellen Lebensbedingungen bzw. des Wohlstands. Dabei sind neben den Arbeitnehmerentgelten auch weitere Einkünfte aus Unternehmertätigkeit und Vermögen zu berücksichtigen. Die Darstellung des regionalen materiellen Wohlstandes steht zum einen vor dem Problem, dass es sich auf die Wohnstandortregionen der Haushalte bezieht, denen die Einkommen letztlich zufließen. Somit geben die üblicherweise ausgewiesenen Arbeitnehmerentgelte am Ort der Einkommensentstehung (Arbeitsort) die Situation nur unzureichend wieder. Es sind die Salden der empfangenen und geleisteten Einkommensbestandteile, z.B. die Arbeitnehmerentgelte der Pendler, zu berücksichtigen. Zum anderen ist ein umfassender Einkommensbegriff zugrunde zu legen, der auch Vermögenseinkommen und ggf. auch Transfereinkommen berücksichtigt.

**Einkommensniveau zentrale Größe zur Bewertung der materiellen Lebensbedingungen bzw. des Wohlstands**

- Auf der ersten Stufe setzt sich das verwendete Primäreinkommen der privaten Haushalte zusammen aus (empfangenen) Arbeitnehmerentgelten, den Einkommen aus selbstständiger Tätigkeit<sup>27</sup> sowie dem Saldo der empfangenen Vermögenseinkommen<sup>28</sup> abzüglich der geleisteten Vermögenseinkommen<sup>29</sup>.
- Auf einer zweiten Stufe wird dann das Verfügbare Einkommen herangezogen, das sich aus dem Primäreinkommen zuzüglich der empfangenen Transfereinkommen<sup>30</sup> abzüglich der geleisteten Transferzahlungen<sup>31</sup> ergibt.

Bundesweit beträgt das durchschnittliche Verfügbare Einkommen rund 18.400 Euro pro Kopf, in Westdeutschland ist es mit 19.300 Euro etwas höher. In Niedersachsen wird mit 17.700 Euro (96<sup>32</sup>) der Bundesdurchschnitt nicht erreicht. Im Untersuchungsraum insgesamt mit 18.000 Euro (98) liegt das Verfügbare Einkommen knapp über dem Landesdurchschnitt (Abb. 2.6-1).

**Regionale Einkommensunterschiede**

- Besonders hoch ist das Verfügbare Einkommen im Umland der großen Zentren Hamburg und Bremen, bedingt durch die Wohnsitze insbesondere gut verdienender Pendler, die in den Städten beschäftigt sind. Im östlichen Umland sind die Einkommen damit innerhalb des Untersuchungsraums am höchsten (110).
- In der Kernregion (95) mit dem zentralen Elbe-Weser-Raum, dem östlichen Küstenraum und der Region an Jade und Unterweser fällt das verfügbare Einkommen geringer aus.

Innerhalb der Kernregion haben insbesondere die Einwohner des Landkreises Stade, aber auch des Landkreises Ammerland durchschnittlich etwas höhere Verfügbare Einkommen.

- Die geringsten Einkommen im Untersuchungsraum stehen den Menschen in den westlichen Küstenregionen, also im westlichen Umland (87), zur Verfügung. Innerhalb des Teilraums ist das Einkommen in der Stadt Oldenburg etwas höher.

<sup>27</sup> u.a. Betriebsüberschuss / Selbstständigeneinkommen der Landwirtschaft, Betriebsüberschuss der Wohnungsvermietung, Einkünfte aus Gewerbebetrieb und selbstständiger Arbeit

<sup>28</sup> u.a. empfangene Zinsen, Ausschüttungen, Gewinnentnahmen, empfangenes Vermögen aus Versicherungsverträgen, empfangenes Pachteinkommen in der Landwirtschaft

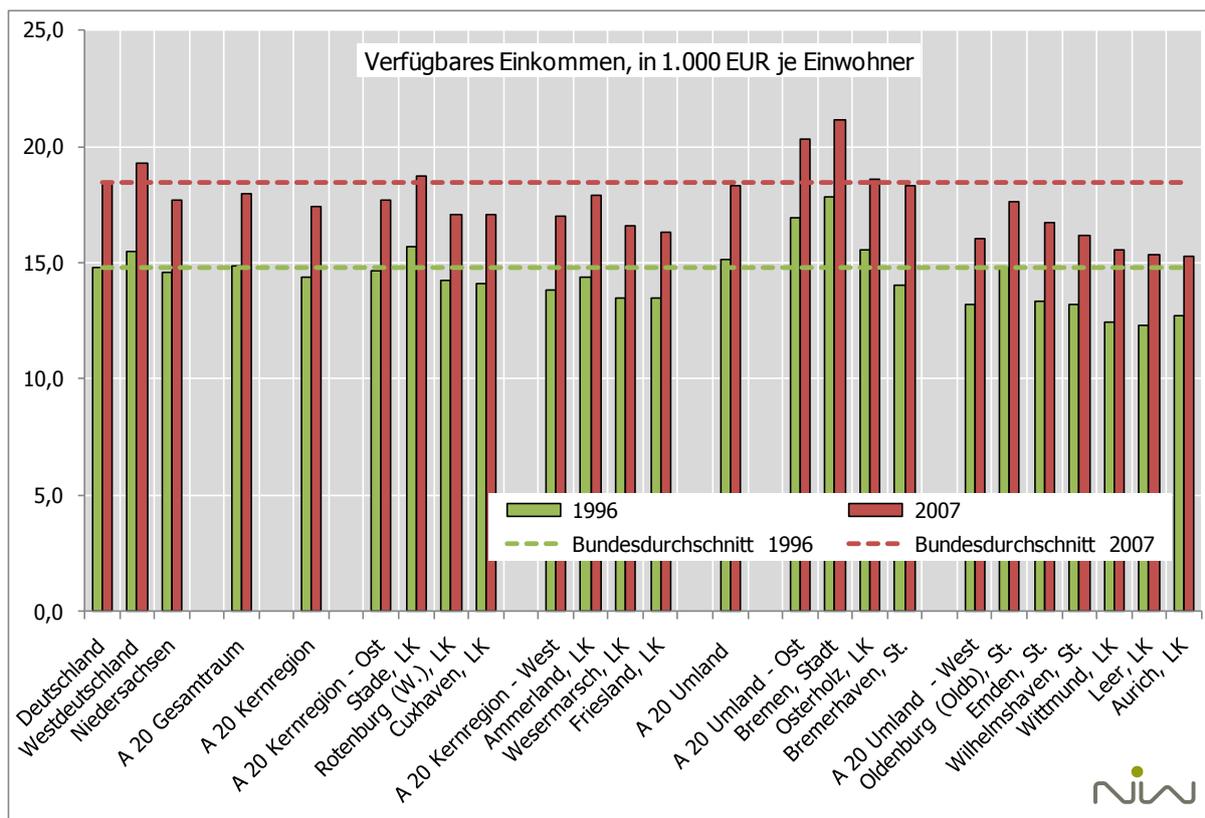
<sup>29</sup> u.a. geleistete Zinsen von Selbstständigen/Einzelunternehmen, Konsumkredite, Wohnungsbaukredite

<sup>30</sup> Empfangene Transfereinkommen sind den privaten Haushalten zugeflossene soziale Leistungen wie z.B. Leistungen der Sozialversicherungen (Rentenversicherung, gesetzliche Krankenversicherungen sowie Arbeitslosenversicherung), Pensionen, Sozialhilfe und Leistungen aus privaten Sicherungssystemen.

<sup>31</sup> Als geleistete Transferzahlungen gelten gezahlte Einkommen- und Vermögensteuern, Sozialbeiträge sowie sonstige geleistete Übertragungen.

<sup>32</sup> Verfügbares Einkommen je Einwohner, Deutschland = 100

**Abb. 2.6-1: Verfügbares Einkommen je Einwohner 1996 und 2007**



Quelle: Lohn- und Einkommensteuerstatistik, Statistisches Bundesamt, LSKN, eigene Berechnungen

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, 7/2010

### 2.6.2 Hilfebedürftige Bevölkerung

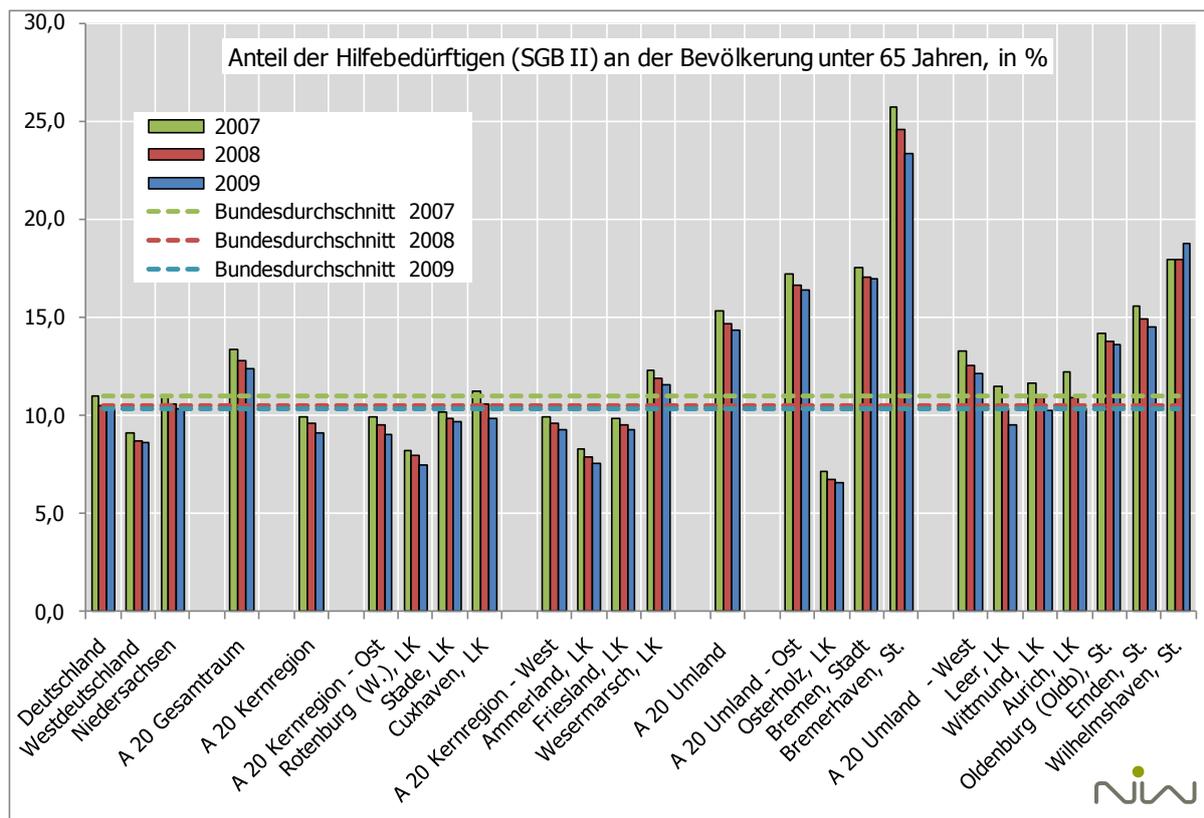
Im Zuge der sogenannten Hartz-Reformen wurden die vorherige Arbeitslosenhilfe und die Sozialhilfe für grundsätzlich erwerbsfähige Hilfebedürftige und deren Familienangehörige im Zweiten Buch des Sozialgesetzbuches (SGB II) zusammengefasst und mit dem Namen „Grundsicherung für Arbeitsuchende“ versehen. Seit dem 1.1.2005 regelt das SGB II die Förderung von erwerbsfähigen Personen, soweit diese über kein ausreichendes Einkommen verfügen. Arbeitslosigkeit ist keine Voraussetzung, um Leistungen zu erhalten, da diese auch ergänzend zu anderem Einkommen bezogen werden können.

#### Hilfebedürftige i.S.d. SGB II

Die Zahl der Leistungsempfänger im Sinne des SGB II setzt sich zusammen aus der Summe der erwerbsfähigen (eHb) und der nicht erwerbsfähigen (nEf) Hilfebedürftigen.

- Als erwerbsfähige Hilfebedürftige (eHb) gelten gem. § 7 SGB II Personen, die das 15. Lebensjahr vollendet und das 65. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, erwerbsfähig und hilfebedürftig sind sowie ihren gewöhnlichen Aufenthalt in der Bundesrepublik Deutschland haben. Als erwerbsfähig gilt gem. § 8 SGB II, wer nicht durch Krankheit oder Behinderung auf absehbare Zeit außerstande ist, unter den üblichen Bedingungen des allgemeinen Arbeitsmarkts mindestens drei Stunden täglich erwerbstätig zu sein.
- Hilfebedürftig ist gem. § 9 SGB II, wer seine Eingliederung in Arbeit sowie seinen Lebensunterhalt und den Lebensunterhalt der mit ihm in Bedarfsgemeinschaft lebenden Personen nicht oder nicht ausreichend aus eigenen Kräften und Mitteln, v.a. nicht durch Aufnahme einer zumutbaren Arbeit oder dem zu berücksichtigenden Einkommen oder Vermögen, sichern kann und die erforderliche Hilfe auch nicht von anderen (Angehörige,

Abb. 2.6-2: **Hilfebedürftige Einwohner 2007, 2008 und 2009**



Personen in Bedarfsgemeinschaften (Arbeitslosengeld II und Sozialgeld) nach einer Wartezeit von 3 Monaten, Jahresdurchschnitte; Bevölkerung unter 65 Jahren

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit - Grundsicherung für Arbeitsuchende (SGB II), eigene Berechnungen

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 7/2010

andere Leistungsträger) erhält. Hierzu gehören z.B. auch Jugendliche unter 18 Jahren, die eine Schule besuchen und in einer Bedarfsgemeinschaft leben.

- Alle Personen innerhalb einer Bedarfsgemeinschaft, die noch nicht im erwerbsfähigen Alter sind (unter 15 Jahren) oder aufgrund ihrer gesundheitlichen Leistungsfähigkeit und eventuell rechtlicher Einschränkungen nicht in der Lage sind, mindestens drei Stunden täglich unter den üblichen Bedingungen des allgemeinen Arbeitsmarktes zu arbeiten, können als nicht erwerbsfähige Mitglieder einer Bedarfsgemeinschaft bei Hilfebedürftigkeit Leistungen erhalten. In Abgrenzung zum nicht erwerbsfähigen Hilfebedürftigen nach SGB II erhalten die nicht erwerbsfähigen Personen, die nicht in Bedarfsgemeinschaften mit erwerbsfähigen Hilfebedürftigen leben, Leistungen im Rahmen der Sozialhilfe gem. SGB XII.

Bundesweit erhalten 10,3 % der Personen unter 65 Jahren Leistungen der Grundsicherung nach SGB II. In Westdeutschland sind mit nur 8,3 % (84<sup>33</sup>) im Durchschnitt weitaus weniger Personen auf diese Leistungen angewiesen. In Niedersachsen (100) liegt der Wert im Bundesdurchschnitt. Besonders hohe Anteile hilfebedürftiger Bevölkerung gibt es typischerweise in den größeren Städten, in denen sich auch die sozialen Probleme konzentrieren.

### Regional unterschiedliche Anteile der Hilfebedürftigen

<sup>33</sup> Anteil der Hilfebedürftigen an der Bevölkerung unter 65 Jahren, Deutschland = 100

### Überdurchschnittlich viele Hilfebedürftige, insbesondere in den Städten des Umlands

Im Untersuchungsraum insgesamt ist der Anteil der Hilfebedürftigen mit 12,4 % (120) der Bevölkerung unter 65 Jahren überdurchschnittlich (Abb. 2.6-2).

- In der Kernregion ist der Anteil der Hilfebedürftigen mit 9,1 % (89) jedoch insgesamt niedriger als im Bundes- und Landesdurchschnitt.
  - Innerhalb des Kernraums ist der Anteil der Hilfebedürftigen im strukturschwachen Landkreis Wesermarsch am höchsten, erreicht aber nicht die Größenordnung der Städte im Umland.
  - Vergleichsweise gering sind die Anteile in den Landkreisen Rotenburg (Wümme) und Ammerland.
- Im Umland sind mit 14,3 % (139) besonders viele Menschen auf die Leistungen der Grundsicherung angewiesen. Insgesamt sind die regionalen Unterschiede im Umland deutlich stärker ausgeprägt als in der Kernregion.
  - Besonders ungünstig ist die Situation im östlichen Umland mit den Städten Bremen und Bremerhaven.
  - Aber auch in den Städten des westlichen Umlands – Oldenburg, Emden und insbesondere Wilhelmshaven – gibt es viele Hilfebedürftige.
  - In den ländlichen Kreisen Ostfrieslands ist der Anteil der Hilfebedürftigen dagegen deutlich geringer.

## 2.7. Steuereinnahmen

### Steuereinnahmen als wichtigste Einnahmequelle der Gemeindeebene

Die Steuereinnahmen der Gemeinden, d.h. die Einnahmen aus den Grundsteuern, der Gewerbesteuer sowie dem Gemeindeanteil an der Lohn- und veranlagten Einkommensteuer und der Umsatzsteuer, stellen in der Regel die wichtigsten Einnahmequellen der kommunalen Ebene dar. Sie entscheiden wesentlich über die Finanzkraft der Gemeinden und damit auch über die Handlungsspielräume der Kommunen zur Gestaltung der Standortbedingungen durch Aufbau und Erhaltung einer modernen Infrastruktur. Gleichzeitig sind die Steuereinnahmen auch ein Indikator für die Einkommenssituation – zum einen der Unternehmen am Wirtschaftsstandort (Gewerbesteuer), zum anderen der Bevölkerung am Wohnort (Einkommensteuer).

### Gewerbesteuereinnahmen

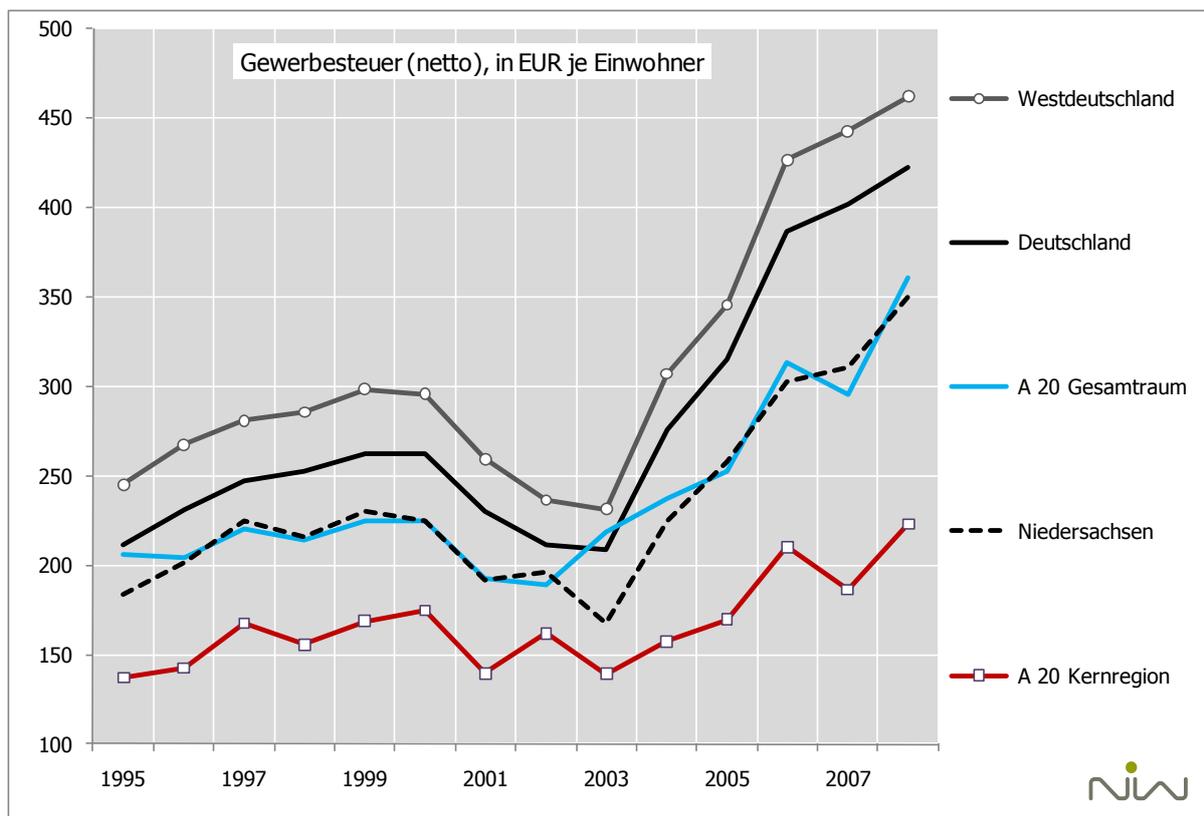
### Bestimmungsgrößen der Gewerbesteuereinnahmen

Die Gewerbesteuer bezieht sich auf den Gewerbeertrag. Bis Ende 1997 wurde in Westdeutschland darüber hinaus auch das Gewerbekapital besteuert. Für den Wegfall der Besteuerung des Gewerbekapitals erhalten die Gemeinden seit 1998 einen Anteil an der Umsatzsteuer. Das Aufkommen der Gewerbeertragsteuer weist erhebliche konjunkturelle Schwankungen auf. Durch das System der Vorauszahlungen kann es in erheblichem Maße zu Überzahlungen bzw. Rückforderungen kommen. Darüber hinaus ist das Aufkommen in starkem Maße von der Unternehmensstruktur und deren Veränderungen (Bedeutung von Großbetrieben, Zu- und Abwanderungen von Betrieben, organisatorische und rechtliche Umstrukturierungen) abhängig. All dies macht die Gewerbesteuer zu einer ergiebigen, aber schwer kalkulierbaren Einnahmequelle. Einzelne Ereignisse wie Unternehmensverkäufe und -fusionen können die Ergebnisse massiv beeinflussen. Da sich die Gewerbesteuer als typische „Großbetriebssteuer“ in besonderer Weise auf größere Wirtschaftsstandorte konzentriert, sind die Unterschiede zwischen steuerstarken und -schwachen Gemeinden beträchtlich. Die Gemeinden haben darüber hinaus ein Hebesatzrecht.

### Aktuelle Entwicklung der Gewerbesteuereinnahmen

Die Gewerbesteuereinnahmen der niedersächsischen Gemeinden sind seit Langem im überregionalen Vergleich relativ niedrig. Nach bundesweit starken Einbrüchen stiegen sie von

**Abb. 2.7-1: Gewerbesteuer (netto) seit 1995**



Quelle: Statistik der Gemeindefinanzen, Kassenstatistik, LSKN, eigene Berechnungen

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 7/2010

2003 an wieder deutlich. In Niedersachsen lagen die Einnahmen 2008 bei 350 EUR je Einwohner<sup>34</sup> (83<sup>35</sup>), das ist etwa ein Sechstel niedriger als im Durchschnitt der Bundesländer. Gegenüber 2003 sind die Einnahmen pro Kopf in Niedersachsen um 109 % und im Bundesdurchschnitt um 103 % gestiegen (Abb. 2.7-1). Der Rückstand hat sich damit etwas verringert. Im Untersuchungsraum insgesamt liegt die eingenommene Gewerbesteuer (netto) mit 361 EUR je Einwohner (85) leicht über dem Landes-, aber deutlich unter dem Bundesdurchschnitt.

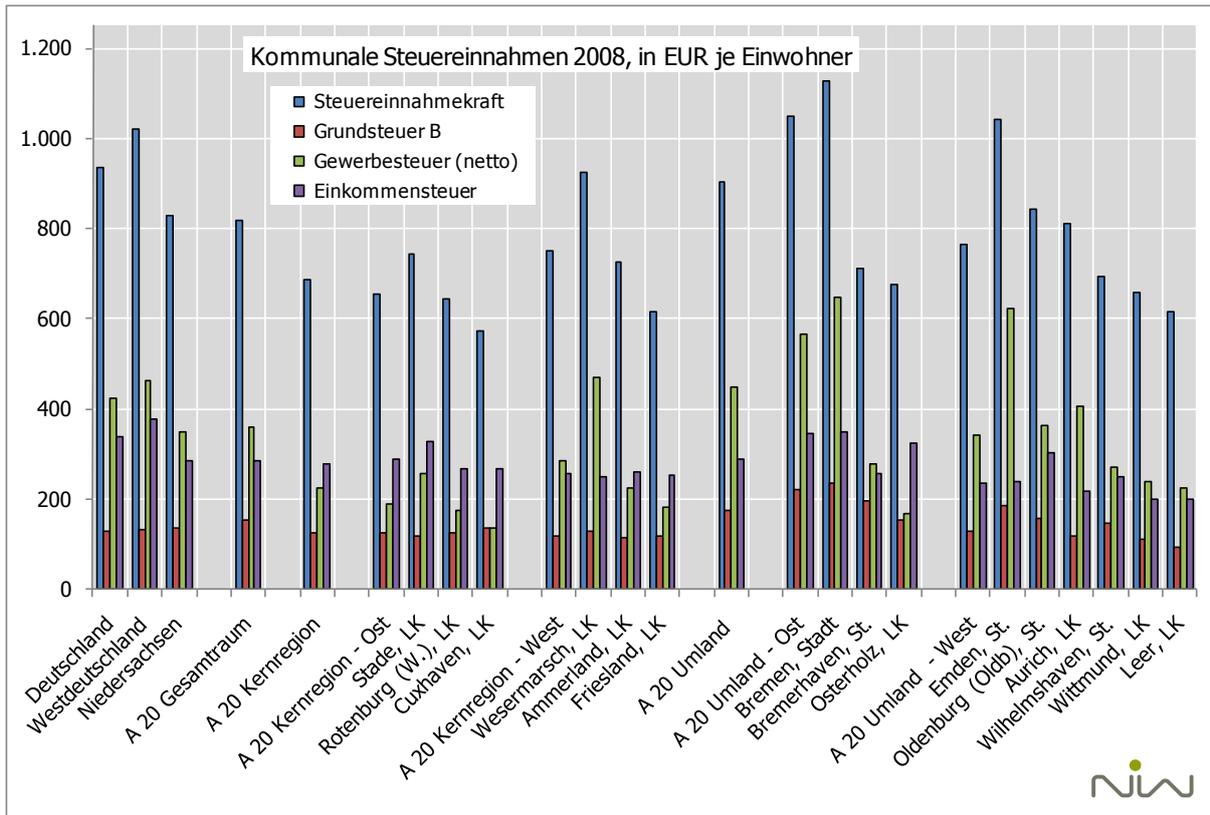
Bei den Gewerbesteuereinnahmen sind die räumlichen Unterschiede ausgesprochen groß (Abb. 2.7-2). Es herrscht in Niedersachsen ein ausgeprägtes Gefälle von den Verdichtungsräumen über die Stadtregionen zu den ländlichen Räumen. In den Verdichtungsräumen liegen die Gewerbesteuereinnahmen um 1 % unter dem Bundesdurchschnitt, in den Stadtregionen um 24 % und in den ländlichen Räumen insgesamt sogar um 31 % darunter. Die großräumlichen Unterschiede sind vergleichsweise stabil, die Positionen einzelner Städte und Gemeinden können sich hingegen schnell verschieben. Zum einen sind die Gewerbesteuereinnahmen an die Ertragskraft der Unternehmen gebunden und von daher z.B. starken konjunkturellen Schwankungen unterworfen. Zum anderen variieren die Gewerbesteuereinnahmen in Regionen mit dominierenden großen Betrieben bzw. starken Gewerbesteuerzahlern auch wegen der Problematik von Vorauszahlungen und späteren Verrechnungen.

**Starkes Gefälle von Verdichtungsräumen zu ländlichen Regionen**

<sup>34</sup> Ergebnisse der Kassenstatistik, 2008

<sup>35</sup> jeweiliger Bundeswert (Deutschland) = 100

**Abb. 2.7-2: Kommunale Steuereinnahmen 2008**



Quelle: Statistik der Gemeindefinanzen, Kassenstatistik, LSKN, eigene Berechnungen

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 7/2010

**Hohe Gewerbesteuer-einnahmen im Umland, niedrige in der Kernregion**

Innerhalb des Untersuchungsraums sind die Einnahmen mit 449 EUR je Einwohner (106) im Umland überdurchschnittlich, insbesondere durch die hohen Einnahmen in den Städten Bremen und Emden. In der Kernregion sind die Gewerbesteuererinnahmen dagegen mit 223 EUR je Einwohner (53) deutlich niedriger und erreichen gerade die Hälfte des Bundesdurchschnitts (Abb. 2.7-2).

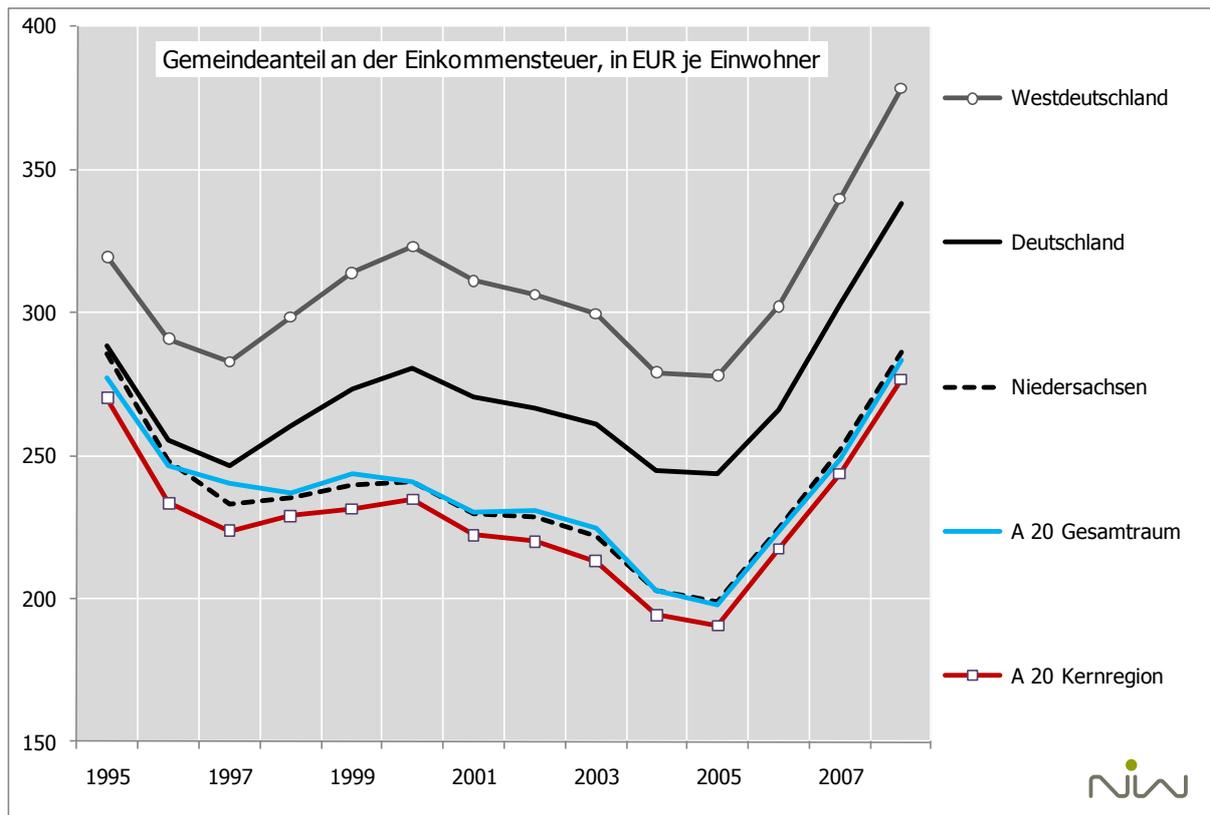
- Sehr schwach ist dabei der östliche Kernraum, der insbesondere durch den Rückgang der Gewerbesteuererinnahmen im Landkreis Stade verloren hat. Entlang der Autobahnachse A 1 gibt es allerdings auch Standorte mit vergleichsweise hohen Einnahmen.
- Im westlichen Kernraum sind die Gewerbesteuererinnahmen etwas höher als im östlichen Teil, was vor allem auf die hohen Einnahmen im industriell geprägten Landkreis Wesermarsch zurückzuführen ist. Aber auch im Raum Oldenburg nehmen die Gemeinden relativ viel Gewerbesteuer ein.

**Gemeindeanteil an der Einkommensteuer**

**Einkommensteuer abhängig von Bevölkerungsstruktur und wirtschaftlichem Umfeld**

Der Gemeindeanteil an der Einkommensteuer richtet sich nach seinem Beitrag zum Einkommensteueraufkommen des Landes, wobei (in Westdeutschland) allerdings nur Einkommen bis zu Sockelbeträgen von 30.000 EUR bzw. 60.000 EUR berücksichtigt werden. Der Gemeindeanteil an der Einkommensteuer ist abhängig von der Bevölkerungsstruktur sowie der Zahl und Zusammensetzung der Lohn- bzw. Einkommensteuerpflichtigen, die in der Gemeinde wohnhaft sind. Das Pro-Kopf-Einkommen eines Standorts wird damit geprägt von

**Abb. 2.7-3: Gemeindeanteil an der Einkommensteuer seit 1995**



Quelle: Statistik der Gemeindefinanzen, Kassenstatistik, LSKN, eigene Berechnungen

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 7/2010

der Altersstruktur der Bevölkerung, von der Erwerbsbeteiligung (in besonderem Maße spielen Zweitverdiener eine Rolle) sowie nicht zuletzt von dem Lohnniveau des Standortes bzw. seines wirtschaftlichen Umfeldes und den sonstigen Möglichkeiten der Einkommenserzielung.

Die Einnahmen der niedersächsischen Gemeinden aus der Einkommensteuer sind seit Langem niedriger als in den meisten Bundesländern. Im Jahr 2008 lagen sie mit 286 EUR je Einwohner<sup>36</sup> (85<sup>37</sup>) um etwa ein Sechstel unter dem Bundesdurchschnitt. Im Untersuchungsraum liegen die Einnahmen mit 284 EUR je Einwohner (84) etwa im Landesdurchschnitt, in der Kernregion ein wenig darunter. In der ersten Hälfte des abgelaufenen Jahrzehnts sind die Einkommensteuereinnahmen der Gemeinden bundesweit rückläufig gewesen, in den letzten Jahren gab es jedoch mit dem wirtschaftlichen Aufschwung einen deutlichen Wiederanstieg (Abb. 2.7-3). Im Untersuchungsraum und auch landesweit sind die Einnahmen fast im gleichen Maße gestiegen wie in Deutschland insgesamt. Der Gemeindeanteil an der Einkommensteuer je Einwohner ist seit dem Jahr 2000 in Niedersachsen um etwa knapp 19 %, im Untersuchungsraum und in der Kernregion um 18 % gestiegen. Im Bundesdurchschnitt fiel der Anstieg mit fast 21 %<sup>38</sup> etwas stärker aus.

**Einnahmen aus der Einkommensteuer unterdurchschnittlich, aber in den letzten Jahren bundesweit angestiegen**

<sup>36</sup> Ergebnisse der Kassenstatistik, 2008

<sup>37</sup> jeweiliger Bundeswert (Deutschland) = 100

<sup>38</sup> nicht preisbereinigt

### Insgesamt unterdurchschnittliche Einkommensteuereinnahmen im Untersuchungsraum

Am höchsten sind die Einnahmen aus der Einkommensteuer in den Umlandgemeinden der großen Zentren, die attraktive Wohnstandorte innerhalb der Verdichtungsräume sind (Abb. 2.7-2). Innerhalb des Untersuchungsraums ist das Niveau der Einkommensteuereinnahmen in der Kernregion mit 277 EUR je Einwohner (82) etwas niedriger als im Umland mit 288 EUR je Einwohner (85).

- Innerhalb der Kernregion sticht das Hamburger Umland mit dem Landkreis Stade mit besonders hohen Einkommensteuereinnahmen hervor. Vergleichsweise hohe Einkommensteuereinnahmen erzielen auch die Pendlerwohnorte entlang der Autobahnachse A 1. Deutlich niedriger sind die Einnahmen der Einkommensteuer dagegen im zentralen Elbe-Weser-Raum bis hin zur Küste sowie im Unterweserraum.
- Die hohen Einnahmen im Umland werden insbesondere in der Stadt Bremen und ihrem Umland sowie in der Stadt Oldenburg erzielt. Dem stehen die ostfriesischen Gemeinden mit den geringsten Einnahmen des Untersuchungsraums gegenüber. Dort spielt auch die sehr niedrige Erwerbsbeteiligung der Frauen eine Rolle.

### Steuereinnahmekraft

#### Steuereinnahmekraft: mit bundesdurchschnittlichen Hebesätzen normierte Steuereinnahmen

In der Steuereinnahmekraft werden die kommunalen Einnahmen der Realsteuern mit bundesdurchschnittlichen Hebesätzen berechnet und damit vergleichbar gemacht. Die Steuereinnahmekraft in Niedersachsen lag 2008 mit 830 EUR je Einwohner<sup>39</sup> (89<sup>40</sup>) etwas mehr als ein Zehntel unter dem Bundesdurchschnitt. Der Rückstand zum westdeutschen Durchschnitt (109) betrug damit fast ein Fünftel. Nach starken Einbrüchen zu Beginn des Jahrzehnts war die Steuereinnahmekraft bundesweit nach 2003 wieder stark angestiegen (Abb. 2.7-4). Der Zuwachs von 2003 bis 2008 betrug in Niedersachsen 48 %, gegenüber 50 % im Durchschnitt aller Bundesländer. Niedersachsen war beim Wiederanstieg der letzten Jahre zunächst zurückgeblieben, der Rückstand zum Bundesdurchschnitt verringerte sich dann aber von etwa 121 EUR je Einwohner im Jahr 2007 auf 105 EUR je Einwohner im Jahr 2008.

#### Sehr niedrige Steuereinnahmekraft in der Kernregion

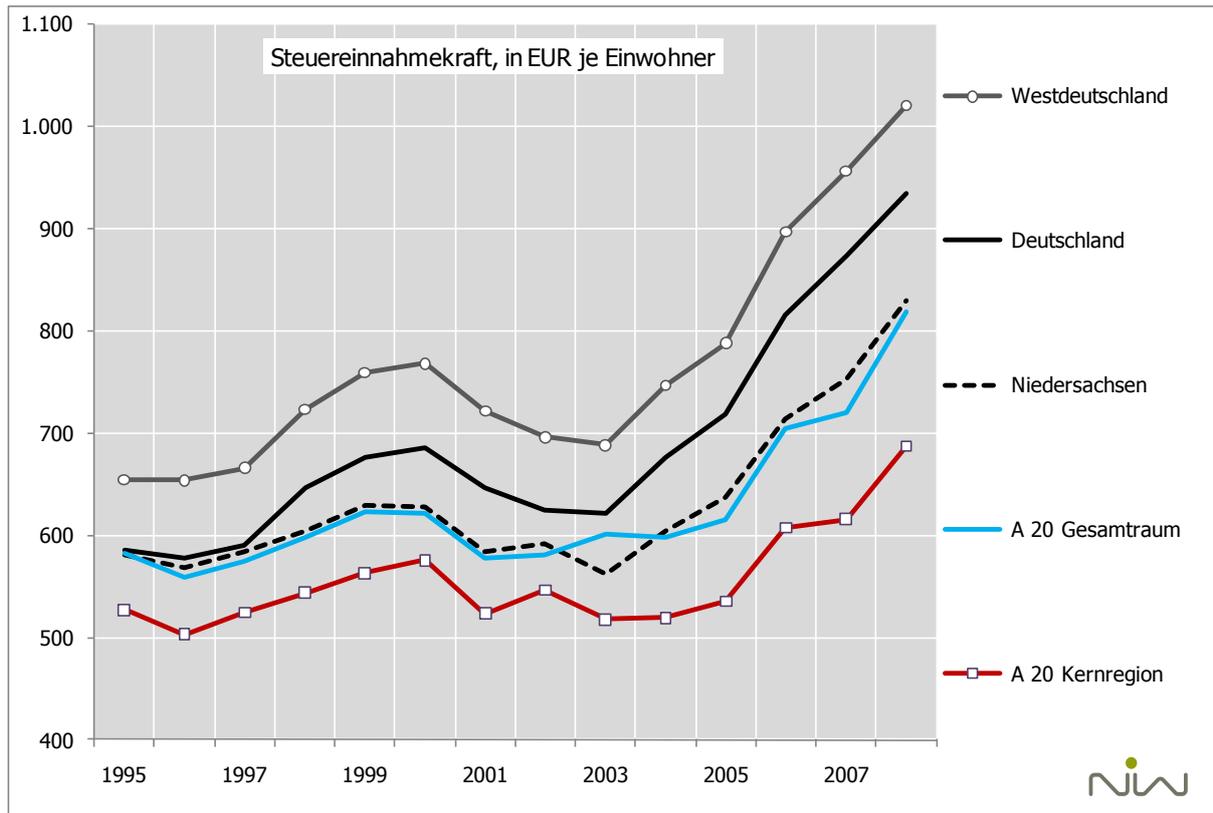
Die Steuereinnahmekraft im Untersuchungsraum liegt mit 818 EUR je Einwohner (88) nur knapp unter dem Landesmittel (Abb. 2.7-4).

- Die Kernregion hat dagegen mit 688 EUR je Einwohner (74) nur eine deutlich geringere Steuereinnahmekraft und ist zudem in den letzten Jahren zunehmend hinter dem Landes- und Bundestrend zurückgeblieben.
  - In der östlichen Kernregion haben die engsten Umlandgemeinden der Stadt Hamburg sowie die Gemeinden entlang der Autobahnachse A 1 eine etwas höhere Steuereinnahmekraft.
  - Im westlichen Teil der Kernregion sticht der industriell geprägte Landkreis Wesermarsch mit einer hohen Steuereinnahmekraft hervor.
- Die günstigere Position des Umlands mit einer Einnahmekraft von 902 EUR je Einwohner (96) ist vor allem auf die besonders hohe Steuereinnahmekraft in den Städten Emden (Automobilbau) und Bremen zurückzuführen. Aber auch in der Stadt Oldenburg und im Landkreis Aurich sind die Einnahmen relativ hoch und erreichen etwa den Landesdurchschnitt.

<sup>39</sup> Ergebnisse der Kassenstatistik, 2008

<sup>40</sup> jeweiliger Bundeswert (Deutschland) = 100

**Abb. 2.7-4: Steuereinnahmekraft seit 1995**



Quelle: Statistik der Gemeindefinanzen, Kassenstatistik, LSKN, eigene Berechnungen

N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 7/2010

## 2.8 Raum- und wirtschaftsstrukturelle Kernbefunde für den Untersuchungsraum A 20

### Kernbefunde der Raum- und Siedlungsstruktur

#### Lage der geplanten Trasse in der Raum- und Siedlungsstruktur des Küstenraums

Die geplante A 20 verläuft in Niedersachsen von der voraussichtlichen Elbquerung über den Wesertunnel, die Querung der A 29 bis zur Einbindung in die A 28 bei Westerstede weitgehend durch ländlich geprägten Raum.

- Der östliche Teil führt durch die ausgesprochen dünn besiedelten ländlichen Räume des Elbe-Weser-Raums, der seinerseits im weiteren Einflussbereich der Metropole Hamburg (1,78 Mio. Einwohner <sup>41</sup>) im Südosten sowie der Großstadt Bremen (546.000 Einwohner) im Süden bzw. Südwesten liegt. Die geplante Trasse der A 20 verläuft nach der Elbquerung nördlich der Stadt Stade (46.000 Einwohner) und der zentral im Elbe-Weser-Raum gelegenen Stadt Bremervörde (19.000 Einwohner) und erreicht südlich der Stadt Bremerhaven (113.000 Einwohner) die in Nord-Süd-Richtung verlaufende A 27 nach Cuxhaven (51.000 Einwohner).
- Westlich des Wesertunnels trifft die Trasse in der Wesermarsch zunächst auf das Siedlungsband entlang der Weser mit den Städten Nordenham (27.000 Einwohner) und Brake (16.000 Einwohner) und durchquert dann die extrem dünn besiedelte zentrale Wesermarsch nördlich der Stadt Oldenburg (161.000 Einwohner).
- Die Trasse kreuzt dann südlich von Varel (25.000 Einwohner) die von Oldenburg nach Wilhelmshaven (81.000 Einwohner) verlaufende A 29.
- Im weiteren Verlauf erreicht die Trasse nordwestlich von Oldenburg die A 28 zwischen Bad Zwischenahn (28.000 Einwohner) und Westerstede (22.000 Einwohner).

#### Abgrenzung des Untersuchungsraums

Für die Abgrenzung des Untersuchungsraums wurde ein zweistufiges Verfahren zugrunde gelegt.

#### Weiterer Untersuchungsraum

- Entsprechend den aktuellen regionalwirtschaftlichen Verflechtungen mit den umliegenden großstädtischen Zentren umfasst der weitere Untersuchungsraum den gesamten niedersächsischen Küstenraum einschließlich der Stadt Oldenburg, der Landkreise Ammerland und Rotenburg (Wümme) sowie außerhalb von Niedersachsen die Großstädte Bremen und Bremerhaven.

#### Engerer Untersuchungsraum

- Ein engerer Untersuchungsraum (Kernraum der Untersuchung), in dem die direkten Wirkungen der Verbesserung der Erreichbarkeit zu erwarten sind, definiert sich östlich der Weser aus den Räumen zwischen den bestehenden Autobahnachsen A 1 im Süden und A 27 im Osten sowie westlich der Weser aus einem Korridor zwischen Wesertunnel und der A 28 bzw. der A 28 und der A 29. In der Abgrenzung nach Kreisen <sup>42</sup> wird der Kernraum der Untersuchung damit östlich der Weser aus den Landkreisen Stade, Cuxhaven und Rotenburg sowie westlich der Weser aus den Landkreisen Wesermarsch, Ammerland und Friesland <sup>43</sup> gebildet.

#### Hamburg und Bremen sowie Oldenburg und Bremerhaven als prägende Zentren

Die Raumstruktur des weiteren Untersuchungsraums wird in besonderer Weise geprägt durch die Großstädte Hamburg und Bremen sowie die deutlich kleineren Städte Bremerhaven und Oldenburg. Von Bedeutung darüber hinaus sind die Hafenstandorte Cuxhaven, Wilhelmshaven und Emden sowie die Unterweserstandorte Nordenham und Brake sowie Stade an der Untereibe.

<sup>41</sup> Bevölkerungsfortschreibung 30.6.2010

<sup>42</sup> Wichtige regionalwirtschaftliche Grunddaten stehen nur auf der Ebene der Stadt- und Landkreise zur Verfügung. Bei der Abgrenzung ist zu beachten, dass z.B. der südöstliche Teil des Landkreises Rotenburg (mit der Stadt Rotenburg) jenseits der A 1 liegt und nicht oder nur in geringem Maße betroffen sein wird.

<sup>43</sup> In der Befragung wurde zusätzlich die Stadt Wilhelmshaven einbezogen.

Die Arbeitsmarktverflechtungen im Untersuchungsraum sind einerseits durch die Beziehungen zu den umliegenden großstädtischen Zentren und andererseits durch die Einzugsbereiche der kleineren Wirtschaftsstandorte innerhalb des engeren Untersuchungsraums geprägt.

- Aufgrund ihrer großen Attraktivität bestimmen die Pendlereinzugsbereiche der Großstädte Hamburg und Bremen weite Teile des nordöstlichen und mittleren Untersuchungsraumes.
- Im westlichen Teilraum spielen darüber hinaus die Pendlerverflechtungen zum Oberzentrum Oldenburg eine wichtige Rolle.
- Der östliche Untersuchungsraum wird außerdem von den Einzugsbereichen der Zentren Stade, Cuxhaven, Bremervörde und Bremerhaven geprägt.
- Im westlichen Untersuchungsraum sind die Verflechtungsbereiche von Nordenham, Brake, Varel und Wilhelmshaven von Bedeutung.

**Im östlichen Teilraum hohe  
Auspendleranteile**

## Kernbefunde der demographischen Strukturen und Entwicklungen

Seit Ende der 90er Jahre schrumpfen bundesweit die Geborenenzahlen und die Sterbefälle steigen aufgrund des zunehmenden Anteils älterer Menschen an. Im Kernraum brachte die natürliche Entwicklung Ende der 90er Jahre noch recht deutliche Bevölkerungszuwächse, während im Umland schon negative Bevölkerungsbilanzen verzeichnet wurden. Seitdem ist jedoch ein deutlicher Trend zu steigenden Geburtendefiziten und einer zunehmend negativen natürlichen Bevölkerungsentwicklung festzustellen. In den letzten Jahren gab es nur noch in einigen Umlandgemeinden von Bremen und Hamburg leichte Geburtenüberschüsse.

**In weiten Teilen des  
Untersuchungsraums mehr  
Sterbefälle als Geburten**

Die Wanderungsgewinne sind in allen Teilen des Untersuchungsraums in den letzten 20 Jahren kontinuierlich geschrumpft. Im Umland und in Teilen der westlichen Kernregion gab es in den letzten Jahren noch Wanderungsgewinne, die gegenüber früheren Jahren aber erheblich abgeschmolzen sind. Deutliche Wanderungsverluste weisen dagegen die strukturschwachen Städte Wilhelmshaven und Bremerhaven sowie der industriell geprägte Landkreis Wesermarsch auf.

**Wilhelmshaven,  
Bremerhaven und die  
Wesermarsch mit  
deutlichen Wanderungs-  
verlusten**

Nach der NIW-Bevölkerungsprognose muss im Untersuchungsraum<sup>44</sup> künftig nahezu flächendeckend mit Bevölkerungsrückgängen gerechnet werden. Lediglich in einigen Gemeinden des Hamburger Umlands im Landkreis Stade, im Raum Oldenburg sowie in einzelnen Gemeinden im Landkreis Rotenburg (Wümme), die verkehrsgünstig zwischen Hamburg und Bremen an der Autobahn A 1 liegen und damit als Wohnstandorte für Pendler attraktiv sind, werden bis 2025 Bevölkerungszuwächse erwartet.

**Künftig bis auf wenige  
Ausnahmen flächen-  
deckende Bevölkerungs-  
rückgänge zu erwarten**

Inbesondere die Kernregion abseits der großen Städte, die dem Umland zugerechnet werden, ist dünn besiedelt. In den letzten Jahren sind die Wanderungsgewinne stark geschrumpft und werden künftig die Gestorbenenüberschüsse nicht mehr kompensieren können. Damit ist mit einer weiteren „Ausdünnung“ der Besiedlung im Kernraum zu rechnen.

- Insbesondere in bereits dünn besiedelten Regionen können die Versorgungsinfrastrukturen bei weiteren Bevölkerungsverlusten an ihre (unteren) Tragfähigkeitsgrenzen stoßen. Besonders betroffen können spezifische Infrastrukturen für bestimmte Bevölkerungsgruppen sein, wenn eben diese stark schrumpfen, beispielsweise kleinere Schulstandorte, die bereits in den vergangenen Jahren vielerorts abnehmende Schülerzahlen aufwiesen.
- Wenn Infrastrukturen aufgrund zu geringer Auslastungen aufgegeben werden müssen, verliert der Wohnstandort oft an Attraktivität für bestimmte Zielgruppen. Beispielsweise

<sup>44</sup> ohne Bremen und Bremerhaven, da die Prognose nur für Niedersachsen berechnet wird

schmälert das Fehlen ortsnaher Schulangebote die Wohnstandortattraktivität für junge Familien.

→ Geringe Zuzugszahlen und Abwanderungen führen in der Folge dazu, dass das Bevölkerungspotenzial weiter schrumpft und somit eine Abwärtsspirale für den Wohnstandort entsteht.

## Kernbefunde der Wirtschafts- und Beschäftigtenentwicklung

### Wirtschaftliche Entwicklung nur wenig schwächer als im Bundestrend

Im Untersuchungsraum übertraf die wirtschaftliche Entwicklung in den Jahren 2000 bis 2008 den Landesdurchschnitt und erreichte nahezu den höheren Bundeswert. Dabei entwickelten sich sowohl in der Kernregion als auch im Umland die östlichen Teilräume deutlich stärker als die westlichen. Insbesondere der Landkreis Stade im unmittelbaren Hamburger Umland sowie die Stadt Bremen trugen zu der günstigen Entwicklung bei. Schwach war die Entwicklung dagegen an der Küste im Landkreis Cuxhaven und ganz besonders im Landkreis Osterholz im Bremer Umland. Im Landkreis Friesland in der westlichen Kernregion und in der Stadt Wilhelmshaven im westlichen Umland ist das Bruttoinlandsprodukt sogar geschrumpft.

### Produzierendes Gewerbe unterrepräsentiert, Landwirtschaft bzw. Dienstleistungen als regionale Schwerpunkte

Im Untersuchungsraum insgesamt ist der Anteil des Produzierenden Gewerbes an den Erwerbstätigen vergleichsweise gering. Von vergleichsweise hoher Bedeutung sind dagegen die Dienstleistungen sowie Land- und Forstwirtschaft (einschl. Fischerei). Die Kernregion ist in besonderer Weise auf die Landwirtschaft, aber auch auf das Baugewerbe ausgerichtet. Im Umland liegt der Schwerpunkt im Dienstleistungssektor, es gibt aber Unterschiede zwischen dem durch die Großstädte Bremen und Bremerhaven dominierten östlichen Teilraum und dem ländlich geprägten westlichen Teil: Im Umland Ost sind die unternehmensorientierten Dienstleistungen, die sich typischerweise in den städtischen Zentren konzentrieren, überdurchschnittlich vertreten. Im westlichen Umland stehen vor allem die öffentlichen und privaten Dienstleistungen sowie Handel, Gastgewerbe und Verkehr im Vordergrund.

### Beschäftigungsentwicklung nach Aufholprozess in den letzten Jahren langfristig günstig

Die langfristige Beschäftigtenentwicklung im Untersuchungsraum liegt insgesamt leicht über dem westdeutschen Durchschnitt. Der Untersuchungsraum ist in den 90er Jahren zunächst gegenüber Niedersachsen und auch gegenüber der bundesweiten Entwicklung zurückgeblieben, konnte in den letzten fünf Jahren aber wieder etwas aufholen. Relativ starke Beschäftigungszuwächse gibt es vor allem im Umland der großen Städte Hamburg, Bremen und Oldenburg, entlang der Autobahnachse A 1 sowie in den ostfriesischen Standorten abseits der Küste. Beschäftigungsrückgänge verzeichnen in den letzten Jahren die strukturschwachen Städte Bremerhaven und Wilhelmshaven sowie die Städte Cuxhaven und Bremen.

### Etwas moderatere Rückgänge im Produzierenden Gewerbe...

Im Produzierenden Gewerbe ist die Zahl der Beschäftigten seit Beginn der 90er Jahre bundesweit um ein Viertel zurückgegangen. Im Untersuchungsraum fällt die Entwicklung etwas moderater aus, darunter entwickelt sich das Umland schwächer als die Kernregion. In der westlichen Kernregion war die Entwicklung dabei insgesamt deutlich schwächer als im östlichen Teil. Die schwache Entwicklung im Umland ist auf die deutlichen Beschäftigungsverluste in Bremen und Bremerhaven zurückzuführen.

### ... aber schwache Entwicklung bei den Dienstleistungen

Die Zahl der Beschäftigten im Dienstleistungssektor ist in den vergangenen 20 Jahren bundesweit deutlich angestiegen. Der Untersuchungsraum ist aber mit einer schwächeren Dynamik hinter dem Bundestrend zurückgeblieben. In der östlichen Kernregion waren die Beschäftigungszuwächse des Dienstleistungssektors dabei geringer als im westlichen Teil.

### Spezialisierte Branchenstruktur, z.B. mit Luftfahrzeugbau, Chemie und Gastgewerbe

Die Branchenstruktur der Kernregion weist deutliche Spezialisierungen auf einzelne Branchen auf. Gegenüber dem Bundesdurchschnitt sehr stark überrepräsentiert sind die Landwirtschaft sowie Baugewerbe, Luftfahrzeugbau, Ernährungsgewerbe und Chemische Industrie im Bereich des insgesamt schwach vertretenen Produzierenden Gewerbes. Im Dienstleistungssektor sind Einzelhandel, Gesundheits- und Sozialwesen, Logistik, Gastgewerbe und Verwaltung überdurchschnittlich vertreten.

Insgesamt stehen die kleinbetrieblichen und mittelständischen Strukturen im Untersuchungsraum im Vordergrund. Viele kleinere Betriebe gibt es insbesondere in Ostfriesland sowie im westlichen und nördlichen Elbe-Weser-Raum. Großbetriebliche Strukturen finden sich innerhalb des Untersuchungsraums<sup>45</sup> nur im stärker industriell geprägten Landkreis Wesermarsch, in der Stadt Emden und im Raum Varel.

**Kleine und mittlere Betriebsgrößen dominierend**

Die Gründungsintensität lag in der Kernregion in den vergangenen Jahren niedriger als im Bundes- und Landesdurchschnitt. Im östlichen Teilraum der Kernregion war die Entwicklung – insbesondere aufgrund der schwachen Gründungsintensität im Landkreis Cuxhaven – noch ungünstiger als in der westlichen Kernregion.

**Niedrige Gründungsintensität**

Die Wirtschaftsentwicklung im Untersuchungsraum ist im Landesvergleich in den vergangenen Jahren günstig gewesen und lag nur knapp unter dem Bundesdurchschnitt. Die Entwicklungen waren in den umliegenden großstädtischen Räumen sehr viel günstiger als im unmittelbaren Kernraum und an der Küste. An den Küstenstandorten ergeben sich in den letzten Jahren erste Anzeichen eines Trendwechsels aufgrund der Wachstumsdynamik der maritimen Wirtschaft.

→ Es gilt, einen Aufholprozess gegenüber den stärkeren süddeutschen Regionen zu initiieren und den positiven Beschäftigungstrend langfristig zu stabilisieren.

## Kernbefunde für den Arbeitsmarkt

Die Arbeitslosigkeit im Untersuchungsraum insgesamt ist seit Langem überdurchschnittlich. Insbesondere im Umland ist die Arbeitslosenquote mit insgesamt 11,3 % sehr hoch. An der Spitze stehen die Städte Bremerhaven und Bremen. In der Kernregion ist die Arbeitslosigkeit mit 7,5 % dagegen deutlich geringer. Vergleichsweise hohe Arbeitslosenquoten finden sich zum einen in den Städten Bremerhaven, Bremen, Wilhelmshaven, Emden und Cuxhaven sowie zum anderen in den ländlichen Räumen Ostfrieslands, in Teilen der Unterweserregion sowie an der Küste im Norden der Kreise Cuxhaven und Stade. Relativ niedrige Arbeitslosenquoten verzeichnen dagegen das nordwestliche Umland von Oldenburg, das südliche Hamburger Umland sowie der zentrale Elbe-Weser-Raum im Bereich des Landkreises Rotenburg (Wümme).

**Hohe Arbeitslosigkeit vor allem in den Städten, aber auch in einigen ländlicheren Teilen des Untersuchungsraums**

Im Juni 2010 ist die Arbeitslosigkeit im Vergleich zum Vorjahresmonat in vielen Regionen rückläufig gewesen. Deutlich zurückgegangen ist die Arbeitslosigkeit insbesondere direkt an der Küste, im Raum Oldenburg und im zentralen Elbe-Weser-Raum. Zunehmende Arbeitsmarktprobleme weisen dagegen der industriell geprägte Unterweserraum sowie die strukturschwachen Städte Bremerhaven und Wilhelmshaven auf.

**Aktuell mit wenigen Ausnahmen rückläufige Arbeitslosigkeit**

Im Kernraum liegt die Erwerbsbeteiligung der Frauen insgesamt über dem Landesdurchschnitt. Hoch sind die Erwerbsbeteiligungen in den Umlandgemeinden der großstädtischen Zentren Hamburg, Bremen, Oldenburg und abgeschwächt auch Bremerhaven sowie im Elbe-Weser-Raum entlang der Autobahnachse A 1. Schwächer ausgeprägt ist die Erwerbsbeteiligung dagegen im westlichen Teil der Kernregion in den Landkreisen Wesermarsch und Friesland sowie im Landkreis Cuxhaven. Im Umland nehmen deutlich weniger Frauen am Erwerbsleben teil als im Landesmittel. Insbesondere in der westlichen Küstenregion ist die Erwerbsbeteiligung sehr gering.

**Im westlichen Untersuchungsraum geringe Erwerbsbeteiligung der Frauen**

Neben den typischerweise höheren Arbeitslosenquoten in den Städten sind im Untersuchungsgebiet auch Teile des ländlichen Raums von überdurchschnittlicher Arbeitslosigkeit betroffen, wie die ländlichen Räume Ostfrieslands, Teile der Unterweserregion und der Küstenraum im Norden der Kreise Cuxhaven und Stade.

<sup>45</sup> keine Zahlen für Bremen und Bremerhaven

→ Eine schwache wirtschaftliche Entwicklung und hohe bzw. steigende Arbeitslosigkeit verschlechtern die Lebensbedingungen der Bevölkerung und führen v.a. bei den nachwachsenden Jahrgängen zu Abwanderungstendenzen. Es muss deshalb das Ziel sein, durch Wirtschaftsförderung die wirtschaftliche Entwicklung zu stabilisieren und zu stärken. Die Verbesserung der Standortbedingungen durch eine leistungsfähige Autobahn-anbindung würde eine wichtige Voraussetzung dafür schaffen.

## Kernbefunde im Bereich Bildung und Qualifikation

### Stadt-Land-Gefälle bei der Beschäftigung Hochqualifizierter

Der Anteil der hochqualifizierten Arbeitnehmer an allen Beschäftigten ist in den vergangenen Jahren deutlich angestiegen. Im Untersuchungsraum insgesamt liegt der Anteil der hochqualifizierten Beschäftigten leicht über dem Landeswert, erreicht aber den Bundesdurchschnitt nicht. In der Kernregion ist der Anteil der Beschäftigten mit Fachhochschul- und Hochschulausbildung aufgrund der ländlichen Prägung der Wirtschaftsstruktur fast durchgängig niedrig. Im Umland sind die Anteile der hochqualifizierten Beschäftigten in Abhängigkeit von der jeweiligen Wirtschaftsstruktur regional sehr unterschiedlich, es spiegelt sich aber insgesamt das bundesweit erkennbare Stadt-Land-Gefälle.

### Beschäftigte mit mittleren Qualifikationen insbesondere in Ostfriesland dominierend

Die Beschäftigten mit einem mittleren Qualifikationsniveau stellen die weitaus größte Gruppe der Beschäftigten. Insbesondere im ländlichen Raum stehen sie deutlich im Vordergrund. Dabei ist der Anteil im ländlichen Raum Ostfrieslands nochmals höher als im Elbe-Weser-Raum.

### Vergleichsweise kleiner Anteil Geringqualifizierter

Der Beschäftigtenanteil der Geringqualifizierten ist dagegen seit Ende der 80er Jahre bundesweit zurückgegangen. Die regionalen Unterschiede sind auf die Besonderheiten der Wirtschaftsstruktur zurückzuführen. Im Untersuchungsraum insgesamt liegt der Anteil der Beschäftigten ohne abgeschlossene Berufsausbildung in den ländlichen Teilräumen deutlich unter dem Landes- und Bundesdurchschnitt, weil aufgrund der handwerklich-kleinbetrieblichen Strukturen intensiv ausgebildet wird. Besonders niedrig sind die Anteile in der Kernregion und im westlichen Umland. Im östlichen Umland ist der Anteil dagegen höher, in der Stadt Bremerhaven ist der Anteil der Beschäftigten ohne Berufsabschluss sogar überdurchschnittlich hoch (Hafenfunktionen).

### Städte als absolut größte Ausbildungsstandorte, aber relativ höhere Ausbildungsleistung in ländlichen Räumen

Bei den Ausbildungsquoten gibt es ein deutliches Gefälle von den ländlichen Räumen zu den städtischen Räumen hin. Insgesamt wird in ländlichen Regionen mit kleinen und mittleren Betriebsstrukturen deutlich mehr ausgebildet als in städtisch geprägten Räumen. Dennoch sind die großen Städte absolut betrachtet die wichtigsten Ausbildungsstandorte, die Jugendliche auch aus ländlichen Gebieten größerer Entfernung anziehen. In der Kernregion sind die Ausbildungsquoten durchgehend überdurchschnittlich. Innerhalb des Umlands sind sie entsprechend dem Stadt-Land-Gefälle dagegen sehr unterschiedlich.

Die größeren Städte sind zwar große Ausbildungsstandorte, im Verhältnis zu den Beschäftigten wird aber im ländlichen Raum mit seiner Dominanz kleiner und mittlerer Unternehmen intensiver ausgebildet.

→ Es gilt, die betriebliche Erstausbildung im ländlichen Raum zu erhalten und zu stärken, um die Qualifikationspotenziale der jungen Bevölkerung vor Ort zu entwickeln.

→ Unter anderem ist dafür die verkehrliche Erreichbarkeit der Ausbildungsbetriebe und der zugehörigen Berufsschulstandorte sicherzustellen.

## Kernbefunde für Einkommen und sozioökonomische Lage

### Stadt-Land-Gefälle bei den Verfügbaren Einkommen...

Im Untersuchungsraum insgesamt ist das verfügbare Einkommen je Einwohner etwas niedriger als im Bundesdurchschnitt. Besonders hoch ist es in den großen Zentren und deren Umland, bedingt durch die Wohnsitze insbesondere gut verdienender Pendler, die in den

Städten beschäftigt sind. Im östlichen Umland sind die Einkommen damit innerhalb des Untersuchungsraums am höchsten. In der Kernregion mit dem zentralen Elbe-Weser-Raum, dem östlichen Küstenraum und der Region an Jade und Unterweser fällt das verfügbare Einkommen im Durchschnitt geringer aus. Die niedrigsten Einkommen haben die Einwohner der westlichen Küstenregionen.

Bei der hilfebedürftigen Bevölkerung gibt es ein Land-Stadt-Gefälle; sie verzeichnet die höchsten Anteile in den größeren Städten, in denen sich auch die sozialen Probleme konzentrieren. Im Untersuchungsraum insgesamt ist der Anteil der Hilfebedürftigen der Bevölkerung unter 65 Jahren aufgrund der stärkeren Arbeitsmarktungleichgewichte überdurchschnittlich. Insbesondere in den Städten Bremen und Bremerhaven sind besonders viele Menschen auf die Leistungen der Grundsicherung angewiesen. In der Kernregion und auch im ländlichen Küstenraum des westlichen Umlands liegt der Anteil der Hilfebedürftigen dagegen unter dem Bundesdurchschnitt.

**... und auch beim Anteil  
hilfebedürftiger  
Bevölkerung**

Auch im Untersuchungsraum zeichnet sich das bundesweit erkennbare Stadt-Land-Gefälle beim Verfügbaren Einkommen ab. Im (ländlichen) Umland der großen Städte ist das Einkommen aufgrund guter Pendelmöglichkeiten vergleichsweise hoch.

→ Um das Verfügbare Einkommen auch in ländlichen Räumen abseits des unmittelbaren Umfelds der großen Städte zu erhöhen, müssen verbesserte Möglichkeiten zur Einkommenserzielung geschaffen werden – entweder über Arbeitsplätze vor Ort oder durch bessere Erreichbarkeit der großen Wirtschaftsstandorte.

## Kernbefunde bei den Steuereinnahmen

Bei den Gewerbesteuereinnahmen sind die räumlichen Unterschiede ausgesprochen groß. Besonders ausgeprägt ist das Gefälle in Niedersachsen von den Verdichtungsräumen über die Stadtregionen zu den ländlichen Räumen. Im Umland sind die Gewerbesteuereinnahmen überdurchschnittlich, insbesondere durch die hohen Einnahmen in den Städten Bremen und Emden. In der Kernregion sind die Gewerbesteuereinnahmen dagegen insgesamt deutlich niedriger und erreichen gerade die Hälfte des Bundesdurchschnitts. Ausnahmen stellen der industriell geprägte Landkreis Wesermarsch und der Raum Oldenburg mit relativ hohen Gewerbesteuereinnahmen dar.

**Gewerbesteuereinnahmen  
in weiten Teilen der  
Kernregion sehr niedrig**

Die Einnahmen aus der Einkommensteuer liegen im Untersuchungsraum (wie im Land Niedersachsen) unter dem Bundesdurchschnitt, in der Kernregion noch etwas darunter. Innerhalb der Kernregion sticht das Hamburger Umland mit dem Landkreis Stade mit besonders hohen Einkommensteuereinnahmen hervor. Vergleichsweise hohe Einkommensteuereinnahmen erzielen auch die Pendlerwohnorte entlang der Autobahnachse A 1. Die höheren Einnahmen im Umland werden insbesondere in der Stadt Bremen und ihrem Umland sowie in der Stadt Oldenburg erzielt. Dem stehen die ostfriesischen Gemeinden mit den geringsten Einnahmen des Untersuchungsraums gegenüber.

**Niedrige Einkommensteuer-  
einnahmen in der  
Kernregion – außer im  
Hamburger Umland und in  
den Pendlerwohnorten**

Auch die Steuereinnahmekraft ist im Untersuchungsraum insgesamt unterdurchschnittlich. In der Kernregion ist die Steuereinnahmekraft nochmals deutlich geringer. In der östlichen Kernregion haben die engsten Umlandgemeinden der Stadt Hamburg sowie die Gemeinden entlang der Autobahnachse A 1 eine etwas höhere Steuereinnahmekraft. Im westlichen Teil der Kernregion sticht der industriell geprägte Landkreis Wesermarsch mit einer hohen Steuereinnahmekraft hervor. Die günstigere Position des Umlands ist vor allem auf die besonders hohe Steuereinnahmekraft in den Städten Emden und Bremen zurückzuführen.

**Insgesamt  
unterdurchschnittliche  
Steuereinnahmekraft im  
Untersuchungsraum**

Die Gewerbesteuereinnahmen in der Kernregion sind, abgesehen von der industriell geprägten Wesermarsch, unterdurchschnittlich wie auch die Einnahmen aus der Einkommensteuer (Ausnahmen bilden hier die typischen Pendlerwohnorte im Hamburger Umland).

→ Eine Stärkung des Wirtschaftsstandorts und eine Verbesserung der Einkommensmöglichkeiten und der Attraktivität als Wohnstandort tragen auch zu höheren Steuereinnahmen und damit zu einem erweiterten finanziellen Spielraum der Kommunen bei.

**Möglicher Beitrag einer Küstenautobahn A 20 zur regionalen Entwicklung im Untersuchungsraum**

Mögliche Impulse einer Küstenautobahn A 20 auf die regionale Entwicklung im Untersuchungsraum:

- Eine günstigere verkehrliche Anbindung durch eine Küstenautobahn würde die Attraktivität des Wohnstandorts steigern, da auch weiter entfernt gelegene Arbeits- und Ausbildungsmöglichkeiten sowie Versorgungseinrichtungen leichter erreicht werden können. Sie könnte damit dazu beitragen, Abwanderungen aus der Region zu bremsen und sie für Zuzüge attraktiver zu machen.
- Um langfristig eine positive Beschäftigungsentwicklung zu sichern und die Arbeitslosigkeit zu reduzieren, sollten bestehende Engpassfaktoren für die wirtschaftliche Entwicklung ausgeräumt werden, um die Standortqualität zu erhöhen – sowohl für bestehende Betriebe als auch für Neuansiedlungen und Gründungen. Die verkehrliche Anbindung kann einen solchen Engpassfaktor darstellen und ggf. durch eine Küstenautobahn verbessert werden (vgl. Ergebnisse aus der Befragung und den Gesprächen).
- Günstigere Möglichkeiten zur Einkommenserzielung vor Ort sowie verbesserte Pendelmöglichkeiten tragen zur Erhöhung des Pro-Kopf-Einkommens vor Ort und damit auch der Kaufkraft bei. Höhere Einkommen der Arbeitnehmer und der Betriebe führen aber auch zu mehr kommunalen Steuereinnahmen (und über eine reduzierte Arbeitslosigkeit zu geringeren sozialen Kosten), was die Handlungsspielräume der Gemeinden und Landkreise, z.B. auch im Bereich der Standortentwicklung, erweitert.

### 3. Betriebsbefragung

#### 3.1 Grundzüge der Erhebung

Zur Abschätzung der Wirkungen einer Küstenautobahn A 20 auf die Betriebe im Untersuchungsraum wurde eine Betriebsbefragung in den Landkreisen Cuxhaven, Rotenburg (Wümme), Stade, Ammerland, Friesland und Wesermarsch sowie in der Stadt Wilhelmshaven durchgeführt. Ziel war es, vor allem die im überregionalen und internationalen Wettbewerb stehenden Betriebe in den Fokus zu nehmen und dabei eine Basis von einer gewissen Breite zu schaffen. Die Auswahl der zu befragenden Betriebe erfolgte mit Unterstützung der örtlichen Wirtschaftsförderungen und Industrie- und Handelskammern. Im Landkreis Rotenburg (Wümme) wurden zudem gezielt Betriebe mit Sitz im nördlichen Kreisgebiet – also abseits des unmittelbaren Umfelds der A 1 – befragt.

Es wurden an insgesamt 181 Betriebe Fragebögen versandt, von denen 106 Rückantworten eingegangen sind. Daraus ergibt sich eine ausgesprochen gute Rücklaufquote von 58,6 %. Im Durchschnitt liegen pro Landkreis bzw. kreisfreier Stadt Antworten von 15 Betrieben vor<sup>46</sup>.

Durch die Kriterien der Vorauswahl bedingt können nur für große Betriebe belastbare Aussagen getroffen werden. Die Stichprobe deckt mit 46 % nahezu die Hälfte aller großen Betriebe mit über 250 Mitarbeitern in der Region ab (dagegen nur 7 % der mittelgroßen Betriebe mit 50 bis 250 Mitarbeitern und 1 % der Kleinbetriebe). Die befragten Betriebe stehen hochgerechnet für rund 10 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Untersuchungsraum.

In der Auswahl sind die Betriebe aus der Verkehrs- und Logistikwirtschaft sowie aus dem Verarbeitenden Gewerbe deutlich stärker vertreten als in der Branchenstruktur des Untersuchungsraums, Handel und Baugewerbe dagegen etwas unterrepräsentiert. Aus den übrigen Branchen sind nur einzelne Betriebe in der Stichprobe enthalten.

#### 3.2 Ergebnisse

##### Standortfaktor Verkehrs- bzw. Autobahnanbindung

Die Anbindung im Straßenverkehr, insbesondere an das Autobahnnetz, gehört zu den wichtigsten Standortfaktoren und ist für die meisten Betriebe von zentraler Bedeutung. Dies spiegelt sich auch in den Antworten der befragten Betriebe wider:

- Für 65 % der befragten Betriebe ist die Verkehrs- bzw. Autobahnanbindung ein sehr wichtiger Standortfaktor, weitere 32 % halten diesen Standortfaktor für relativ wichtig oder eher wichtig. Lediglich 2 % der befragten Betriebe erachten die Verkehrs- bzw. Autobahnanbindung als eher unwichtig (Abb. 3.1).
- Betriebe aus der Verkehrs- und Logistikwirtschaft nennen die Verkehrs- bzw. Autobahnanbindung vergleichsweise häufig als sehr wichtigen Standortfaktor (82 %). Unter den Handelsbetrieben (38 %) hält dagegen nur ein kleinerer Teil diesen Faktor für „sehr wichtig“.

**Zielsetzung der Befragung und Auswahl der Betriebe**

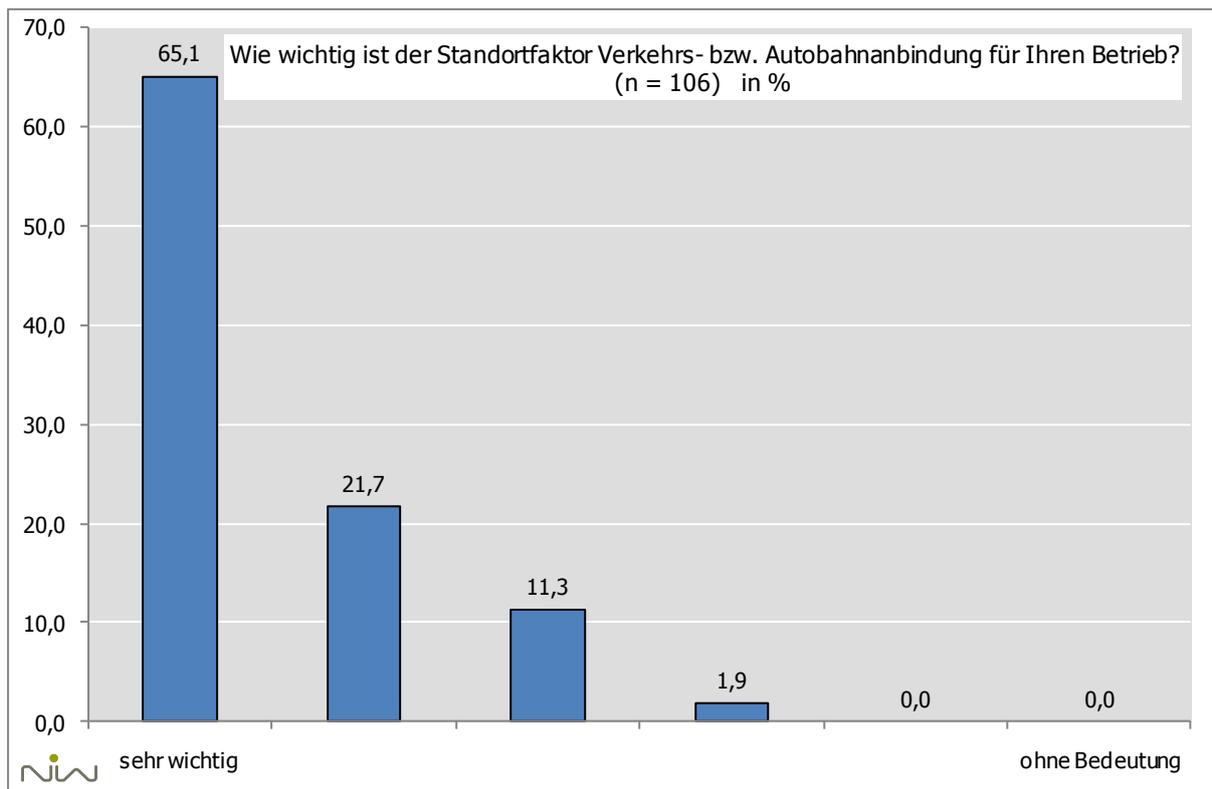
**Ausgesprochen gute Rücklaufquote deutet auf hohes Interesse hin**

**Belastbare Aussagen für große Betriebe mit mehr als 250 Mitarbeitern**

**Verarbeitendes Gewerbe Verkehrs- und Logistikwirtschaft in der Stichprobe stark vertreten**

**Bedeutung des Standortfaktors Verkehrs- bzw. Autobahnanbindung**

<sup>46</sup> Das Maximum erreicht die Stadt Wilhelmshaven mit 21 Antworten, die wenigsten Antworten (10) liegen aus dem Landkreis Ammerland vor. Die Zahl der versandten Fragebögen variiert allerdings zwischen den Stadt- und Landkreisen etwas.

**Abb. 3.1: Bedeutung des Standortfaktors Verkehrs- bzw. Autobahnanbindung**

Quelle: Betriebsbefragung des NIW, 02/2011

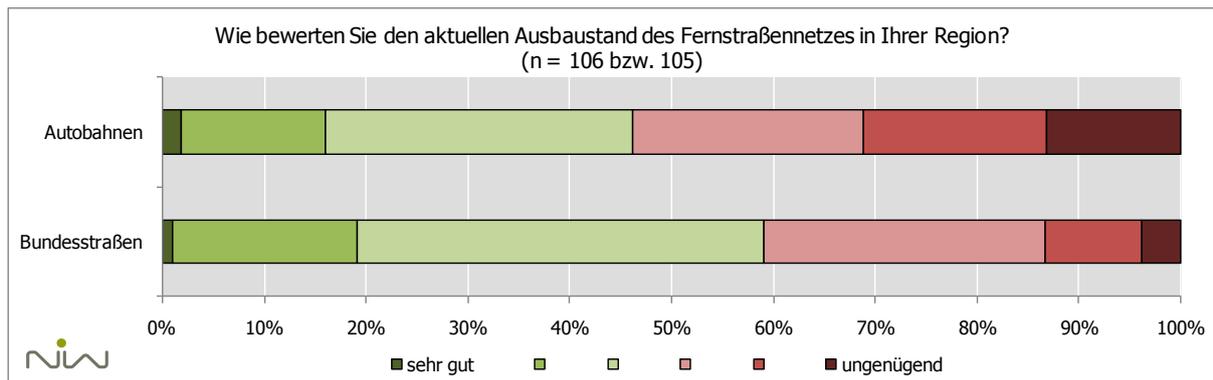
NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung

- Von den Betrieben mittlerer Größenordnung wird die Verkehrs- und Autobahnanbindung vergleichsweise häufig als sehr wichtig bewertet (76 %). Kleine Betrieben stufen die Verkehrs- und Autobahnanbindung seltener als „sehr wichtig“ ein (52 %).
- Im östlichen Teilraum wird Verkehrs- und Autobahnanbindung besonders häufig als „sehr wichtig“ eingestuft (74 %). Im Westen wird die Verkehrs- und Autobahnanbindung deutlich seltener mit der höchstmöglichen Wichtigkeit bewertet (58 %).
- Besonders häufig wird die Verkehrs- bzw. Autobahnanbindung von den befragten Betrieben aus dem Landkreis Stade (92 %) als sehr wichtig bewertet. Im Landkreis Friesland (50 %) und der Stadt Wilhelmshaven (52 %) sieht demgegenüber ein kleinerer Teil diesen Faktor als sehr wichtig an.

### Verkehrs- bzw. Autobahnanbindung als sehr wichtiger Standortfaktor

Für zwei Drittel der befragten Betriebe ist die Verkehrs- bzw. Autobahnanbindung ein **sehr wichtiger Standortfaktor**, insbesondere für Betriebe aus der Verkehrs- und Logistikwirtschaft. Im östlichen Teil des Untersuchungsraums, insbesondere im Landkreis Stade, wird die Verkehrs- und Autobahnanbindung noch etwas häufiger als „sehr wichtig“ eingestuft.

**Abb. 3.2: Bewertung des Ausbaustands des Fernstraßennetzes durch die befragten Betriebe**



Quelle: Betriebsbefragung des NIW, 02/2011

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung

## Ausbaustand des Fernstraßennetzes – Autobahnen und Bundesstraßen

Hinweise auf die allgemeine Anbindungsqualität im Fernverkehr gibt die Einschätzung der befragten Betriebe hinsichtlich des Ausbaustandes der Autobahnen und Bundesstraßen in der Region.

### Allgemeine Anbindungsqualität in der Region

- 16 % der befragten Betriebe bewerten den Ausbaustand der Autobahnen in der Region als gut oder sehr gut, 53 % als befriedigend oder ausreichend und 31 % als mangelhaft oder ungenügend (Abb. 3.2). Die durchschnittliche Bewertung liegt bei einer Schulnote von 3,8.
- Von den Handelsbetrieben wird der aktuelle Ausbaustand des Autobahnnetzes in der Region („Durchschnittsnote“ 2,7) vergleichsweise günstig bewertet.
- Im östlichen Teil des Befragungsraums wird der Ausbau des Autobahnnetzes mit einer „Durchschnittsnote“ von 4,4 deutlich schlechter bewertet als im Westen (3,3).
- Besonders ungünstig bewertet wird der Ausbaustand des Autobahnnetzes von den Betrieben im Landkreis Stade (5,2) und etwas weniger ausgeprägt im Landkreis Rotenburg<sup>47</sup> (4,4).
- Vergleichsweise positiv eingeschätzt wird der Ausbaustand in der Stadt Wilhelmshaven (2,8) und dem Landkreis Ammerland (2,9).
- Den Ausbaustand der Bundesstraßen bewerten 19 % der Betriebe als gut, 67 % als befriedigend oder ausreichend und 14 % als mangelhaft oder ungenügend (Abb. 3.2). Die durchschnittliche Bewertung liegt bei einer Schulnote von 3,4.
- Bei der Bewertung des Ausbaustands der Bundesstraßen gibt es deutlich geringere Unterschiede zwischen den Branchen wie auch zwischen der östlichen und der westlichen Teilregion.
- Auf Kreisebene wird der Ausbaustand des Bundesstraßennetzes im Landkreis Stade (Durchschnittsnote 4,4) mit Abstand am schlechtesten bewertet.

<sup>47</sup> Im Landkreis Rotenburg wurden im Wesentlichen Betriebe aus dem nördlichen Kreisgebiet befragt, das im unmittelbaren Einflussgebiet der A 20-Trasse liegt.

**Ausbaustand des Autobahnnetzes v.a. im Landkreis Stade als schlecht bewertet**

Rund ein Sechstel der befragten Betriebe bewertet den Ausbaustand der Autobahnen in der Region als gut oder sehr gut und etwa die Hälfte als befriedigend oder ausreichend. Jeder dritte Betrieb sieht den Ausbaustand jedoch als mangelhaft oder ungenügend an. Im östlichen Teil des Befragungsraums wird der Ausbau des Autobahnnetzes deutlich schlechter bewertet als im Westen. Besonders ungünstig bewertet wird der Ausbaustand des Autobahnnetzes von den Betrieben im Landkreis Stade

**Insgesamt günstigere Bewertung des Bundesstraßennetzes**

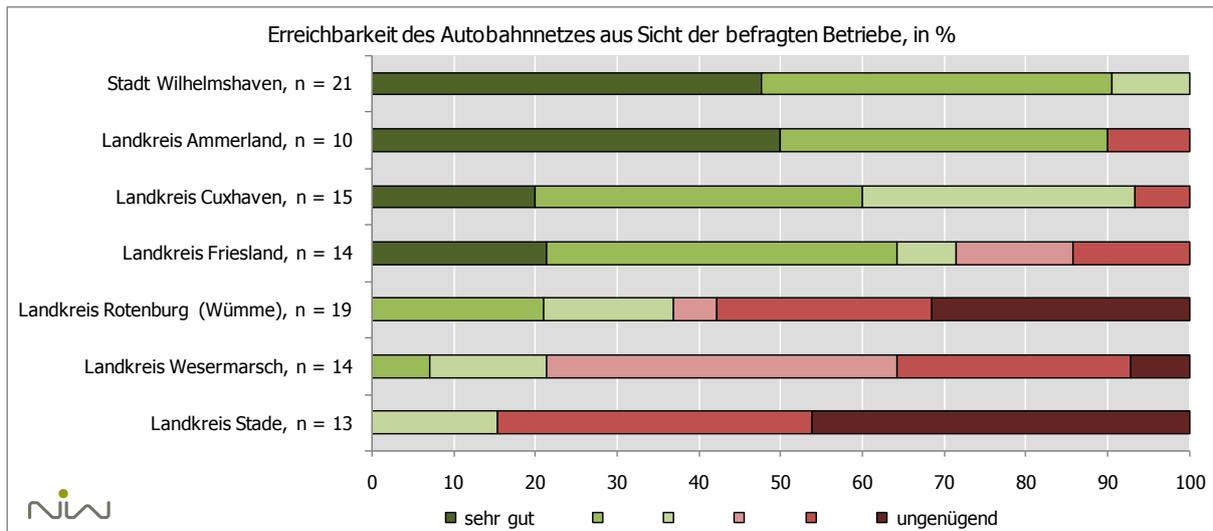
Den Ausbaustand der Bundesstraßen bewertet ein Fünftel der Betriebe als gut, zwei Drittel als befriedigend oder ausreichend. Nur jeder siebte Betrieb hält den Ausbaustand für mangelhaft oder ungenügend. Dabei sind die regionalen Unterschiede deutlich schwächer ausgeprägt als bei der Bewertung der Autobahnen.

**Spezifische Erreichbarkeit des Autobahnnetzes vom Betriebsstandort aus**

Die spezifische Erreichbarkeit des Autobahnnetzes vom individuellen Standort des Betriebes aus muss nicht zwingend der Bewertung der Erreichbarkeit in der Region allgemein entsprechen. In den meisten Fällen zeigten sich in der Befragung jedoch enge Zusammenhänge.

- Die Erreichbarkeit des Autobahnnetzes schätzen 48 % der befragten Betriebe als gut oder sehr gut ein, 23 % als befriedigend oder ausreichend und 29 % als mangelhaft oder ungenügend. Die durchschnittliche Bewertung liegt bei einer Schulnote von 3,1.
- Positiver als im Durchschnitt der Betriebe ist die Einschätzung im Handel mit einer „Durchschnittsnote“ von 2,1.
- Die kleinen Betriebe mit weniger als 50 Mitarbeitern (2,4) bewerten die Erreichbarkeit des Autobahnnetzes eher positiver als die mittleren und großen (beide 3,4).
- Im westlichen Teil des Befragungsraums wird die Erreichbarkeit des Autobahnnetzes (2,5) durch die Betriebe durchschnittlich deutlich positiver eingeschätzt als im Osten (3,9).
- Vergleichsweise gut erreichbar ist die Autobahn erwartungsgemäß aus Sicht der Betriebe in der Stadt Wilhelmshaven (1,8) und im Landkreis Ammerland (1,9).

**Abb. 3.3: Erreichbarkeit des Autobahnnetzes aus Sicht der befragten Betriebe**



Quelle: Betriebsbefragung des NIW, 02/2011

Ähnlich wie der Ausbaustand wurde die Erreichbarkeit des Autobahnnetzes sehr unterschiedlich bewertet, die markanten regionalen Unterschiede bilden sich auch in den Ergebnissen ab. Insgesamt schätzt rund die Hälfte der befragten Betriebe die Erreichbarkeit der Autobahn als gut oder sehr gut ein und knapp ein Viertel als befriedigend oder ausreichend. Nahezu 30 % bezeichnen die Erreichbarkeit jedoch als mangelhaft oder ungenügend. Im westlichen Teil des Befragungsraums wird die Erreichbarkeit des Autobahnnetzes durchschnittlich deutlich positiver eingeschätzt als im Osten. Der größte Verbesserungsbedarf aus Sicht der Betriebe besteht in den Landkreisen Stade und Rotenburg im östlichen Teilraum, aber auch im Landkreis Wesermarsch im Westen.

**3 von 10 Betrieben schätzen Erreichbarkeit ungünstig ein – im Westen deutlich positivere Bewertung als im Osten**

### Verkehrsaufkommen der befragten Betriebe

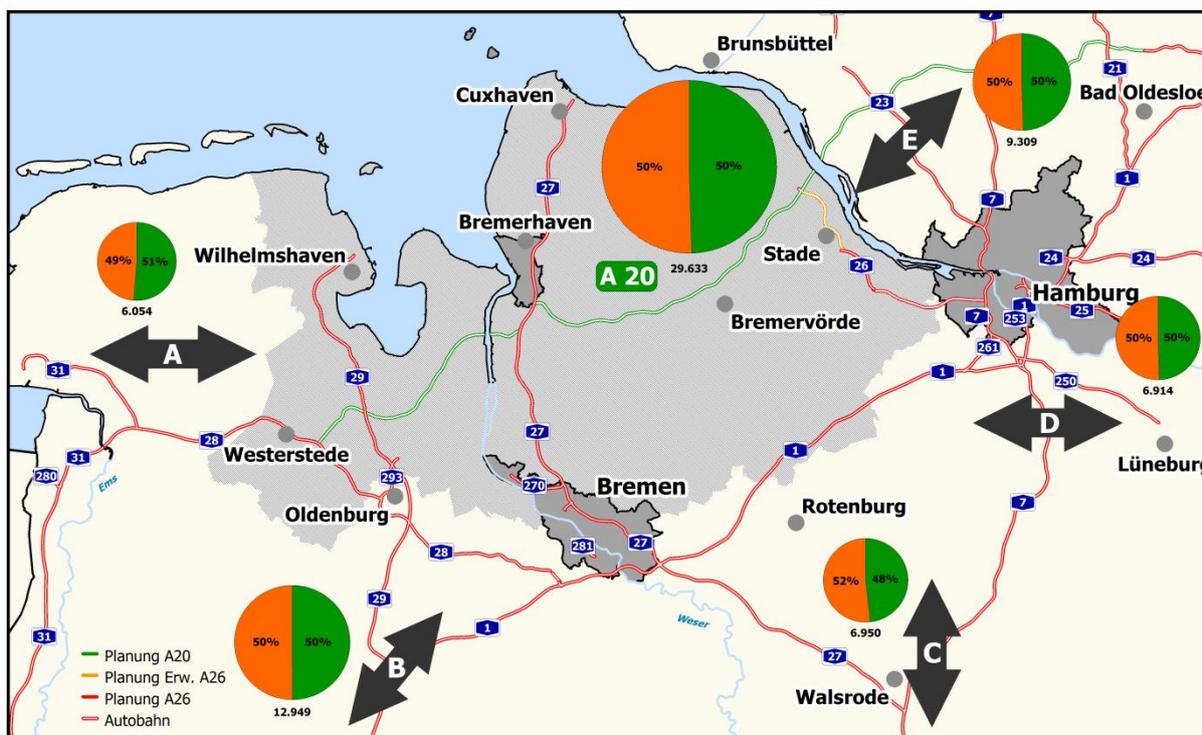
Von dem Verkehrsaufkommen der befragten Betriebe <sup>48</sup> (Anfahrten zum und Abfahrten vom Betrieb) entfällt mit 41 % der deutlich größte Anteil auf Verkehre innerhalb der Region (Abb. 1). Unter den überregionalen Verkehren ist die Richtung Ruhrgebiet die bedeutendste Ziel- und Quellrichtung (18 % aller An- und Abfahrten), gefolgt von Schleswig-Holstein / Skandinavien (13 %), Süddeutschland und Neue Bundesländer / Osteuropa (jeweils 10 %) und Niederlande (8 %). Das Verkehrsaufkommen setzt sich in allen Richtungen etwa gleichgewichtig aus An- und Abfahrten zusammen.

**40 % der Verkehre innerhalb der Region**

Bei 38 % der befragten Betriebe erfolgt mindestens die Hälfte der Anfahrten von einem Ort innerhalb der Region, bei den Abfahrten hat mit rund 35 % ein etwas kleinerer Teil der Betriebe einen regionalen Transportschwerpunkt. Die Betriebe aus der Verkehrs- und Logistikwirtschaft sind am stärksten überregional orientiert, unter ihnen ist der Anteil mit regiona-

**Jeder dritte Betrieb mit überwiegend regionaler Ausrichtung**

**Abb. 3.4-1: Verteilung der An- und Abfahrten der befragten Betriebe (ohne Gastgewerbe)**



Quelle: Betriebsbefragung des NIW, 02/2011

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung

<sup>48</sup> Ohne die Betriebe des Gastgewerbes, für die die wichtigste Herkunftsregion der Gäste Nordrhein-Westfalen ist.

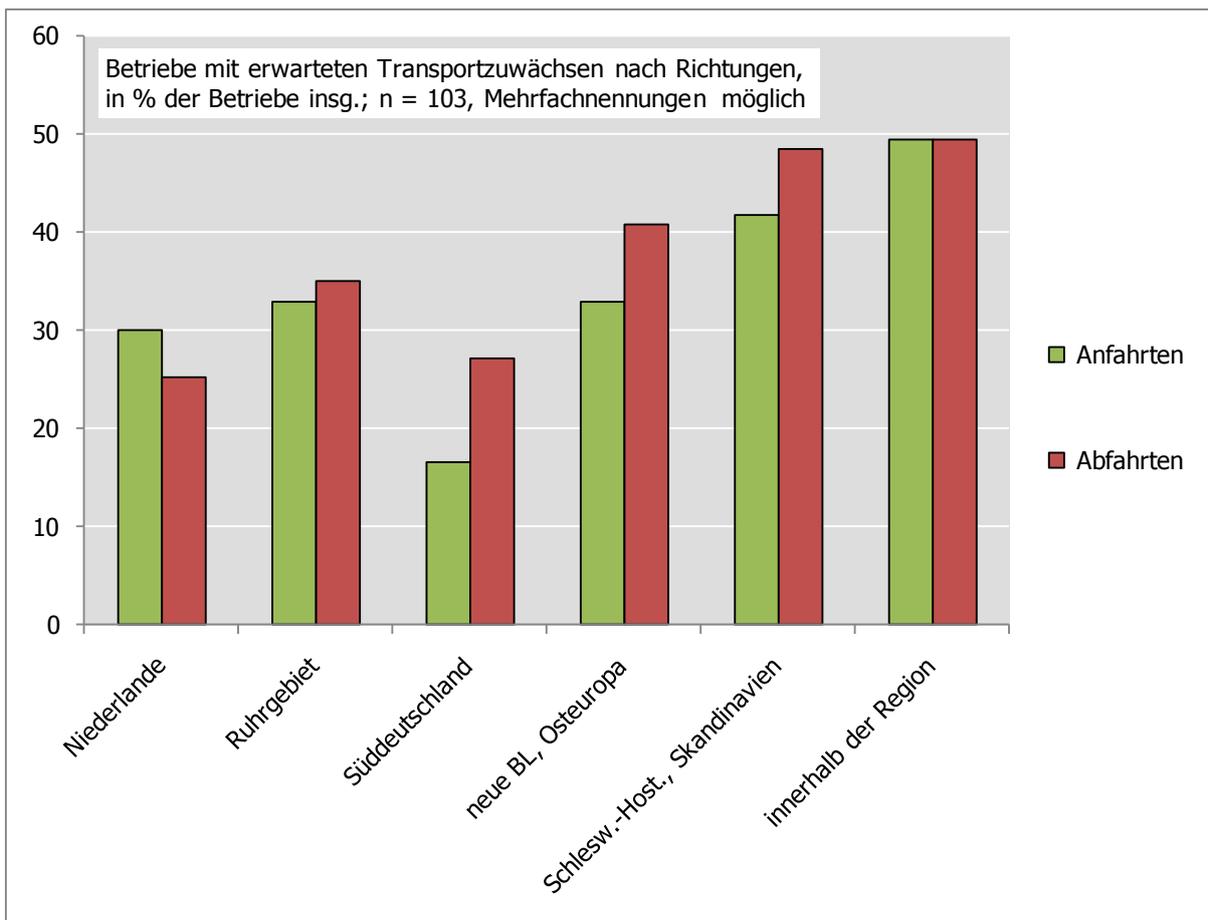
lem Transportschwerpunkt eher gering (Anfahrten 19 %, Abfahrten 24 %). Vergleichsweise häufig findet sich eine vorwiegend regionale Ausrichtung dagegen unter den befragten Betrieben aus Handel (Anfahrten 67 %, Abfahrten 53 %) und Baugewerbe (jeweils rund die Hälfte).

**Erwartete Zuwächse bei An- und Abfahrten**

Rund die Hälfte der befragten Betriebe erwartet künftig deutliche Zuwächse bei den An- und Abfahrten innerhalb der Region sowie bei den Abfahrten in Richtung Schleswig-Holstein / Skandinavien, etwa 40 % der Betriebe rechnen mit zusätzlichen Anfahrten aus Schleswig-Holstein / Skandinavien und Abfahrten in Richtung neue Bundesländer / Osteuropa (Abb. 3.4.2). Vergleichsweise gering ist der Anteil der befragten Betriebe, der von vermehrten Anfahrten aus Süddeutschland ausgeht (17 %).

- Im östlichen Teilraum ist der Anteil der Betriebe, der zusätzliche Verkehre von / nach Ostdeutschland und Osteuropa erwartet, deutlich größer als im Westen. Im westlichen Teilraum rechnen dagegen mehr Betriebe als im Osten mit zusätzlichen Verkehren innerhalb der Region und in / aus Richtung der Niederlande.
- Unter den Betrieben der Verkehrs- und Logistikwirtschaft geht ein überdurchschnittlich großer Anteil von zunehmenden Transporten in / aus Richtung Ruhrgebiet aus. Im Handel und im Baugewerbe erwarten dagegen vergleichsweise viele Betriebe Transportzuwächse innerhalb der Region.

**Abb. 3.4-2: Betriebe mit erwarteten Transportzuwächsen nach Richtungen**



Quelle: Betriebsbefragung des NIW, 02/2011

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung

## Erwartete langfristige Effekte

42 % der befragten Betriebe rechnen langfristig mit deutlich positiven Effekten durch den Bau der A 20, weitere 54 % gehen ebenfalls von mehr oder minder positiven Effekten aus. Lediglich 3 % der befragten Betriebe erwarten keine Effekte. Weiterhin gab ein Betrieb an, mit negativen Effekten durch die A 20 zu rechnen (1 %).

- Die befragten Logistikbetriebe gehen vergleichsweise häufig von deutlich positiven Effekten aus, die Betriebe aus dem Verarbeitenden Gewerbe erwarten dagegen eher moderate Effekte.
- In der östlichen und der westlichen Teilregion unterscheiden sich die Erwartungen hinsichtlich der langfristigen Effekte nicht wesentlich, auf Kreisebene werden die Unterschiede z.T. etwas deutlicher. Vergleichsweise häufig rechnen die Betriebe aus dem Landkreis Stade mit deutlich positiven Effekten. Von weniger starken Effekten gehen im Durchschnitt die Betriebe in der Stadt Wilhelmshaven aus.

Zusätzlich zu dieser positiven Gesamteinschätzung konnte mithilfe eines weiteren Fragenkomplexes weiter spezifiziert werden, welche konkreten Erwartungen – und ggf. Befürchtungen – die befragten Betriebe mit der Küstenautobahn A 20 verbinden.

Insgesamt 81 % der befragten Betriebe stimmten zu, dass die Küstenautobahn eine Voraussetzung für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Standorts sei, darunter 42 % voll und weitere 39 % teilweise. 19 % sehen die Küstenautobahn nicht als Voraussetzung, darunter stimmten 11 % eher nicht und 8 % überhaupt nicht zu (Abb. 3.5).

- Insbesondere im Baugewerbe<sup>49</sup> (100 %) und in der Verkehrs- und Logistikwirtschaft (93 %) wird die A 20 von nahezu allen Betrieben als eine Voraussetzung für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Standorts angesehen. Unter den Betrieben des Verarbeitenden Gewerbes teilen dagegen mit 62 % deutlich weniger diese Ansicht.
- Unter den mittelgroßen Betrieben (93 %) schätzen überdurchschnittlich viele die A 20 als langfristig bedeutsam für den Standort ein, unter den großen Betrieben (68 %) dagegen eher weniger.
- Die regionalen Unterschiede sind insgesamt eher gering, Ausnahmen sind der Landkreis Stade mit 100 % einerseits und der Landkreis Rotenburg (Wümme) mit 68 % andererseits.

Zu der Aussage, dass eine Küstenautobahn mit einer günstigeren Erreichbarkeit den Zugang zu Fachkräften verbessern würde, gaben insgesamt 70 % der Betriebe ihre Zustimmung, darunter 36 % voll und 34 % eingeschränkt. 30 % stimmten nicht zu, darunter 19 % eher nicht und 11 % überhaupt nicht (Abb. 3.5).

- Im Handel (50 %) und im Baugewerbe (63 %) erwarten nur wenige Betriebe einen verbesserten Zugang zu Fachkräften durch die A 20.
- Unter den kleinen Betrieben rechnen nur 58 % damit, dass sich ihr Zugang zu Fachkräften verbessert.
- Tendenziell gehen im Westen des Befragungsraums (66 %) etwas weniger Betriebe als im Osten (74 %) davon aus, dass sich ihr Zugang zu Fachkräften verbessern zu würde.
- Besonders hoch sind die Erwartungen im Landkreis Stade (92 %). In der Stadt Wilhelmshaven (62 %) und im Landkreis Friesland (64 %), aber auch im Landkreis Rotenburg (63 %) rechnen nur wenige Betriebe mit einem besseren Zugang zu Fachkräften.

**Langfristig insgesamt positive Effekte durch die A 20 erwartet**

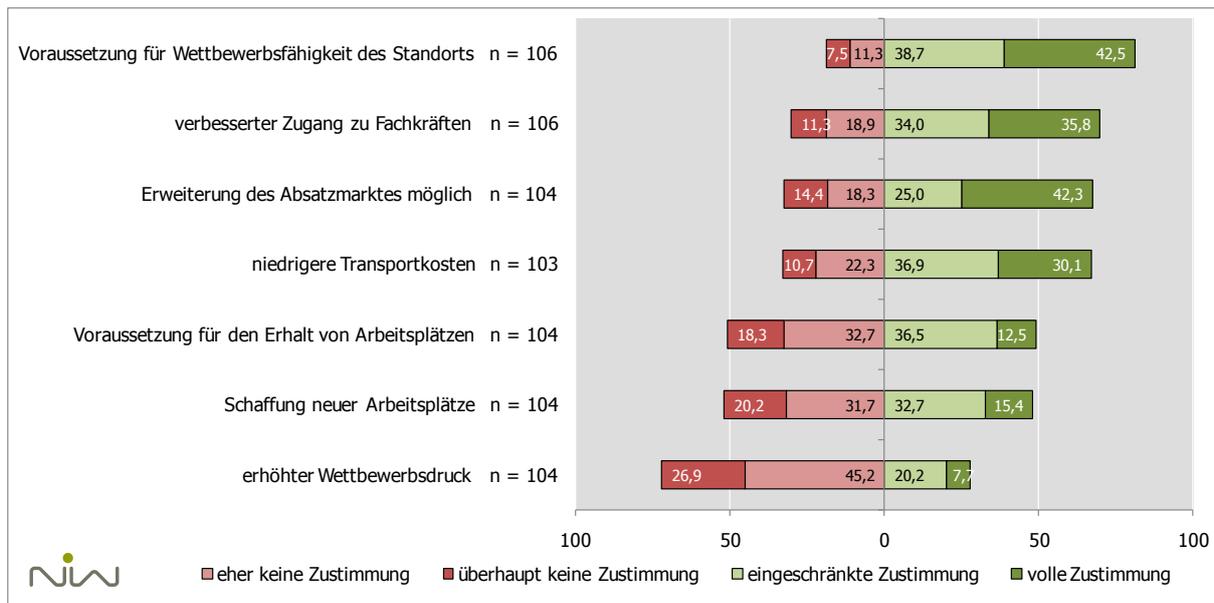
**Zusätzlich differenziertere Einschätzungen abgefragt**

**A 20 als Voraussetzung für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Standorts**

**Günstigere Erreichbarkeit wird Zugang zu Fachkräften vereinfachen**

---

<sup>49</sup> mit 8 Betrieben allerdings nur schwach in der Stichprobe vertreten

**Abb. 3.5: Erwartete Effekte einer A 20 aus Sicht der befragten Betriebe**

Quelle: Betriebsbefragung des NIW, 02/2011

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung

### Möglichkeit der Erweiterung des Absatzmarktes

Ebenfalls zwei Drittel der Betriebe gehen davon aus, dass ihnen eine Küstenautobahn ermöglichen würde, den Absatzmarkt zu erweitern. 42 % der befragten Betriebe beantworteten die Frage nach der möglichen Erweiterung ihres Absatzmarktes mit „ja“, 25 % mit „eher ja“. 18 % sehen diese Möglichkeit eher nicht, 14 % gar nicht (Abb. 3.5).

- Insbesondere im Baugewerbe (86 %) und in der Verkehrs- und Logistikwirtschaft (85 %) rechnen sehr viele Betriebe damit, ihren Absatzmarkt erweitern zu können. Im Verarbeitenden Gewerbe sehen dagegen nur 41 % der Betriebe eine Möglichkeit zur Markterweiterung.
- Unter den mittelgroßen Betrieben erwarten vergleichsweise viele Betriebe, ihren Absatzmarkt mit einer neuen A 20 ausweiten zu können (83 %), unter den großen Betrieben trifft dies nur für die Hälfte zu.
- Für den östlichen und den westlichen Teilraum lassen sich keine allgemeinen Unterschiede feststellen, wohl aber auf Kreisebene. In den Landkreisen Stade und Wesermarsch ist der Anteil der Betriebe, die eine Erweiterung ihres Absatzmarktes für möglich halten, besonders hoch (85 % bzw. 79 %). Vergleichsweise niedrig ist der Anteil dagegen im Landkreis Rotenburg (Wümme) mit 53 %.

### Deutlich sinkende Transportkosten erwartet

Der Aussage, die Transportkosten würden durch den Bau der A 20 deutlich sinken, stimmen insgesamt zwei Drittel der Betriebe zu, darunter 30 % der Betriebe voll und 37 % eingeschränkt. Ein Drittel der Betriebe erwartet dagegen keinen Rückgang der Transportkosten, darunter 22 % eher nicht und 11 % überhaupt nicht (Abb. 3.5).

- In der Verkehrs- und Logistikwirtschaft (78 %), im Baugewerbe <sup>50</sup> (75 %) und im Handel (73 %) rechnen vergleichsweise viele Betriebe mit sinkenden Transportkosten. Im Verarbeitenden Gewerbe geht dagegen nur rund die Hälfte der Betriebe (53 %) von geringeren Transportkosten aus.
- Bei den mittelgroßen Betrieben rechnet insgesamt ein etwas höherer Anteil mit sinkenden Transportkosten (78 %) als bei den großen und den kleinen Betrieben.

<sup>50</sup> mit 8 Betrieben allerdings nur schwach in der Stichprobe vertreten

- Zwischen dem östlichen und dem westlichen Teilraum sind die Unterschiede bei den Erwartungen zu sinkenden Transportkosten gering, deutliche Unterschiede finden sich dagegen auf Landkreisebene. Vergleichsweise viele Betrieben gehen in den Landkreisen Stade (83 %) und Friesland (77 %) von einem Rückgang der Transportkosten aus, während im Landkreis Cuxhaven (insgesamt 53 %) und in der Stadt Wilhelmshaven (55 %) eher weniger Betriebe mit transportbedingten Einsparungen rechnen.

Etwa die Hälfte der befragten Betriebe (49 %), stimmte zu, dass die Küstenautobahn eine Voraussetzung für den Erhalt von Arbeitsplätzen sei, darunter 13 % voll und weitere 36 % teilweise. Insgesamt 51 % stimmten nicht zu, darunter 33 % teilweise nicht und 18 % überhaupt nicht (Abb. 3.5).

- Besonders häufig wird die Küstenautobahn in der Verkehrs- und Logistikwirtschaft (67 %) und im Baugewerbe (63 %) als Voraussetzung für den Erhalt von Arbeitsplätzen angesehen, im Verarbeitenden Gewerbe sind es dagegen nur 35 %.
- Unter den Betrieben mittlerer Größenordnung wird die A 20 von 61 % Betriebe als Voraussetzung für den Erhalt von Arbeitsplätzen betrachtet. Das ist deutlich häufiger, als dies in den anderen Größenklassen der Fall ist (jeweils rund 40 %).
- Im östlichen Teilraum schätzen mit 64 % deutlich mehr Betriebe die A 20 als bedeutsam für den Erhalt von Arbeitsplätzen ein, als dies im Osten der Fall ist (37 %). Besonders häufig wird die Küstenautobahn im Landkreis Stade (92 %) als Voraussetzung angesehen, seltener dagegen vor allem in der Stadt Wilhelmshaven (20 %), aber auch im Landkreis Friesland (36 %).

Knapp die Hälfte der befragten Betriebe (48 %) stimmte zu, dass sie durch die günstigen Effekte einer Küstenautobahn neue Arbeitsplätze schaffen könnten. 15 % der Betriebe rechnen fest damit (volle Zustimmung), weitere 33 % beantworteten die Frage mit „eher ja“. 52 % gehen nicht von einer solchen Möglichkeit aus, darunter stimmten 32 % der Aussage eher nicht zu und 20 % überhaupt nicht (Abb. 3.5).

- Überdurchschnittlich hoch ist der Anteil der Betriebe, die mit neuen Arbeitsplätzen rechnen, in der Verkehrs- und Logistikwirtschaft (63 %). Aus dem Verarbeitenden Gewerbe erwarten dies nur vergleichsweise wenige Betriebe (35 %).
- In den kleinen Betrieben wird deutlich seltener mit zusätzlichen Arbeitsplätzen gerechnet (insgesamt 30 % Zustimmung), unter den mittelgroßen Betrieben sind jedoch vergleichsweise viele, die davon ausgehen, neue Arbeitsplätze schaffen zu können (63 %).
- Die Betriebe im Osten stimmen mit 53 % insgesamt etwas öfter zu, neue Arbeitsplätze schaffen zu können als die Betriebe im Westen (44 %). Deutlichere Unterschiede gibt es auf Kreisebene: Im Landkreis Stade (77 %) und im Landkreis Ammerland (67 %) wird vergleichsweise häufig mit Beschäftigungszuwächsen gerechnet. Im Landkreis Friesland (29 %) erwarten dagegen nur vergleichsweise wenige Betriebe, dass sie neue Arbeitsplätze schaffen können.

Von den befragten Betrieben gehen insgesamt 28 % davon aus, dass sich mit einer Küstenautobahn der Wettbewerbsdruck erhöhen könnte, darunter stimmen 8 % der Aussage voll zu und weitere 20 % eingeschränkt. Insgesamt 72 % der Betriebe rechnen eher nicht mit einem erhöhten Wettbewerbsdruck, darunter 45 % eher nicht und 27 % überhaupt nicht (Abb. 3.5).

- Besonders häufig wird im Baugewerbe davon ausgegangen, dass sich der Wettbewerb verschärfen wird. Im Handel dagegen rechnen nur 14 % der befragten Betriebe damit.
- Mit der Betriebsgröße nimmt die Häufigkeit, mit der die befragten Betriebe einen erhöhten Wettbewerbsdruck erwarten, tendenziell ab: Unter den kleinen Betrieben sind es 33 %, unter den mittleren 29 % und unter den großen Betrieben 21 %.
- Zwischen dem östlichen und dem westlichen Befragungsraum gibt es keine wesentlichen Unterschiede in der Einschätzung, wohl aber auf Kreisebene. Die Landkreise Weser-

**A 20 in jedem zweiten Betrieb Voraussetzung zum Erhalt von Arbeitsplätzen**

**Teilweise Schaffung neuer Arbeitsplätze durch die A 20**

**Nur 3 von 10 Betrieben erwarten verschärften Wettbewerbsdruck**

marsch (insgesamt 7 % Zustimmung), Ammerland (11 %), Cuxhaven (13 %) und Rotenburg (16 %) lassen sich als Regionen, in denen nur wenige Betriebe zusätzlichen Wettbewerb erwarten, zusammenfassen. Der Landkreis Friesland liegt mit insgesamt 36 % im Mittelfeld. Im Landkreis Stade (54 %) und in der Stadt Wilhelmshaven (50 %) rechnen dagegen vergleichsweise viele Betriebe mit einem verstärkten Wettbewerbsdruck.

### Zusammenfassung: Erwartungen an die A 20

- Vier von zehn befragten Betrieben erwarten langfristig deutlich positive Effekte durch den Bau der A 20. Insbesondere die befragten Logistikbetriebe rechnen mit deutlich positiven Effekten.
- Vier von fünf Betrieben halten die Küstenautobahn für eine Voraussetzung für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Standorts.
- Sieben von zehn Betrieben gehen davon aus, dass sich mit einer Küstenautobahn A 20 ihre Zugangsmöglichkeiten zu Fachkräften verbessern würden. Besonders groß sind die Erwartungen im Landkreis Stade (92 %), der mit einer festen Elbquerung eine hochwertige Verbindung zum benachbarten, aber bislang nur schwer erreichbaren Schleswig-Holstein erhalten würde.
- Zwei Drittel der Betriebe gehen davon aus, dass sich ihnen mit einer Küstenautobahn Möglichkeiten zur Erweiterung des Absatzmarktes eröffnen würden. Besonders häufig finden sich entsprechende Erwartungen unter den befragten Betrieben aus dem Baugewerbe und der Verkehrs- und Logistikwirtschaft. Unter den mittelgroßen Betrieben sind besonders viele zuversichtlich, ihren Absatzmarkt mit einer neuen A 20 ausdehnen zu können, unter den großen Betrieben trifft dies nur für die Hälfte zu. Größere Betriebe sind mit ihrem Absatzmarkt möglicherweise ohnehin eher überregional ausgerichtet, so dass sich keine zusätzlichen Erweiterungsmöglichkeiten ergeben würden.
- Die Transportkosten dürften mit der Küstenautobahn A 20 für den größten Teil der befragten Betriebe deutlich sinken.
- Die Hälfte der befragten Betriebe sieht die Küstenautobahn als eine Voraussetzung zum Erhalt von Arbeitsplätzen. Besonders in der Verkehrs- und Logistikwirtschaft und im Baugewerbe halten viele Betriebe die Autobahn für nötig, um Arbeitsplätze erhalten zu können. Im östlichen Teil des Untersuchungsraums scheint die Relevanz für den Erhalt von Arbeitsplätzen deutlich höher zu sein als im Westen.
- Rund die Hälfte der befragten Betriebe geht davon aus, durch die günstigen Effekte einer Küstenautobahn neue Arbeitsplätze schaffen zu können. Überdurchschnittlich hoch ist der Anteil der Betriebe in der Verkehrs- und Logistikwirtschaft. Dort dürfte der unmittelbare Zusammenhang zwischen der verkehrlichen Situation und der Beschäftigungsentwicklung bestehen, in den übrigen Branchen ist davon auszugehen, dass allgemeine Branchentrends von größerer Bedeutung sind.
- Drei von zehn befragten Betrieben erwarten durch die Küstenautobahn einen erhöhten Wettbewerbsdruck. Besonders häufig trifft dies für die Betriebe des Baugewerbes zu, im Handel rechnen dagegen vergleichsweise wenige Betriebe mit mehr Wettbewerbsdruck.

### Nähe zur Anschlussstelle

#### A 20 teilweise nur in Verbindung mit unmittelbarer Nähe zur Auffahrt von Bedeutung

Von den befragten Betrieben gaben 44 % an, dass die Küstenautobahn für sie insbesondere dann von Bedeutung sei, wenn eine Autobahnauffahrt in unmittelbarer Nähe entstehe (darunter 13 % volle und 31 % eingeschränkte Zustimmung). Etwas mehr als die Hälfte (56 %) stimmten dem nicht zu, und zwar 27 % eher nicht und 29 % überhaupt nicht.

- Im Handel (60 %) und in der Verkehrs- und Logistikwirtschaft (56 %) ist die A 20 für vergleichsweise viele Betriebe insbesondere dann von Bedeutung, wenn in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft eine Auffahrt gebaut wird. Im Baugewerbe (25 %) und im Verarbeitenden Gewerbe (32 %) gilt dies nur für einen kleineren Teil der Betriebe.

- Für die mittelgroßen Betriebe (51 %) ist die Bedeutung unmittelbarer Nähe offensichtlich tendenziell etwas höher als für die großen Betriebe (36 %). Die kleinen Betriebe liegen im Durchschnitt.
- Im östlichen Teilraum (51 %) ist die unmittelbare Nähe zur Auffahrt für einen etwas größeren Teil der Betriebe Voraussetzung für den Nutzen einer A 20 als es im Westen (39 %) der Fall ist. Auf Kreisebene sind die Unterschiede noch deutlicher: In den Landkreisen Friesland (64 %), Stade (62 %), Rotenburg (58 %) und Wesermarsch (57 %) ist die A 20 jeweils für einen vergleichsweise großen Teil der Betriebe insbesondere von Bedeutung, wenn eine Auffahrt in ihrer Nähe gebaut wird. In den Landkreisen Ammerland und Cuxhaven (jeweils 33 %) und der Stadt Wilhelmshaven (10 %) sind die Anteile jeweils deutlich geringer.

Für nahezu die Hälfte der Betriebe ist eine Küstenautobahn insbesondere dann von Bedeutung, wenn eine Auffahrt in der unmittelbaren Nähe ihres Standorts zur Verfügung steht. Die unmittelbare Nähe und gute Erreichbarkeit einer Anschlussstelle ist für viele Betriebe offensichtlich besonders wichtig.

**Nähe zur Anschlussstelle  
für viele Betriebe besonders  
wichtig**

## 4. Ergebnisse aus den Branchengesprächen

Zur Vertiefung der Ergebnisse aus der Betriebsbefragung wurden ergänzend Gespräche mit Vertretern aus wichtigen regionalen Schwerpunktbranchen geführt.

Folgende Vertreter aus Betrieben und Verbänden standen freundlicherweise für vertiefende Gespräche zur Verfügung:

### Gesprächspartner Häfen und Logistik

- BLG Logistics Group AG & Co. KG, Herr Dr. Bernt Mester, Verkehrspolitik / Grundsatzfragen
- Bremenports GmbH & Co. KG, Herr Klaus Bartels, Leiter Hafenentwicklung und Herr Stefan Henke, Hafenentwicklung und Strategie
- Brunsbüttel Ports GmbH, Herr Frank Schnabel, Geschäftsführer
- Eurogate Container Terminal Bremerhaven GmbH, Herr Wolfgang Schieman, Geschäftsführer
- JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, Herr Axel Kluth, Geschäftsführer
- J. Müller Aktiengesellschaft, Herr Jan Müller, Vorstand
- Logistikportal Niedersachsen, Geschäftsstelle Logistikinitiative Niedersachsen, Herr Michael Krohn, Geschäftsstellenleiter
- Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Herr Martin Janßen, ehem. Niederlassungsleiter Wilhelmshaven
- Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG – Niederlassung Brake, Herr Heiko Uflacker, Niederlassungsleiter
- Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG – Cuxhaven / Stade, Herr Repenning, ehem. Niederlassungsleiter
- Rhenus Midgard GmbH & Co. KG, Herr Michael Appelhans, Geschäftsführer
- Seaports of Niedersachsen GmbH, Herr Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer
- Verein Bremer Spediteure e.V., Herr Simon Reimer, Vorsitzender und Herr Robert Völkl, Geschäftsführer
- Elbe-Obst Vertriebsgesellschaft mbH, Herr Frank Döscher, Geschäftsführer

### Gesprächspartner Luftfahrzeugbau

- Airbus Deutschland GmbH, Herr Ewald Reick, General Site Development & Zoning Procedures und Herr Axel Bonde, Site Services Stade
- Premium Aerotec GmbH, Herr Matthias Blümer, Leiter Werksplanung / Infrastruktur Nordenham

Schriftliche Auskünfte gab:

- Premium Aerotec GmbH, Varel

### Gesprächspartner Chemische Industrie

- ChemCoast e.V. / Verband der Chemischen Industrie e.V. – Landesverband Nord, Frau Renate Klingenberg, Geschäftsführerin / stellvertretende Geschäftsführerin <sup>51</sup>

---

<sup>51</sup> Antworten in Abstimmung mit den Mitgliedern des Netzwerks ChemCoast e.V.

- Touristikverband Landkreis Rotenburg (Wümme) TouROW, Herr Udo Fischer, Geschäftsführer
- Touristikkommunikation Wesermarsch, Frau Gabriele Duwe, Leiterin
- Touristikagentur Teufelsmoor-Worpswede-Unterweser, Herr Karsten Schöpfer, Geschäftsführer
- Tourismusverband Landkreis Stade/Elbe e.V., Frau Bianka Zydek, Geschäftsführerin
- Die Nordsee GmbH, Herr Oliver Melchert, Geschäftsführer

**Gesprächspartner  
Tourismus**

Schriftliche Auskünfte gab:

- Tourismusverband Nordsee e.V., Frau Sonja Janßen, Geschäftsführerin

## 4.1 Häfen und Logistik

Aufgrund von unterschiedlichen Spezialisierungen auf bestimmte Güterarten und damit verbunden verschiedenen Reichweiten sind die Perspektiven, die eine Küstenautobahn A 20 für die Seehäfen in Niedersachsen und Bremen bieten würde, differenziert zu betrachten. Gemeinsam ist den Hafentreibern an nahezu allen norddeutschen Häfen die Hoffnung, durch eine höhere Attraktivität neue Umschläge generieren zu können oder Ladungen aus anderen Häfen zu übernehmen, beispielsweise von den Niederlanden Transitladungen nach Osteuropa oder Teile der Lieferungen nach Nordrhein-Westfalen.

**Verschiedene Spezialisierungen erfordern differenzierte Betrachtung**

### Containerumschlag

Wichtige Häfen für den Containerumschlag im norddeutschen Raum sind Hamburg, Bremerhaven und künftig auch der Jade-Weser-Port.

Der Containerumschlag an den Häfen ist Bestandteil von Logistikketten und die Hafenwahl erfolgt durch Reeder bzw. Logistikdienstleister aufgrund der Gesamtkosten für den Umschlag am jeweiligen Hafen. Dabei geht neben direkt am Hafen anfallenden Kosten auch der Hinterlandtransport als wichtiger Block in die Gesamtkosten ein. In der Regel laufen große Containerschiffe nur einen Hafen innerhalb der jeweiligen Region an (Bremerhaven, Hamburg, niederländische Häfen – letztere z.T. auch zusätzlich), bei Containern oder Gütern mit anderem Bestimmungsort werden zahlreiche Ladungsteile per LKW oder auch per Feederschiff weiter transportiert<sup>52</sup>.

**Wahl des Hafens nach den Gesamtkosten**

In den vergangenen 15 Jahren ist der Containerumschlag an den Nordseehäfen stark angestiegen, was durch einen massiven Ausbau der Terminals begleitet wurde. Die Hinterlandanbindung (sowohl Straße als auch Schiene) der deutschen Containerhäfen ist jedoch nicht entsprechend mitgewachsen, so dass sie mittlerweile einen entscheidenden Engpassfaktor darstellt.

**Starker Anstieg des Containerumschlags**

Auf kürzeren Strecken (unter 150 km bis 300 km) ist der LKW nicht nur das flexibelste, sondern auch das kostengünstigste Verkehrsmittel. Kurzfristige, ungeplante Auftragsanstöße sind nur über LKW abzuwickeln, da alle anderen Verkehrsträger längere Vorläufe benötigen. Pünktlichkeit und Verlässlichkeit sind dabei sowohl im Import als auch im Export von großer Bedeutung. Wenn ein zu exportierender Container verspätet am Hafen eintrifft, kommt es zu Verzögerungen bei der Beladung oder der Container kann ggf. nicht mitgenommen werden – damit erreicht dann nicht nur der Container verspätet das Ziel (Produktionsausfälle oder Mehrkosten für Luftfracht), sondern auch das Schiff ist nicht optimal ausgelastet (Platz kann i.d.R. nicht spontan neu besetzt werden). Im Import müssen vor dem Hintergrund

**Pünktlichkeit und Verlässlichkeit im Hinterlandtransport sehr wichtig**

---

<sup>52</sup> umgekehrt auch Umfuhren zu den jeweiligen Häfen hin im Export

immer weiter optimierter (d.h. reduzierter) Lagerbestände und verkürzter Wiederbeschaffungszeiten die kalkulierten Fahrzeiten ebenfalls genau eingehalten werden, um Produktionsausfälle zu vermeiden.

Verspätungen verursachen damit Kosten (z.B. Schadenersatz bei Produktionsausfällen) und bieten bei häufigem Auftreten einen Anreiz zur Veränderung der Logistikkette. Der Containerumschlag an den Häfen ist extrem preiseempfindlich und wenig an qualitativen Kriterien orientiert, so dass bei Kostensteigerungen – z.B. durch einen unzuverlässigen bzw. schwer kalkulierbaren Hinterlandtransport – leicht ein Wechsel des Hafens erfolgt.

Für die Containerverkehre wären von einer Küstenautobahn A 20 im Wesentlichen folgende Effekte zu erwarten:

**Unzuverlässigkeit verursacht Kosten**

**Optimierte Umfuhren**

**Schnellere und verlässlichere Transporte**

**Erweiterung der Reichweite Richtung Skandinavien**

- Insbesondere die optimierten Umfuhren zwischen den norddeutschen Containerhäfen, die durch eine A 20 erstmals direkt verknüpft würden, könnten deutlich zur Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den niederländischen Häfen beitragen.
- Mit einer verbesserten Hinterlandanbindung besteht zudem die Möglichkeit, Hinterlandtransporte in bestimmte Richtungen<sup>53</sup>, die sonst über eine überlastete A 1 oder über Bundes- und Landstraßen abgewickelt werden müssen, über eine alternative Autobahnroute schneller und verlässlicher zu gestalten.
- Nicht zuletzt könnte die Reichweite des Hafens Bremerhaven (und künftig Jade-Weser-Port) bis nach Skandinavien erweitert werden, da mit der festen Elbquerung eine gut ausgebaute nördliche Umfahrung des Nadelöhrs Hamburg zur Verfügung stünde. Ohne die A 20 und die neue Elbquerung ist eine direkte Belieferung Skandinaviens über die Straße mit zu langen und unsicheren Transportzeiten verbunden.

### Umschlag von Massengütern

**Versorgung mit „einfachen Gütern“ im näheren Umfeld: A 20 nicht von Bedeutung**

Bei den Massengütern ist die Reichweite der jeweiligen Güter ausschlaggebend dafür, ob eine Küstenautobahn A 20 Auswirkungen auf den Umschlag in den Häfen haben dürfte. Der Import von „einfachen Gütern“, wie beispielsweise Baustoffen, ist in vielen Fällen auf den lokalen Bedarf bzw. die Versorgung des unmittelbaren Hinterlandes ausgerichtet. In diesen Fällen erfolgt der Weitertransport ab dem Hafen zwar i.d.R. über die Straße, aber zur Verteilung würden auch mit einer A 20 nach wie vor hauptsächlich die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen genutzt werden, so dass eine Küstenautobahn für diesen Bereich der Versorgung im Nahbereich kaum relevant ist.

**Lange Strecken per Bahn, kaum Umfuhren zwischen den Häfen**

Lieferungen über längere Strecken werden dagegen in vielen Fällen über die Bahn abgewickelt (z.B. Kohlelieferungen an Kraftwerke), so dass hier der Straßenanbindung ins Hinterland wiederum keine allzu große Bedeutung zukommt. Auch Umfuhren zwischen den Häfen spielen im Gegensatz zum Containerverkehr nur in Ausnahmefällen eine Rolle. Wenn spezielle regionale Schwerpunkte der Häfen abseits der Ausrichtung der A 20 liegen, wäre diese entsprechend ebenfalls nicht bedeutsam. Beispielsweise ist der Futtermittelimport über den Hafen Brake auf das Zielgebiet Oldenburger Münsterland fokussiert. Für diese Transportrelation spielt die A 20 überhaupt keine Rolle, vielmehr ist der Ausbau der B 211 von höchster Bedeutung.

**Raffinerien im direkten Hafenumfeld: kein Hinterlandtransport**

Einen Sonderfall stellen die Umschläge von flüssigem Massengut im Zusammenhang mit direkt am Hafen angesiedelten Raffinerien dar (so z.B. lange Zeit strukturbestimmend in Wilhelmshaven). Dabei werden zwar große Mengen sowohl importiert als auch nach Weiterverarbeitung wieder exportiert, es entsteht aber aufgrund der unmittelbaren Nähe praktisch kein Verkehrsaufkommen für den Hinterlandtransport.

<sup>53</sup> z.B. in Ost-West-Richtung, aber auch in Verbindung mit der A 31 ins Ruhrgebiet

In bestimmten Segmenten könnte eine A 20 jedoch eine Erweiterung der Reichweite ermöglichen. Ein Beispiel ist der Getreideexport im Hafen Brake. Mit der direkten Verbindung nach Schleswig-Holstein (als wichtige Anbauregion) über die Elbquerung würde sich für den Hafen ein originäres Hinterland und damit eine Erweiterungsmöglichkeit eines wichtigen Geschäftsfelds erschließen.

**Markterweiterungen in bestimmten Segmenten möglich**

Langfristig könnte die A 20 bei weiter steigendem Verkehrsaufkommen einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der A 1 leisten, deren Ausbau möglicherweise nur kurzfristige Verbesserungen bringt. Die flüssigeren Verkehre würden sich auch auf den Hinterlandtransport der Massengüter positiv auswirken.

**Entlastung der A 1**

Insgesamt ist die Bedeutung einer Küstenautobahn A 20 für den Massengutumschlag, abgesehen von einer erhöhten Reichweite in bestimmten Segmenten, nicht so groß wie im Containerverkehr. In vielen Fällen gibt es bei anderen Verkehrsträgern oder auf anderen Strecken dringlichere Engpässe.

**Insgesamt geringere Bedeutung der A 20 für den Massengutumschlag**

### Automobilumschlag (Bremerhaven, Emden, Cuxhaven)

Die großen Automobilhersteller entscheiden sich meist langfristig für europaweit nur einen Hafen, über den sie ihre Ex- bzw. Importe abwickeln. Kurzfristige Wechsel des Hafens (wie z.B. beim Containerumschlag) sind in diesem Segment kaum zu erwarten. Der Export der süddeutschen Autobauer läuft über die Häfen Bremerhaven und Cuxhaven, VW nutzt dagegen den Hafen Emden. Die Anlieferungen der Automobile zum Hafen erfolgt in aller Regel per Bahn. Im Import werden längere Strecken ebenfalls per Bahn abgedeckt, der LKW ist im Wesentlichen nur für die unmittelbare Auslieferung zu regionalen Händlern von Bedeutung, so dass eine Küstenautobahn A 20 keine nennenswerten Wirkungen auf den Automobilumschlag entfalten würde.

**Keine nennenswerten Wirkungen der A 20 für den Automobilumschlag**

### Windkraft

In letzten Jahren ist der Umschlag von Windkraftanlageanteilen an mehreren Hafenstandorten von wachsender Bedeutung (z.B. Bremerhaven, Brake, Cuxhaven). In einigen Fällen konnten im Zusammenhang mit der Offshore-Windkraftnutzung auch Produktionsstandorte in direkter Hafennähe angesiedelt werden.

**Umschlag von Bauteilen und Produktionsstandorte an den Häfen**

Die Bauteile für die Anlagen kommen prinzipiell aus ganz Europa, werden aber zum Teil auch in der Küstenregion produziert (z.B. Türme in Bremen Nord und Cuxhaven, Rotorblätter in Stade, zwei Werke für Gondeln und eins für Rotorblätter in Bremerhaven). Die Offshore-Produzenten müssen auch für den Onshore-Bereich bauen, um eine volle Auslastung zu erreichen. Damit ergeben sich nicht nur Ankünfte (von Teilen für die Offshore-Anlagen), sondern auch Abfahrten mit großen Teilen. Entsprechend ausgebaute Straßen sind daher für diese Standorte von herausragender Bedeutung. Im Gegensatz zu anderen Gütern steht hier bei der Hafenwahl nicht der Preis im Vordergrund, sondern die Frage, ob eine Passage überhaupt möglich ist, wobei schon einzelne Engpässe, z.B. zu enge Kurven, entscheidend sein können. Zum Transport der übergroßen Teile bieten Autobahnen damit die weitaus günstigsten Voraussetzungen, auch im Hinblick auf eine Entlastung der Ortslagen von den Sonderverkehren.

**Infrastruktur muss auf übergroße Transporte ausgelegt sein**

Für den Umschlag und die Produktion von Windkraftanlagen würde mit einer Küstenautobahn A 20 die Standortgunst im Untersuchungsraum deutlich erhöht, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Verbindung zu weiteren Windkraftanlagenproduktionsstandorten (als Kunden oder Zulieferer), die sich entlang der deutschen Nordseeküste und auch in Dänemark konzentrieren, wesentlich verbessert würde.

**Erhöhte Standortgunst durch die Küstenautobahn**

## 4.2 Luftfahrzeugbau

### **Intensiver Austausch zwischen den Werken innerhalb des Untersuchungsraums**

Der Luftfahrzeugbau ist mit fünf großen Werken des Airbus-Verbunds, zzgl. einem im unmittelbar benachbarten Hamburg, im Untersuchungsraum sehr stark vertreten<sup>54</sup>. Die Werke in der Region sind dabei in den internationalen Produktionsverbund des EADS-Konzerns eingebunden. Dabei sind die einzelnen Werke jeweils auf bestimmte Komponenten spezialisiert, die dann zur Weiterverarbeitung und Montage zusammengeführt werden. Es besteht daher ein intensiver Austausch zwischen den Werken.

### **Straße als wichtigster Verkehrsträger auf kurzen Strecken, im Hinterlandtransport und zur flexiblen Anlieferung kleiner Teile**

Große Strecken werden dabei per Seeschiff oder auch per Transportflugzeug überwunden; kleine Teile, bei deren Anlieferung die Flexibilität im Vordergrund steht, werden auch über die Straße transportiert. Die Bahn spielt als Transportmittel keine wesentliche Rolle. Auf kurzen Strecken oder auch im Hafenhinterlandtransport müssen auch große Bauteile, wie z.B. die in Nordenham produzierten Rumpfschalen und die in Stade gefertigten Seitenleitwerke, per LKW zum Zielort (z.B. Hamburg als Ort der Endmontage) gebracht werden. Daher ist die Hinterlandanbindung der Häfen auch für den Luftfahrzeugbau ein wichtiger Standortfaktor. Durch die günstigere Anbindung des Hafens Bremerhaven an Hamburg und Stade mit der A 20 könnte sich dieser auch als alternativer Umschlagpunkt zum Hafen Hamburg anbieten, an dem es nach Auskunft der Airbus-Vertreter in der Vergangenheit zum Teil Probleme beim Umschlag der für Airbus bestimmten Bauteile gab. Auch der Standort Nordenham rechnet perspektivisch mit Anlieferungen aus Übersee (auf dem Seeweg), so dass hier die Anbindung insbesondere an den Hafen Hamburg an Bedeutung gewinnt.

### **Infrastruktur als Standortfaktor bei internen Standortentscheidungen**

Die Infrastruktur ist ein sehr wichtiger Aspekt bei internen Standortentscheidungen bei Airbus, z.B. bei der Vergabe der Fertigungsschritte neuer Flugzeugmodelle. Es ist zu erwarten, dass sich diese Konkurrenz zwischen den europäischen Standorten künftig noch weiter verschärfen wird. Als Standortnachteil Deutschlands (z.B. gegenüber Frankreich und Spanien) wird in diesem Zusammenhang die lange Dauer der Entscheidungsfindung, Planung und Umsetzung neuer Infrastrukturvorhaben gesehen.

### **Transport von Großbauteilen: besondere Anforderungen an die Verkehrswege**

Die große Bedeutung des Standortfaktors Straßenanbindung ergibt sich im Luftfahrzeugbau auch aus den besonderen Anforderungen, die der Transport von Großbauteilen an den Ausbau der Straßen stellt. So muss die Strecke bei sehr hohen Teilen (bis zu 10,5 m) entweder frei von kreuzenden Brücken und Unterführungen oder die Durchfahrthöhen entsprechend angepasst sein. Für lange und breite Teile können bereits einzelne engere Kurven einen unüberwindbaren Engpass darstellen. Die wichtigsten Verbindungen für übergroße Transporte im Untersuchungsraum sind die Strecken Nordenham – Hamburg (Lieferung von Rumpfschalen) und Stade – Hamburg (Lieferung von Seitenleitwerken). Bei Premium Aerotec in Nordenham wird angestrebt, künftig auch Teile für Windkraftanlagen zuzuliefern. Dabei würde es sich um ähnlich große Bauteile handeln, die transportiert werden müssen. Eine günstigere verkehrliche Anbindung über die Küstenautobahn würde diesen Einstieg in ein neues Geschäftsfeld begünstigen.

### **Just in time - Produktion erfordert Pünktlichkeit und Verlässlichkeit**

Die Anlieferungen zu den Werken erfolgen im Luftfahrzeugbau in der Regel „just in time“. Teilweise sind die zeitlichen Spielräume dabei etwas weniger eng als beispielsweise im Automobilbau, trotzdem ist die Pünktlichkeit und Verlässlichkeit der Transporte von entscheidender Bedeutung. Die A 20 würde u.a. auch durch die Entlastung der A 1 einen schnelleren und vor allem kalkulierbareren Transport zwischen den Werken (z.B. Varel – Hamburg, Nordenham – Hamburg) ermöglichen.

### **Alternative Strecken reduzieren Verzögerungen bei Störungen**

Da die Zahl der möglichen Streckenverläufe für die sehr großen Bauteile aufgrund der genannten Kriterien beschränkt ist, können bereits kleine Störungen auf der Strecke (z.B. Baustellen) den Transportverlauf empfindlich verzögern. Mit einer Küstenautobahn A 20

<sup>54</sup> Standorte Airbus Deutschland GmbH: Hamburg, Bremen, Stade und Buxtehude; Standorte Premium Aerotec GmbH: Nordenham und Varel

würde neben einer schnelleren Verbindung auch eine weitere Alternative geschaffen, die die Planbarkeit und Zuverlässigkeit der Transporte verbessern würde.

Auf der Strecke von Nordenham nach Hamburg wäre mit einer Küstenautobahn A 20 eine deutliche Reduktion der Transportzeiten zu erwarten. Möglicherweise könnten die Fahrer die Verbindung dann sogar zweimal statt bisher nur einmal pro Schicht bedienen, was eine Senkung der Personalkosten und ggf. sogar eine Reduzierung des Fuhrparks ermöglichen würde. Für die Verbindung Stade – Hamburg ist dagegen die Fortführung der A 26 die wichtigste Priorität und von wesentlich größerer Bedeutung als der Bau der Küstenautobahn. Einige regionale Zulieferer beliefern allerdings auch die Lufthansaerwerft in Fuhlsbüttel, so dass eine günstigere Anbindung an den Norden Hamburgs von Vorteil wäre. Generell würde auch der nördliche Elbe-Weser-Raum attraktiver werden für Ansiedlungen von Zulieferern oder auch anderen Betrieben, die von der Nähe zum Forschungs- und Produktionsstandort für Kohlenfaserstoffe CFK-Valley profitieren wollen.

**Reduktion der  
Transportzeiten von  
Nordenham nach Hamburg**

Nicht zuletzt würden sich durch eine Küstenautobahn A 20 im Elbe-Weser-Raum für die Bundes- und Landstraßen sowie insbesondere die Ortsdurchfahrten Entlastungseffekte ergeben, beispielsweise müssten keine Sperrungen für übergroße Transporte vorgenommen werden.

**Entlastung der  
Ortsdurchfahrten**

### 4.3 Chemische Industrie

Für die Chemische Industrie ist die Straße der bei Weitem wichtigste Verkehrsträger mit rund 60 % bis 70 % des Transportaufkommens. Der Transport auf der Schiene ist nur bei größeren Mengen von Bedeutung (bei Spezialchemikalien handelt es sich aber in aller Regel um kleine Mengen) und macht rund 10 % des Transports aus.

**Straße als wichtigster  
Verkehrsträger**

Wichtige Vorteile des Transports per LKW sind die Schnelligkeit und Flexibilität bei verkürzten Wiederbeschaffungszeiten und Optimierung der Lagerbestände als Kernerfolgskriterium der Chemiebetriebe. Bei kurzfristigen Bestellungen ist die Produktion häufig sehr zeitnah möglich, jedoch stellt dann der Transport ggf. den Engpassfaktor dar. Zeitliche Unsicherheiten beim Transport verursachen ggf. hohe (Ausfall-)Kosten.

**Verkürzte Wiederbeschaf-  
fungszeiten erfordern  
Schnelligkeit und  
Flexibilität**

Bei einigen chemischen Produkten ist zudem die Temperaturführung von großer Bedeutung. Um Stoffe zu transportieren, bei denen eine bestimmte Mindesttemperatur eingehalten werden muss, sind nicht immer teure Spezialwagen nötig, sondern in vielen Fällen kann das Abkühlungsverhalten über die Zeit berechnet und damit die benötigte Anfangstemperatur für die Fahrt ermittelt werden. Verzögerungen, beispielsweise durch Staus auf überlasteten Strecken oder auch durch erhöhte Wartezeiten an der Elbfähre, die für die Transporte der Chemischen Industrie regelmäßig genutzt wird, sind dann jedoch hochproblematisch.

**Bei einigen Produkten  
Temperaturführung von  
hoher Bedeutung**

Die Seeschiffanbindung ist ebenfalls wichtiger Standortfaktor für den Chemiestandort Norddeutschland, insbesondere als Alleinstellungsmerkmal innerhalb Deutschlands. Aktuell kann der Standortvorteil durch die Seehäfen aufgrund der nicht optimalen Hinterlandanbindung jedoch noch nicht voll ausgeschöpft werden. Eine Küstenautobahn A 20 würde nicht nur die Hinterlandanbindung der Häfen verbessern, sondern auch die miteinander im Austausch stehenden Chemiewerke Norddeutschlands – von Wilhelmshaven über Stade bis Brunsbüttel – verknüpfen. Zusätzlich würden mit einer festen Elbquerung schwer kalkulierbare Wartezeiten an der Elbfähre vermieden.

**Seeschiff- und damit auch  
Hinterlandanbindung als  
weitere wichtige  
Standortfaktoren**

Ziel der am Netzwerk ChemCoast beteiligten Chemieunternehmen ist es, neue Ansiedlungen von weiteren (kleineren) Betrieben in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft zu initiieren um als Chemieparcs Synergieeffekte nutzen zu können. Für neue Ansiedlungen muss aufgrund hoher Investitionskosten die Standortentscheidung sorgfältig getroffen werden, da sie i.d.R. über Jahrzehnte bindet. Die Infrastruktur des Standorts ist dabei von entscheidender Bedeutung, die Frage nach der verkehrlichen Anbindung wird von Interessenten oftmals zuerst

**Ziel: neue Ansiedlungen in  
Chemieparcs**

gestellt. Mit einer Küstenbahn A 20 würde die Attraktivität für Ansiedlungen im Rahmen von Chemieparks daher erheblich gesteigert werden, was indirekt nochmals die Standortqualität für die bestehenden Betriebe erhöhen würde.

Die Straßenanbindung ist damit für die Chemische Industrie ein zentraler Standortfaktor – sowohl um neue Betriebe hinzuzugewinnen als auch um als Standort für bestehende Betriebe attraktiv zu bleiben.

#### 4.4 Tourismus

##### **Wichtigste Herkunftsgebiete: Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen**

Die wichtigsten Herkunftsgebiete der Gäste im Untersuchungsraum liegen in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen, es wird aber auch eine zunehmende Zahl von Ankünften aus Süddeutschland registriert. Die Anreise erfolgt überwiegend mit dem PKW, angesichts der schlechten Bahnanbindung an die Hauptquellgebiete ist die Bahn als Verkehrsmittel nur von marginaler Bedeutung. Daher ist die Erreichbarkeit der Ferienorte über das Straßennetz besonders wichtig. Für die Zukunft ist davon auszugehen, dass die Anreise mit dem PKW tendenziell noch an Bedeutung gewinnen wird, da die Entwicklung des Bahnnetzes in der Region zuletzt eher von Ausdünnungen als von Ausbau geprägt war.

##### **Verkehrliche Anbindung insgesamt eher als Schwäche, aber keine akuten Engpässe**

Generell ist die verkehrliche Anbindung, sowohl im Straßen- und Bahn- als auch im Luftverkehr eher als Schwäche der Tourismusregionen im Untersuchungsraum anzusehen, akute Engpässe auf den wichtigsten Anreiserouten zu den Ferienorten bestehen aktuell aber nicht. Allerdings könnte eine bequemere Erreichbarkeit durchaus die Wettbewerbsposition der Tourismusregionen im Untersuchungsraum verbessern. Gerade bisher weniger gut angebundene Teilgebiete im Elbe-Weser-Raum würden von einer günstigeren Anbindung über eine Küstenautobahn profitieren. Zusätzlich würde durch eine A 20 die Anreise aus Teilen Niedersachsens und aus Nordrhein-Westfalen (insbesondere in Verbindung mit der A 31 bei einer überlasteten A 1) beschleunigt werden.

##### **Fahrzeitverbesserungen v.a. für Kurzreisen von Bedeutung**

Fahrzeitverbesserungen sind für den Ferientourismus allerdings weniger zentral als in anderen Wirtschaftszweigen. Für Logistikafläufe in Betrieben oder auch für den täglichen Arbeitsweg sind kleinere Zeitersparnisse von größerer Bedeutung als bei der Anreise in die Ferien. Für die Wahl des Ferienziels ist generell eine bequeme Erreichbarkeit in einer angemessenen Zeit wichtig. Im Tages- und Wochenendtourismus spielt dagegen eine geringe Fahrzeit eine größere Rolle als bei längeren Ferienreisen, so dass sich in diesem Segment Fahrzeitverbesserungen deutlicher auswirken würden. Von Interesse ist dabei insbesondere die Anbindung an die benachbarten Ballungsräume Hamburg und Bremen. Es ist davon auszugehen, dass der in den letzten Jahren zu beobachtende Trend zu kürzeren Reisedauern anhalten wird. Innerhalb des Untersuchungsraums ist die relative Bedeutung kürzerer Reisedauern zwischen den einzelnen Regionen und Standorten allerdings sehr unterschiedlich.

##### **Erschließung neuer Gästepotenziale**

Durch die bequemere Erreichbarkeit der Feriengebiete im Untersuchungsraum ist die Erschließung neuer Gästepotenziale möglich. Für potenzielle Feriengäste z.B. aus Richtung Schleswig-Holstein / Skandinavien oder auch aus dem nördlichen Teil der neuen Bundesländer ist der Norden Niedersachsens über eine Küstenautobahn deutlich schneller und bequemer zu erreichen. Im Tagesausflugsverkehr dürften die Tourismusorte vor allem von einem größeren Aktionsradius für Kurzreisen vom Ballungsraum Hamburg aus (insb. nördlich der Elbe) profitieren. Im östlichsten Teil des Untersuchungsraums kommt eine verbesserte Erreichbarkeit durch Gäste aus dem Großraum Bremen hinzu. Zusätzlich könnte ein geschäftlicher Durchreiseverkehr weitere Impulse für Übernachtungsbetriebe bringen, ähnlich wie es entlang der A 1 beobachtet wird.

##### **Positive Erreichbarkeits-effekte bedeutender als verschärfter Wettbewerbsdruck**

Allerdings wird mit einer Küstenautobahn und der dazugehörigen Elbquerung auch die Anreise von der wichtigsten Herkunftsregion Nordrhein-Westfalen in die schleswig-holsteinischen Feriengebiete erleichtert, so dass sich die Konkurrenz der Ferienorte um die

Gäste verschärfen könnte. Bei den befragten Tourismusverbänden wird aber eher davon ausgegangen, dass positive Effekte überwiegen und letztendlich sowohl die Ferienorte in Niedersachsen als auch in Schleswig-Holstein und ggf. Mecklenburg-Vorpommern von der verbesserten Verkehrsanbindung profitieren werden.

Da die Gäste in aller Regel mit dem eigenen PKW anreisen, sind sie auch während ihres Aufenthalts an der niedersächsischen Nordseeküste sehr mobil und unternehmen diverse Tagesausflüge. Mit einer gut ausgebauten Querverbindung entlang der Küste würden sich die Ausflugsmöglichkeiten erweitern. Gerade bisher schlecht angebundene Regionen würden davon profitieren. Im östlichen Teilraum dürfte insbesondere die günstigere Erreichbarkeit Hamburgs als Tagesausflugsziel eine Rolle spielen.

Im Gegensatz zu anderen Wirtschaftszweigen sind im Tourismus die Standorte in unmittelbarer Nähe zur Autobahn nicht in besonderer Weise begünstigt, eine „Autobahn vor der Haustür“ schmälert eher die Attraktivität. Gerade in Regionen, in denen naturnahe Angebote im Tourismus eine Rolle spielen (z.B. im nördlichen Landkreis Rotenburg), können vom Landschaftsverbrauch durch eine Autobahn negative Effekte ausgehen. Die wichtigen Tourismusstandorte im Untersuchungsraum sind jedoch größtenteils abseits der Trasse gelegen, so dass die Tourismusverbände die negativen Wirkungen durch eine Zerstörung des Landschaftsbildes insgesamt als weniger bedeutend einschätzen.

**Hohe Mobilität während des Aufenthalts**

**Kaum negative Wirkungen durch beeinträchtigtes Landschaftsbild befürchtet**

## 5. Erreichbarkeitsanalysen

### 5.1 Methodik

<b>Zielsetzung und allgemeine Vorgehensweise</b>	Übergreifendes Ziel der GIS-basierten Erreichbarkeitsanalysen ist die Bestimmung von Veränderungen der Reisezeit auf Gemeindeebene durch die Küstenautobahn. Hierfür werden zwei unterschiedliche Analyseschritte durchgeführt. Einerseits wird für die Gemeinden im Untersuchungsgebiet die Fahrzeit bis zur nächstgelegenen Autobahnanschlussstelle berechnet. Andererseits wird die kürzeste Fahrzeit zu ausgewählten Zielpunkten, die stellvertretend für die Hauptverkehrsrichtungen im Untersuchungsraum angesehen werden können, und zentralen Orten ermittelt.
<b>Datengrundlagen</b>	Grundlage für die durchgeführten Berechnungen und Analysen bildet ein Straßennetz aus Kreis-, Landes- und Bundesstraßen sowie Bundesautobahnen, das durch SSP Consult bereitgestellt wurde. Darüber hinaus wurden von SSP Consult Fahrzeiten für alle Straßenabschnitte berechnet, die auf der Länge, dem baulichen Zustand, der erlaubten Höchstgeschwindigkeit sowie dem Auslastungsgrad (Verkehrsdichte, Stau usw.) basieren. Dadurch ist gewährleistet, dass die vom NIW durchgeführten Analysen auf derselben Datengrundlage basieren wie die Verkehrsprognosen für die A 20. Datenstand ist der 10. Oktober 2011.
<b>Berücksichtigte Ausbaustände des Straßennetzes</b>	Basis der Analysen ist der erwartete Ausbaustand des Straßennetzes, insbesondere des Autobahnnetzes im Untersuchungsraum. Durch den Vergleich mit dem Ausbaustand ohne Küstenautobahn ist es möglich, Wirkungen der zukünftigen A 20 auf niedersächsischem Gebiet zu bestimmen. Der Bezugsfall basiert auf dem heute vorhandenen Straßennetz und den geplanten baulichen Veränderungen, wie z.B. dem Ausbau der A 26, die im Bundesverkehrswegeplan enthalten sind. Der Vergleichsfall bildet die Situation des Bezugsfalls und der fertiggestellten A 20 (Vorrangvariante) inkl. neuer Elbquerung bei Drochtersen ab. Dabei wird auch berücksichtigt, dass durch den Bau der Küstenautobahn Verkehre verlagert und neue Verkehre induziert werden, da die A 20 Einfluss auf die Teilnahme am motorisierten Individualverkehr hat.
<b>Erreichbarkeit von Anschlussstellen</b>	Autobahnanschlussstellen sind Einstiegspunkte in das deutsche bzw. europäische Fernstraßennetz. Aus regionalwirtschaftlicher Sicht ist daher die Entfernung zur nächstgelegenen Anschlussstelle ein zentraler Indikator für die Verkehrsanbindung von Regionen. Im ersten Schritt wird deshalb die durchschnittliche Fahrzeit (in Minuten) jeder Gemeinde, gemessen vom jeweiligen Gemeindemittelpunkt, zur nächstgelegenen Anschlussstelle berechnet. Durch den Vergleich der Vorrangvariante mit dem Bezugsfall wird im nächsten Arbeitsschritt die Zeitersparnis für jede Gemeinde bestimmt. Um Größenunterschiede zwischen den Gemeinden berücksichtigen zu können, erfolgt eine Gewichtung der Zeitersparnis mit der Einwohnerzahl. Abschließend werden fünf Fahrzeitklassen gebildet, die die Ersparnis bzw. die davon betroffene Einwohnerzahl in Zehn-Minuten-Intervallen ausweisen.
<b>Erreichbarkeit von ausgewählten Zielpunkten</b>	In Abhängigkeit des bestehenden Autobahnnetzes und der Ausrichtung der Autobahn, beispielsweise als Nord-Süd oder Ost-West-Achse, sind unterschiedliche Fahrzeitgewinne durch eine neue Autobahn zu erwarten. Für die Küstenautobahn werden Fahrzeitgewinne mithilfe ausgewählter Zielpunkte berechnet. Die Auswahl der Zielpunkte stützt sich auf Angaben aus der Betriebsbefragung des NIW. Insgesamt werden fünf Hauptverkehrsrichtungen untersucht. Im ersten Arbeitsschritt wird die schnellste Verbindung zwischen den Gemeindemittelpunkten und dem jeweiligen Zielpunkt berechnet. Im Vergleich zum Bezugsfall kann die Veränderung der Fahrzeit bestimmt werden. Aufgrund von Entlastungseffekten ist es dabei durchaus möglich, dass für einzelne Gemeinden eine Fahrzeitverkürzung durch die Küstenautobahn festgestellt wird, obwohl die Gemeinde nicht in unmittelbarer Nähe zur A 20 oder dem Untersuchungsraum liegt. Des Weiteren wird im letzten Arbeitsschritt die relative Fahrzeitveränderung (in Relation zum Bezugsfall) bestimmt.

**Tab. 5.2-1 Erreichbarkeit der nächsten BAB-Anschlussstelle und Veränderung durch die A 20**

Erreichbarkeit	Kernraum WEST		Kernraum OST		Kernraum	
	Bev. abs.	in %	Bev. abs.	in %	Bev. abs.	in %
unter 30 Min. ohne A20	295.562	96,1	494.061	87,9	789.623	90,8
unter 30 Min. mit A20	307.673	100,0	555.709	98,8	863.382	99,3
Verbesserung nach Fahrzeitklassen	betroffene Bevölkerung	Anteil an insg.	betroffene Bevölkerung	Anteil an insg.	betroffene Bevölkerung	Anteil an insg.
keine Verbesserung*	223.560	72,7	376.631	67,0	600.191	69,0
1 - 10 Min.	43.922	14,3	68.950	12,3	112.872	13,0
10 - 20 Min.	40.191	13,1	86.313	15,4	126.504	14,5
20 - 30 Min.	0	0,0	23.025	4,1	23.025	2,6
über 30 Min.	0	0,0	7.285	1,3	7.285	0,8

\* einschließlich marginaler Verbesserungen bis zu einer Minute

Erreichbarkeitsmodell des NIW

Grundlage: Straßennetz von SSP Consult, Stand: 10.10.2011; Bevölkerungsfortschreibung des LSKN bis 2010, Bevölkerungsstand: 31.12.2009

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, 10/2011

Neben der Verbesserung der Erreichbarkeit des Autobahnnetzes und der überregionalen Anbindung der Gemeinden kommt der Autobahn eine besondere Bedeutung bei der Erreichbarkeit von Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren zu. Daher wird die Verbesserung der Anbindung an Mittel- und Oberzentren bestimmt. Aufgrund der regionalwirtschaftlichen Bedeutung der beiden großen Zentren Bremen und Hamburg erfolgt ferner eine gesonderte Betrachtung beider Großstädte. Alle Ergebnisse auf Gemeindeebene werden zusätzlich mit der Einwohnerzahl gewichtet, da die Bevölkerung die wesentliche Zielgruppe dieses Analysebausteins darstellt.

### Erreichbarkeit von Zentren

## 5.2 Erreichbarkeit von Autobahnanschlussstellen

Bundesweit erreichen über 90 % der Bevölkerung eine Autobahnanschlussstelle innerhalb von 30 Minuten<sup>55</sup>. Im Kernraum West wird dieser Anteil zum Bezugszeitpunkt mit ca. 96 % sogar noch überboten. Demgegenüber können im östlichen Kernraum lediglich 88 % der Bevölkerung eine Autobahnanschlussstelle innerhalb einer halben Stunde erreichen. Insgesamt gelangen im Bezugsfall dem Bundestrend entsprechend rund 91 % aller Einwohner im Untersuchungsraum zu einer Anschlussstelle in maximal 30 Minuten.

### Erreichbarkeit im östlichen Kerngebiet 2010 schlechter als im Bundesdurchschnitt

Sowohl im östlichen als auch im westlichen Kernraum verbessert sich durch die A 20 die Erreichbarkeit von Autobahnen. Mit den neuen Anschlussstellen der Küstenautobahn können im westlichen Kernraum alle Einwohner eine Autobahn innerhalb von 30 Minuten erreichen. Im Kernraum Ost verbessert sich der Ausschöpfungsgrad der Bevölkerung um über 10 Prozentpunkte auf ca. 99 %. Insgesamt können mit dem Bau der A 20 etwa 99 % der Einwohner im Untersuchungsraum eine Autobahn innerhalb einer halben Stunde erreichen (Tab. 5.2-1).

### Deutlich günstigere Erreichbarkeit von Anschlussstellen durch die A 20 zu erwarten

<sup>55</sup> Erreichbarkeit von Autobahnen – Erreichbarkeitsmodell des BBSR  
[http://www.bbsr.bund.de/clin\\_032/nn\\_85600/SharedDocs/GlossarEntry/E/ErreichbarkeitAutobahn.html](http://www.bbsr.bund.de/clin_032/nn_85600/SharedDocs/GlossarEntry/E/ErreichbarkeitAutobahn.html), Abruf am 25.05.2011

### **Kernraum West: Verbesserungen vor allem im Landkreis Wesermarsch**

Aufgrund des dichteren Autobahnnetzes im westlichen Kernraum ist bereits heute eine gute Erreichbarkeit von Anschlussstellen gegeben, die sich durch den Bau der A 20 jedoch noch weiter verbessern wird (Tab. 5.2-1).

- Für ca. 14 % der Einwohner im westlichen Kernraum ist mit Verbesserungen um bis zu 10 Minuten zu rechnen. Dies gilt insbesondere für den Landkreis Wesermarsch, während in den Landkreisen Friesland und Ammerland nur von marginalen Verbesserungen durch die A 20 auszugehen ist.
- Die größte Verkürzung der Fahrzeit zur nächsten Autobahnanschlussstelle durch den Bau der A 20 ist in der Gemeinde Stadland (15 Min.), gefolgt von den Gemeinden Nordenham (13 Min.), Ovelgönne (11 Min.), Butjadingen (9 Min.) und Brake (9 Min.) zu erwarten.

### **Kernraum Ost: Verbesserungen von bis zu 38 Minuten entlang der A 20**

Im östlichen Kernraum ist mit der deutlichsten Verbesserung der Erreichbarkeit von Autobahnanschlussstellen zu rechnen. Dabei konzentrieren sich die höchsten Fahrzeitgewinne – wie zu erwarten – auf Gemeinden entlang der geplanten Trasse der A 20.

- Durch den Bau der A 20 sind für knapp 21 % der Einwohner im östlichen Kernraum Verbesserungen bei der Erreichbarkeit von Autobahnanschlussstellen von mindestens 10 Minuten zu erwarten.
- Besonders starke Verbesserungen von mindestens 30 Minuten werden lediglich für 1 % der Einwohner erwartet. Dabei entfallen die höchsten absoluten Fahrzeitgewinne auf die Gemeinden Alfstedt (38 Min.), Oerel (37 Min.), Ebersdorf (36 Min.), Estorf (33 Min.) und Frelsdorf (31 Min.).

### **Fazit Anschlussstellen**

Durch den Bau der A 20 wird die Erreichbarkeit des Autobahnnetzes deutlich verbessert. Dies gilt vor allem für Gemeinden entlang der geplanten Trassenführung bzw. in unmittelbarer Nähe zu geplanten Auf- und Abfahrten. Aufgrund des bestehenden dichteren Autobahnnetzes werden die Erreichbarkeitsverbesserungen im westlichen Kernraum geringer ausfallen als im östlichen Kernraum. Insgesamt wird der Anteil der Bevölkerung im Untersuchungsraum, der eine Autobahnanschlussstelle innerhalb von 30 Minuten erreichen kann, mit der A 20 deutlich über dem heutigen Bundesdurchschnitt liegen.

## **5.3 Erreichbarkeit von ausgewählten Zielpunkten**

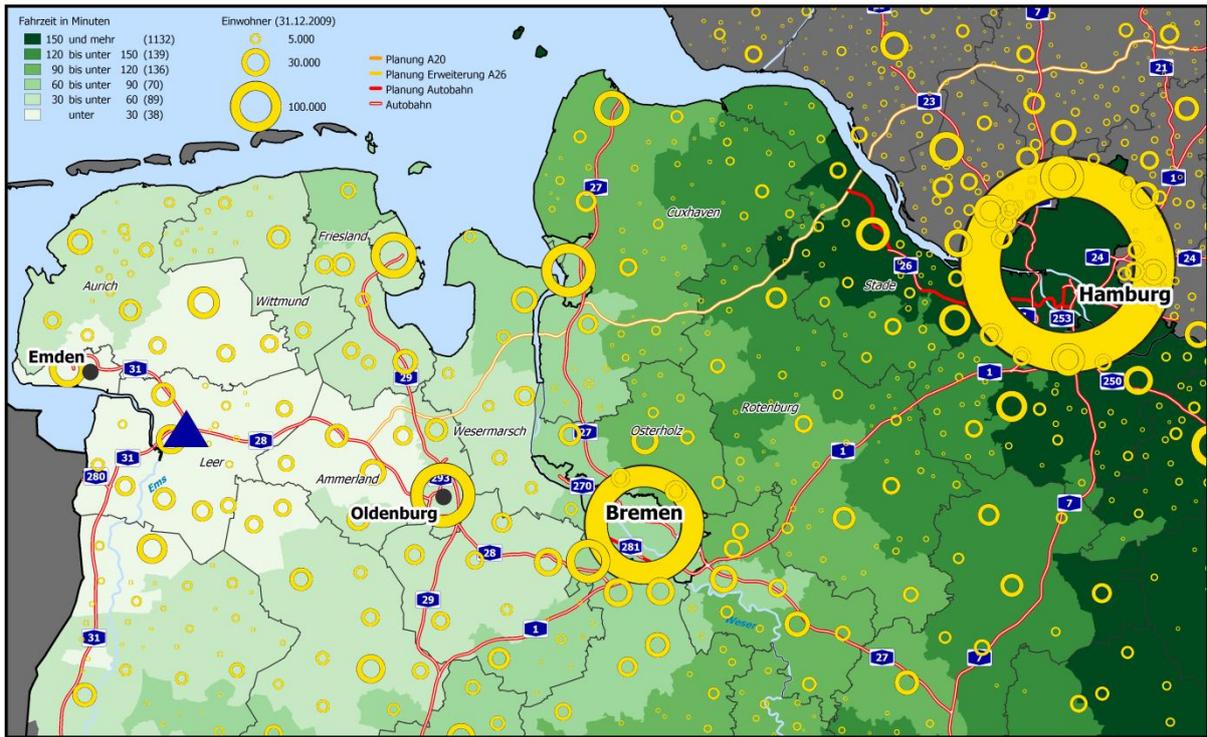
### **Zielpunkte stellvertretend für wichtige Transport- richtungen**

In Abhängigkeit der Fahrtrichtung sind unterschiedliche Wirkungen auf die Reisezeit durch die Küstenautobahn zu erwarten. Dabei können im Wesentlichen fünf Hauptrichtungen unterschieden werden, die bereits bei der Unternehmensbefragung Anwendung fanden (Karte 3.4-1). Die Gesamtbetrachtung unter Verwendung des mit Transportrelationen aus der Unternehmensbefragung gewichteten Mittelwerts über alle fünf Richtungen erlaubt die Identifikation derjenigen Gemeinden, die die größten Fahrzeitverbesserungen erlangen werden. Stellvertretend für die Haupttransportrichtungen wird die Erreichbarkeit von fünf Zielpunkten im Autobahnnetz untersucht, die wichtige Zugangspunkte in den Untersuchungsraum darstellen. Hierzu zählen die Autobahndreiecke Leer, Ahlhorner Heide und Walsrode sowie das Autobahnkreuz bei Maschen südlich von Hamburg und das zukünftige Kreuz zwischen der A 20 und der A 7 nördlich von Hamburg bei Kaltenkirchen.

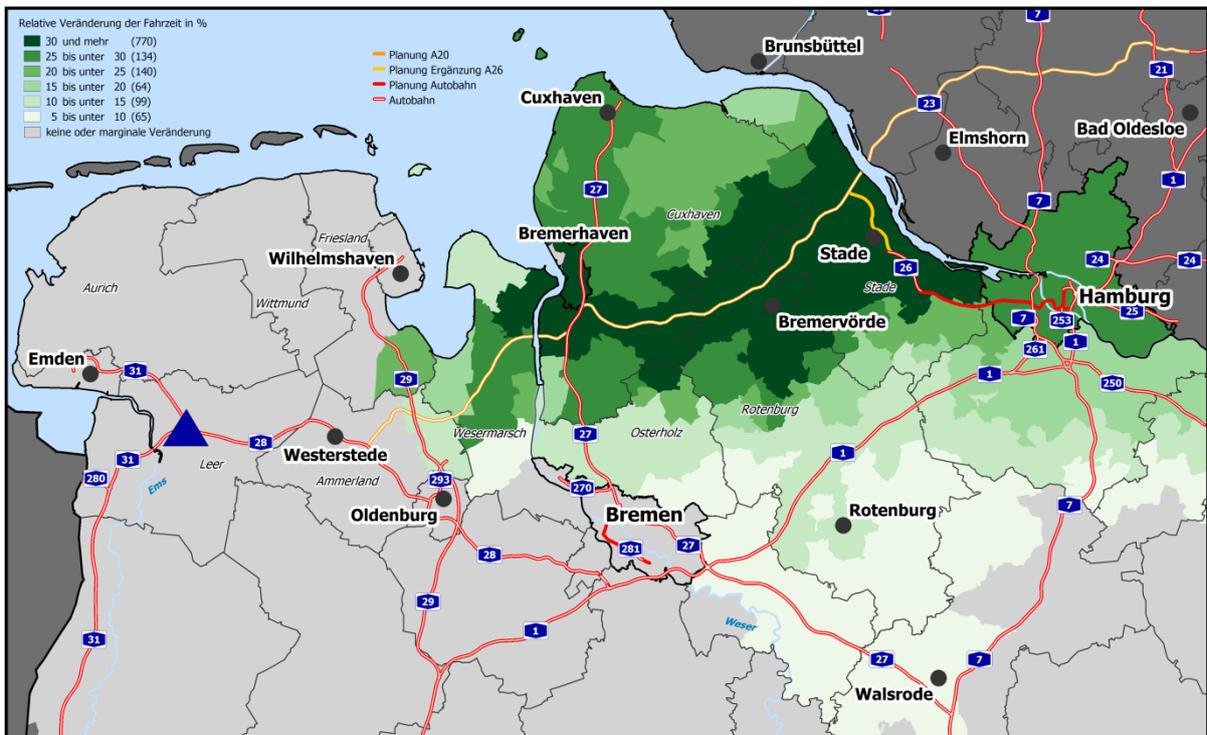
### **Richtung Westen „Dreieck Leer“**

Die größten relativen Verbesserungen in Richtung Westen sind für Gemeinden entlang der Trasse zu erwarten. Dabei können selbst Gemeinden im südöstlichen Landkreis Friesland von der Küstenautobahn bis zum Anschlusspunkt bei Westerstede profitieren. Im Süden werden die Effekte von der A 1 abgeschwächt, während im Norden für die Gemeinden im Landkreis Cuxhaven mit Fahrzeitverbesserungen von 25 % und mehr zu rechnen ist. Durch die neue Elbquerung setzen sich die hohen relativen Fahrzeitgewinne in Schleswig-Holstein fort, da der zeitintensive Weg über Hamburg entfällt (Karte 5.3-1A und Karte 5.3-1B).

**Karte 5.3-1A Fahrzeit zum Zielpunkt „Dreieck Leer“ in Minuten ohne Küstenautobahn und neue Elbquerung sowie Einwohner in den Gemeinden 2009**



**Karte 5.3-1B Relative Veränderung der Fahrzeit zum Zielpunkt „Dreieck Leer“ in %**

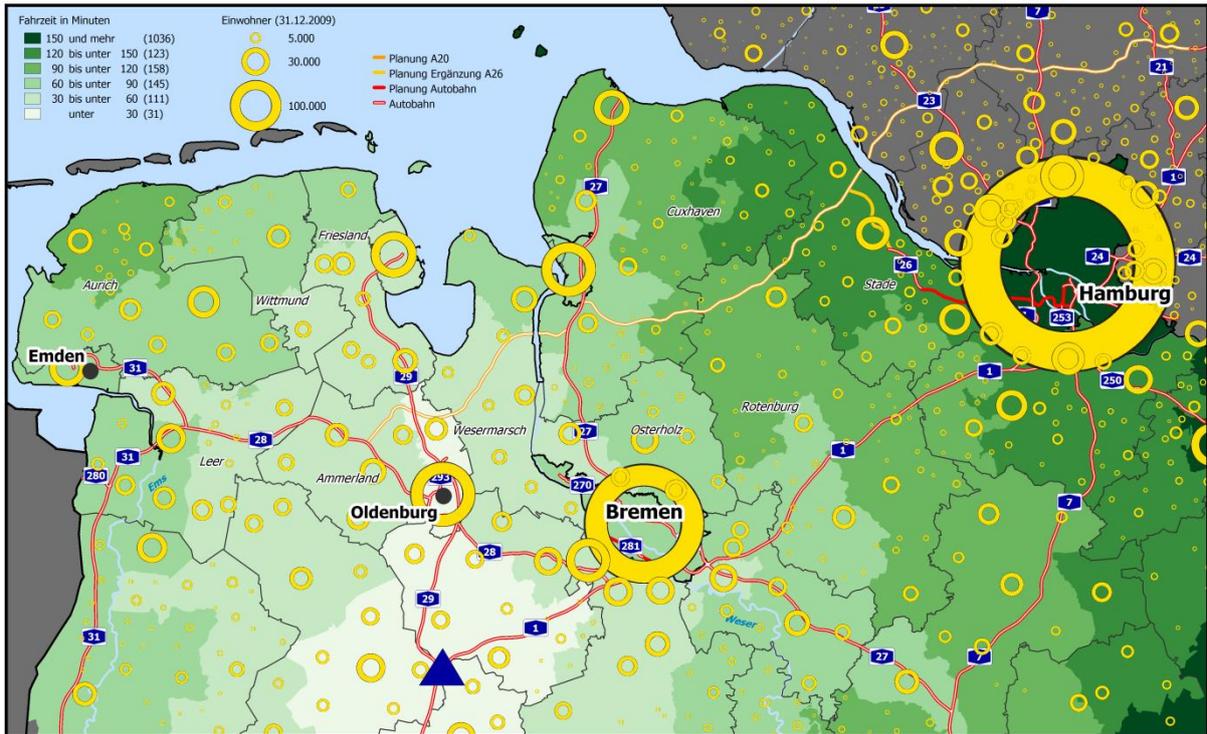


Erreichbarkeitsmodell des NIW, 10/2011

Grundlage: Straßennetz von SSP Consult, Stand 10.10.2011; Bevölkerungsfortschreibung des LSKN bis 2010, Bevölkerungsstand 31.12.2009

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.

**Karte 5.3-2A Fahrzeit zum Zielpunkt „Ahlhorner Dreieck“ in Minuten ohne Küstenautobahn und neue Elbquerung sowie Einwohner in den Gemeinden 2009**



**Karte 5.3-2B Relative Veränderung der Fahrzeit zum Zielpunkt „Ahlhorner Dreieck“ in %**

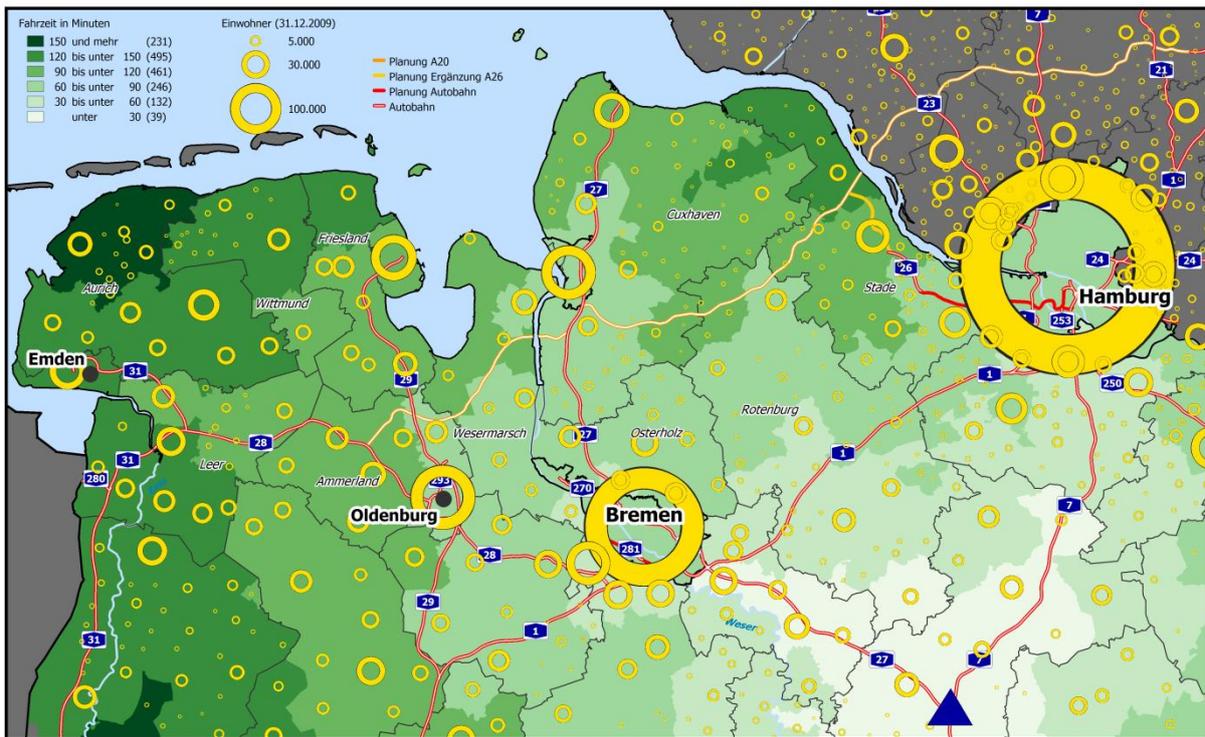


Erreichbarkeitsmodell des NIW, 10/2011

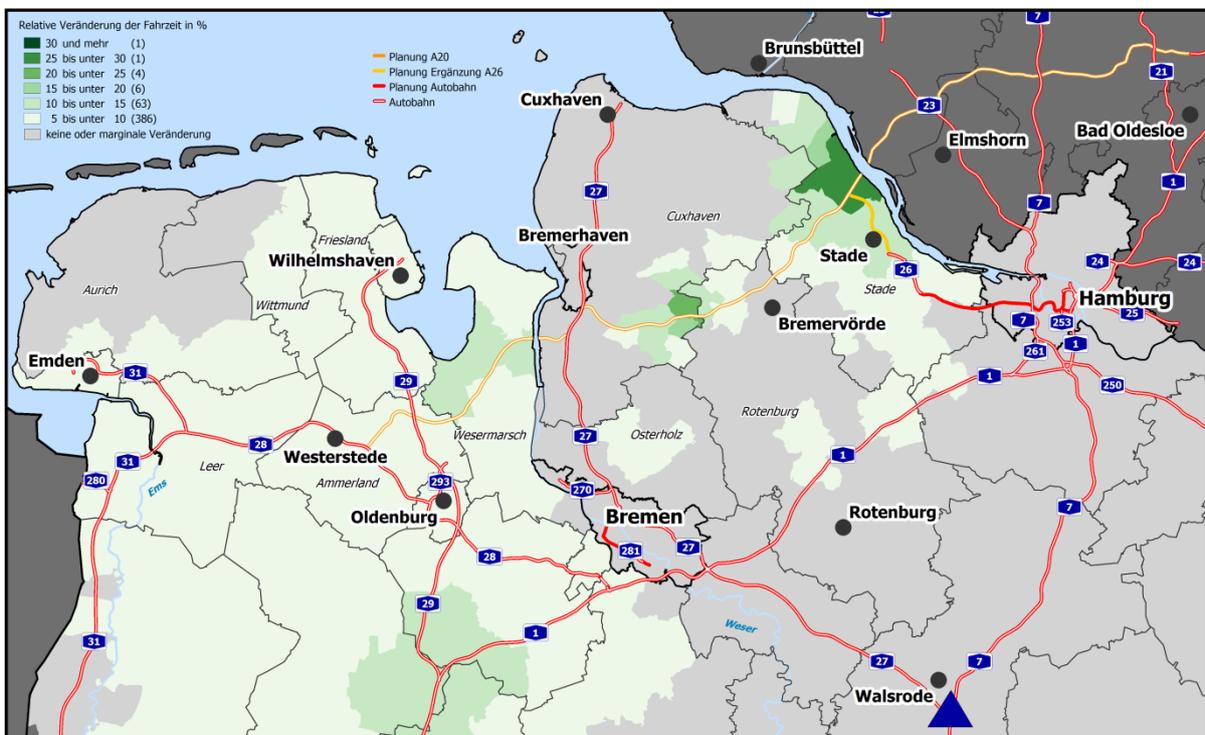
Grundlage: Straßennetz von SSP Consult, Stand 10.10.2011; Bevölkerungsfortschreibung des LSKN bis 2010, Bevölkerungsstand 31.12.2009

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.

**Karte 5.3-3A Fahrzeit zum Zielpunkt „Walsroder Dreieck“ in Minuten ohne Küstenautobahn und neue Elbquerung sowie Einwohner in den Gemeinden 2009**



**Karte 5.3-3B Relative Veränderung der Fahrzeit zum Zielpunkt „Walsroder Dreieck“ in %**

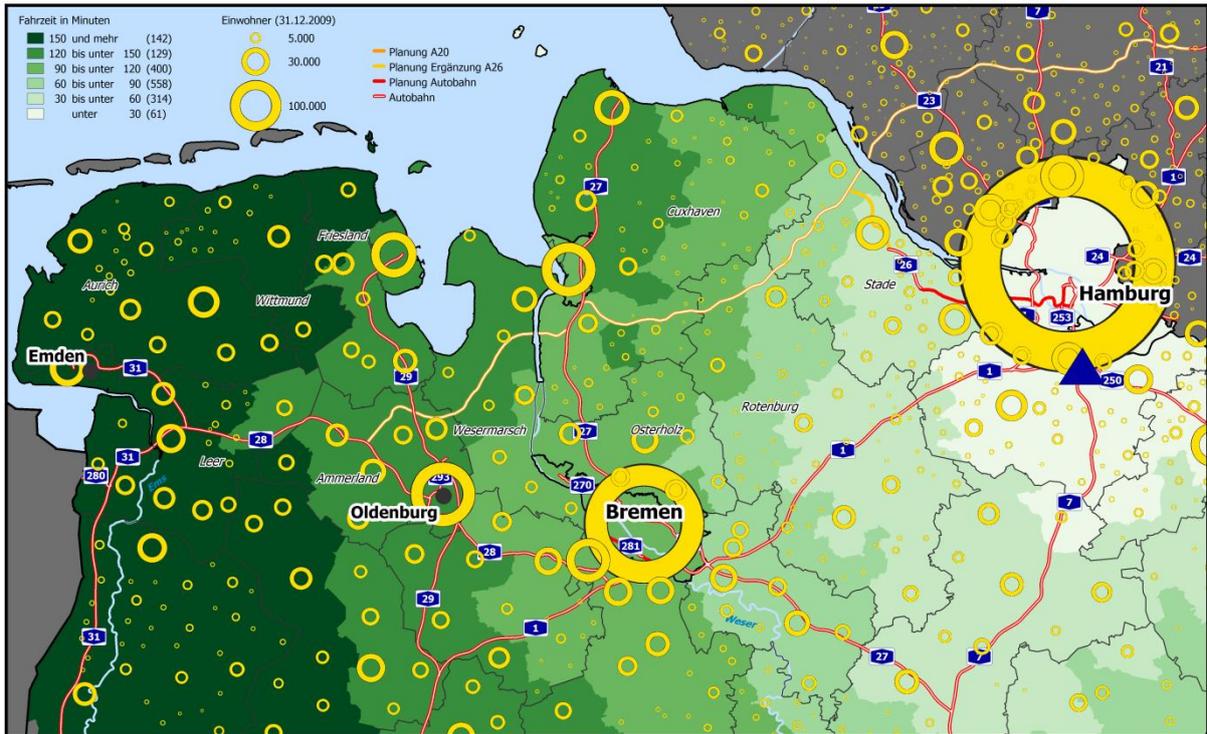


Erreichbarkeitsmodell des NIW, 10/2011

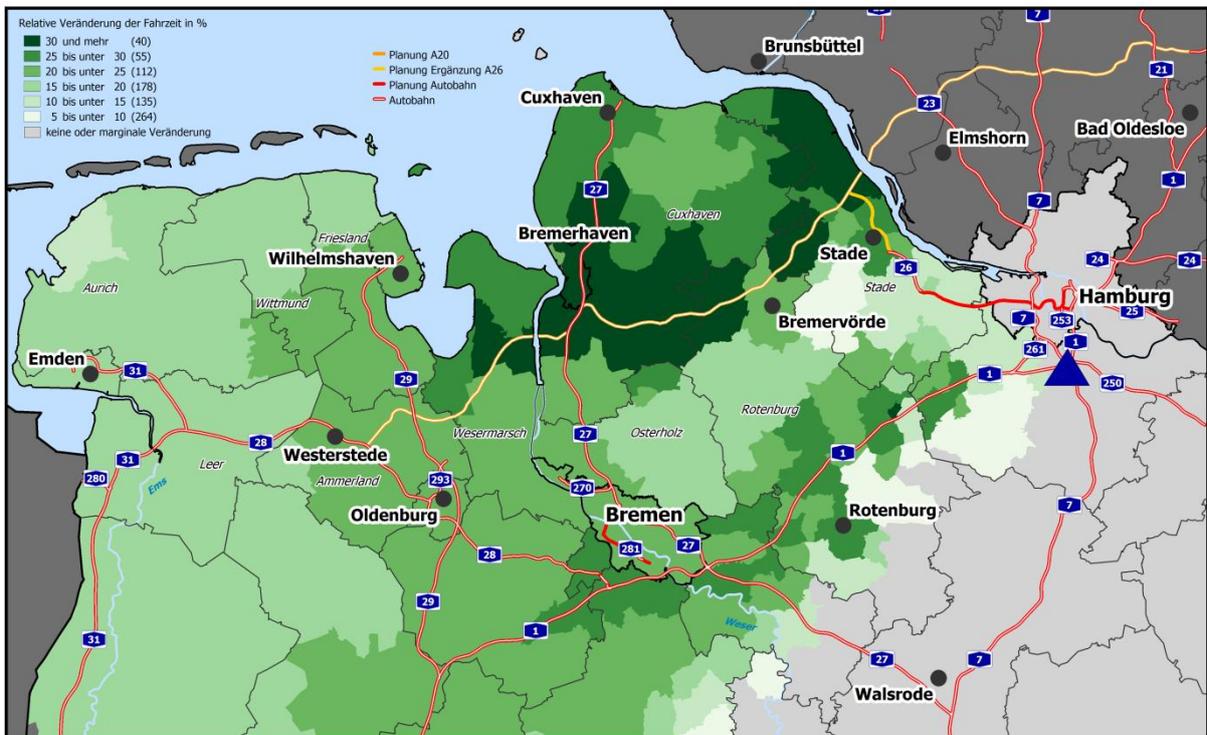
Grundlage: Straßennetz von SSP Consult, Stand 10.10.2011; Bevölkerungsfortschreibung des LSKN bis 2010, Bevölkerungsstand 31.12.2009

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.

**Karte 5.3-4A Fahrzeit zum Zielpunkt „Maschener Kreuz“ in Minuten ohne Küstenautobahn und neue Elbquerung sowie Einwohner in den Gemeinden 2009**



**Karte 5.3-4B Relative Veränderung der Fahrzeit zum Zielpunkt „Maschener Kreuz“ in %**

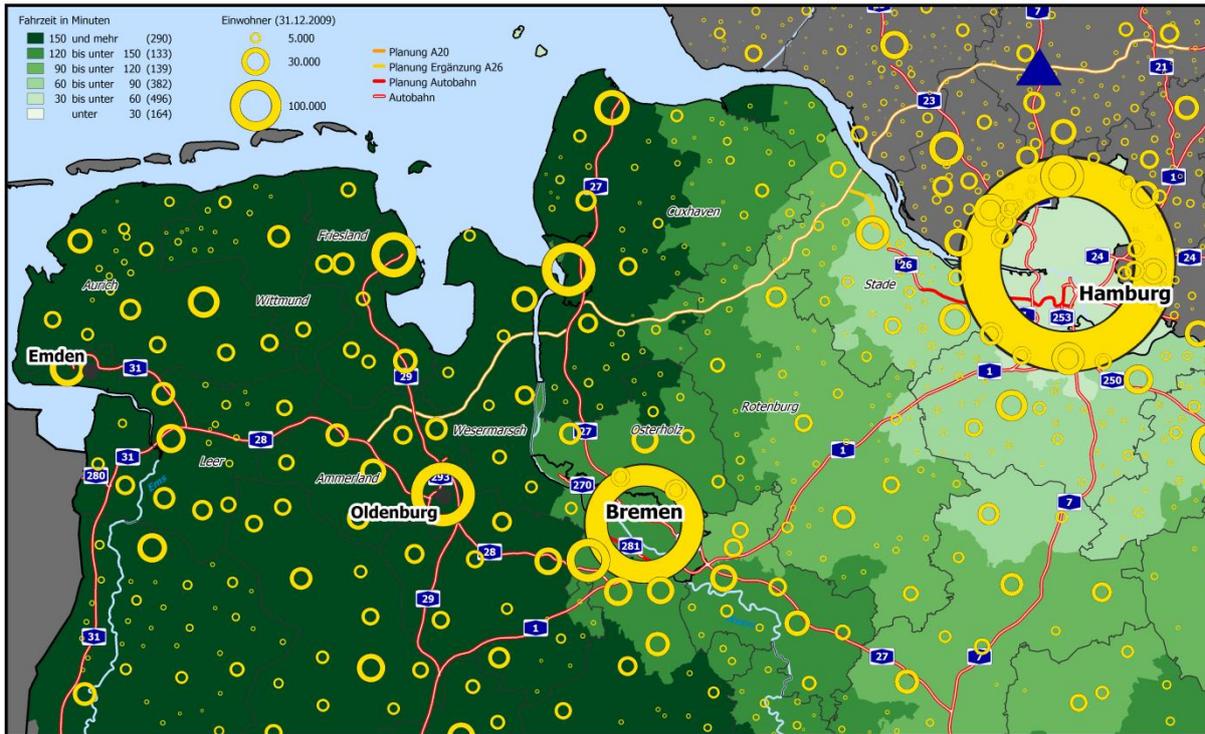


Erreichbarkeitsmodell des NIW, 10/2011

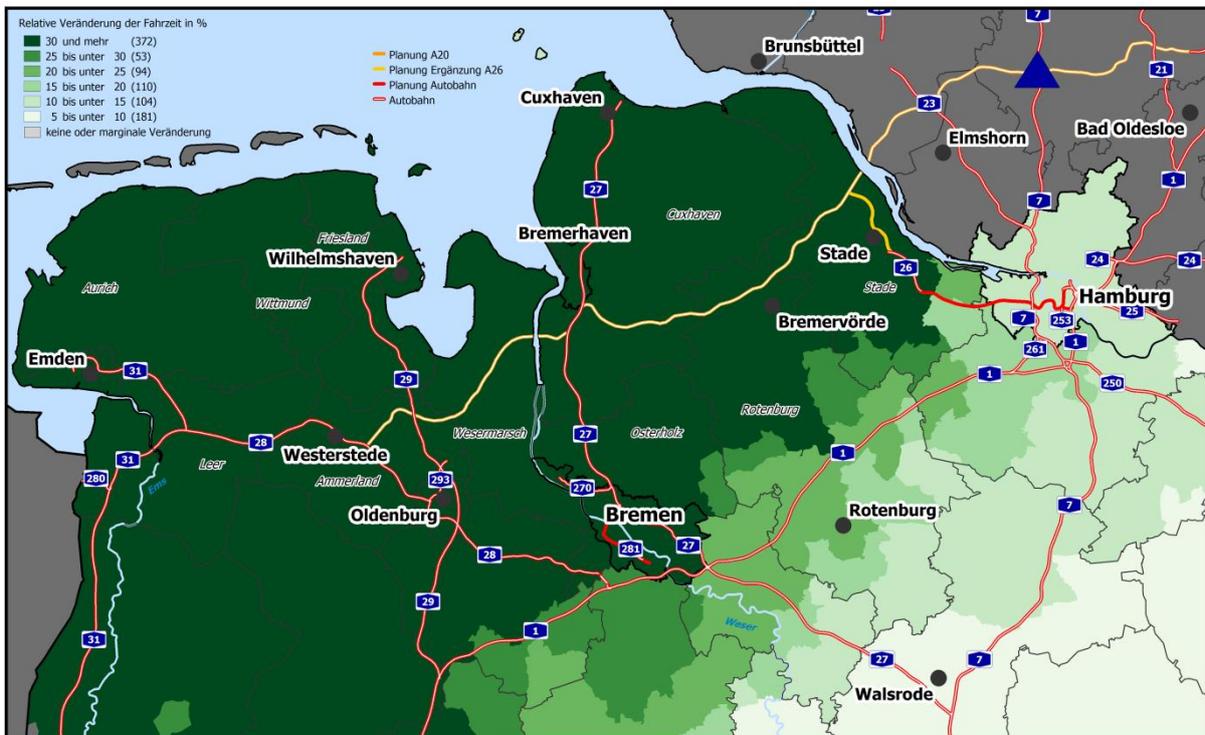
Grundlage: Straßennetz von SSP Consult, Stand 10.10.2011; Bevölkerungsfortschreibung des LSKN bis 2010, Bevölkerungsstand 31.12.2009

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.

**Karte 5.3-5A** Fahrzeit zum Zielpunkt „Kaltenkirchen“ in Minuten ohne Küstenautobahn und neue Elbquerung sowie Einwohner in den Gemeinden 2009



**Karte 5.3-5B** Relative Veränderung der Fahrzeit zum Zielpunkt „Kaltenkirchen“ in %

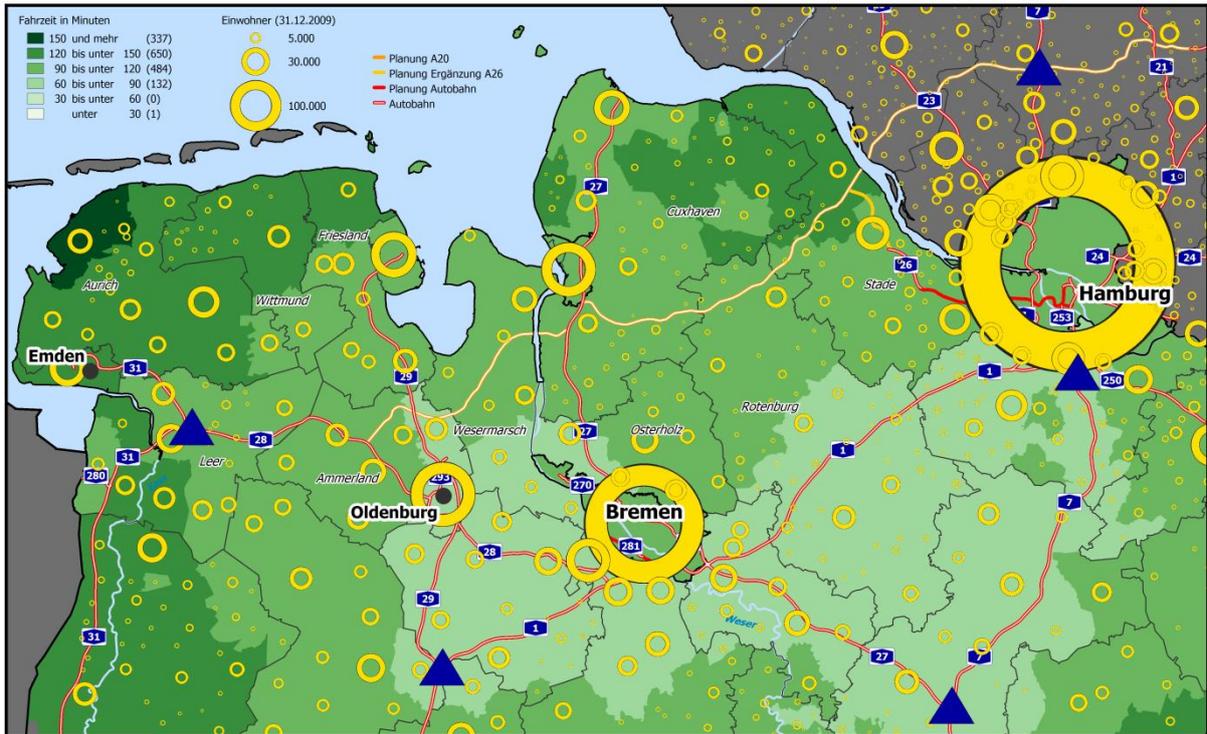


Erreichbarkeitsmodell des NIW, 10/2011

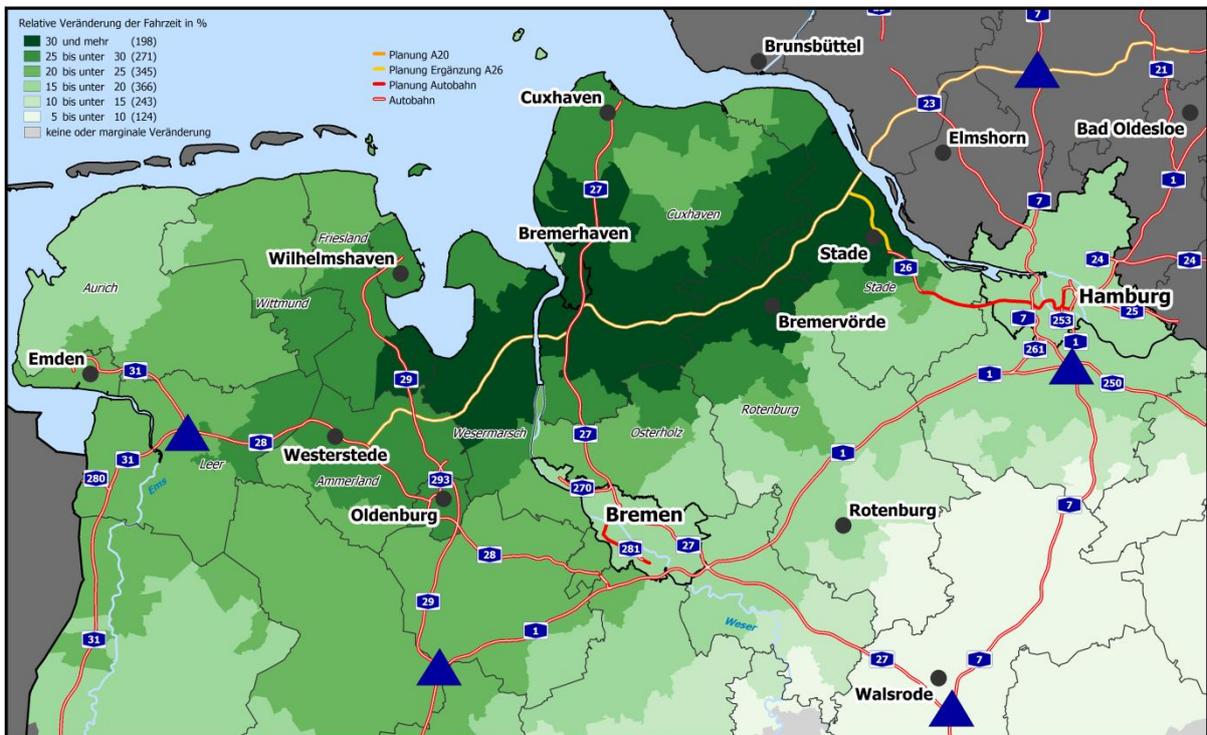
Grundlage: Straßennetz von SSP Consult, Stand 10.10.2011; Bevölkerungsfortschreibung des LSKN bis 2010, Bevölkerungsstand 31.12.2009

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.

**Karte 5.3-6A Gemittelte Fahrzeit zu ausgewählten Zielpunkten in Minuten ohne Küstenautobahn und neue Elbquerung sowie Einwohner in den Gemeinden 2009**



**Karte 5.3-6B Relative Veränderung der Fahrzeit zu ausgewählten Zielpunkten in %**



Erreichbarkeitsmodell des NIW, 10/2011

Grundlage: Straßennetz von SSP Consult, Stand 10.10.2011; Bevölkerungsfortschreibung des LSKN bis 2010, Bevölkerungsstand 31.12.2009

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.

In Richtung Südwesten entfallen die stärksten Fahrzeitverkürzungen ebenfalls auf Gemeinden entlang der geplanten Trasse. Darüber hinaus werden Entlastungseffekte deutlich, die sich durch eine kürzere Fahrzeit bemerkbar machen. Zusätzlich sind Verbesserungen von über 30 % für Gemeinden in Schleswig-Holstein feststellbar (Karte 5.3-2A und Karte 5.3-2B).

**Richtung Ruhrgebiet  
„Ahlhorer Dreieck“**

Für das Erreichen des Zielpunktes in Richtung Hannover bzw. Süden generiert die Küstenautobahn nur sehr geringe Fahrzeitverbesserungen. Entlang der geplanten Trasse weisen nur sehr wenige Gemeinden Fahrzeitverkürzungen von über 5 % auf. Durch die Verlängerung der A 26 in Verbindung mit dem Bau der A 20 ist der stärkste Effekt in Niedersachsen für das Gebiet um Drochtersen zu erwarten. Besonders auffällig sind Fahrzeitgewinne in den Landkreisen Friesland und Wittmund sowie im Oldenburger Münsterland. Primäre Ursache hierfür sind Entlastungseffekte der Küstenautobahn, die auf die A 1 und die A 28 bis Bremen wirken (Karte 5.3-3A und Karte 5.3-3B).

**Richtung Süden  
„Dreieck Walsrode“**

Im Gegensatz zum Walsroder Dreieck wird für die Anbindung an das stark befahrene Maschener Kreuz südlich von Hamburg mit Fahrzeitverbesserungen von 10 % und mehr für weite Teile des nordwestlichen Niedersachsens gerechnet. Die stärksten Verkürzungen werden für Gemeinden entlang der Küstenautobahn und der A 27 sowie im nördlichen Landkreis Stade erwartet. Insgesamt wird auch bei der Betrachtung des Zielpunktes in Richtung Osten deutlich, dass Fahrzeitverbesserungen nicht nur im direkten Umfeld der neuen Autobahn entstehen, sondern über Entlastungseffekte für weite Teile Niedersachsens Wirkung zeigen (Karte 5.3-4A und Karte 5.3-4B).

**Richtung Osten  
„Maschener Kreuz“**

Die mit Abstand stärksten Auswirkungen der Küstenautobahn werden in Richtung Schleswig-Holstein und Skandinavien sichtbar. Aufgrund der Orientierung der Küstenautobahn von Südwesten nach Nordosten in Verbindung mit der neuen Elbquerung kann für den Zielpunkt Kaltenkirchen der größte Nutzen generiert werden. Die Grenze zwischen Gemeinden mit 30 % und mehr Zeitersparnis und Gemeinden mit weniger Fahrzeitgewinnen verläuft parallel zur A 20 zwischen der Küstenautobahn und der A 1. Daneben wird deutlich, dass je länger der Anteil der neuen Autobahn an der Gesamtstrecke ist, desto größer ist die Fahrzeitverkürzung aus Sicht der Gemeinden (Karte 5.3-5A und Karte 5.3-5B).

**Richtung Norden  
„Kaltenkirchen“**

In der Gesamtbetrachtung aller Zielpunkte haben – wie zu erwarten – Gemeinden im unmittelbaren Umfeld der neuen Küstenautobahn die größten Ersparnisse. Am westlichen Ende der Autobahn bei Westerstede fallen die Gewinne geringer aus, da in Richtung Westen und Südwesten die A 20 nur über sehr kurze Strecken oder gar nicht genutzt wird. Südlich von Stade sind die Fahrzeitverkürzungen ebenfalls geringer, da der Ausbau der A 26 bereits zu wesentlichen Verbesserungen für Gemeinden entlang der Elbe führt (Karte 5.3-6A und Karte 5.3-6B).

**Insgesamt deutliche  
Verbesserungen für  
Gemeinden entlang der  
Trasse**

Alternative Berechnungen, die die geplante neue Elbquerung bei Drochtersen nicht berücksichtigen, zeigen, dass die unmittelbar an die Küstenautobahn angrenzenden Gemeinden in der Gesamtbetrachtung (alle Zielpunkte) auch ohne neue Elbquerung bis zu 30 % der heutigen Fahrzeit einsparen werden. Insbesondere im Landkreis Cuxhaven und im nördlichen Landkreis Stade sind die alleinigen Erreichbarkeitsverbesserungen durch die Küstenautobahn jedoch sehr eingeschränkt, da es entweder günstiger ist die vorhandene A 27 zu erreichen oder die Verbesserungen an den Bau der neuen Elbquerung gebunden sind. Daher unterstreichen die alternativen Berechnungen die zentrale Bedeutung des neuen Elbtunnels zur Entlastung des Hamburger Raumes.

**Gemeinden entlang der  
A 20 profitieren auch ohne  
neue Elbquerung deutlich**

Insgesamt wird deutlich, dass die Küstenautobahn insbesondere Fahrzeitgewinne in Richtung Westen und Norden bzw. Nordosten generiert. Dabei profitieren vor allem Gemeinden entlang der geplanten Trassenführung. Allerdings sind die Fahrzeitverkürzungen nicht nur auf den Kernraum oder den weiter gefassten Untersuchungsraum begrenzt, sondern auch für weite Teile des norddeutschen Küstenraumes gültig (überregionale Bedeutung).

**Fazit Zielpunkte**

**Tab. 5.4-1 Verbesserung der Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren**

Verbesserung der	Einwohner (31.12.2009)	Erreichbarkeit von Mittelzentren je Gemeinde				Erreichbarkeit von Oberzentren je Gemeinde			
		in Minuten		in %		in Minuten		in %	
		gewichtet	gewichtet	gewichtet	gewichtet	gewichtet	gewichtet	gewichtet	gewichtet
A 20 Gesamttraum	2.332.672	0,2	1,4%	0,0	0,0%	4,9	10,5%	1,9	7,6%
A 20 Umland	1.462.795	0,0	0,1%	0,0	0,0%	0,8	1,8%	0,2	1,1%
A 20 Umland - Ost	773.745	0,0	0,0%	0,0	0,0%	2,5	7,5%	0,2	3,1%
A 20 Umland - West	689.050	0,0	0,1%	0,0	0,0%	0,4	0,9%	0,2	0,7%
A 20 Kernregion	869.877	0,3	1,9%	0,0	0,0%	6,6	13,7%	4,8	12,6%
A 20 Kernregion - Ost	562.204	0,4	2,0%	0,0	0,0%	7,4	14,3%	6,8	14,6%
A 20 Kernregion - West	307.673	0,0	0,1%	0,0	0,0%	1,3	5,5%	1,1	5,2%
A 20 Umland - Ost	773.745	0,0	0,0%	0,0	0,0%	2,5	7,5%	0,2	3,1%
<i>Bremen, Stadt</i>	547.685	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
<i>Osterholz, LK</i>	112.029	0,0	0,0%	0,0	0,0%	2,9	7,5%	1,2	3,1%
<i>Bremerhaven, St.</i>	114.031	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
A 20 Kernregion - Ost	562.204	0,4	2,0%	0,0	0,0%	7,4	14,3%	6,8	14,6%
<i>Stade, LK</i>	196.952	0,0	0,0%	0,0	0,0%	13,1	21,9%	11,6	19,8%
<i>Rotenburg (W.), LK</i>	164.064	0,0	0,0%	0,0	0,0%	7,9	11,7%	7,3	12,0%
<i>Cuxhaven, LK</i>	201.188	1,0	4,9%	0,0	0,1%	2,9	9,3%	1,8	7,5%
A 20 Umland - West	689.050	0,0	0,1%	0,0	0,0%	0,4	0,9%	0,2	0,7%
<i>Emden, St.</i>	51.292	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,1	0,1%	0,1	0,1%
<i>Aurich, LK</i>	180.979	0,0	0,1%	0,0	0,0%	0,7	1,3%	0,7	1,4%
<i>Leer, LK</i>	159.651	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,1	0,2%	0,0	0,0%
<i>Wilhelmshaven, St.</i>	81.137	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
<i>Wittmund, LK</i>	54.657	0,0	0,1%	0,0	0,0%	0,4	1,1%	0,4	1,2%
<i>Oldenburg (Oldb), St.</i>	161.334	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
A 20 Kernregion - West	307.673	0,0	0,1%	0,0	0,0%	1,3	5,5%	1,1	5,2%
<i>Wesermarsch, LK</i>	91.228	0,0	0,0%	0,0	0,0%	3,0	9,7%	3,5	12,0%
<i>Friesland, LK</i>	98.928	0,0	0,2%	0,0	0,0%	0,1	0,7%	0,1	0,7%
<i>Ammerland, LK</i>	117.517	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,2	0,7%	0,2	0,8%

Erreichbarkeitsmodell des NIW  
 Grundlage: Straßennetz von SSP Consult, Stand: 10.10.2011; Bevölkerungsfortschreibung des LSKN bis 2010, Bevölkerungsstand: 31.12.2009

N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, 10/2011

## 5.4 Erreichbarkeit von Zentren

### 5.4.1 Anbindung an Mittel- und Oberzentren

#### Regionalwirtschaftliche Bedeutung von Mittel- und Oberzentren

Mittel- und Oberzentren haben eine besondere Bedeutung als wichtige Wohn- und Wirtschaftsstandorte sowie als regionale Arbeitsmarktzentren. Darüber hinaus erfüllen Zentren wichtige Funktionen wie beispielsweise Versorgungsfunktionen für ein mehr oder weniger großes Umland.

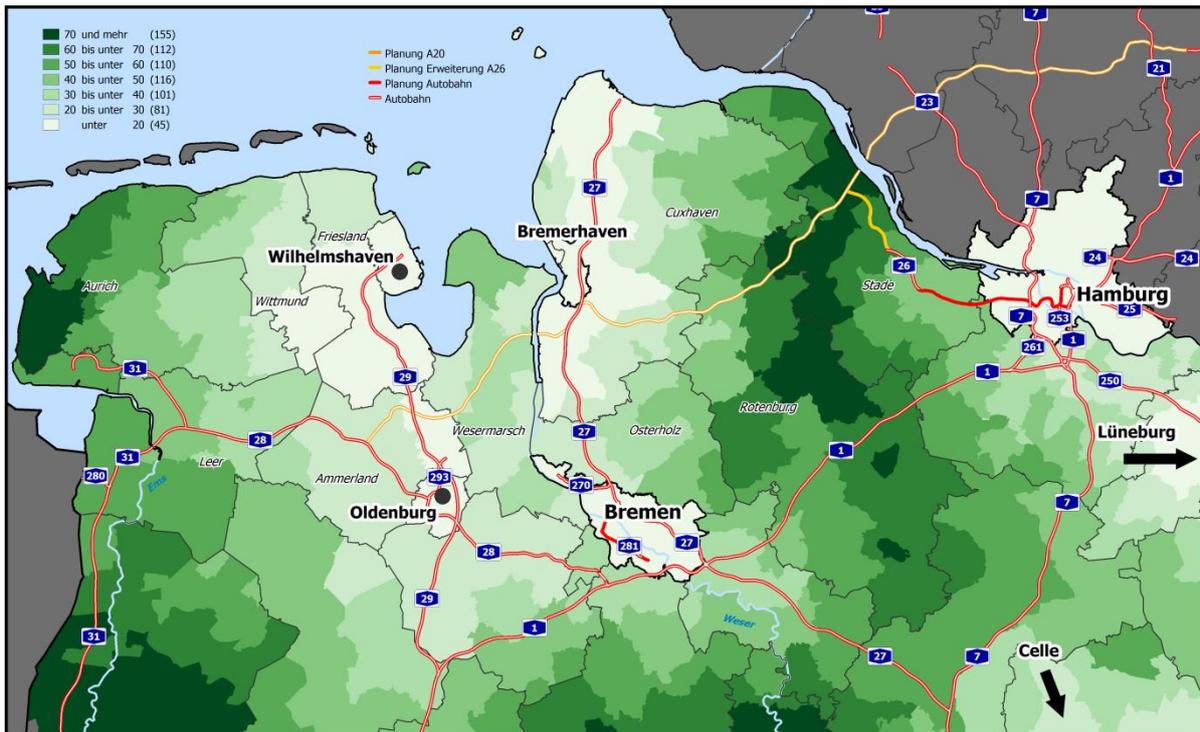
#### Mittelzentren: Keine signifikanten Verbesserungen der Erreichbarkeit

Insgesamt können durch die Küstenautobahn in nur sehr wenigen Gemeinden marginale Verbesserungen der Erreichbarkeit von Mittelzentren nachgewiesen werden. Wird zusätzlich die Einwohnerzahl der Gemeinden im Einzugsbereich der Mittelzentren berücksichtigt, können weder für den Gesamttraum noch deren Teilregionen Verbesserungen bestimmt werden (Tab. 5.4-1). Lediglich für einzelne Gemeinden im Landkreis Cuxhaven wie beispielsweise Beverstedt, Heerstedt, Stubben und Lünestedt sind kürzere Reisezeiten von bis zu 10 Minuten zum nächstgelegenen Mittelzentrum zu erwarten.

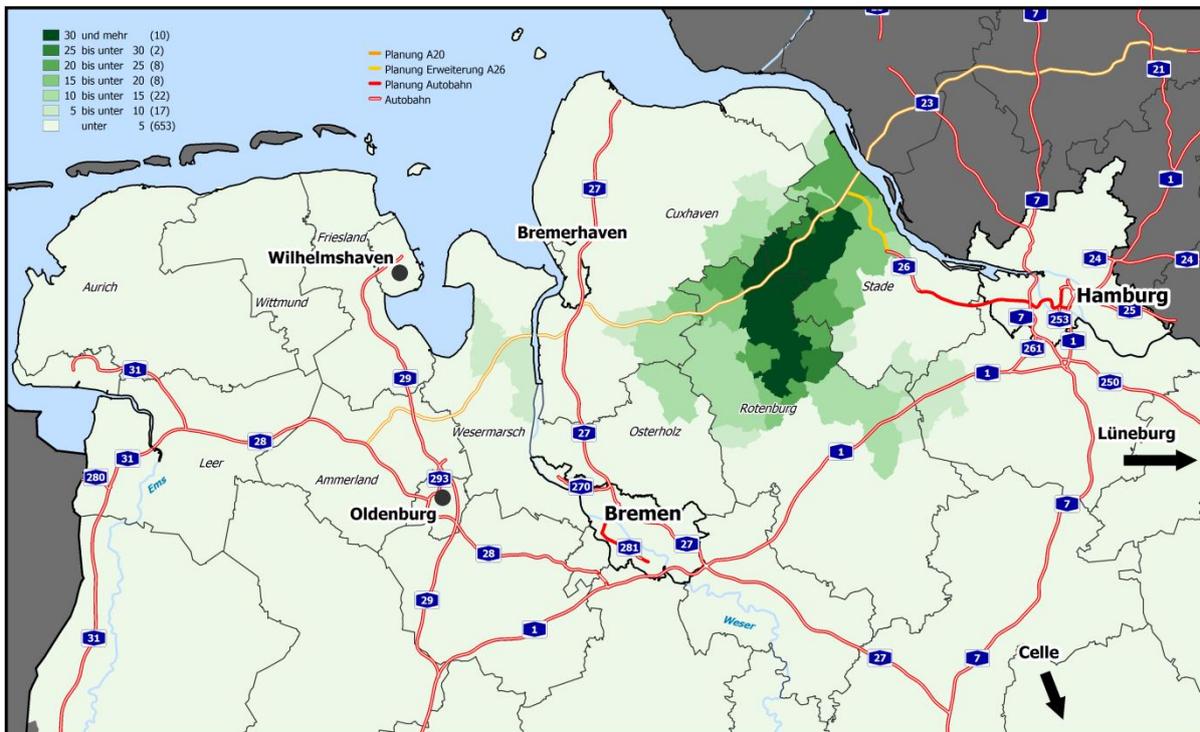
#### Oberzentren: Verbesserungen für Gemeinden in den Landkreisen Stade und Rotenburg (Wümme)

Mit wesentlichen Verbesserungen der Erreichbarkeit von Oberzentren ist nur in Gemeinden in der östlichen Kernregion entlang der Küstenautobahn sowie im nördlichen Landkreis Rotenburg zu rechnen. Die größten absoluten Verbesserungen in Höhe von deutlich über 30 Minuten sind für die Gemeinden Estorf und Kranenburg im Landkreis Stade zu erwarten (Karte 5.4-2). Wird bei der Bestimmung der Erreichbarkeitsverbesserungen zusätzlich die Einwohnerzahl berücksichtigt, sinken die Verbesserungen im östlichen Kernraum, da die Gemeinden, die am stärksten profitieren, geringe Einwohnerzahlen aufweisen (Tab. 5.4-1).

**Karte 5.4-1 Fahrzeit zum nächsten Oberzentrum in Minuten ohne Küstenautobahn und neue Elbquerung**



**Karte 5.4-2 Veränderung der Fahrzeit zum nächsten Oberzentrum in Minuten**



Erreichbarkeitsmodell des NIW, 10/2011

Grundlage: Straßennetz von SSP Consult, Stand 10.10.2011; Bevölkerungsfortschreibung des LSKN bis 2010, Bevölkerungsstand 31.12.2009

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.

### **Einhaltung von Mindeststandards**

Im motorisierten Individualverkehr werden häufig Erreichbarkeitsstandards für Ober- und Mittelzentren festgelegt, wobei zwischen Zielwerten und einer Zumutbarkeitsgrenze unterschieden wird<sup>56</sup>.

- Für Mittelzentren werden folgende Erreichbarkeitsstandards zugrunde gelegt: Zielwert = 30 Minuten, Zumutbarkeit = 45 Minuten.
- Für Oberzentren gelten nachfolgende Standards: Zielwert = 60 Minuten, Zumutbarkeit = 90 Minuten.

### **Mittelzentren: Zielwert von 30 Minuten in 97 % der Gemeinden bereits erreicht**

Mit Ausnahme der Kernregion Ost wird bereits heute in allen Gemeinden des übrigen Untersuchungsraums der Zielwert von 30 Minuten Fahrzeit zum nächsten Mittelzentrum erreicht. Dementsprechend entfallen Veränderungen des Erreichbarkeitsstandards nur auf Gemeinden in den Landkreisen Stade, Rotenburg (Wümme) und Cuxhaven.

- Insgesamt verbessert sich die Erreichbarkeit von Mittelzentren in 2 % der Gemeinden in der östlichen Kernregion, so dass der Zielwert von 30 Minuten erreicht wird.
- Die Verbesserungen entfallen dabei ausschließlich auf Gemeinden im Landkreis Cuxhaven.
- Auch mit der A 20 gilt für 3 % der Gemeinden im östlichen Kernraum lediglich der Zumutbarkeitswert von 45 Minuten. Dies betrifft vor allem Gemeinden in den Landkreisen Stade und Cuxhaven, für die durch die A 20 keine Verbesserung bezüglich des Erreichbarkeitsstandards eintritt.

### **Oberzentren: Erreichen des Zielwertes durch die A 20 in Stade und Rotenburg (Wümme)**

Bereits heute können alle Gemeinden im Gesamttraum ein Oberzentrum innerhalb der zumutbaren Zeit von 90 Minuten erreichen. Dies gilt allerdings nicht für den Zielwert von 60 Minuten, den nur 74 % der Gemeinden unterschreiten. Durch den Bau der Küstenautobahn können weitere 38 Gemeinden (16 %) des Gesamttraums den Zielwert von 60 Minuten erreichen, während für 10 % keine Veränderung des Erreichbarkeitsstandards entsteht:

- Gemeinden in den Landkreisen Stade, Rotenburg (Wümme) und Aurich weisen teilweise deutlich längere Fahrzeiten als 60 Minuten zum nächsten Oberzentrum auf.
- Im Landkreis Stade ist für 36 Gemeinden oder 90 % aller Kommunen ein Unterschreiten des Zielwertes von 60 Minuten durch die Küstenautobahn zu erwarten.
- Im Landkreis Rotenburg (Wümme) können weitere 22 Gemeinden oder 42 % durch die A 20 das nächstgelegene Oberzentrum innerhalb einer Stunde erreichen.
- Aufgrund der Entfernung zur geplanten A 20 kann für die Gemeinden im Landkreis Aurich, der als einziger Landkreis im westlichen Untersuchungsraum den Zielwert verfehlt, keine Veränderungen der Erreichbarkeitsstandards erzielt werden, so dass diese Region des Gesamttraums am schlechtesten an Oberzentren angebunden ist.

### **Fazit für Mittel- und Oberzentren**

Wird nicht zwischen unterschiedlichen Ausstattungen einzelner Zentren differenziert, sondern lediglich die Erreichbarkeit des nächstgelegenen Mittel- oder Oberzentrums bestimmt, sind durch die Küstenautobahn in der Gesamtbetrachtung nur marginale bzw. geringe Veränderungen zu erwarten.

- Während bei der Erreichbarkeit von Mittelzentren nahezu keine Fahrzeitverkürzungen feststellbar sind, können im östlichen Kernraum einige Gemeinden Zeitersparnisse bis zum nächsten Oberzentrum erlangen. Allerdings weisen diese Gemeinden eine eher geringe Einwohnerzahl auf, so dass bevölkerungsgewichtet die Gewinne durch die Küstenautobahn abgeschwächt werden.
- Sowohl bei Mittel- als auch bei Oberzentren erreichen alle Gemeinden im Untersuchungsraum das nächstgelegene Zentrum innerhalb einer zumutbaren Zeit. Auch der jeweilige Zielwert von 30 bzw. 60 Minuten wird vom Großteil der Gemeinden bereits heute er-

<sup>56</sup> Vgl. Gather, Matthias (2003): Erreichbarkeiten und Einwohnerpotenziale Zentraler Orte. In: Raumforschung und Raumordnung, 61(3):211-222.

reicht. Verbesserungen sind vor allem in den Landkreisen Cuxhaven, Stade und Rotenburg (Wümme), also im östlichen Kernraum, zu erwarten.

## 5.4.2 Erreichbarkeit der Stadtstaaten Hamburg und Bremen

Die in den vorangegangenen Analyseschritten berücksichtigten Mittel- und Oberzentren weisen – unter anderem durch deutlich unterschiedliche Einwohnerzahlen – verschiedene Ausstattungsmerkmale und regionalwirtschaftliche Bedeutungen auf. Dabei sind insbesondere große Agglomerationen wie Bremen und Hamburg als bedeutende Arbeitsmarkt- und Einzelhandelszentren von herausragender Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung und Versorgung im niedersächsischen Küstenraum.

Besonders entlang der zentralen Verkehrsachsen A 1, A 7 und A 250 ist die günstige Erreichbarkeit Hamburgs zu erkennen und nimmt mit zunehmender Entfernung zum bestehenden Autobahnnetz ab. Dies wird unter anderem in der Pendlerverflechtung der niedersächsischen Gemeinden mit Hamburg deutlich (Karte 5.4-3 und 5.4-4 nachfolgend):

- Besonders starke Pendlerverflechtungen mit Hamburg weisen die Städte Lüneburg, Buchholz in der Nordheide, Buxtehude und Stade auf.
- Entlang der A 1 bildet Hamburg für einzelne Gemeinden im südlichen Landkreis Rotenburg den zweitgrößten Auspendlerstandort.
- Ebenfalls starke Verflechtungen bestehen mit dem Landkreis Stade, der mit der Bundesstraße 73 bzw. der A 26 angebunden ist.

Insgesamt verbessert sich die Erreichbarkeit von Hamburg in allen untersuchten Landkreisen und Regionen des Untersuchungsraumes. Wird neben der Fahrzeit zusätzlich die Einwohnerzahl einer jeden Gemeinde als Gewicht berücksichtigt, ergibt sich durch die Küstenautobahn für den Gesamttraum eine durchschnittliche Verbesserung von 33 Minuten oder knapp 23 % der Ausgangsfahrzeit. Die größten absoluten und relativen Verbesserungen sind für die westliche Kernregion zu erwarten, während die geringsten absoluten und relativen Zuwächse im östlichen Kernraum entstehen werden (Karte 5.4-4 und Tab. 5.4-2).

- Trotz der insgesamt geringen Verbesserungen im östlichen Umland, profitiert die Stadt Bremerhaven von einer erheblichen Verkürzung der Fahrzeit nach Hamburg um ca. 54 Minuten oder 38 %.
- In der Kernregion Ost entfallen die stärksten Verbesserungen auf Gemeinden im Landkreis Cuxhaven. Demgegenüber fallen die Fahrzeitgewinne im Landkreis Stade geringer aus, da über die A 26 bereits eine direkte Anbindung besteht. Im Landkreis Rotenburg (Wümme) können nur sehr wenige Gemeinden im Norden des Landkreises stark profitieren, so dass der Landkreis insgesamt eine vergleichsweise geringe Verkürzung der Fahrzeit aufweist.
- Im westlichen Untersuchungsraum können insbesondere Gemeinden im Landkreis Wesermarsch, im Landkreis Friesland und in der Stadt Wilhelmshaven eine günstigere Erreichbarkeit von Hamburg verzeichnen, da die gesamte neue Autobahn genutzt werden kann. Demgegenüber kann die Stadt Oldenburg vor allem von Entlastungseffekten auf der A 1 profitieren, die im Vergleich zu den zuvor genannten Landkreisen allerdings zu geringeren Verbesserungen führen.

Durch die Küstenautobahn ergeben sich im östlichen Kernraum entlang der geplanten Trasse deutliche Erreichbarkeitsverbesserungen für die Gemeinden. Diese Gemeinden weisen bisher keine starke Pendlerverflechtung mit Hamburg auf. Aufgrund der kürzeren Fahrzeit wird mithilfe der Küstenautobahn die Grundlage zu einer stärkeren Integration in den Hamburger Wirtschaftsraum geschaffen.

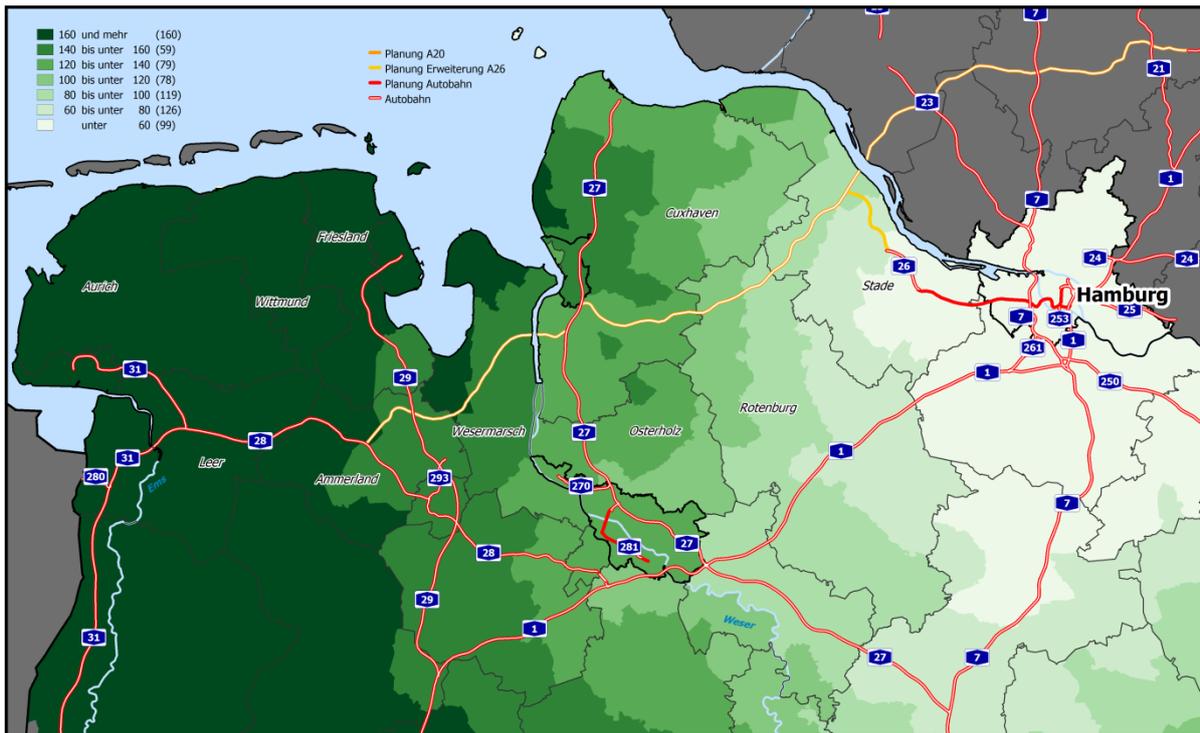
**Bedeutung von Hamburg und Bremen für den Gesamttraum**

**Fahrzeit und Pendlerverflechtung mit Hamburg zum Bezugzeitpunkt**

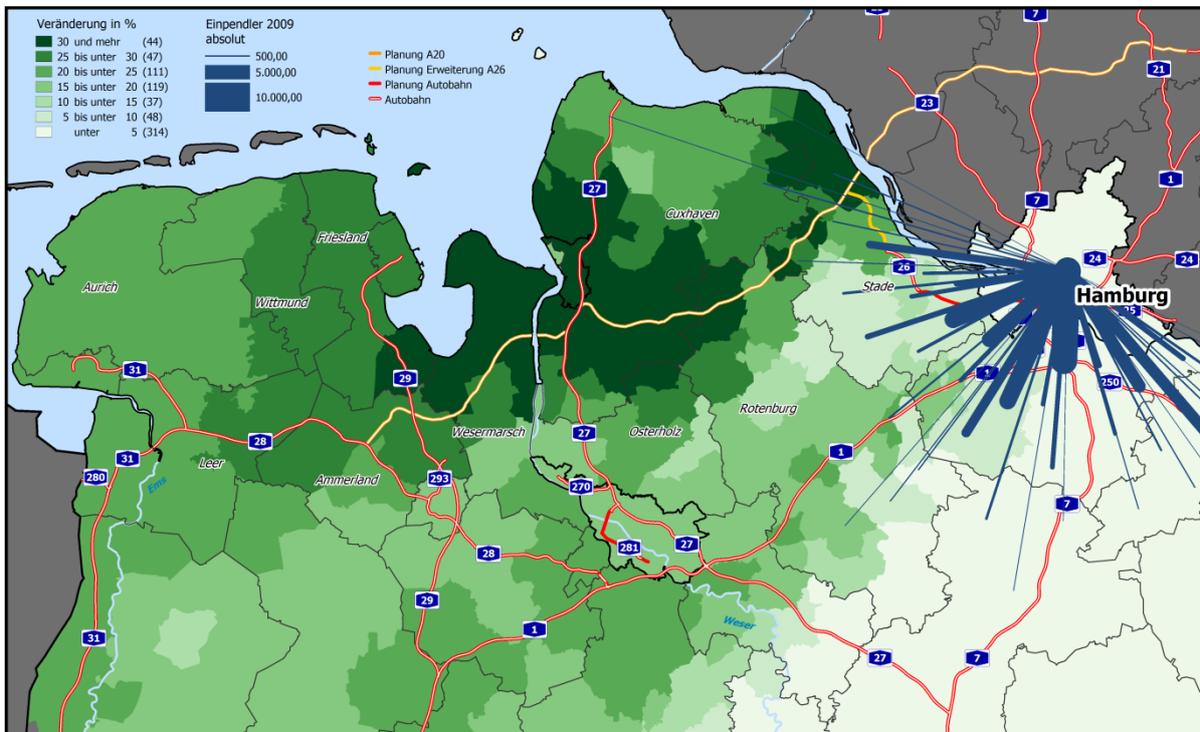
**Potenziale und Erreichbarkeitsverbesserungen für Hamburg**

**Fazit für die Erreichbarkeit von Hamburg**

**Karte 5.4-3 Fahrzeit nach Hamburg in Minuten ohne Küstenautobahn und neue Elbquerung**



**Karte 5.4-4 Relative Veränderung der Fahrzeit nach Hamburg in % und Pendlerverflechtung mit Hamburg 2009**



Erreichbarkeitsmodell des NIW, dominierende Auspendlerströme nach Hamburg, 10/2011  
 Grundlage: Straßennetz von SSP Consult, Stand 10.10.2011; Bevölkerungsforschung des LSKN bis 2010, Bevölkerungsstand 31.12.2009; Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit

Tab. 5.4-2 Verbesserung der Erreichbarkeit von Hamburg und Bremen

Verbesserung der	Einwohner (31.12.2009)	Erreichbarkeit von Hamburg je Gemeinde				Erreichbarkeit von Bremen je Gemeinde			
		in Minuten		in %		in Minuten		in %	
		in Minuten	in %	in Minuten	in %	in Minuten	in %	in Minuten	in %
A 20 Gesamttraum	2.332.672	30,5	23,5%	32,8	23,4%	5,4	6,4%	3,8	6,3%
A 20 Umland	1.462.795	43,0	23,1%	34,8	22,6%	4,7	4,7%	2,2	4,3%
A 20 Umland - Ost	773.745	31,2	24,6%	28,6	22,6%	0,4	1,1%	0,0	0,3%
A 20 Umland - West	689.050	45,6	22,9%	41,7	22,7%	5,6	5,0%	4,6	4,9%
A 20 Kernregion	869.877	25,4	23,9%	29,5	25,0%	5,6	7,3%	6,6	8,6%
A 20 Kernregion - Ost	562.204	22,8	23,1%	21,9	23,1%	5,8	7,3%	7,6	9,5%
A 20 Kernregion - West	307.673	43,3	27,2%	43,4	27,1%	4,8	7,0%	4,7	6,7%
A 20 Umland - Ost	773.745	31,2	24,6%	28,6	22,6%	0,4	1,1%	0,0	0,3%
Bremen, Stadt	547.685	24,3	19,4%	24,3	19,4%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Osterholz, LK	112.029	29,8	23,6%	23,7	19,5%	0,5	1,2%	0,6	1,5%
Bremerhaven, St.	114.031	54,1	38,3%	54,1	38,3%	-0,3	-0,6%	-0,3	-0,6%
A 20 Kernregion - Ost	562.204	22,8	23,1%	21,9	23,1%	5,8	7,3%	7,6	9,5%
Stade, LK	196.952	13,5	19,1%	10,8	17,3%	17,7	16,9%	19,1	18,0%
Rotenburg (W.), LK	164.064	13,9	16,3%	14,3	16,7%	-0,1	-0,2%	0,5	0,7%
Cuxhaven, LK	201.188	38,0	28,9%	38,8	29,0%	3,3	4,7%	2,1	3,2%
A 20 Umland - West	689.050	45,6	22,9%	41,7	22,7%	5,6	5,0%	4,6	4,9%
Emden, St.	51.292	44,4	22,7%	44,4	22,7%	4,2	3,9%	4,2	3,9%
Aurich, LK	180.979	45,7	21,5%	46,0	22,2%	5,5	4,4%	5,8	4,8%
Leer, LK	159.651	44,3	24,1%	44,3	23,7%	4,1	4,2%	4,1	4,1%
Wilhelmshaven, St.	81.137	47,5	27,5%	47,5	27,5%	7,3	8,6%	7,3	8,6%
Wittmund, LK	54.657	47,9	23,5%	47,8	24,6%	7,6	6,6%	7,6	7,1%
Oldenburg (Oldb), St.	161.334	28,5	18,7%	28,5	18,7%	1,9	2,9%	1,9	2,9%
A 20 Kernregion - West	307.673	43,3	27,2%	43,4	27,1%	4,8	7,0%	4,7	6,7%
Wesermarsch, LK	91.228	42,1	28,6%	43,9	29,8%	3,9	7,4%	4,0	7,6%
Friesland, LK	98.928	47,7	27,6%	47,6	27,8%	7,4	8,8%	7,4	8,9%
Ammerland, LK	117.517	40,1	24,8%	39,4	24,5%	3,1	4,3%	3,0	4,1%

Erreichbarkeitsmodell des NIW

Grundlage: Straßennetz von SSP Consult, Stand: 10.10.2011; Bevölkerungsfortschreibung des LSKN bis 2010, Bevölkerungsstand: 31.12.2009

N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, 10/2011

Die Fahrzeiten zum Bezugszeitpunkt und die Pendlerverflechtung zeigen für Bremen eine günstigere Anbindung von Gemeinden entlang der A 27 in Richtung Norden und Südwesten sowie entlang der A 1 bis in den Landkreis Rotenburg (Wümme). Im Westen erstreckt sich die Arbeitsmarktverflechtung bis nach Oldenburg (Karte 5.4-7 und 5.4-8).

- Besonders starke Pendlerverflechtungen bestehen in die Landkreise Osterholz, Diepholz und Verden.
- Gemeinden im Landkreis Wesermarsch und im südlichen Friesland sind nicht primär auf Bremen ausgerichtet.

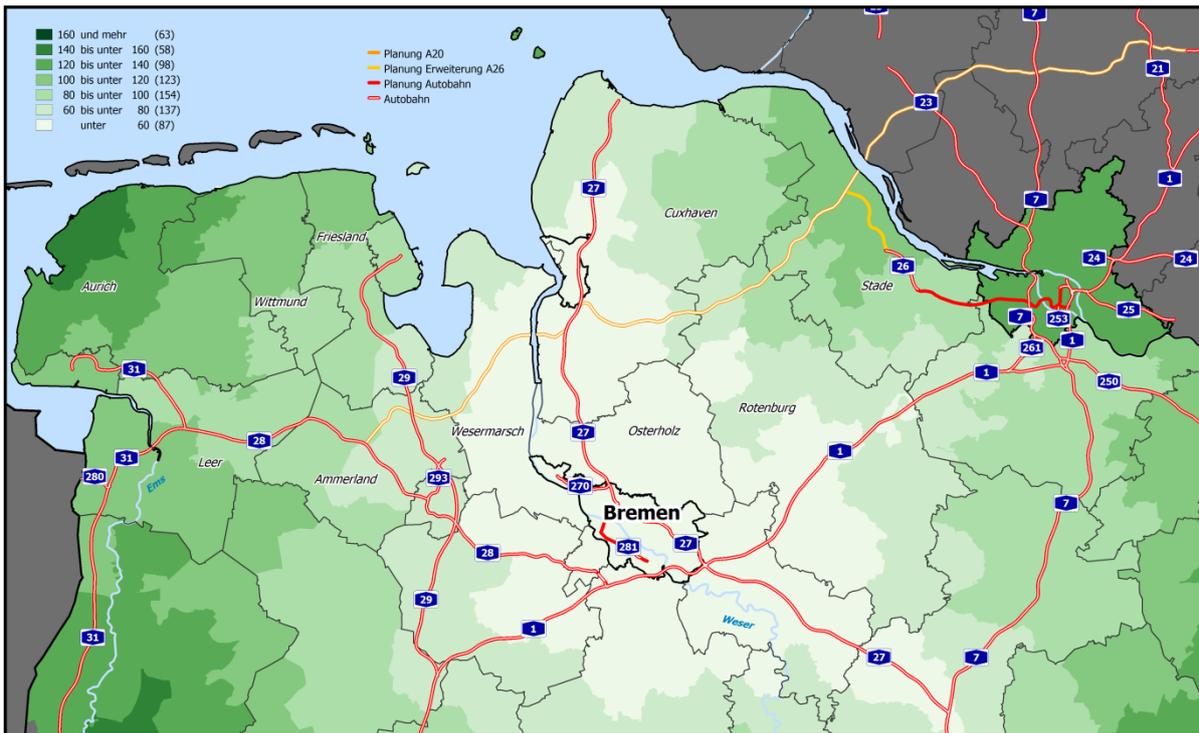
### Ausgangssituation Bremen

Aufgrund der zentralen Lage von Bremen im Untersuchungsraum fallen die Verbesserungen im Gegensatz zu Hamburg wesentlich geringer aus. Unter Berücksichtigung der Einwohnerzahl einer jeden Gemeinde ergibt sich durch die Küstenautobahn für den Gesamttraum eine durchschnittliche Verbesserung von 4 Minuten oder knapp 6 % der Ausgangsfahrtzeit (Tab. 5.4-2).

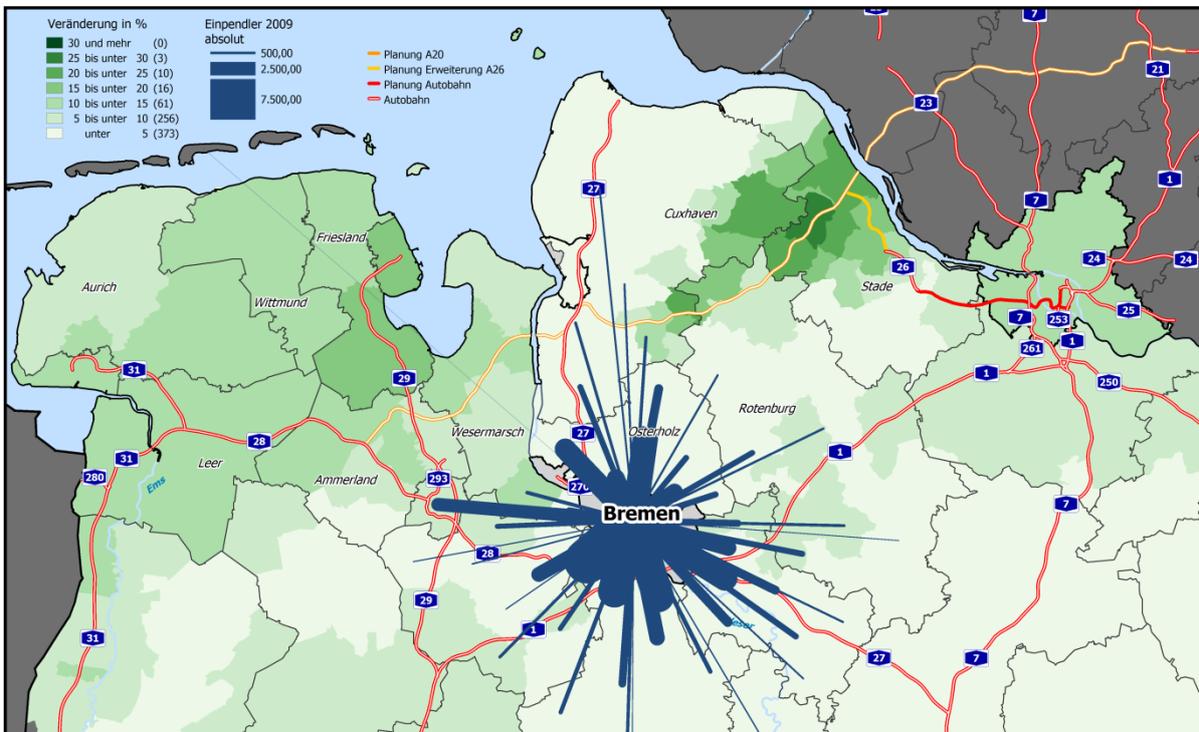
- Im westlichen Kerngebiet profitieren insbesondere die Landkreise Friesland und Wittmund sowie die Stadt Wilhelmshaven durch eine schnellere Anbindung an Bremen.
- In der Kernregion Ost entfallen die mit Abstand stärksten Verbesserungen auf Gemeinden im Landkreis Stade und im östlichen Landkreis Cuxhaven. Für weite Teile des Landkreises Cuxhaven werden allerdings nur marginale Fahrzeitverbesserungen erwartet, da die gute Anbindung über die A 27 durch die Küstenautobahn kaum verbessert wird.

### Potenziale und Erreichbarkeitsverbesserungen für Bremen

**Karte 5.4-5 Fahrzeit nach Bremen in Minuten ohne Küstenautobahn und neue Elbquerung**



**Karte 5.4-6 Relative Veränderung der Fahrzeit nach Bremen in % und Pendlerverflechtung mit Bremen 2009**



Erreichbarkeitsmodell des NIW, dominierende Auspendlerströme nach Bremen, 10/2011  
 Grundlage: Straßennetz von SSP Consult, Stand 10.10.2011; Bevölkerungsfortschreibung des LSKN bis 2010, Bevölkerungsstand 31.12.2009; Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit

- Auch im Landkreis Wesermarsch profitieren einzelne Gemeinden, wie Brake und Nordenham, von einer schnelleren Anbindung an Bremen.

Aufgrund der zentralen Lage von Bremen im Untersuchungsraum sind die Verkürzungen der Fahrzeiten aus den Gemeinden im Vergleich zu Hamburg insgesamt geringer ausgeprägt. Durch die gute Anbindung in Richtung Norden über die A 27 entfallen die deutlichsten Verbesserungen auf Gemeinden im Landkreis Stade und im östlichen Landkreis Cuxhaven. Infolge der größeren Nähe zu Hamburg ist diese Verbesserung für die dortigen Gemeinden jedoch von geringerer Bedeutung. Insgesamt ergeben sich Potenziale zur besseren Einbindung der Landkreise Wesermarsch und Friesland in den Bremer Arbeitsmarkt.

**Fazit für die Erreichbarkeit von Bremen**

## 5.5 Wirkungen auf ausgewählte Wirtschaftsbereiche

### 5.5.1 Norddeutsche Hafenstandorte

Als Ost-West-Verbindung im norddeutschen Küstenraum bietet die A 20 den Hafenstandorten die Möglichkeit einer verbesserten Anbindung an das Hinterland und an andere Häfen. Für den Verkehr zwischen einzelnen Standorten von Häfen wurde in den Branchengesprächen vor allem auf die Bedeutung des Austausches zwischen den drei großen norddeutschen Containerhäfen (Hamburg, Bremerhaven und Jade-Weser-Port/Wilhelmshaven) hingewiesen (Tab 5.5-1 und Karte 5.5-1).

**Fahrzeitverkürzung zwischen Containerhäfen durch die A 20**

**Karte 5.5-1 Schnellste Verbindung zwischen norddeutschen Containerhäfen mit und ohne Küstenautobahn**



Erreichbarkeitsmodell des NIW, 10/2011 ; Grundlage: Straßennetz von SSP Consult, Stand: 10.10.2011

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.



- Insbesondere die Verbindung zwischen Hamburg und Bremerhaven würde durch den Bau der Küstenautobahn von einer ca. 55 Minuten oder knapp 38 % kürzeren Fahrzeit profitieren, da die schnellste Route nicht mehr über Bremen führt (Karte 5.5-1).
- Auch für die Verbindung des Jade-Weser-Ports mit Hamburg und Bremerhaven entstehen durch die Küstenautobahn Fahrzeitverbesserungen von ca. 26 % bzw. 12 % der Fahrzeit im Bezugsfall.

Bei der Analyse der Fahrzeiten bzw. der Veränderung der Fahrzeit zwischen den Hafenstandorten durch die A 20 wird deutlich, dass alle Standorte von einer deutlich günstigeren Anbindung an Schleswig-Holstein bzw. Skandinavien profitieren werden (Tab 5.5-1 und Abschnitt 5.3).

**Deutlich günstigere Anbindung der Häfen nach Skandinavien/ Schleswig-Holstein**

- Aufgrund der besseren Anbindung nach Osten und Westen wird der Hafen in Bremerhaven durch die Küstenautobahn deutlich günstiger an Schleswig-Holstein und die Niederlande angebunden sein.
- Der Standort Hamburg profitiert vor allem durch Entlastungseffekte entlang der Autobahnen A 7 und A 1.
- Für den Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven ist mit Fahrzeitverbesserungen in Richtung Nordosten von bis zu 48 % zu rechnen.

### 5.5.2 Standorte des Luftfahrzeugbaus

Wie bereits in den Branchenanalysen gezeigt wurde, stellt die Straßenanbindung einen wesentlichen Standortfaktor im Luftfahrzeugbau dar, da die Straße der wichtigste Verkehrsträger auf kurzen Strecken und im Hinterlandtransport ist. Daher wurde im Untersuchungsraum die Fahrzeitveränderung zwischen fünf Standorten näher untersucht.

**Güteraustausch zwischen Standorten des Luftfahrzeugbaus**

**Tab. 5.5-2 Verbesserung der Fahrzeit zwischen Standorten des Luftfahrzeugbaus in Minuten und in % der heutigen Fahrzeit**

Nach → Von ↓	Hamburg	Stade	Nordenham	Varel	Bremen
Hamburg		2,0 5,9%	60,0 39,8%	54,3 34,8%	20,4 19,3%
Stade	1,7 5,1%		68,9 52,1%	72,4 49,3%	22,1 23,0%
Nordenham	59,5 39,3%	69,5 52,2%		4,7 12,2%	5,5 10,6%
Varel	54,2 34,6%	69,9 48,4%	4,7 12,3%		1,9 3,4%
Bremen	23,9 22,7%	19,3 20,7%	5,5 10,7%	1,8 3,2%	

Erreichbarkeitsmodell des NIW, 10/2011; Grundlage: Straßennetz von SSP Consult, Stand: 10.10.2011

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.

Durch die A 20 entsteht eine fahrzeitorientierende Alternative zu bisherigen Strecken, insbesondere in Richtung Hamburg als Ort der Endmontage. Dabei ergeben sich durch die Küstenautobahn teilweise enorme Fahrzeitverkürzungen von bis zu 70 Minuten oder knapp 52 % der heutigen Fahrzeit (Tab. 5.5-2).

**Fahrzeitverkürzung von bis zu 60 Minuten**

- In Richtung Hamburg und Stade sind die größten Verbesserungen für Nordenham und Varel zu erwarten, da die A 20 eine Alternative zur Route über Bremen darstellt.
- Die Erreichbarkeitseffekte für den Standort Bremen fallen insgesamt geringer aus. Lediglich zwischen Bremen und den Standorten Stade und Hamburg ergeben sich infolge von Entlastungseffekten auf der A 1 Fahrzeitverkürzungen von bis zu 20 Minuten.

**Fazit für ausgewählte Wirtschaftsbereiche**

Für die Häfen und Standorte des Luftfahrzeugbaus lassen sich insgesamt durch den Bau der Küstenautobahn erhebliche Fahrzeitverbesserungen nachweisen.

- Insbesondere die drei norddeutschen Containerhäfen (Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven/Jade-Weser-Port) profitieren von Fahrzeitverkürzungen von 12 % bis 38 % der heutigen Fahrzeit und können somit einen schnelleren Containeraustausch realisieren.
- Für den Luftfahrzeugbau verbessert sich vor allem die Anbindung an die Standorte Stade und Hamburg, so dass sich die heutige Fahrzeit teilweise nahezu halbiert. Darüber hinaus entsteht eine Ausweichroute für Spezialtransporte bzw. die Möglichkeit, Verkehre von anderen Strecken umzuleiten.

6. Tabellarische Zusammenfassung			
Ziele	Wirkmechanismen	Teilräume	Belege
<b>Ziele und Wirkungen für die Wirtschaftsstandorte der Region</b>			
Stärkung der Standortbedingungen durch Verbesserung der Erreichbarkeit von Wirtschaftsräumen ...			
... für überregional / international ausgerichtete Betriebe	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit durch               <ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Transportkosten</li> <li>kürzere Fahrtzeiten</li> <li>Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit von Transporten</li> </ul> </li> <li>+ Möglichkeiten zur Erweiterung der Marktgebiete (v.a. bei transportkostenintensiven Produkten)</li> <li>⇒ Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit bzw. Ausweitung der Marktgebiete führen zu steigender Nachfrage und damit zur Sicherung der vorhandenen Arbeitsplätze bzw. zur Ausweitung der Beschäftigung</li> </ul>	<p>Von Bedeutung ist insbesondere die Erreichbarkeit von Zielen außerhalb der Region.</p> <p>Begünstigt sind insbesondere Standorte in unmittelbarer Nähe der Autobahnanschlussstellen.</p> <p>Besonders große Fahrtzeitgewinne ergeben sich dem Verlauf entsprechend in Richtung Nordosten (Schleswig-Holstein / Skandinavien) und Richtung Westen (Niederlande).</p>	<p>Die GIS-Berechnungen belegen eine deutliche Reduktion der Fahrtzeiten.</p> <p>Die Ergebnisse der Betriebsbefragung (aussagekräftig für große, überregional ausgerichtete Betriebe) belegen eine positive Wirkung der Autobahn auf Fahrtzeiten, Transportkosten und Erweiterung des Marktgebiets.</p>
... für regionale und lokale Handwerker und Dienstleistungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Bessere Erreichbarkeit der umliegenden Wirtschaftsräume, insbesondere der großen Märkte in den Ballungsräumen Hamburg und Bremen, kann auch zu positiven Impulsen für die Nachfrage und Beschäftigung von lokal bzw. regional orientierten Betrieben führen.</li> <li>+ Vor allem aber auch die zusätzli-</li> </ul>	<p>Vor allem die Erreichbarkeit der umliegenden Wirtschaftsräume, insbesondere der großen Ballungsräume Hamburg und Bremen, ist von Bedeutung.</p>	<p>GIS-Berechnungen belegen Fahrtzeitverkürzungen – allerdings ist a priori unklar, ob positive oder negative Effekte überwiegen.</p>

6. Tabellarische Zusammenfassung			
Ziele	Wirkmechanismen	Teilräume	Belege
	<p>chen Einkommen der privaten Haushalte (s.o.) dürften sich positiv auswirken.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es ist allerdings auch mit steigender Konkurrenz durch Betriebe von außerhalb zu rechnen.</li> </ul>		
... für Luftfahrzeugbau	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Durch kürzere Fahrtzeiten sinken die Transportkosten.</li> <li>+ Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit von Transporten kann verbessert werden.</li> <li>+ Es bieten sich günstigere Bedingungen für den Transport übergroßer Bauteile, u.a. durch die Verfügbarkeit von Alternativrouten. Dies gilt unter Umständen auch für den Transport von Bauteilen von Windkraftanlagen.</li> </ul>	Positive Wirkungen ergeben sich vor allem auf den wichtigen Zulieferstrecken von Nordenham nach Hamburg und von Varel nach Hamburg.	<p>GIS-Berechnungen belegen Fahrtzeitverkürzungen. Allerdings konnten Größenbeschränkungen (z.B. begrenzte Durchfahrtshöhen) bei den Berechnungen nicht berücksichtigt werden.</p> <p>Branchengespräche im Luftfahrzeugbau (Airbus Stade und Hamburg, Premium Aerotec Nordenham) bestätigen die Wirkungen.</p>
... für Häfen (insbesondere Containerverkehr)	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Die Kosten im Hinterlandtransport der norddt. Containerhäfen sinken durch kürzere Fahrtzeiten.</li> <li>+ Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit von Transporten ins Hinterland können erhöht werden.</li> <li>+ Auch bei den Umfuhren zwischen den Containerhäfen wird die Fahrtzeit reduziert und die Planbarkeit verbessert.</li> <li>+ Damit werden auch die Gesamtkosten für den Umschlag an den norddt. Containerhäfen reduziert.</li> </ul>	<p>Mit Blick auf die Umfuhren ergeben sich Vorteile für aller norddeutschen Containerhäfen (Hamburg und Bremerhaven sowie zukünftig den Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven).</p> <p>Beim Hinterlandtransport profitieren ganz besonders Bremerhaven und Wilhelmshaven in Richtung Nordosten (Schleswig-Holstein, Skandinavien).</p>	<p>GIS-Berechnungen belegen Fahrtzeitverkürzungen sowohl für Transporte ins Hinterland (v.a. Richtung Nordosten) als auch für die Umfuhren zwischen den Häfen (insbesondere zwischen dem Jade-Weser-Port und den Häfen in Hamburg und Bremerhaven).</p> <p>Die Branchengespräche mit den Vertretern der Häfen bestätigen die Wirkungen.</p>

6. Tabellarische Zusammenfassung			
Ziele	Wirkmechanismen	Teilräume	Belege
... für das Tourismusgewerbe	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Für die Tourismuswirtschaft an der niedersächsischen Nordseeküste ist die Erreichbarkeit im IPV von ganz besonderer Bedeutung, da der weitaus größte Teil der Gäste mit dem eigenen PKW anreist.</li> <li>+ Damit sind die Feriengäste auch während ihres Aufenthalts innerhalb der Region sehr mobil.</li> <li>⇒ Verbesserung der Erreichbarkeit stärkt auch die Attraktivität für Kurzaufenthalte und hilft damit, die Saisonschwankungen zu stabilisieren, u.a. auch saisonale Schwankungen in der Beschäftigung.</li> <li>⇒ Gerade im Bereich der Tagesausflüge und Kurzreisen, die tendenziell an Bedeutung gewinnen, sind eine günstige Erreichbarkeit und angemessene Fahrtzeiten wichtige Kriterien für die Auswahl des Zielorts.</li> <li>⇒ Über eine günstigere Anbindung besteht die Möglichkeit einer Erschließung neuer Gästepotenziale aus Schleswig-Holstein und Skandinavien.</li> <li>⇒ Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit für zusätzliche Beschäftigung v.a. in den lokalen Dienstleistungsbetrieben.</li> </ul>	<p>Die wichtigsten Übernachtungsorte im Untersuchungsraum sind die ostfriesischen Inseln und Küstengemeinden, Cuxhaven und sein unmittelbares Umfeld sowie die Halbinsel Butjadingen.</p> <p>Die Reisezeitverbesserungen vom Ruhrgebiet aus (wichtigste Herkunftsregion, insbesondere für Ferienreisen) sind für den Küstenraum allerdings eher gering. Möglicherweise spielen aber psychologische Aspekte, d.h. ein gefühlter höherer Anreisekomfort auf der Autobahn eine Rolle.</p> <p>Daneben gibt es weitere Tourismusstandorte, v.a. im Umfeld, die vor allem als Tagesausflugs- und Kurzreiseziele eine gewisse Bedeutung haben.</p> <p>Deutlichere Fahrtzeitgewinne gibt es im Tagesausflugs- und Kurzreiseverkehr von Hamburg und Bremen aus. Es profitieren v.a. die Gemeinden entlang der Trasse, weniger die typischen Ferienorte an der Küste.</p>	<p>Die GIS-Analyse belegt Fahrtzeitgewinne vor allem im Tagesausflugs- und Kurzreiseverkehr von Hamburg und Bremen aus. Allerdings profitieren v.a. die Gemeinden entlang der Trasse als die typischen Ferienorte an der Küste.</p> <p>Deutliche Fahrtzeitgewinne aus der Richtung Schleswig-Holstein / Skandinavien lassen sich mit der GIS-Analyse für den gesamten Untersuchungsraum belegen.</p> <p>Andererseits belegt die GIS-Analyse auch große Fahrtzeitverkürzungen in die schleswig-holsteinischen Feriengebiete, die sich bis nach Nordrhein-Westfalen fortsetzen.</p> <p>In den befragten Tourismusverbänden wird allerdings davon ausgegangen, dass die positiven Wirkungen überwiegen.</p>

6. Tabellarische Zusammenfassung			
Ziele	Wirkmechanismen	Teilräume	Belege
	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Daraus kann sich ein zusätzliches Angebot an Beschäftigungsmöglichkeiten für Frauen ergeben.</li> <li>⇒ Das regionale Einkommensniveau wird gestärkt.</li> <li>- eine günstigere verkehrliche Anbindung nach Nordosten bedeutet aber auch eine bessere Erreichbarkeit anderer Feriengebiete von den Hauptherkunftsregionen (v.a. NRW) aus – und damit einen verschärfte Wettbewerb.</li> </ul>		
Schaffung attraktiver Standorte für Betriebsansiedlungen in Gewerbeflächen in unmittelbarer Nähe der Anschlussstellen	<p>Gewerbestandorte mit einer guten Erreichbarkeit der größeren Zentren sind attraktiver.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Gewerbeflächenumsatz steigt sowohl mit Nähe zu großen Städten als auch in der Nähe von Autobahnanschlussstellen, die eine schnellere Erreichbarkeit der Zentren ermöglichen.</li> <li>⇒ Attraktivität der Gewerbeflächen, insbesondere abseits der Zentren,</li> </ul>	Die stärksten Fahrtzeitverbesserungen (= größte Erreichbarkeitsverbesserungen) gibt es im direkten Umfeld der Anschlussstellen, insbesondere im Raum Bremervörde.	<p>Die GIS-Berechnungen belegen eine deutliche Reduktion der Fahrtzeiten.</p> <p>In mehreren Gewerbeflächengutachten des NIW konnte der Einfluss der Entfernung zur nächsten Autobahnanschlussstelle auf den Gewerbeflächenumsatz bestätigt werden <sup>1</sup>.</p> <p>In einer quantitativen Untersuchung auf Basis der Gewerbeflächenumsätze der zurückliegenden 20 Jahre in 240 Gewerbegebieten an 75 Wirt-</p>

<sup>1</sup> Vgl. dazu:

- Gewerbeflächenentwicklungskonzepte für die Landkreise Wesermarsch und Ammerland sowie die Städte Oldenburg und Delmenhorst (gefördert mit Mitteln des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr), Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 2003;
- Gewerbeflächenentwicklungskonzepte im Bremer Umland für die Landkreise Diepholz, Osterholz und Verden, Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 2004;
- „Vermarktungsstudie für das geplante Interkommunale Gewerbegebiet der Stadt Bramsche und der Gemeinde Wallenhorst“ und „Gewerbeflächenentwicklungskonzept 2008 für den Landkreis Osnabrück“ (gefördert mit Mitteln des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und der Europäischen Union), Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 2008;
- aktuelles Forschungsprojekt „Evaluierung wirtschaftsnaher Infrastrukturen am Beispiel der niedersächsischen Förderpolitik“ (Förderung durch Förderprogramm Pro\*Niedersachsen des Niedersächsischen Ministeriums für Wissenschaft und Kultur).

6. Tabellarische Zusammenfassung			
Ziele	Wirkmechanismen	Teilräume	Belege
	steigt mit Nähe zur Autobahn.		schaftsstandorten in Niedersachsen konnte nachgewiesen werden, dass der jährliche Gewerbeflächenumsatz mit zunehmender Nähe zur Autobahnanschlussstelle signifikant steigt.
Ausweitung und / oder Neuzuschnitt von Arbeitsmarktregionen	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Verbesserter Zugang zu Fachkräften durch günstigere Erreichbarkeit von Arbeitsmarktzentren</li> <li>- Pendelmöglichkeiten der Arbeitnehmer können den Fachkräftewettbewerb für die regionalen Arbeitgeber verschärfen</li> <li>+ Allerdings bietet zunehmende Konkurrenz zwischen den Betrieben auch Anreizeffekte zur Umstrukturierung und Innovationssteigerung.</li> </ul> <p>⇒ Aus ökonomischer Sicht dürften die positiven Wirkungen des Wettbewerbs überwiegen.</p>	Die Effekte konzentrieren sich auf die Randbereiche der bisherigen Einzugsgebiete der Arbeitsmarktregionen und dort insbesondere auf diejenigen Standorte, die mit der unmittelbaren Nähe zu einer neuen Autobahnauffahrt größere Erreichbarkeitsverbesserungen erfahren.	<p>Bestätigung auch durch Betriebsbefragung: 70 % der befragten Betriebe erwarten einen verbesserten Zugang zu Fachkräften durch die A 20.</p> <p>Die GIS-Analyse legt in Verbindung mit der Auswertung der aktuellen Pendlerströme nahe, dass die Erreichbarkeitsverbesserungen eine Ausweitung der Arbeitsmarktregionen ermöglichen könnten.</p>
Ziele und Wirkungen für die die privaten Haushalte in der Region			
Verbesserung der Erreichbarkeit der umliegenden (großstädtischen) Arbeitsmärkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Bessere Erreichbarkeit der großen Arbeitsmarktzentren im IPV wird durch die A 20 verbessert.</li> </ul> <p>⇒ Geringere Fahrtzeiten reduzieren die Pendelkosten – dem stehen allerdings steigende Mobilitätskosten (z.B. für Treibstoffe) gegenüber.</p>	Die Effekte konzentrieren sich auf die Randbereiche der bisherigen Einzugsgebiete der Arbeitsmarktregionen und dort insbesondere auf diejenigen Standorte, die mit einer unmittelbaren Nähe zu einer neuen Autobahnauffahrt größere Erreichbarkeitsverbesserungen erfahren.	<p>Die Analyse der Pendlerverflechtungen belegt die hohe Bedeutung der großen Zentren Hamburg und Bremen als Arbeitsmarktstandorte.</p> <p>Die GIS-Analyse belegt eine verbesserte Erreichbarkeit dieser Zentren insbesondere für bestimmte Standorte entlang der Trasse.</p>



6. Tabellarische Zusammenfassung			
Ziele	Wirkmechanismen	Teilräume	Belege
	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Die Ausweitung der großstädtischen Pendlereinzugsbereiche bedeutet aus Sicht der Wohnstandorte gesehen eine Ausweitung des erreichbaren Arbeitsstellenangebots in quantitativer und vor allem qualitativer Sicht (Breite des beruflichen Spektrums sowie höheres Lohnniveau in großstädtischen Zentren)</li> <li>⇒ Ein vielfältigeres Arbeitsstellenangebot führt zu wachsender Beschäftigung sowie zunehmender Erwerbsbeteiligung bzw. Reduzierung der Arbeitslosigkeit.</li> <li>⇒ Der Anstieg der Erwerbsmöglichkeiten führt zu zusätzlichem Einkommen.</li> <li>⇒ Daraus kann sich zumindest teilweise zusätzliche Nachfrage auch für lokales Handwerk und Dienstleistungen ergeben.</li> <li>- Ein Teil der Wirkungen kommt auch den Arbeitsmarktzentren zugute.</li> <li>- Im Bereich des Einzelhandels kann es auch zu Entzugseffekten kommen, wenn die attraktiven großen Einzelhandelszentren leichter erreichbar sind.</li> </ul>	<p>Von besonderer Bedeutung sind die Ballungsräume Hamburg und Bremen mit ihren großen, vielfältigen Arbeitsmärkten.</p>	<p>Wanderungsverluste können als Beleg für geringe Attraktivität als Wohnstandort gelten; Untersuchungsraum ist sowohl durch Gemeinden mit Wanderungsgewinnen als auch Wanderungsverlusten gekennzeichnet.</p>

6. Tabellarische Zusammenfassung			
Ziele	Wirkmechanismen	Teilräume	Belege
	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Insgesamt stärkt ein verbessertes Arbeitsplatzangebot im räumlichen Umfeld die Wohnstandortbedingungen und reduziert die Gefahr von Abwanderungen bzw. führt zu Wanderungsgewinnen.</li> <li>⇒ Dadurch kann die Bevölkerungsentwicklung stabilisiert werden.</li> </ul>		
Verbesserung der Erreichbarkeit der Oberzentren	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Schnellere Anbindung an die Oberzentren im IPV stärkt die Qualität der Wohnstandorts- und Lebensbedingungen.</li> <li>+ Insbesondere die Anbindung an die großen Zentren Hamburg und Bremen ist aufgrund der qualitativ höherwertigen Ausstattung von Interesse für die Bevölkerung in der Region.</li> <li>⇒ Qualität der Lebensbedingungen trägt mit dazu bei, die Abwanderungstendenzen zu reduzieren bzw. ist ein wichtiger Faktor für Zuwanderungen.</li> </ul>	<p>Insbesondere die Erreichbarkeit der großen Zentren Hamburg und Bremen ist aufgrund der qualitativ höherwertigen Ausstattung gegenüber kleineren Oberzentren von Bedeutung.</p> <p>Vor allem die entlegeneren Gemeinden des mittleren Elbe-Weser-Raums profitieren durch eine bessere Erreichbarkeit der großen Oberzentren.</p>	<p>Die GIS-Analysen belegen die bessere Erreichbarkeit Hamburgs bzw. Bremens insbesondere von einigen Gemeinden im mittleren Elbe-Weser-Raum aus, die im unmittelbaren Umfeld der Trasse liegen.</p> <p>Wanderungsverluste können als Beleg für geringe Attraktivität als Wohnstandort gelten; Untersuchungsraum ist sowohl durch Gemeinden mit Wanderungsgewinnen als auch Wanderungsverlusten gekennzeichnet.</p>
Ziele und Wirkungen für die kommunalen Gebietskörperschaften in der Region			
Eine Belebung der wirtschaftlichen Aktivitäten führt zu einer Stärkung der kommunalen Einnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und der Ertragskraft durch Wachstum der Betriebe führt zu steigenden Gewerbesteuerzahlungen an die Standortgemeinden.</li> <li>+ Zunehmende Beschäftigung der wachsenden Betriebe führt zu</li> </ul>	Die stärksten Wirkungen ergeben sich entsprechend den Ergebnissen für Wirtschafts- und Wohnstandorte im Umfeld der Auffahrten.	Die durchschnittlichen Einkommensteuereinnahmen je Einwohner liegen in der Kernregion unter dem Bundesdurchschnitt (vgl. Kap. 2, Abb. 2.7-2).

6. Tabellarische Zusammenfassung			
Ziele	Wirkmechanismen	Teilräume	Belege
	<p>steigenden Einkommensteuerzahlungen an die Wohnstandortgemeinden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Die steigende Erwerbsbeteiligung durch Pendler in Wirtschaftsräume außerhalb der Regionen führt ebenfalls zu Einkommensteuerzuflüssen in die Haushalte der Wohnstandortgemeinden.</li> <li>⇒ Steigende Steuereinnahmen verbessern die eigenen Deckungsmittel (allerdings sind teilweise Reduzierungen bei den allgemeinen Zuweisungen gegenzurechnen) und erhöhen damit den Finanzspielraum der Kommunen.</li> <li>⇒ Steigende Spielräume zur Steigerung der Wirtschaftsstandortattraktivität durch entsprechende Investitionen in wirtschaftsnahe Infrastruktur.</li> <li>⇒ Steigende Spielräume zur Steigerung der Wohnstandortattraktivität durch entsprechende Investitionen in haushaltsnahe Infrastruktur.</li> </ul>		
... und zu einem Abbau von sozialen Problemen	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ günstigerer Anschluss an die großen Arbeitsmarktzentren durch die A 20 (s.o.)</li> <li>⇒ verbesserte Möglichkeiten zur Einkommenserzielung für die Bevölkerung</li> </ul>	Besonders hohe Anteile hilfebedürftiger Bevölkerung gibt es typischerweise in den größeren Städten, in denen sich auch die sozialen Probleme konzentrieren (z.B. Bremerhaven, Wilhelmshaven).	vgl. Kap. 2, Abb. 2.6-2

## 6. Tabellarische Zusammenfassung

Ziele	Wirkmechanismen	Teilräume	Belege
	<ul style="list-style-type: none"><li>⇒ Reduzierung der Arbeitslosigkeit und der Zahl der SGB-II-Bezieher</li><li>⇒ geringere Sozialausgaben durch weniger SGB-II-Leistungsbezieher</li></ul>	Die Kernregion ist weniger betroffen, da der Anteil der hilfebedürftigen Bevölkerung im Bundesvergleich unterdurchschnittlich ist.	