

Standortplanung in Metropolregionen

Ergebnisse einer explorativen Unternehmens- und Kommunenbefragung
in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg



LEITFRAGEN UND STICHPROBE

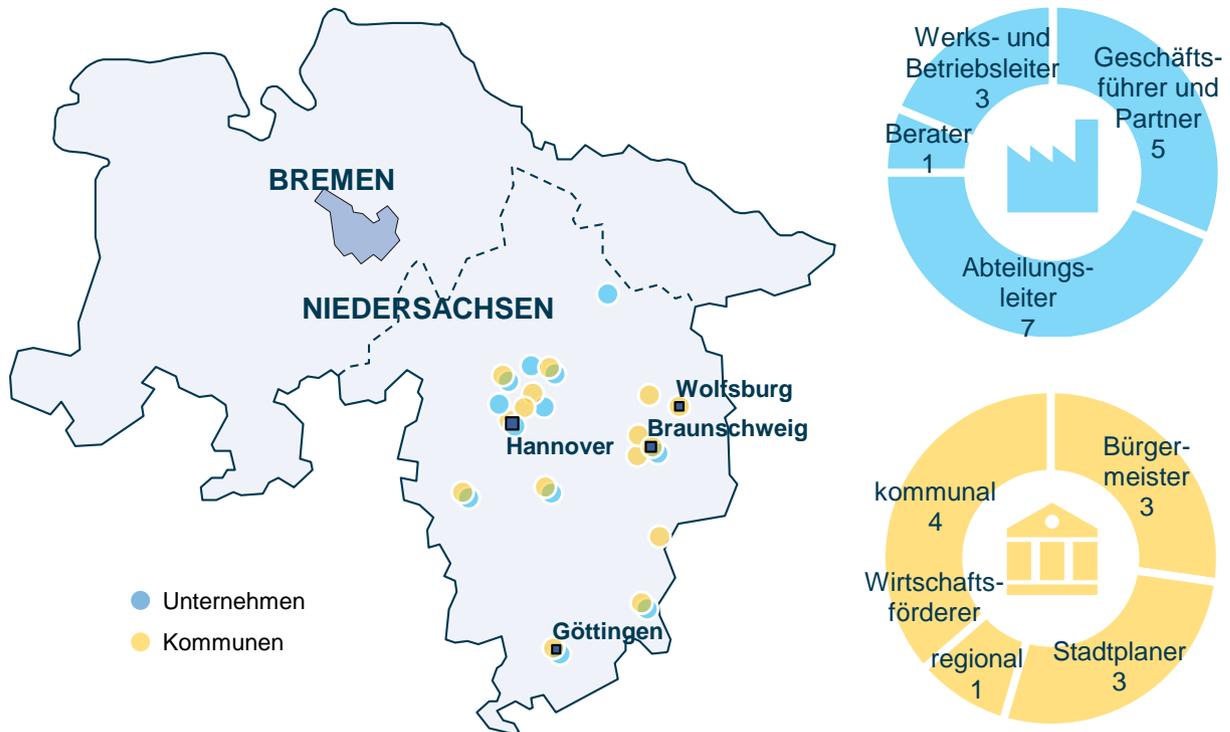
Metropolregionen stehen aufgrund ihrer eng verflochtenen Produktionsnetzwerke und gut ausgebauter Infrastrukturen für wirtschaftliche Stärke. Im Zuge fortschreitender Globalisierung wird die Entwicklung von Metropolregionen als Chance wahrgenommen, um im internationalen Wettbewerb zu bestehen. Darüber hinaus wird ihnen eine wichtige Rolle im europäischen Integrationsprozess zugesprochen.

Metropolregionen heben sich von einfachen Ballungsräumen insbesondere durch eine große **strukturelle Vielfalt** ab. So enthalten sie **urbane**, **suburbane** und **ländliche Räume**, die sich voneinander stark unterscheiden können. Sowohl für Unternehmen als auch für die Bevölkerung weisen diese Raumstrukturtypen unterschiedliche Qualitäten auf und beeinflussen damit deren Standortentscheidungen.

Um eine **Wissensbasis für die regionale Standortplanung** zu schaffen, wurde in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg eine empirische Studie durchgeführt. Ziel der Erhebung war die Beantwortung der folgenden **Leitfragen**:

- *Welche **Faktoren** sind bei der regionalen Standortplanung wichtig?*
- *Welche **Einflussmöglichkeiten** haben Kommunen auf die Faktoren?*
- *Welche **Unterschiede** weisen urbane, suburbane und ländliche Räume auf?*
- *Welche **Motive** bewegen Unternehmen zu einem Standortwechsel?*

In **Leitfadeninterviews** wurden 27 Vertreter aus Unternehmen und Kommunen an 20 Standorten in der Metropolregion befragt.



Bei der Auswahl der Gesprächspartner wurde auf eine **heterogene Stichprobe** und möglichst große **Flächenabdeckung** in der Metropolregion Wert gelegt. Ergänzend zu den Interviews wurden 29 Unternehmens- und Kommunenbefragungen mittels **Fragebögen** durchgeführt.

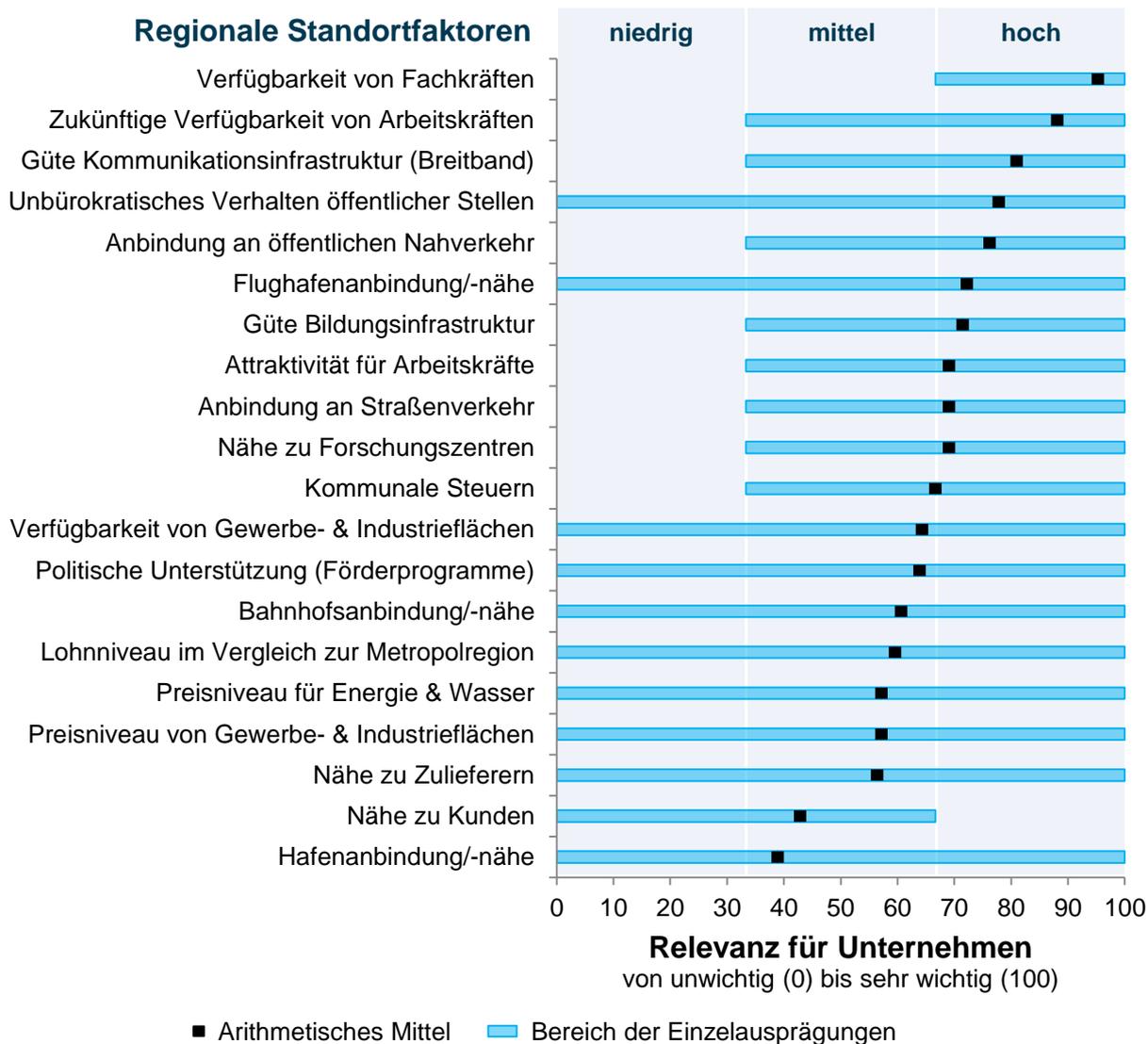
REGIONALE STANDORTFAKTOREN

In Vorbereitung auf die Befragung wurden in einer interdisziplinären Gesprächsrunde und einer umfassenden Literaturrecherche **20 regionale Standortfaktoren** ermittelt. Diese wurden durch die Unternehmensvertreter hinsichtlich ihrer **Relevanz** bewertet.

Da die Unternehmen in Zeiten des Fachkräftemangels Probleme haben, qualifizierte Mitarbeiter zu werben, werden die **mitarbeiterbezogenen Standortfaktoren** als **besonders wichtig** eingeschätzt. **Infrastrukturelle Standortfaktoren** weisen eine **mittlere bis hohe Relevanz** auf. Dies betrifft neben der Verkehrsanbindung auch die Kommunikations-, Bildungs- und Forschungsinfrastruktur. Auch **kommunalpolitische Faktoren**, wie das Verhalten öffentlicher Stellen und politische Unterstützung, sind von **mittlerer bis hoher Relevanz**. Eine **Nähe zu Netzwerkpartnern** ist für international agierende Unternehmen schwer zu erreichen, weshalb die Nähe zu Kunden und Zulieferern im Durchschnitt als **mittelmäßig relevant** eingestuft wird. **Monetäre Standortfaktoren** (bspw. Preisniveau für Gewerbe- und Industrieflächen, Steuern und Lohnniveau) sind aufgrund ihres direkten Einflusses auf die Wirtschaftlichkeit grundsätzlich relevant, fallen jedoch hinter anderen Faktoren zurück. In der Standortentscheidungspraxis stellen sie eher **restriktive Nebenbedingungen** und weniger Performancefaktoren von strategischer Relevanz dar.

Die **Streuung der Einzelausprägungen** macht deutlich, dass die Relevanz von Standortfaktoren **unternehmensspezifisch** ist. Weiterhin können sich die Anforderungen eines Unternehmens an einen Standort **im Laufe der Zeit verändern**.

Regionale Standortfaktoren



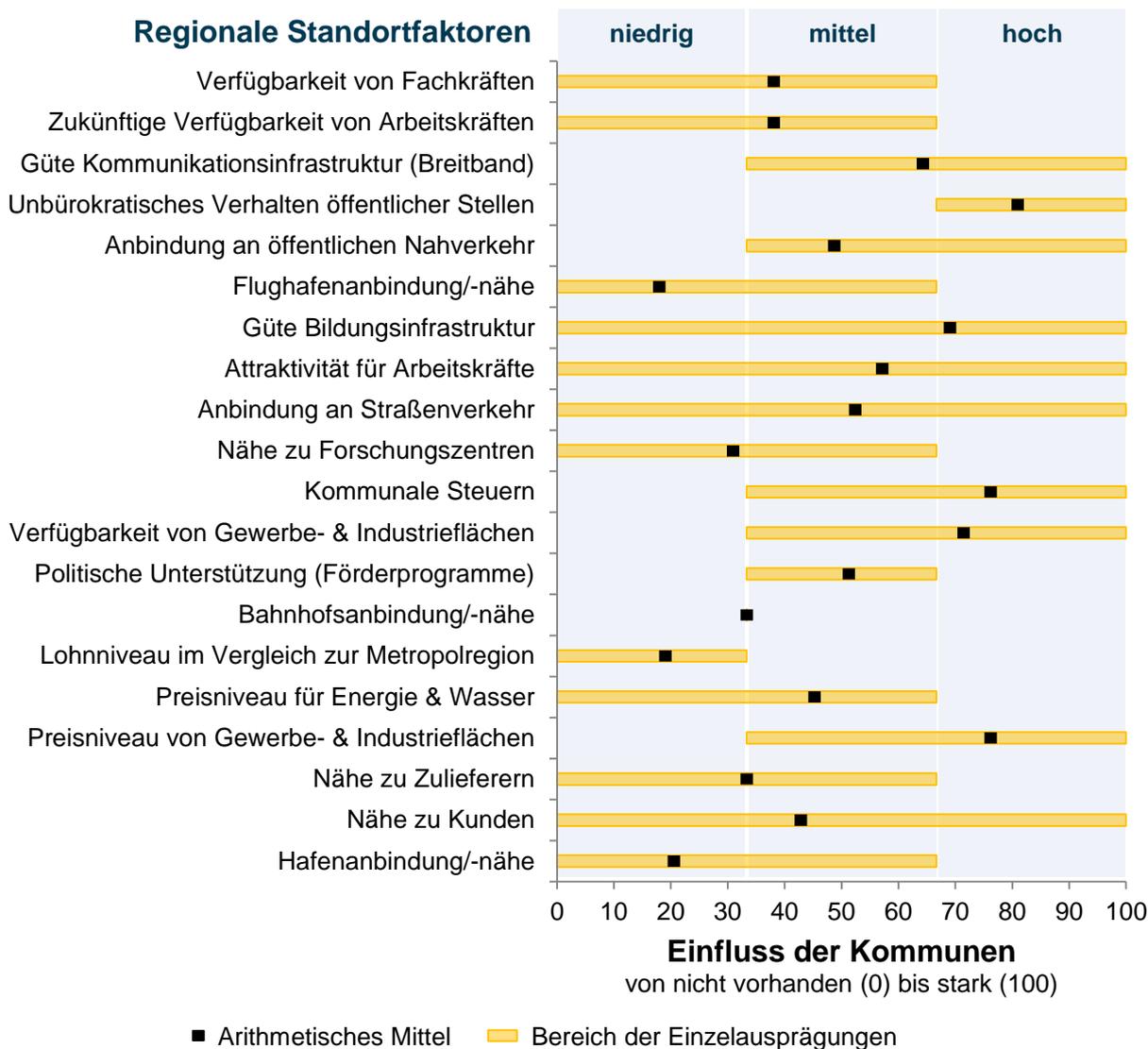
EINFLUSS DER KOMMUNEN

Die Kommunen haben ihren **Einfluss auf die regionalen Standortfaktoren** im Zuge der Kommunalentwicklung eingeschätzt. Dieser ist im Durchschnitt für **vier Faktoren gering**, für **elf Faktoren mittel** und für **fünf Faktoren hoch**.

Auf die besonders wichtigen **mitarbeiterbezogenen Standortfaktoren** haben Kommunen nach eigener Einschätzung nur einen **mittleren Einfluss**. Für die infrastrukturellen Faktoren entsteht ein **heterogenes Bild**. So besteht ein geringer bis mittlerer Einfluss auf die Forschungs- und Verkehrsinfrastruktur und ein mittlerer bis hoher Einfluss auf die Kommunikations- und Bildungsinfrastruktur. Für die **politischen Standortfaktoren** schätzen die Kommunen ihren Einfluss als **hoch** ein. Auf **Netzwerkfaktoren** besteht ein **mittlerer Einfluss**. Die **monetären Faktoren** lassen sich zum Teil stark, zum Teil mäßig und zum Teil kaum durch die Kommunen beeinflussen.

Die **Streuung der Einzelausprägungen** zeigt, dass die Beeinflussbarkeit der Standortfaktoren **kommunenabhängig** ist. Insbesondere stehen kleineren Kommunen tendenziell weniger Mittel für umfassende politische Maßnahmen der Regionalentwicklung zur Verfügung. Die **Herausforderung** aller Kommunen besteht darin, hochrelevante aber schwer zu beeinflussende **Standortfaktoren entsprechend betrieblicher Anforderungen zu entwickeln**. Kollaborationen mit Unternehmen und Wirtschaftsverbänden können hilfreich sein, um geeignete Entwicklungsmaßnahmen zu identifizieren und zu finanzieren.

Regionale Standortfaktoren



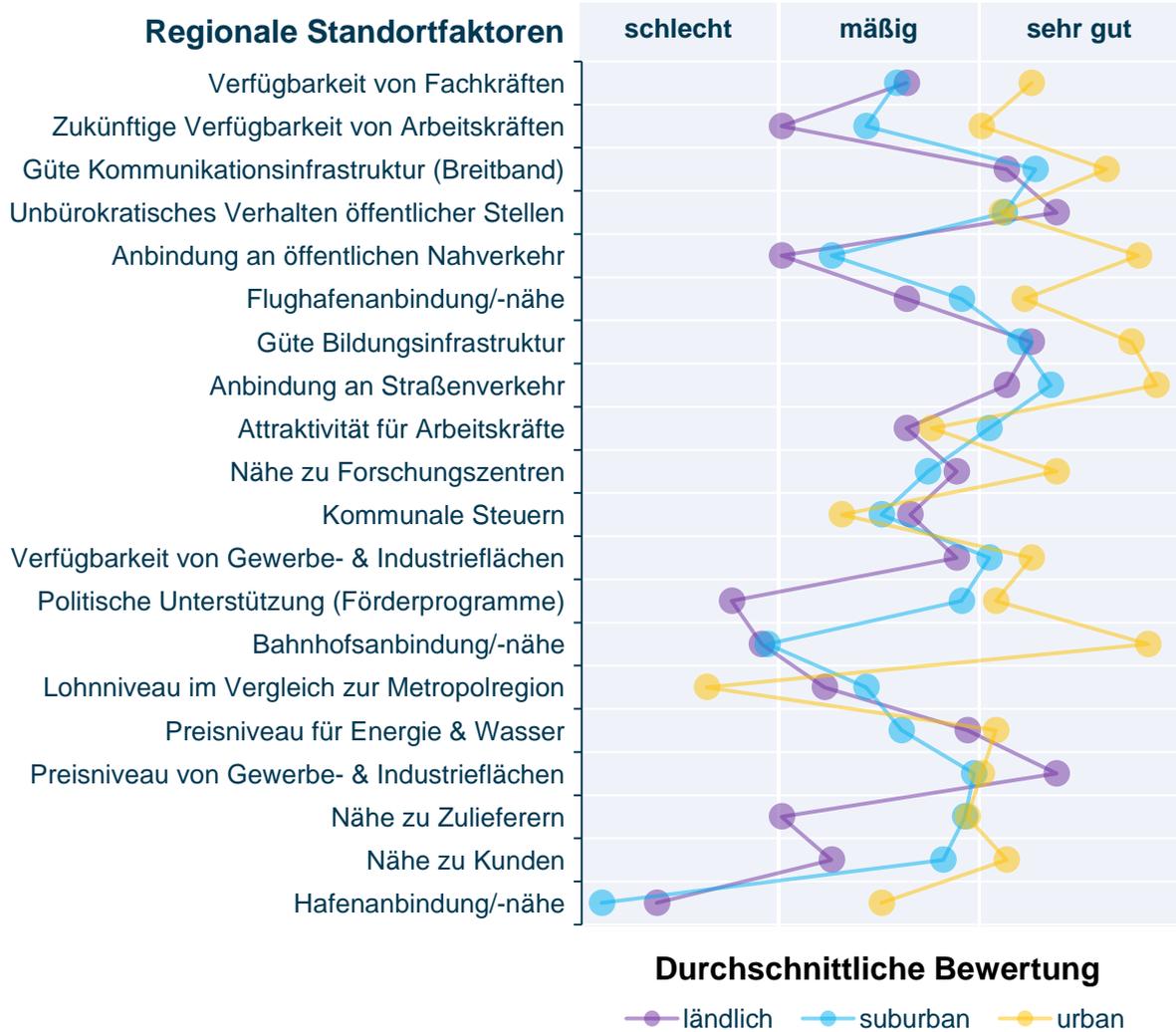
RAUMSTRUKTURELLE UNTERSCHIEDE

Metropolregionen lassen sich nach Einwohnerdichte in urbane (mehr als 1.000 Einwohner/km²), suburbane (zwischen 200 und 1.000 Einwohner/km²) und ländliche (weniger als 200 Einwohner/km²) Räume unterteilen. Mittels Fragebögen haben die Unternehmen und Kommunen ihre Standorte anhand regionaler Standortfaktoren bewertet. Ein Vergleich der Raumstrukturtypen zeigt **Unterschiede in der Standortqualität**.

Die **urbanen Räume** weisen im Vergleich zu den suburbanen und ländlichen Räumen **die meisten Stärken** auf. Die infrastrukturellen Faktoren sind hier ausnahmslos am besten bewertet. Von den mitarbeiterbezogenen Faktoren ist die (zukünftige) Verfügbarkeit von Fach- und Arbeitskräften in urbanen Räumen besonders gut ausgeprägt.

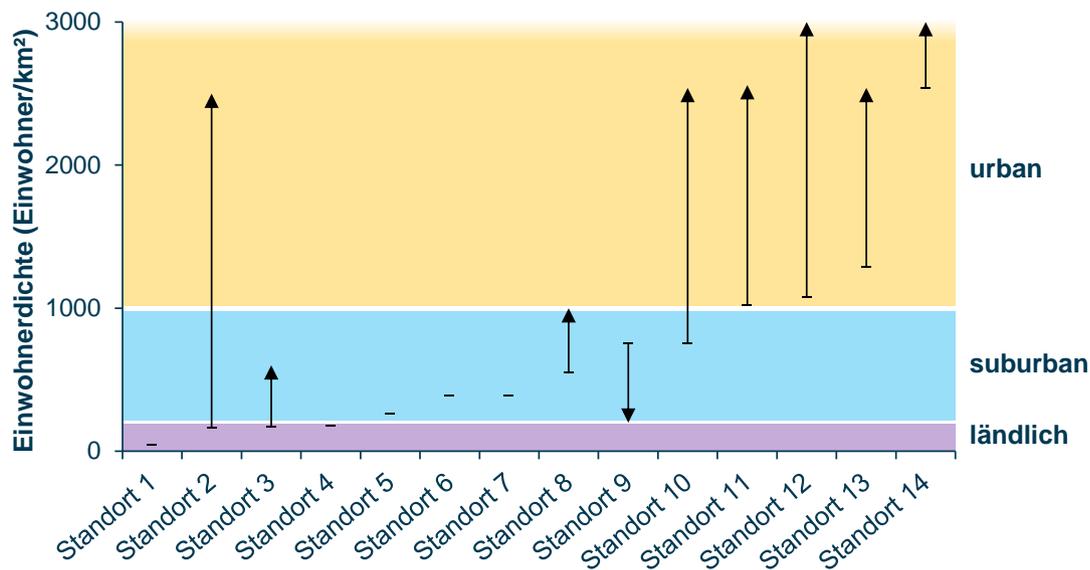
Suburbane Räume stellen sich als **besonders attraktiv für Arbeitskräfte** heraus und haben ein vergleichsweise geringes und daher **aus Unternehmenssicht attraktives Lohnniveau**. Ansonsten weisen sie keine ausgeprägten Stärken aber auch kaum echte Schwächen auf. Für einige der befragten Unternehmen stellen sie aufgrund dieses mittelmäßigen Profils den **idealen Kompromiss zwischen Stadt und Land** dar.

Ländliche Räume weisen **wenige ausgeprägte Stärken** und einige Schwächen auf. Stärken liegen in den niedrigen kommunalen Steuern und Quadratmeterpreisen sowie im unbürokratischen Verhalten öffentlicher Stellen. Schwächen bestehen in der Nähe zu Netzwerkpartnern, mangelnder politischer Unterstützung und einer vergleichsweise schlechten Infrastruktur für den Personen- und Güterverkehr.



MOTIVE DER STANDORTVERLAGERUNG

Alle Unternehmen an urbanen Standorten sowie die Hälfte der Unternehmen in ländlicher Umgebung wären nach eigener Einschätzung besser in dichter besiedelten Bereichen verortet. Mehr als die Hälfte der Unternehmen in suburbaner Umgebung gibt an, bereits optimal verortet zu sein.



Als Gründe für eine Standortverlagerung in dichter besiedelte Räume werden die höhere Verfügbarkeit von Fach- und Arbeitskräften, die bessere Infrastruktur für den Güter- und Personentransport und eine größere Nähe zu Logistikzentren genannt. Nur ein Unternehmen gibt an, eine größere Distanz zu den starken Wettbewerbern in der Stadt zu bevorzugen, da diese die regionalen Löhne in die Höhe treiben.

Projektleitung:

Prof. Dr.-Ing. habil. Peter Nyhuis

Institutsleiter am Institut für Fabrikanlagen und Logistik (IFA) der Leibniz Universität Hannover

Prof. Dr. Thomas Spengler

Institutsleiter am Institut für Automobilwirtschaft und Industrielle Produktion (AIP) der Technischen Universität Braunschweig

Projektbearbeitung:

Lukas Richter M. Sc.

Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Fabrikanlagen und Logistik (IFA) der Leibniz Universität Hannover

Christoph Johannes M. Sc.

Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Automobilwirtschaft und Industrielle Produktion (AIP) der Technischen Universität Braunschweig

In Kooperation mit:

Dr.-Ing. Matthias Schmidt

Geschäftsführer des Niedersächsischen Forschungszentrums Produktionstechnik (NFP)

Hierzu erschienene Veröffentlichungen:

Richter, L.; Schmidt, M.; Nyhuis, P. (2015): Zentrale Faktoren in der regionalen Standortplanung, *Industrie 4.0 Management* 31 (5), S. 53–56.

Johannes, C.; Wichmann, M. G.; Spengler, T. S. (2015): Unternehmensansiedlungen in Metropolregionen – Einblicke in kommunale Ziele und Ansiedlungskonzepte, in: *ZWF: Zeitschrift für wirtschaftlichen Fabrikbetrieb*, 2015 (7–8), Carl Hanser Verlag, München, S. 439–443.

Richter, L.; Bussemer, F.; Johannes, C. (2015): Standortplanung in Metropolregionen, *Technologie Informationen* 2015 (1–2): Stadt, Land, Zukunft, S. 16.

Richter, L.; Bussemer, F. (2015): In die Stadt oder aufs Land?, *Wissenschaft trifft Wirtschaft* 2015, S. 18.

Richter, L.; Johannes, C.; Bussemer, F.; Spengler, T. S.; Nyhuis, P. (2015): Wertschöpfungsnetzwerke in Metropolregionen, *Werkstattstechnik online* 105 (3), S. 148–151.

Richter, L.; Lübke, J.; Schmidt, M.; Nyhuis, P. (2014): Standort- und Netzwerkplanung in Metropolregionen – Aktueller Forschungsbedarf bei Entscheidungsmodellen, *Werkstattstechnik online* 104 (4), S. 202–205.

Impressum

Herausgeber:

Institut für Fabrikanlagen
und Logistik (IFA)

Leibniz Universität Hannover
An der Universität 2
30823 Garbsen

Institut für Automobilwirtschaft
und Industrielle Produktion (AIP)

Technische Universität Braunschweig
Mühlenpfordtstr. 23
38106 Braunschweig

Bildnachweis:

jorisvo / shutterstock.com

Stand:

Juni 2017

Online verfügbar unter:

<http://www.ifa.uni-hannover.de>

<https://www.tu-braunschweig.de/aip>

Diese Broschüre entstand im Rahmen der Forschungskooperation „Interdisziplinäre Vorstudie zur Fabrik-, Standort- und Netzwerkplanung in Metropolregionen“ des Instituts für Automobilwirtschaft und Industrielle Produktion (AIP) der Technischen Universität Braunschweig, dem Institut für Fabrikanlagen und Logistik (IFA) der Leibniz Universität Hannover und dem Niedersächsischen Forschungszentrum Produktionstechnik (NFP).