

Marius Nagel und Stefan Zundel

»Wat den Eenen sin Uhl', is den Annern sin Nachtigall«

Ausgewählte Aspekte der Standortqualität der Lausitz



1

Schriftenreihe Fachgebiet Allgemeine VWL
mit dem Schwerpunkt Energie- und Umweltökonomik

Impressum

Herausgeber

Prof. Dr. Stefan Zundel

Fachgebiet Allgemeine VWL mit dem Schwerpunkt Energie- und Umweltökonomik

Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg

Universitätsplatz 1

01968 Senftenberg

T: +49 (0) 3573 85 441

E: zundel@b-tu.de

Autoren

Marius Nagel

Wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Forschungsgruppe *Allgemeine VWL mit dem Schwerpunkt Energie- und Umweltökonomik* und arbeitet in den Drittmittelprojekten InnovationHub13 und DecarbLau.

Prof. Dr. Stefan Zundel

Leiter der Forschungsgruppe *Allgemeine VWL mit dem Schwerpunkt Energie- und Umweltökonomik* an der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg

Covergestaltung

Johanna von Scheven, proWissen Potsdam e.V.

Gefördert durch

die Bund-Länder-Förderinitiative „Innovative Hochschule“ mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung BMBF und des Landes Brandenburg



Cottbus, 2020

ISSN: 2703-1152

Kurzfassung

Der Fokus der vorliegenden Arbeit liegt auf einer Analyse jener raumstrukturellen Einflussfaktoren, die wirtschaftlich bedeutsam sind. Neben der regionalen Wirtschaftsstruktur werden weitere ausgewählte harte und weiche Standortfaktoren untersucht. Diese beeinflussen einerseits Standortentscheidungen von Unternehmen und andererseits das subjektive Wohlbefinden der Bewohner der Lausitz.

Die folgende Studie präsentiert diese Standortfaktoren in der größtmöglichen räumlichen Auflösung, die das zugängliche statistische Material zulässt. Die Lausitz gilt als eine sogenannte strukturschwache Region: ihre Wachstumsrate, ihr Beschäftigungsniveau und ihre Pro-Kopf-Produktivität sind im bundesdeutschen Vergleich unterdurchschnittlich. Eine detaillierte und räumlich differenzierte Betrachtung zeigt ein deutlich differenzierteres Bild. Die Lausitz ist keine „abgehängte Region“ sondern zeigt wie viele andere periphere Regionen Stärken und Schwächen, die räumlich sehr unterschiedlich verteilt sind.

Abstract

The focus of this study is on an analysis of spatial-structural factors in a region that are economically significant. In addition to the regional economic structure, other selected hard and soft locational factors are examined. These factors influence the location decisions of companies on the one hand and the subjective well-being of the inhabitants of Lusatia on the other hand.

The following study presents these locational factors in the highest possible spatial resolution that the available statistical data allow. Lusatia is classified as a so-called structurally weak region: its growth rate, employment level and per capita productivity are below average compared to the rest of Germany. But a detailed and spatially differentiated analysis draws a different picture. Lusatia is not a "backward region", but has strengths and weaknesses like many other peripheral regions that are very diversely distributed.

„Wat den Eenen sin Uhl', is den Annern sin Nachtigall“¹

Ausgewählte Aspekte der Standortqualität der Lausitz²

Von Marius Nagel und Stefan Zundel

Inhalt

Einleitung	- 5 -
Die Wirtschaftsstruktur der Lausitz.....	- 7 -
Demografie, Humankapital und Fachkräfteverfügbarkeit.....	- 16 -
Boden und Fläche	- 23 -
Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur	- 25 -
Wohn- und Unternehmensumfeld.....	- 32 -
Zusammenfassung.....	- 39 -
Literatur	- 41 -
Anhang 1: NACE-Codes für die Zuordnung von Unternehmen zu Branchen und Listen der auf diese Weise ermittelten Unternehmen	- 45 -

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Standortkoeffizienten für ausgewählte Kompetenzfelder	- 8 -
Abbildung 2: Standortkoeffizienten für den Landkreis Dahme-Spreewald 2018.....	- 9 -
Abbildung 3: Standortkoeffizienten für den Spree Neiße Kreis (2018)	- 10 -
Abbildung 4: Standortkoeffizienten für die Stadt Cottbus (2018).....	- 11 -
Abbildung 5: Standortkoeffizienten für den Oberspreewald Lausitz Kreis (2018)	- 12 -
Abbildung 6: Standortkoeffizienten für den Elbe Elster Kreis (2018)	- 13 -
Abbildung 7: Standortkoeffizienten für den Kreis Görlitz (2018)	- 14 -
Abbildung 8: Standortkoeffizienten für den Kreis Bautzen (2018)	- 15 -
Abbildung 9: Bevölkerungsprognose 2017-2030 (2016)	- 17 -
Abbildung 10: Die räumliche Verteilung der Bevölkerungsentwicklung in der Lausitz	- 18 -
Abbildung 11: Arbeitskräfteangebot 2015, 2020, 2025, 2030.....	- 19 -
Abbildung 12: Bevölkerungsentwicklung und Wanderungssaldo in der Lausitz	- 20 -

¹ Plattdeutsches Sprichwort, das u.a. dem Schriftsteller Fritz Reuter (1810 – 1874) zugeschrieben wird.

² Der Text ist entstanden im Rahmen des Drittmittelprojektes „Innovation Hub 13 – fast track to transfer“ der Technischen Hochschule Wildau und der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg. Das Projekt gehört zu den 29 ausgewählten Gewinnern der Bund-Länder-Förderinitiative „Innovative Hochschule“, ausgestattet mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung BMBF und des Landes Brandenburg. Die Autoren bedanken sich für die Unterstützung. Alle inhaltlichen Aussagen und Fehler gehen wie üblich zu Lasten der Autoren.

Abbildung 13: „Bildungswanderer“ - Binnenwanderungssaldo der Einwohner zwischen 18 und 25 Jahren je 1.000 Einwohner der Gesamtbevölkerung	- 21 -
Abbildung 14: „ Familienwanderer“ – Binnenwanderungssaldo der Einwohner unter 18 Jahre und 30 bis unter 50 Jahre je 1.000 Einwohner der Gesamtbevölkerung	- 22 -
Abbildung 15: Durchschnittliche Kaufwerte in Euro pro m ² Bauland 2016/2017.....	- 23 -
Abbildung 16: Durchschnittliche Mietpreise in Euro je m ² (2020).....	- 24 -
Abbildung 17: Durchschnittsdistanz in Metern zu den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs HS des ÖV (2017).....	- 26 -
Abbildung 18: Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit zum nächsten IC/ICE-Bahnhof in Minuten	- 28 -
Abbildung 19: Durchschnittliche PKW-Fahrtzeit zur nächsten Autobahn in Minuten (2018).....	- 29 -
Abbildung 20: Durchschnittliche PKW-Fahrzeit zum nächsten internationalen Flughafen in Minuten (2018).....	- 29 -
Abbildung 21: Anteil der Haushalte mit einem Breitbandanschluss von mindestens 50 mBit/s an allen Haushalten in % (2018).....	- 31 -
Abbildung 22: LTE-Mobilfunkversorgung (2019)	- 32 -
Abbildung 23: Straftaten je 1.000 Einwohner	- 33 -
Abbildung 24: Politisch rechts motivierte Straftaten je 100.000 Einwohner (2018)	- 34 -
Abbildung 25: Einwohner je Arzt (2017)	- 35 -
Abbildung 26: Einwohnergewichtete Luftliniendistanz zum nächsten Supermarkt oder Discounter (2017).....	- 37 -
Abbildung 27: Einwohnergewichtete Luftliniendistanz in Metern zur nächsten Grundschule (2017)	- 38 -
Tabelle 1: Durchschnittsdistanz in Metern zu den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs des ÖV im Vergleich (2017).....	- 27 -
Tabelle 2: Einwohner je Arzt im Vergleich (2017)	- 35 -
Tabelle 3: Einwohnergewichtete Luftliniendistanz in Metern zur nächsten Einrichtung im Vergleich (2017).....	- 38 -

Einleitung

„Standortfaktoren sind im Allgemeinen Eigenschaften, die die Attraktivität eines Ortes bzw. einer Region für ein Unternehmen bestimmen. Die Qualität eines Standortes beeinflusst sowohl die Standortwahl bereits angesiedelter als auch ansiedlungswilliger Unternehmen.“ (Grabow et al. 1995, S.2). Die Regionalökonomie verwendet verschiedene Ansätze zur Kategorisierung von Standortfaktoren. Die wohl bekannteste ist die Einteilung in sogenannte „harte“ und „weiche“ Faktoren. Harte Standortfaktoren weisen in der Regel quantifizierbare Merkmale auf und sind unmittelbar relevant für Unternehmen. Weiche Standortfaktoren beschreiben dagegen die Lebensqualität und sind oft nur schwer messbar. Sie beeinflussen das Betriebsgeschehen somit nur indirekt. „Ihre Bedeutung ist im Wesentlichen von subjektiven Einschätzungen geprägt“ (Difu 2017, S.7). Häufig wird auch unterschieden zwischen unternehmensbezogenen Standortfaktoren, die auf die Wettbewerbsfähigkeit der ortsansässigen Unternehmen einwirken, und personenbezogenen Standortfaktoren, die die Lebensqualität der Bevölkerung und insbesondere die der Beschäftigten in den Unternehmen beeinflussen.

Um die Auswahl etwas einzuschränken haben wir uns zum einen auf eine Studie des Deutschen Institutes für Urbanistik (Difu) gestützt, in der Vertreter von 674 Unternehmen angeben konnten, welche Standortfaktoren für sie die wichtigsten sind (Difu 2017, S.12 ff.). Zum anderen wurden die Erfahrungen der Wirtschaftsförderer der Stadt Senftenberg, des Kreises Oberspreewald Lausitz und der Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Landes Brandenburg (WFBB) genutzt, um eine begründete Auswahl zu treffen. Dabei haben sich folgende Standortfaktoren herausgeschält:

- Wirtschaftsstruktur
- Demografie, Humankapital und Fachkräfteverfügbarkeit
- Boden und Fläche
- Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur
- Wohnumfeld

Diese Standortfaktoren werden in den folgenden Abschnitten diskutiert.

Vermutlich gibt es gegenwärtig wenige Regionen in der Bundesrepublik Deutschland, deren Standortqualität derart häufig Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen ist, wie die Lausitz. Zu den jüngeren einschlägigen Untersuchungen gehören: Berger et al. 2019, Frondel et al. 2019, Ifo 2013, Prognos 2013 und 2019 und Wirtschaftsregion 2018. Angesichts der Vielzahl der vorhandenen Studien über die Lausitz bedarf es also einer Rechtfertigung, sich ein weiteres Mal mit diesem Thema zu beschäftigen.

Üblicherweise wird die Standortqualität in den benannten Studien durch Stichworte wie hohe Wachstumsraten des Pro-Kopf-Bruttoinlandsproduktes, Produktivität, das Vorhandensein von High-Tech-Firmen und ein entsprechendes Gründungsgeschehen, hochqualifizierte Fachkräfte, eine Vielzahl ausdifferenzierter unternehmensnaher Dienstleistungen und exzellente Wissen-

schaft umschrieben (eine Ausnahme ist Berger et al. 2019). In der Regel handelt es sich bei Regionen mit hoher Standortqualität um Gunststandorte in zentraler Lage, die häufig auch eine positive Wanderungsbilanz aufweisen und infolgedessen auch demografisch auf der Gewinnerseite sind.

Aus dieser Perspektive heraus lassen sich in der Lausitz häufig nur Defizite und Nachholbedarfe identifizieren. Die Wirtschaftsleistung pro Kopf liegt immer noch unter dem Bundesdurchschnitt, die Produktivität ist geringer, der Pool der hochqualifizierten Fachkräfte ist kleiner und ausdifferenzierte Unternehmensdienstleistungen gibt es kaum. Die Wissenschaftsstandorte sind nicht oder vielleicht noch nicht exzellent. Berlin und Dresden haben die größere Lagegunst und weite Teile der Lausitz sind sogenannte Entleerungsräume mit einem starken demografischen Aderlass. Diese negative Stichpunktliste ließe sich leicht verlängern. Diese Sicht vom Hochsitz metropolitaner Wachstumsregionen ist theoretisch untersetzt durch ein Bild wirtschaftlichen Wachstums, das den Wachstumstreiber Innovation vor allem als High-Tech-Veranstaltung großer Unternehmen und Gründer im Verbund mit Spitzenforschern zeigt (jüngst IW Halle 2019).

Diese Sichtweise auf die wirtschaftliche Entwicklung ist nicht falsch, aber der Löwenanteil deutscher Kreise und Regionen ist nicht das Silicon Valley und wird es auch nie werden. Das gilt auch und insbesondere für die Lausitz. Der Lausitz fehlen viele der Merkmale dessen, was aus wirtschaftswissenschaftlicher Perspektive als vorteilhaft gilt, aber sie ist eben auch keine abgehängte Elendsregion. Ihre beobachtbare wirtschaftliche Dynamik entspricht ziemlich genau dem bundesdeutschen Durchschnitt (vgl. Berger et al. 2019, S. 60). Nur das Ausgangsniveau von dem aus die Lausitz nach der Wende gestartet ist, war ein deutlich niedrigeres. Irgendetwas muss eine Region wie die Lausitz also haben, dass bewirkt hat, dass dieser Teil der deutschen Provinz nicht schon längst zum Grünstreifen zwischen Berlin und Dresden geworden ist. Unser Augenmerk gilt daher vor allem jenen Besonderheiten der Region, die für die wirtschaftliche Entwicklung eines überwiegend ländlichen Raumes, aus dem nie eine Metropole werden wird, bedeutsam sind.

Der zweite Gesichtspunkt, der in der bisherigen Literatur oft zu kurz kommt, ist die Heterogenität der Region. Die Vorstellung, man könne die Wirtschaft der Lausitz ausschließlich aus der Perspektive der Braunkohleverstromung verstehen, kann für eine Wertschöpfungskette, die einen Anteil von ca. 3% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und einen Anteil von etwa 5% der Wertschöpfung der Region³ aufweist, nicht richtig sein (zu den Daten siehe Frondel et al. 2018). Die Lausitz ist seit Beginn der 2000er Jahre keine monostrukturierte Region mehr. Deshalb kann man die Geschichte der Lausitz nicht mehr nur aus der Perspektive einer Energieregion erzählen. Was für eine Stadt wie Spremberg oder den Landkreis Spree-Neiße noch gelten mag, gilt für die gesamte Lausitz schon länger nicht mehr. Königs Wusterhausen und Zittau, Herzberg und Guben, das sind nur einige Städte der Region, die wenig oder nichts mit der Braunkohleverstromung zu

³ Wir verstehen unter der Lausitz in Anlehnung an die politisch geläufige Definition die Landkreise Dahme-Spreewald, Spree-Neiße, Elbe-Elster, Oberspreewald-Lausitz, Bautzen und Görlitz sowie die kreisfreie Stadt Cottbus.

tun haben. Wir werden uns deshalb im Folgenden darum bemühen, das statistische Material so auszudifferenzieren, dass diese Heterogenität sichtbar wird.

Eine vollständige Darstellung aller Aspekte ist nicht beabsichtigt. Wir fokussieren im Folgenden auf diejenigen Aspekte, von denen wir glauben, dass sie in den bekannten Studien zu kurz gekommen sind, aber dennoch für die künftige Entwicklung der Lausitz von Bedeutung sind.

Die Wirtschaftsstruktur der Lausitz

Die gutachterliche Befassung mit der Lausitz (siehe z.B. Frondel et al. 2019, Prognos 2013 und Wirtschaftsregion 2018) mündet i.d.R. in zwei Thesen. Die erste These besagt im Kern, dass eine Stärke der Lausitz die Energiewirtschaft sei, die es in abgewandelter Form auch in der Welt der Energiewende zu bewahren gelte⁴. Das Verständnis der Lausitz als einer „Energeregion“ ist eine Folge dieser These. Die zweite These besagt, dass es neben der Energiewirtschaft weitere Schwerpunkte wirtschaftlicher Aktivitäten gibt, an die sich künftige wirtschaftliche Entwicklungen anknüpfen lassen. Dementsprechend werden Branchenschwerpunkte identifiziert, die Ausgangspunkt für weitere Entwicklungen sein sollen und als Kompetenzfelder gelten⁵.

In der Regel werden solche Branchenschwerpunkte mittels Standortkoeffizienten identifiziert. Ein Standortkoeffizient $(SK)_{ij}$ wird wie folgt berechnet (siehe Farhauer und Gröll 2014, S. 300):

$$SK_{ij} = \frac{E_{ij}/E_i}{E_j/E}$$

E = Gesamtbeschäftigung

E_j = Gesamtbeschäftigung in Region j

E_i = Gesamtbeschäftigung in Branche i

E_{ij} = Gesamtbeschäftigung in Branche i in Region j

Der Standortkoeffizient gibt die regionale Konzentration von Wirtschaftssektoren bzw. Branchen an. Er setzt die Anzahl der Beschäftigten in einer Branche und Raumeinheit in eine Beziehung zu der Anzahl der Beschäftigten dieser Branche zu einer übergeordneten Raumeinheit. Hierfür werden die Zahlen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsort verwendet.

Die Ausdifferenzierung der Standortkoeffizienten einer Branche wird durch den gewählten Branchenzuschnitt bestimmt. Je nachdem, wie die Branche definiert wird, zählen die Beschäftigten ei-

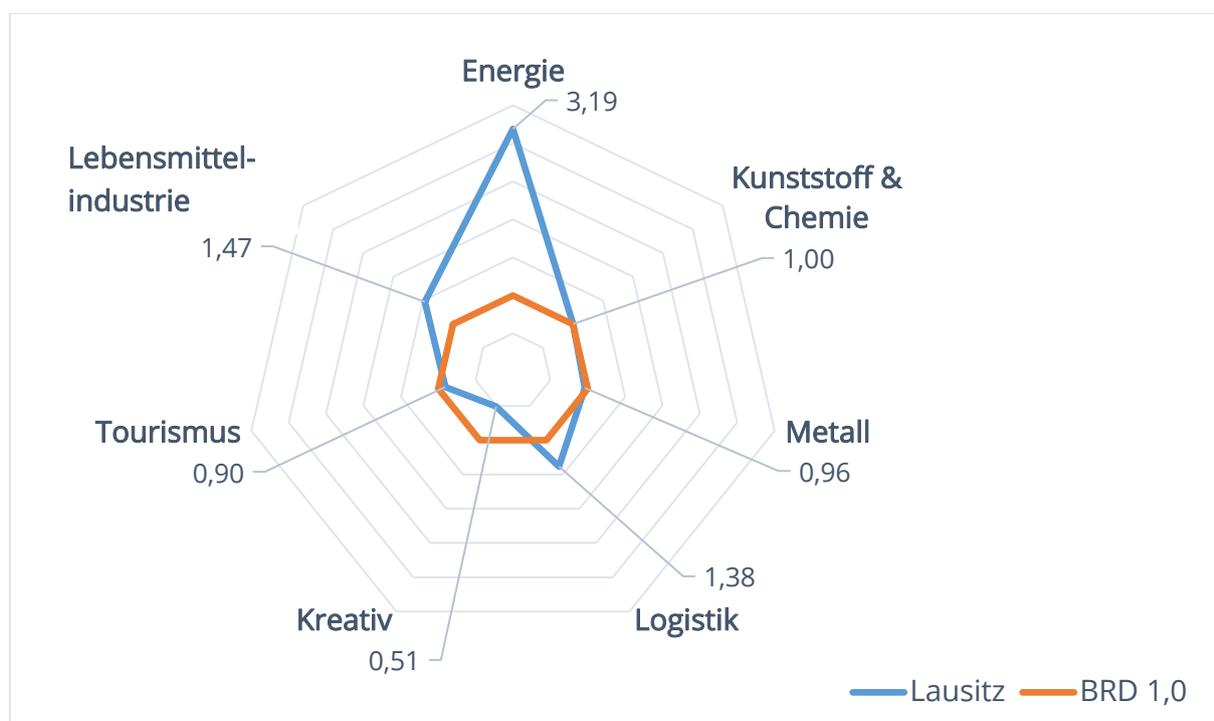
⁴ Dazu heißt es im Leitbild zum Lausitzer Revier, das die beiden Landesregierungen Brandenburgs und Sachsens der Bundesregierung zugearbeitet haben: „Die Energiewirtschaft stellt die industrielle Basis der Region dar“. (Bundesregierung 2019, S.17)

⁵ Im bereits erwähnten Leitbild der beiden Landesregierungen wird diese Idee wie folgt ausgedrückt: „Regionale Wirtschaftsschwerpunkte sind hierbei der Energiesektor, Kreislaufwirtschaft, Mobilität, Bioökonomie, Ressourceneffizienz, Gesundheit und Tourismus sowie die Halbleiter-, Chemie-, Glas-, Metall-, Maschinenbau- sowie die multisektorale Textil- und Kunststoff-Industrie.“ (Bundesregierung 2019, S. 18)

nes Unternehmens dazu oder eben nicht. Im Anhang sind die in unserer Studie verwendeten Branchendefinitionen bzw. ihre Umsetzung in NACE-Codes dokumentiert. Ein Standortkoeffizient von 1 besagt, dass in der Region j der Anteil der Branche i genau dem Anteil aller Wirtschaftsbereiche entspricht. Ist der Standortkoeffizient kleiner als 1, so deutet dies darauf hin, dass der Wirtschaftsbereich hier unterproportional besetzt ist, ein Koeffizient von größer 1 weist dementsprechend auf überdurchschnittlichen Besatz hin. Unterschiedliche Abgrenzungen können aber zu unterschiedlich hohen Standortkoeffizienten führen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt für die Kompetenzfelder, die von der Wirtschaftsregion Lausitz als prioritär (Wirtschaftsregion 2020, basierend auf Prognos 2013) angesehen werden, die Standortkoeffizienten der gesamten Lausitz in Relation zum bundesdeutschen Durchschnitt.

Abbildung 1: Standortkoeffizienten für ausgewählte Kompetenzfelder

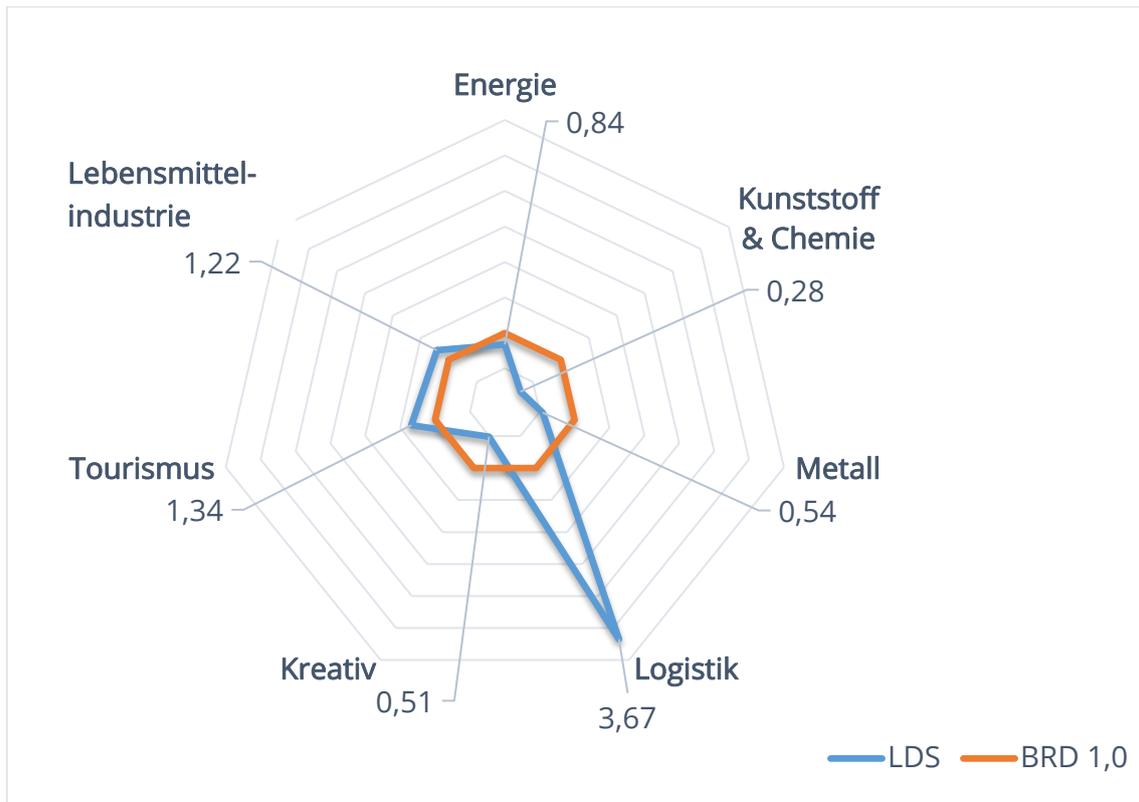


Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2019; eigene Darstellung

Wie leicht zu erkennen ist, hat die Lausitz neben der Energiewirtschaft weitere Branchenschwerpunkte, vor allem in den Bereichen Lebensmittelindustrie und Logistik. Die Standortkoeffizienten der Kompetenzfelder Kunststoffe und Chemie, Metall, und Tourismus entsprechen in etwa dem Bundesdurchschnitt. Die Kreativwirtschaft wird hier mitgeführt, weil verschiedentlich in einer Art Umkehrschluss aus der Schwäche der Kreativwirtschaft in der Lausitz auf ein (Nachhol-)Potential geschlossen wird (Frondel et al. 2018, S. 78ff).

Differenziert man diese Aufstellung jedoch für die einzelnen Gebietskörperschaften in der Lausitz ergibt sich ein anderes und deutlich heterogeneres Bild. Die folgende Abbildung zeigt die Standortkoeffizienten für den Dahme-Spreewald-Kreis.

Abbildung 2: Standortkoeffizienten für den Landkreis Dahme-Spreewald 2018

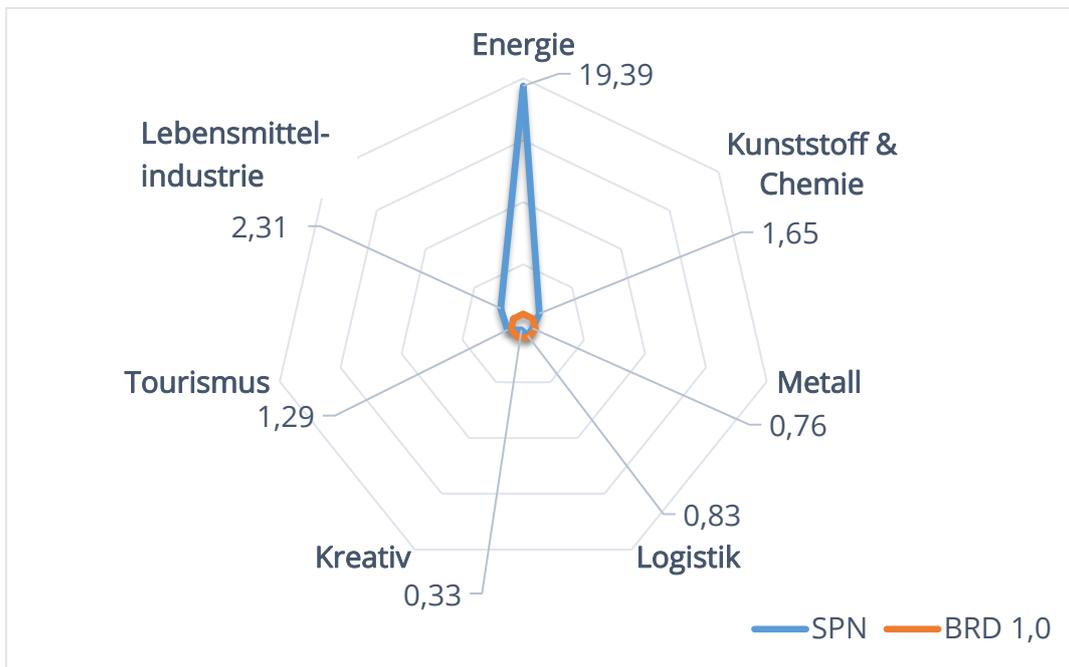


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2019); eigene Darstellung

Im Dahme-Spreewald-Kreis spielen die Schwerpunkte, die typisch für die Bergbau-Lausitz sind, nur eine untergeordnete Rolle. Wenig überraschend ist die Logistik ein weit überdurchschnittlicher Branchenschwerpunkt; der Landkreis Dahme-Spreewald gehört zur Flughafenregion. Die herausgehobene Bedeutung des Biosphärenreservats Spreewald spiegelt sich in einem überdurchschnittlichen Standortkoeffizienten für den Tourismus wider. Der Dahme-Spreewald-Kreis ist vor allem im Süden sehr ländlich strukturiert; dies zeigt sich in der überdurchschnittlichen Bedeutung der Lebensmittelindustrie. Energie, Metall sowie Chemie und Kunststoffe sind unterdurchschnittlich ausgeprägt.

Deutlich anders sieht dieses Bild für den Spree-Neiße-Kreis aus.

Abbildung 3: Standortkoeffizienten für den Spree-Neiße-Kreis (2018)

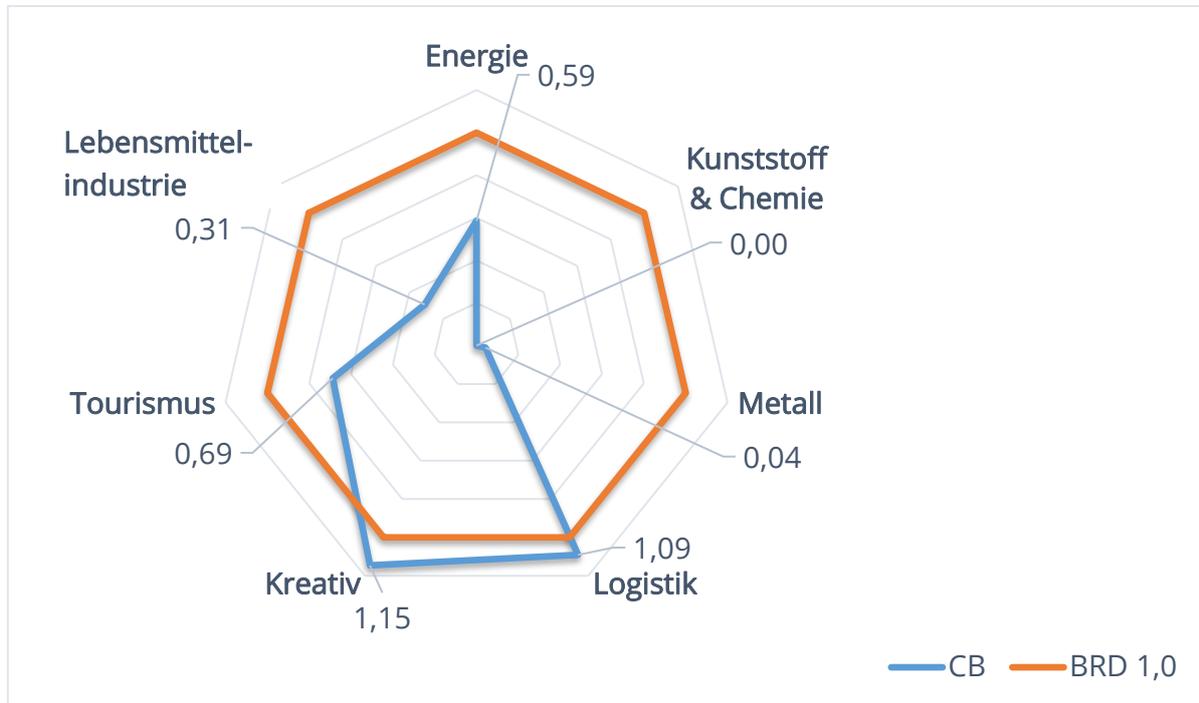


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2019); eigene Darstellung

Die Abbildung 3 zeigt deutlich, welche überragende Bedeutung die Energiewirtschaft in diesem Kreis im Unterschied zu allen anderen Gebietskörperschaften der Lausitz hat. Der Spree-Neiße-Kreis repräsentiert die „Bergbaulausitz“. Auffallend ist aber auch, dass bereits auf Platz 2 die Lebensmittelindustrie folgt. Auch dieser Kreis ist ländlich strukturiert.

Noch einmal völlig anders stellt sich die Situation für Cottbus dar.

Abbildung 4: Standortkoeffizienten für die Stadt Cottbus (2018)



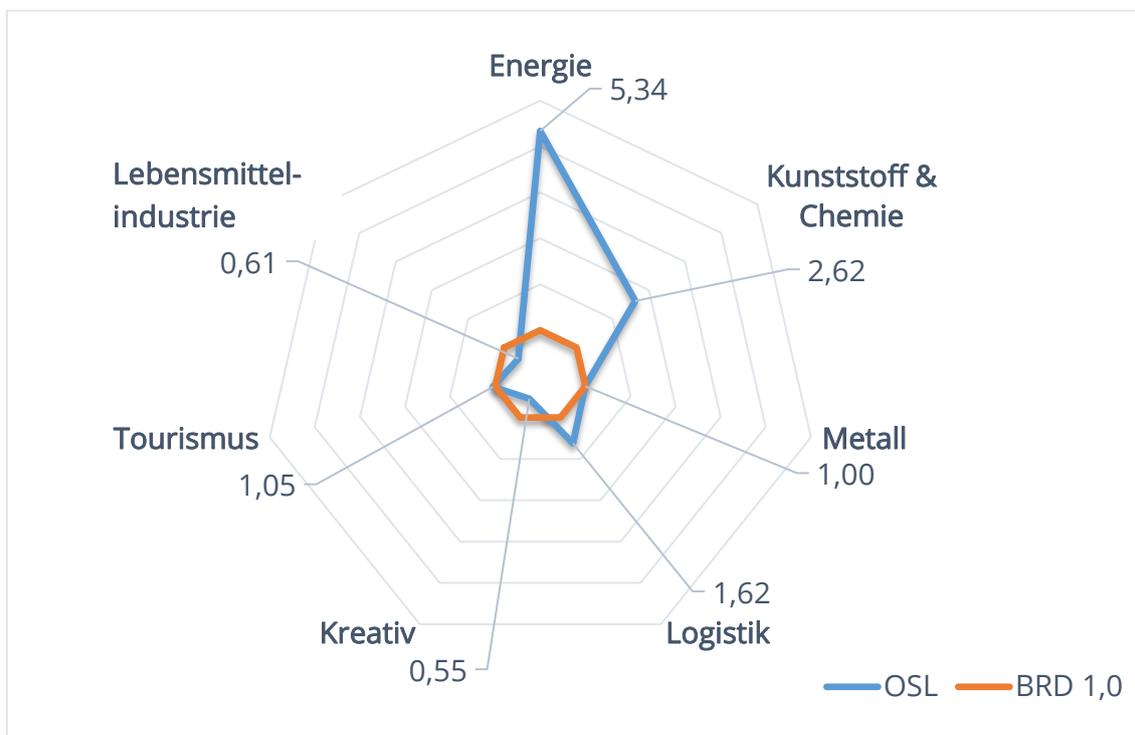
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2019); eigene Darstellung

Cottbus besitzt Branchenschwerpunkte in der Kreativwirtschaft und in der Logistik. Der Wert von knapp über 1 für die Kreativwirtschaft ist auf die BTU Cottbus-Senftenberg zurückzuführen, die in der Abgrenzung der Kreativwirtschaft enthalten ist. Im Umkehrschluss gilt deshalb, dass ohne die BTU CS die Kreativwirtschaft in Cottbus, dem städtischen Zentrum der Lausitz, unterdurchschnittlich aufgestellt ist. Der hohe Wert für die Logistikbranche ist auf die *LR Logistik GmbH* mit etwa 1.400 Mitarbeitern und die *ZG Lausitz GmbH* mit über 1.100 Mitarbeitern zurückzuführen. Beide Unternehmen gehören der *Lausitzer VerlagsService GmbH* an, die die regionale Tageszeitung *Lausitzer Rundschau* herausgibt.

Darüber hinaus beschäftigen der Postdienstleister *REGIO Print-Vertrieb GmbH*, die *Uhlhorn Logistik GmbH & Co Kommanditgesellschaft* und die *RMS Personen- und Güterverkehrs GmbH* jeweils über 100 Mitarbeiter.

Der Oberspreewald-Lausitz-Kreis hat stark ausgeprägte Schwerpunkte im Bereich der Energie und in der Kunststoff- und Chemiebranche:

Abbildung 5: Standortkoeffizienten für den Oberspreewald-Lausitz-Kreis (2018)



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2019); eigene Darstellung

Auch hier lohnt ein genauerer Blick. Der hohe Wert für die Energiewirtschaft kommt vor allem durch die *LMBV* zustande, deren Aufgabe die Sanierung der Tagebaurestlöcher ist, die vor der Wende aufgeschlossen aber nach der Wende nicht mehr weiter ausgekohlt wurden. Streng genommen handelt es sich hierbei nicht um ein Tätigkeitsfeld, das eine energiewirtschaftliche Kompetenz verkörpert, sondern eines, das sich besser als Landschaftsgestaltung bezeichnen ließe. Der hohe Wert für Kunststoff und Chemie ist wesentlich durch die *BASF* und jene Unternehmen begründet, die am Standort Schwarzheide angesiedelt sind.

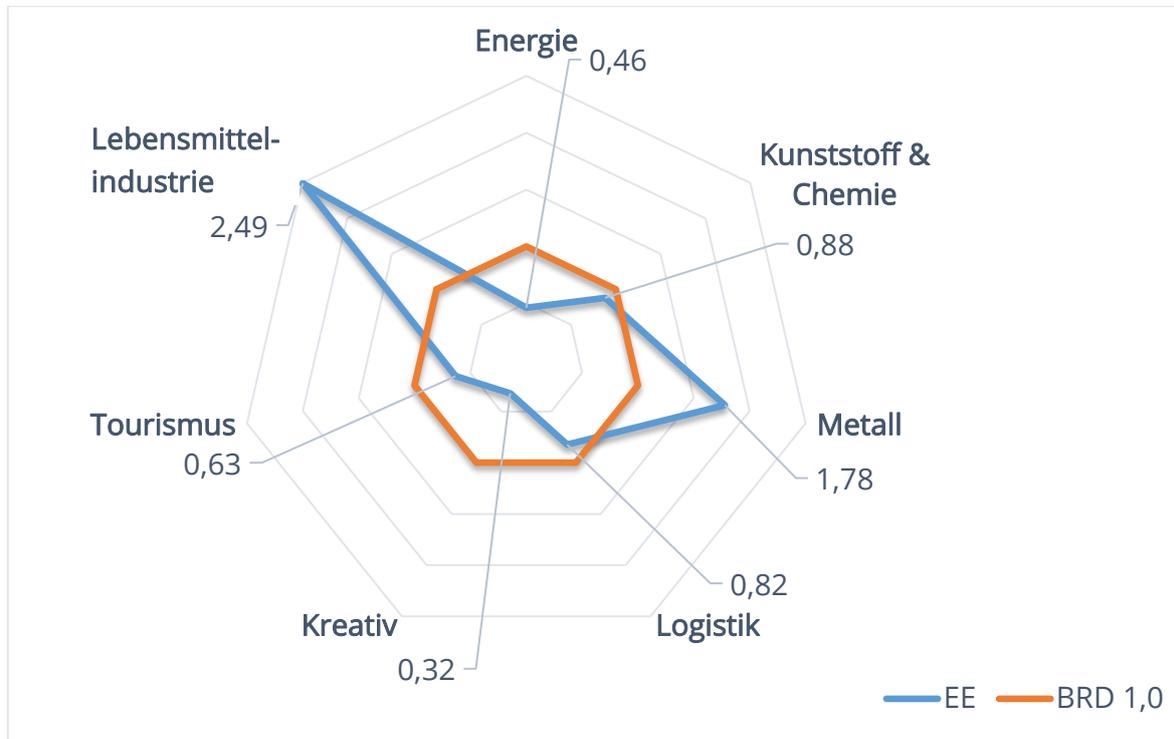
Das Logistikzentrum der *Kaufland Stiftung & Co.* ist für die überdurchschnittliche Bedeutung der Logistikbranche verantwortlich. Das Tochterunternehmen der *Schwarz-Gruppe* beschäftigt rund 1.150 Mitarbeiter und hat seinen Sitz am Spreewalddreieck A13/A15 in Lübbenau. Darüber hinaus sind zahlreiche Logistikunternehmen mit bis zu 50 Mitarbeitern entlang der A13 ansässig.

Ebenfalls auffällig ist der Wert für den Tourismus, der bei 1,05 liegt. Vor der Erschließung des Senftenberger Sees als Tourismusgebiet in den frühen 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts war der Standortkoeffizient für den Tourismus vermutlich nahe bei 0. Der Tourismus ist eine Branche in der Lausitz, die mittlerweile annähernd so viele Beschäftigte wie die Braunkohleverstromung hat, allerdings zumeist deutlich schlechter bezahlte Arbeitsplätze aufweist. Das Lausitzer Seenland

zählt inzwischen neben dem Spreewald und dem Zittauer Mittelgebirge zu den Hauptmagneten der Tourismusströme.

Der Elbe-Elster-Kreis zeigt wiederum ein anderes Bild.

Abbildung 6: Standortkoeffizienten für den Elbe-Elster-Kreis (2018)

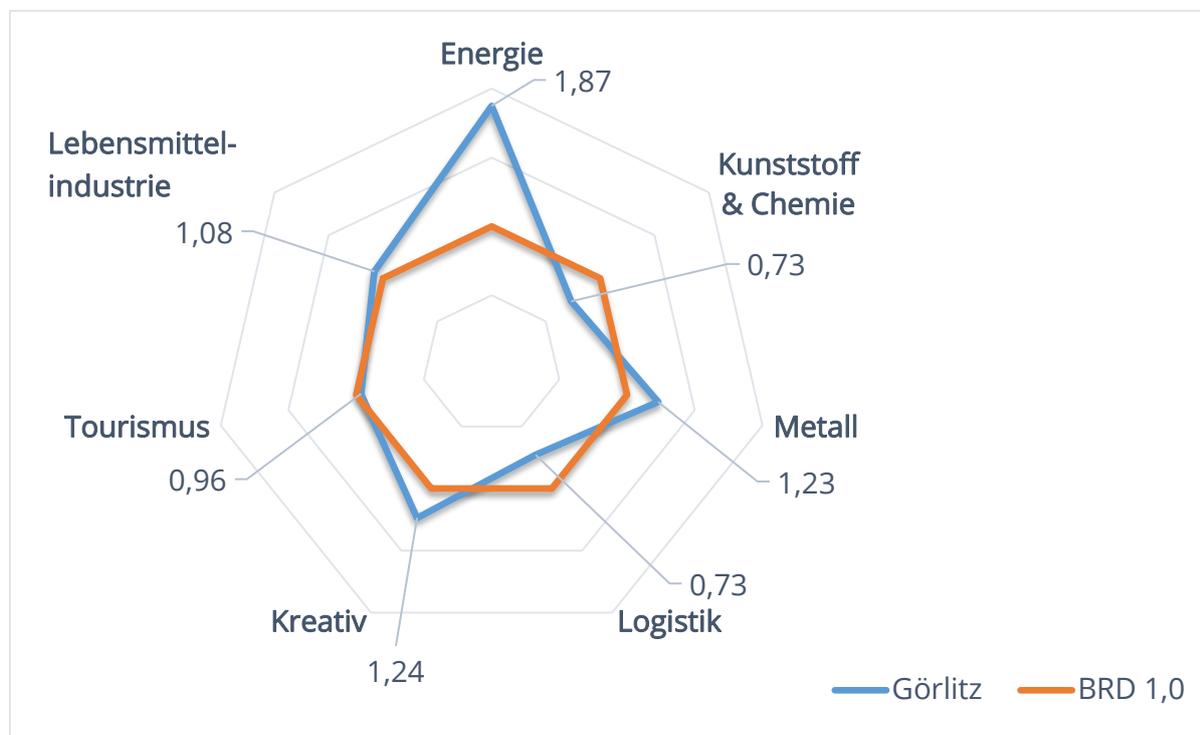


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2019); eigene Darstellung

Hier fallen vor allem zwei erhöhte Standortkoeffizienten auf: der für die Metall- und der für die Lebensmittelbranche. Die Metallindustrie ist vor allem in den Orten Finsterwalde und Massen-Niederlausitz stärker präsent. Der letztgenannte Bereich zeigt, dass der Elbe-Elster-Kreis überwiegend ländlich strukturiert ist, allerdings auch einige weiterverarbeitende Betriebe der Lebensmittelindustrie zu verzeichnen sind wie zum Beispiel die *ODW Frischprodukte GmbH*. Sie hat ihren Sitz in der Stadt Elsterwerda. Das milchverarbeitende Unternehmen beschäftigt über 200 Mitarbeiter und ist eine Tochtergesellschaft der *Odenwald Früchte GmbH*, welche wiederum dem französischen Konzern *Andors* angehört. Der Konzern ist einer der größten europäischen Frucht- und Milchverarbeiter. Bekannt ist die *ODW Frischprodukte GmbH* für ihre Regionalmarke „Mark Brandenburg“.

Die sächsischen Kreise sind deutlich größer als die brandenburgischen Kreise. Daher verliert sich die Wirkung einzelner Unternehmen auf den Standortkoeffizienten auch stärker im statistischen Durchschnitt.

Abbildung 7: Standortkoeffizienten für den Kreis Görlitz (2018)

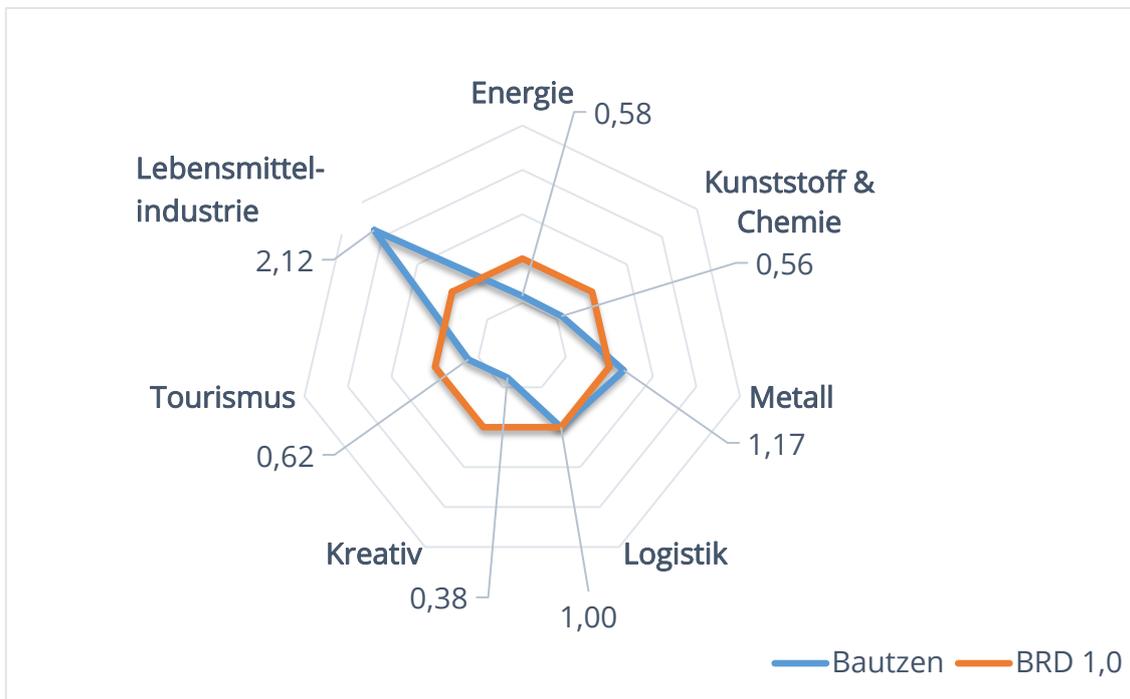


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2019); eigene Darstellung

Mit Ausnahme der Energiewirtschaft spiegeln sich die Schwerpunkte der Wirtschaftsaktivitäten in der Lausitz kaum im Kreis Görlitz wider. Die Energiewirtschaft ist etwas stärker ausgeprägt, weil ein Teil der Wertschöpfungskette Braunkohleverstromung in diesem Teil Sachsens beheimatet ist. Regional konzentriert sich die Energiewirtschaft im Landkreis Görlitz in der Gegend um Weißwasser (Boxberg) und fällt wesentlich weniger stark ins Gewicht als im Spree-Neiße-Kreis. Das liegt zum einen daran, dass es sich um den kleineren Teil der Wertschöpfungskette Braunkohleverstromung handelt, und zum anderen daran, dass seine Bedeutung durch die ungleich größere Zahl von Arbeitsplätzen in anderen Branchen im Kreis Görlitz im Vergleich zum Spree-Neiße-Kreis relativiert wird. Auffallend ist auch hier wieder die Kreativwirtschaft; deren Standortkoeffizient fällt durch die Hochschulen der Region etwas größer aus.

Auch der Kreis Bautzen zeigt kaum klare Schwerpunkte.

Abbildung 8: Standortkoeffizienten für den Kreis Bautzen (2018)



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2019); eigene Darstellung

Die einzige Auffälligkeit in der Abbildung 8 ist die Lebensmittelindustrie, woraus man schlussfolgern könnte, dass der Kreis Bautzen vor allem ein ländlicher Kreis ist. Das ist nicht falsch: Mit der *Dr. August Oetker KG* und der *Unternehmensgruppe Theo Müller* haben sich zwei international erfolgreiche Unternehmen niedergelassen. In der Region hat sich ein kleines Cluster der Lebensmittelindustrie gebildet.

Die Region zeigt sonst wenig Auffälligkeiten und ist ein Indiz dafür, dass ein heterogenes wirtschaftliches Profil kein Hindernis für wirtschaftliche Entwicklung sein muss. Insbesondere die Stadt Bautzen ist Zielort für Pendlerströme. Außerdem hat sich eine ganze Reihe von Zulieferbetrieben für die Fahrzeugherstellung mit einem industriellen Profil entlang der A4 angesiedelt.

Fasst man diese Ergebnisse zusammen, dann ergeben sich folgende Befunde:

- Die Wirtschaftsstruktur der Kreise ist sehr heterogen. Die Abbildungen zeigen die sogenannte „Lausitzer Mischung“ mit wenigen auffälligen Branchenschwerpunkten.
- Auffällig ist auch, dass es genau diese „Lausitzer Mischung“ war, die dafür gesorgt hat, dass die Lausitz an der allgemeinen wirtschaftlichen Dynamik in Deutschland teilgenommen hat. Der Unterschied zu den stärkeren wirtschaftlichen Regionen ist nicht kleiner, aber eben auch nicht größer geworden (Berger et al. 2019, S. 60ff).
- Die Energiewirtschaft dominiert lediglich den Spree-Neiße-Kreis und mit Abstrichen den Norden des Kreises Görlitz. Die Lausitz ist seit dem ersten starken strukturellen Wandel in den 90er

Jahren, welcher vor allem mit dem Abbau der Beschäftigung in der Braunkohlenwirtschaft verbunden war, keine monostrukturierte Region mehr.

Die Idee von Kompetenzzentren im Sinne von Branchenschwerpunkten orientiert sich an Vorbildern, die eine besondere Wachstumsdynamik aufweisen. Klassische Beispiele sind das Silicon Valley, die Route 128 um Boston oder das Golden Triangle in England. Mehrere Unterschiede zu Clustern in der Lausitz fallen sofort auf. Die Cluster in den genannten Regionen sind viel größer als die Branchenschwerpunkte in der Lausitz: Sie basieren auf besonderen Wissenschaftsressourcen (z.B. Stanford, MIT, Oxford, Cambridge, Imperial College in London) und sie bestimmen ihre Dynamik weitgehend selbst. Mit anderen Worten: Die Entscheidungszentren liegen in den Clustern, während die Branchenschwerpunkte in der Lausitz entweder direkt von Entscheidungen in Firmenzentralen außerhalb der Lausitz abhängen oder als Lausitzer Zulieferer abhängig sind von den Unternehmen, die beliefert werden.

Es ist unstrittig, dass die genannten Vorbilder einen Teil ihrer Wachstumsdynamik positiven Externalitäten verdanken, die durch die räumliche Nähe ähnlich spezialisierter Unternehmen, Wissenschaftseinrichtungen, einem ausdifferenzierten Arbeitsmarkt, erleichtertem Zugang zu Seed Capital und einer Reihe weiterer unternehmensnaher Dienstleistungen zustande kommen. Allerdings spricht die Theorie der räumlichen Agglomeration wie auch die vorhandene Empirie für die These, dass solche positiven Externalitäten einen gewissen Schwellenwert überschreiten müssen, um ökonomisch eine besondere Dynamik auszulösen. Eben das macht eine Metropole aus. Die Überschreitung solcher Schwellenwerte dürfte in der Lausitz schwierig, wenn nicht unmöglich sein.

Anders formuliert: Wirtschaftliche Strukturen in der Lausitz werden sich in Zukunft i.d.R. nur als ein Teil von regionsübergreifenden Clustern entwickeln lassen. Die einzige Ausnahme von dieser Regel war seit der Wende die Lausitzer Braunkohle AG und die Vereinigte Energiewerke AG, später Vattenfall bzw. aktuell die LEAG - und das macht die Bedeutung dieses Unternehmens für die Identität der Region gut verständlich. Aber selbst die LEAG ist seit geraumer Zeit abhängig von den Entscheidungen eines tschechischen Finanzkonglomerates; und ihre Kernkompetenz, die Braunkohleverstromung, ist ein Auslaufmodell. Abhängige Entwicklung muss aber nicht notwendigerweise etwas Schlechtes sein. Die Industrieansiedlung von Tesla mit weitreichenden Auswirkungen auf die Lausitz, die geplante Batterieteilfabrik der BASF in Schwarzheide oder die Ansiedlung einer DB Teststrecke bei Niesky sind Firmenentscheidungen, die außerhalb der Lausitz getroffen wurden. Die genannten Beispiele illustrieren allesamt den Gedanken, dass eine abhängige Entwicklung zwar abhängig von anderen aber eben auch eine Entwicklung ist.

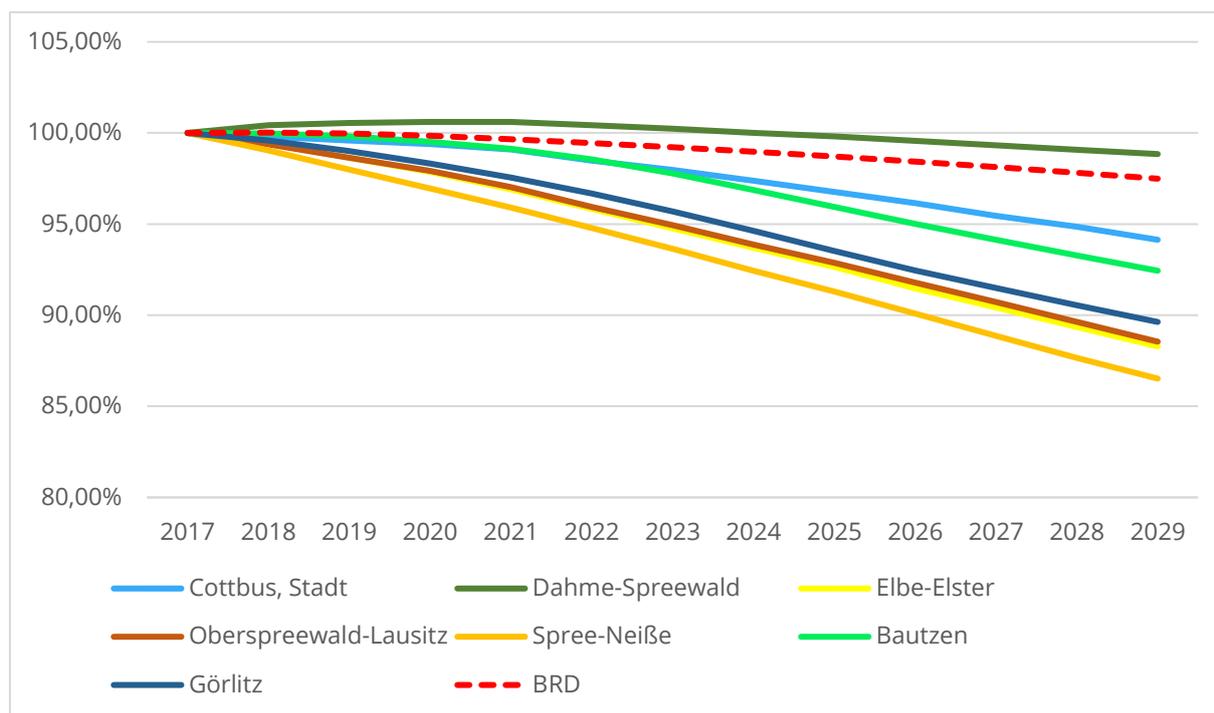
Demografie, Humankapital und Fachkräfteverfügbarkeit

Die Entleerung des Raumes ist aus der Perspektive möglicher Unternehmensansiedlungen ein Problem, weil der Pool der Erwerbsfähigen in der Lausitz immer kleiner wird. Die demografische Entwicklung ist auch für die Unternehmen der Region die größte Wachstumsbremse. Im Wohn-

umfeld von Dörfern und Städten, die durch Abwanderung, Überalterung und Geburtenschwäche geprägt sind, vermittelt die demografische Entwicklung überdies den Menschen das Gefühl des Zurückgelassenseins, das in seiner etwas radikaleren Variante als Kränkung des Selbstwertgefühls und als Abgehängtsein wahrgenommen wird.

Die Bevölkerungsprognose, die im Wesentlichen die Entwicklungstrends (Abwanderung, Altersstruktur und Geburtenschwäche), die sich in der Vergangenheit gezeigt haben, in die Zukunft fortschreibt, wird in Abbildung 9 gezeigt.

Abbildung 9: Bevölkerungsprognose 2017-2030 (2016)

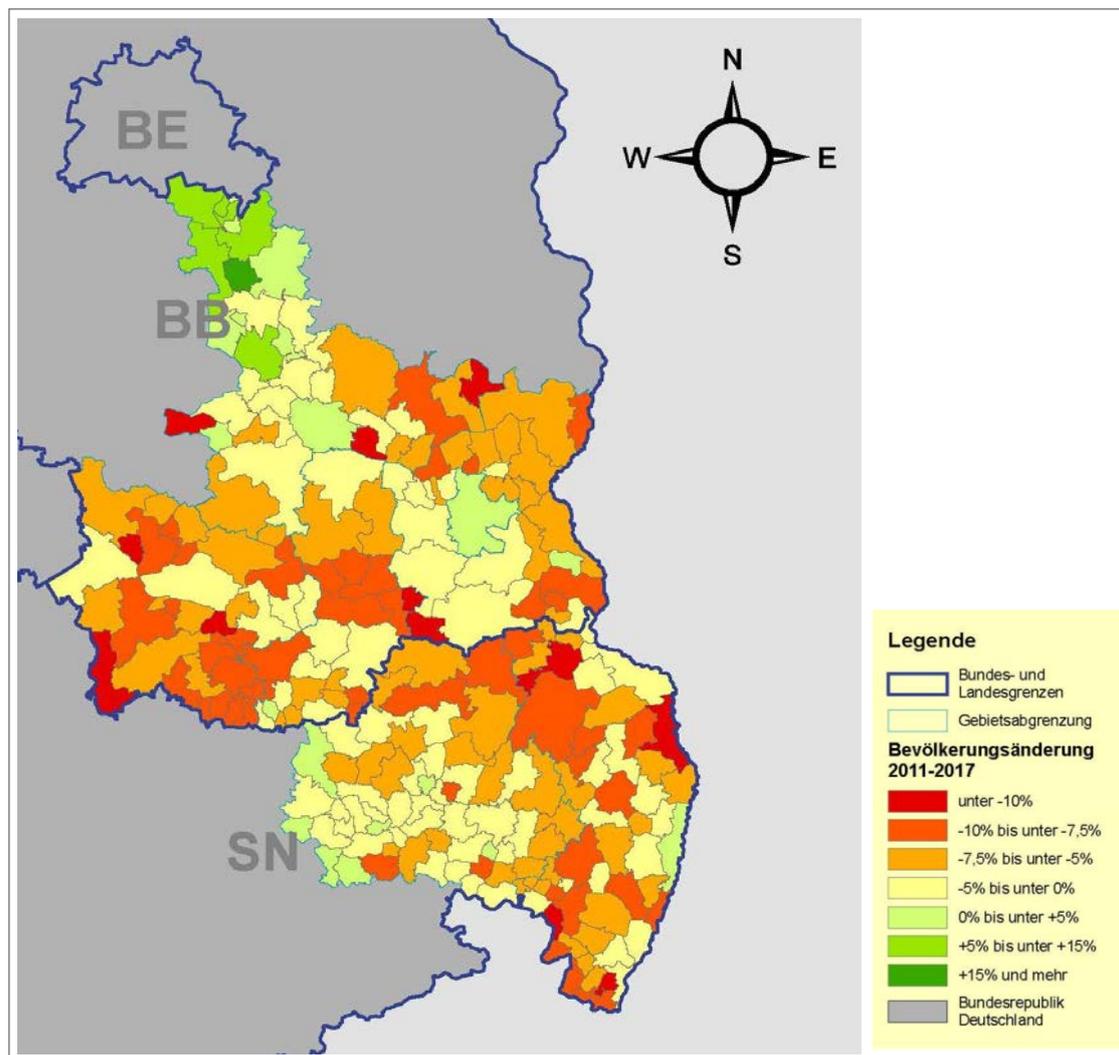


Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2016); eigene Darstellung

Die Befunde sind nicht neu. Bis auf den Dahme-Spreewald Kreis liegt die Bevölkerungsentwicklung unter dem deutschen Durchschnitt (rot gestrichelte Kurve). Die Sonderentwicklung des Dahme-Spreewald-Kreises ist vor allem auf den Norden des Kreises zurückzuführen, der als „Speckgürtel“ von Berlin und damit als Industrie- wie auch als Wohnstandort von der Entwicklung Berlins profitiert. Alle anderen Gebietskörperschaften sind bislang sogenannte Entleerungsräume, wenngleich der Hinweis nicht fehlen darf, dass jede einzelne der fraglichen Gebietskörperschaften sowohl Entleerungsräume als auch demografisch stabile Gebiete aufweist.

Dieser empirische Befund wird sichtbar, wenn die Kreise räumlich nach Kommunen aufgelöst werden wie in der nachfolgenden Abbildung.

Abbildung 10: Die räumliche Verteilung der Bevölkerungsentwicklung in der Lausitz



Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2018); eigene Darstellung

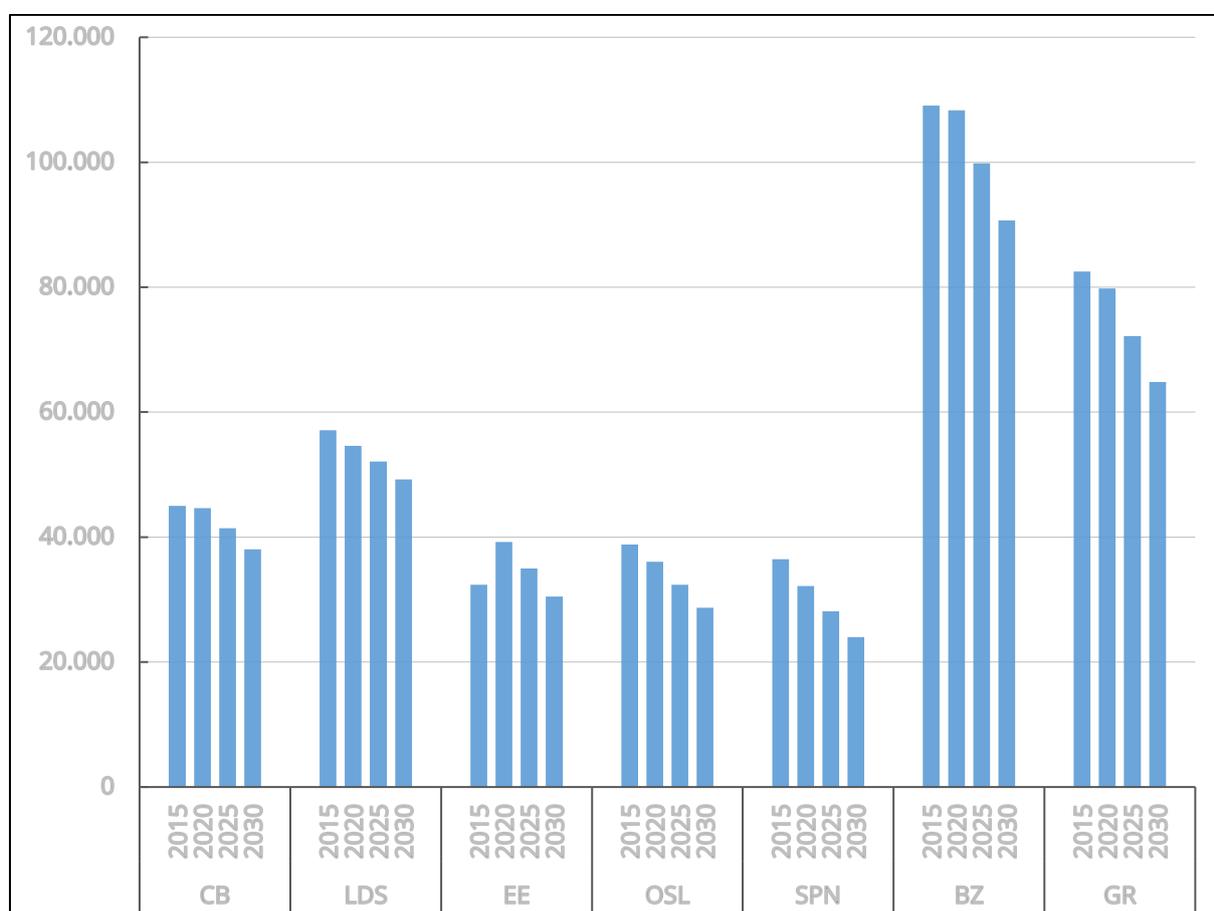
Die Karte illustriert überdies einen wichtigen Sachverhalt, der bei der Diskussion der Bevölkerungsentwicklung häufig außer Acht gelassen wird. Es sind nicht nur die Randlagen von Berlin und Dresden, die eine positive oder zumindest stabile Bevölkerungsentwicklung zeigen (können). Für einige Kommunen inmitten der Lausitz gilt das auch, so zum Beispiel für Lübben, Cottbus und Görlitz. Auch einige andere Städte stemmen sich erfolgreich gegen den Trend.

Über die Gründe dieser „Sonderentwicklung“ gibt es kaum wissenschaftliche Studien (Ausnahmen sind beispielsweise Simons/Weiden 2016 oder Gabler et al. 2016), aber die Vermutung liegt nahe, dass wachstumsstarke KMU, Behörden mit vielen Beschäftigten und Hochschulen Kommunen aufwerten und die Attraktivität benachbarter Kommunen als Wohnort steigern können. Die gute Nachricht ist, dass der demografische Abwärtstrend offensichtlich nicht für jede Kommune in der Lausitz in Stein gemeißelt ist; die schlechte ist hingegen, dass sich angesichts der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung zwischen den Kommunen, die sich in der Lausitz erfolgreich gegen den demografischen Trend stemmen, auch weiterhin demografische Entleerungsräume auf tun werden.

Die Charakterisierung eines solchen Sachverhaltes als „schlechte Nachricht“ ist jedoch nicht nur eine Aussage über einen empirisch beobachtbaren Trend. Es ist auch eine Wertung, über die diskutiert werden muss. Landschaften, die einsam und sich selbst überlassen sind, haben ihren eigenen Reiz. Es muss für die Lausitz nicht zwangsläufig etwas Schlechtes sein, dass solche Landschaften hier häufiger vorkommen als anderenorts.

Was kaum bestreitbar ist, sind die negativen Folgen einer solchen möglichen Entwicklung für die Angebotsseite des regionalen Arbeitsmarktes. Die folgende Grafik zeigt die voraussichtliche Schrumpfung des Arbeitskräfteangebotes in der Lausitz differenziert nach den Gebietskörperschaften.

Abbildung 11: Arbeitskräfteangebot 2015, 2020, 2025, 2030



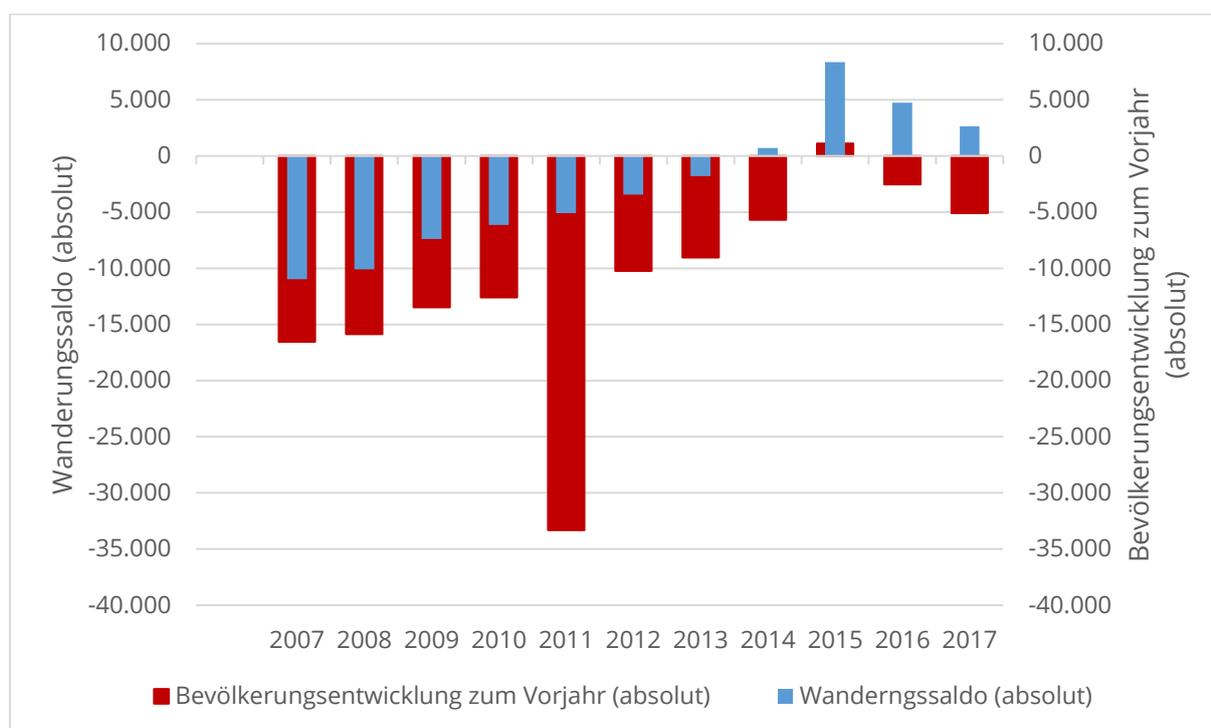
Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2015), Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (2016); eigene Berechnung. Die Grafik ist der Studie Berger et al. 2019 entnommen.

Auch diese Daten haben einige Implikationen. Die wichtigste Folgerung ist, dass vor diesem Hintergrund ein Strukturbruch im Sinne einer erneuten Massenarbeitslosigkeit wie in den frühen 2000er Jahren im Gefolge des beabsichtigten Ausstiegs aus der Braunkohleverstromung nicht zu erwarten ist. Bis 2030 schrumpft das Arbeitsangebot ausweislich der Bevölkerungsprognose in der Lausitz insgesamt um 75.350 Personen (18,8 Prozent). Die Beschäftigten in der Braunkohleverstromung werden in der jüngsten verfügbaren Studie mit ca. 13.245 Beschäftigten (Frondelet et al 2018)

angegeben. Selbst wenn man von der unwahrscheinlichen Annahme ausgeht, dass ausnahmslos alle Arbeitsplätze bei der LEAG und ihren regionalen Zulieferern in den nächsten Jahren verloren gehen, ist die absehbare demografisch bedingte Schrumpfung des Arbeitskräfteangebotes im Zeitraum bis zum avisierten Abschluss des Braunkohleausstiegs deutlich größer als das theoretische Maximum des Verlustes der Arbeitsplätze. Die Demografie ist zumindest kurz- und mittelfristig in der Lausitz gegenüber dem Braunkohleausstieg der stärkere Strukturbildner und die politischen Akteure sind gut beraten, die politische Debatte über die Zukunft der Lausitz auf der Grundlage dieser Einsicht zu führen.

Verschiedentlich wird gegen solche Befunde eingewandt, dass die demografische Entwicklung nicht so ablaufen muss wie prognostiziert und Bevölkerungsprognosen auch schon nach oben oder unten korrigiert werden mussten. Die Fertilitätsrate, die angibt, wie viele Kinder eine Frau durchschnittlich im Laufe des Lebens hätte, wenn die zu einem einheitlichen Zeitpunkt ermittelten altersspezifischen Fruchtbarkeitsziffern für den gesamten Zeitraum ihrer fruchtbaren Lebensphase gelten würde, ist eine Größe, die sich nur in sehr langen Zeiträumen ändert. Sie ist in der Lausitz wie auch in ganz Deutschland nicht bestandserhaltend. Durch das höhere Durchschnittsalter der Bevölkerung in der Lausitz ist sie noch etwas geringer als im Rest der Republik. Es ist also nicht zu erwarten, dass sich dieser Trend kurzfristig ändert. Das gilt im Prinzip auch für die Folgen der Abwanderung von jungen Frauen. Diese Trends sind kurz- und mittelfristig stabil. Etwas anders muss die Wanderungsbewegung bewertet werden: Hier ist die Abwanderung aus der Lausitz von einer leichten Zuwanderung abgelöst worden.

Abbildung 12: Bevölkerungsentwicklung und Wanderungssaldo in der Lausitz

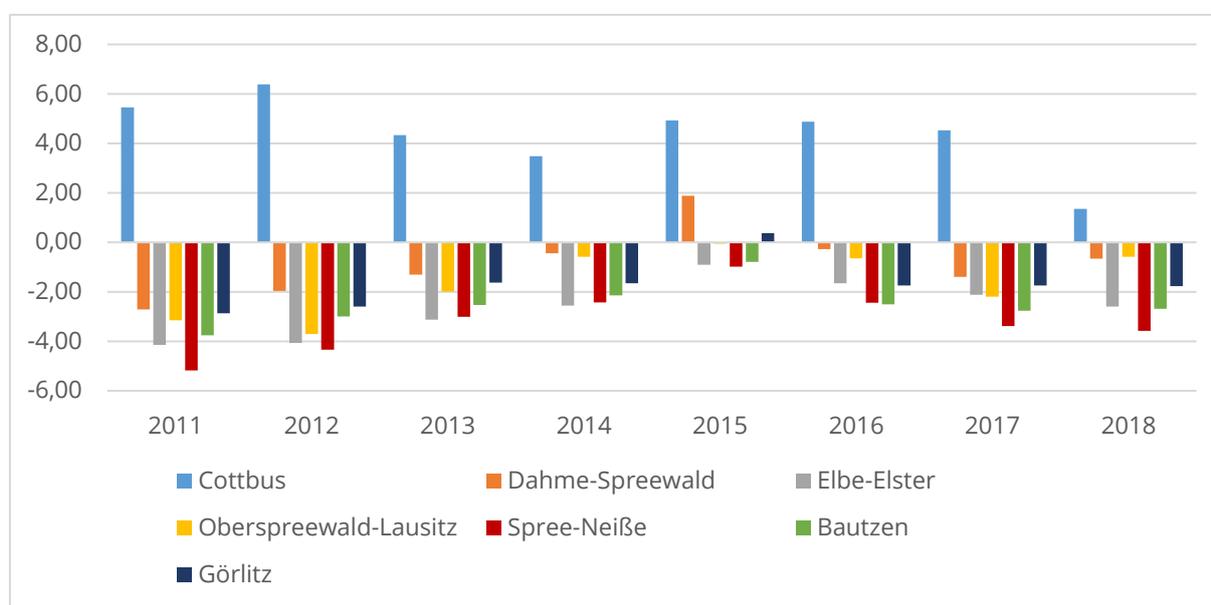


Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2020a); eigene Berechnung

Es zeigt sich allerdings deutlich, dass bis auf die Jahre 2015 und 2016 die natürliche Bevölkerungsdynamik gegenüber der wanderungsbedingten Bevölkerungsdynamik der deutlich stärkere Treiber war.

Schaut man sich die Wanderungsmotive an, wird vornehmlich auf zwei besondere Gruppen abgestellt, die „Bildungswanderer“ und die „Familienwanderer“. Mit dem Terminus „Bildungswanderer“ werden Personen adressiert, deren Motiv für eine Ortsveränderung eine Bildungsabsicht ist. In den meisten Fällen betrifft das Studierende. Die einschlägige Statistik beruht allerdings nicht auf der Erfassung der Wanderungsmotive. Es wird lediglich die Ortsveränderung einer bestimmten Altersgruppe (der 18-25-jährigen) erfasst. In diese Zahlen geht dann beispielsweise auch der Zuzug durch Immigranten dieser Altersgruppe ein.

Abbildung 13: „Bildungswanderer“ - Binnenwanderungssaldo der Einwohner zwischen 18 und 25 Jahren je 1.000 Einwohner der Gesamtbevölkerung



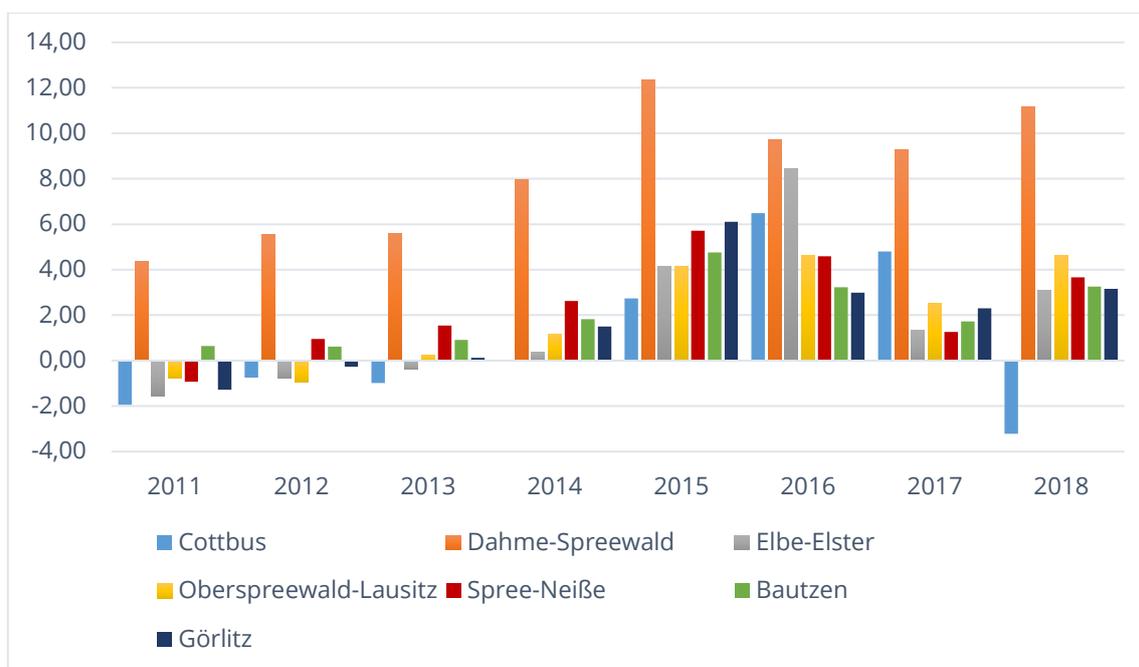
Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2020b); eigene Berechnung

Wenig überraschend hat Cottbus einen positiven Saldo, der durch die Sogwirkung der BTU Cottbus-Senftenberg auf die umliegenden Gebietskörperschaften aber auch durch den hohen Anteil ausländischer Studierender sowie die zentralörtliche Funktion gut erklärt werden kann. Die Sonderentwicklung in fast allen Gebietskörperschaften in 2015 dürfte hingegen durch die Flüchtlinge verursacht worden sein, bei denen diese Alterskohorten stark vertreten sind. Insgesamt gilt aber, dass nach wie vor mehr junge Leute die Lausitz verlassen als zuziehen. Ob sich diese Entwicklung so fortsetzt, bleibt offen.

Die „Familienwanderer“ werden u.a. durch die Altersgruppe der 30- bis unter 50-jährigen repräsentiert. Dahinter steckt die Annahme, dass hinter einer Ortsveränderung in dieser Altersgruppe oft eine Familiengründung steht. Diese Annahme ist vermutlich noch ein wenig stärker idealisiert als die Interpretation der Altersgruppe der 18-jährigen als Bildungswanderer. Es ist plausibel, dass

in der Altersgruppe der 30-50-jährigen auch ein großer Anteil von „Jobwanderern“ steckt. Deren Hauptmotiv für einen Umzug ist ein attraktives Jobangebot. Analog kann eine Bewegung der „unter 18-jährigen“ als eine Familienwanderung interpretiert werden, die durch den Umzug der Eltern ausgelöst wird.

Abbildung 14: „Familienwanderer“ – Binnenwanderungssaldo der Einwohner unter 18 Jahre und 30 bis unter 50 Jahre je 1.000 Einwohner der Gesamtbevölkerung



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2020c); eigene Berechnung

Offensichtlich unterscheidet sich der Dahme-Spreewald-Kreis von den anderen Lausitzer Gebietskörperschaften. Der positive Wanderungssaldo in dieser Gruppe und der Spitzenplatz unter den positiven Wanderungssalden dürfte vermutlich ein Ergebnis des Zuzugs jener Personen sein, die in Berlin oder im nahräumlichen Bereich um Berlin einen Arbeitsplatz bekommen haben.

Seit 2015 zeigen sich aber auch positive Wanderungssalden in dieser Altersgruppe in allen anderen Lausitzer Gebietskörperschaften. Die hohen Werte in 2015 und 2016 dürften ein Ergebnis der Binnenwanderung der Flüchtlinge sein. Aber es bleibt auch nach Abschwächung dieses Effektes ein positiver Saldo. Die Lausitz wird für diese Altersgruppe zunehmend attraktiver. Das dürfte u.a. auf eine Veränderung der Standortgunst zwischen Berlin und Dresden einerseits und der Lausitz andererseits zurückzuführen sein. Die Verbesserung des verkehrstechnischen Anschlusses in Verbindung mit vergleichsweise günstigen Baulandpreisen und Mieten ist vermutlich eine Stärke der Region, die in Arbeitsteilung mit den Metropolen zunehmend bedeutsamer wird.

Die Ergebnisse dieser Überlegungen zur Demografie sind recht eindeutig. Die Demografie ist gegenüber dem Braunkohleausstieg der stärkere Strukturbildner. Schreibt man die Entwicklung der vergangenen Jahre in die Zukunft fort, wird es keine Massenarbeitslosigkeit in der Lausitz geben.

Das gilt erst recht, wenn die avisierten Ansiedlungen von Firmen und Behörden die Arbeitsplatzverluste in der Braunkohleverstromung ausgleichen werden. Unter diesen Bedingungen kann es auch in einzelnen Teilregionen der Lausitz zu einer positiven Verstärkung der Wanderungssalden kommen, da das interne Arbeitskräftereservoir der Region kaum in der Lage sein dürfte, diese Nachfrage nach Arbeitskräften zu befriedigen. Ob und wie stark der demografische Saldo ins Positive dreht, wird maßgeblich davon abhängen, wie Einheimische (potentielle Abwanderer) und Zuwanderer die Lebensqualität in der Lausitz bewerten.

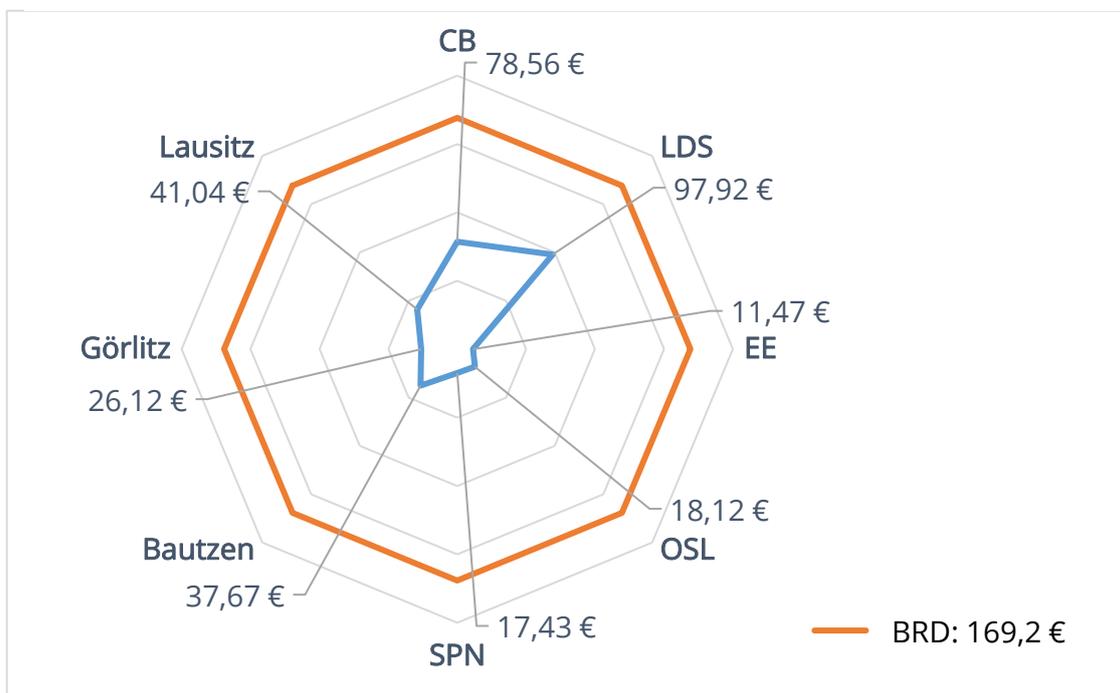
Boden und Fläche

Die Verfügbarkeit von günstigem Bauland und niedrige Mietpreise sind zwei Indikatoren, die die Lebensqualität in einer Region signalisieren können. Die Baulandpreise wurden wie folgt ermittelt:

$$\text{Baulandpreise (€ je m}^2\text{)} = \frac{\text{Zweijahresdurchschnitt der Kaufsumme für baureifes Land (in €)}}{\text{Zweijahresdurchschnitt der umgesetzten Fläche für baureifes Land (in m}^2\text{)}}$$

Die nachfolgende Graphik illustriert die Baulandpreise in der Lausitz.

Abbildung 15: Durchschnittliche Kaufwerte in Euro pro m² Bauland 2016/2017



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2018a); eigene Darstellung

Die Lausitz weist deutlich niedrigere Baulandpreise aus als der Bundesdurchschnitt. Der Vergleich zu Berlin und Dresden, wo im Durchschnitt 636 € bzw. 217 € pro Quadratmeter gezahlt werden müssen, fällt noch sehr viel drastischer aus (BBSR, 2018a).

Analog stellt sich die Situation für die Mietpreise dar. Die Zahlen stammen von dem deutschlandweit führenden Online-Immobilienmarktplatz *ImmobilienScout24* und werden auf Basis durchschnittlicher historischer Angebotspreise für Neuvermietungen von Eigentumswohnungen ermittelt.

Abbildung 16: Durchschnittliche Mietpreise in Euro je m² (2020)⁶



Quelle: ImmobilienScout24 (2020)

Es zeigt sich auch hier, dass die Mietpreise in der Lausitz in allen Gebietskörperschaften mit Ausnahme des Dahme-Spreewald-Kreises unter denen des bundesrepublikanischen Durchschnitts liegen. Im Vergleich zu Berlin und Dresden fällt der Unterschied noch wesentlich markanter aus. In Dresden betragen die durchschnittlichen Mieten 8,04 € und in Berlin 10,63 € (ImmobilienScout24, 2020).

Mittlerweile reicht der Einzugsbereich der Pendler nach Berlin ungefähr bis Lübben, der Einzugsbereich der Pendler nach Dresden geht etwa bis Senftenberg auf der brandenburgischen Seite und bis Görlitz auf der sächsischen Seite.

Angesichts der Preise, die für Wohnraum in großstadtnahen grünen Lagen aufgerufen werden, sind viele Standorte in der Lausitz vermutlich ökonomisch vorteilhaft – immer vorausgesetzt, sie sind verkehrstechnisch gut erschlossen. Das ist, wie noch zu zeigen sein wird, nicht immer der Fall. Aber es liegt daher auf der Hand, dass sich der Pendlereinzugsbereich erweitern kann, wenn die Verkehrsverbindungen sich verbessern.

⁶ Aufgrund fehlender Datensätze ist der Wert für die „Lausitz“ lediglich ein ungewichteter Durchschnittswert der einzelnen Gebietskörperschaften.

Einschränkend muss aber angemerkt werden: Preisdifferentiale bei Baulandpreisen und Mieten sind nur ein Teil eines größeren Gesamtpaketes. Dazu zählen die Erreichbarkeit von Schulen, Kitas und Kindergärten und ihre Qualität, die ärztliche Versorgung und die Entfernung zu den nächsten Einkaufsmöglichkeiten und die Internetversorgung. Alle diese Faktoren müssen „stimmen“, damit ein Standort in der Lausitz in den Augen einer umzugswilligen Familie aus der Großstadt wirklich attraktiv ist.

Ein solches ökonomisches Kalkül gilt nicht nur für potentielle Pendler, sondern natürlich auch für Einheimische, die in der Lausitz einen Arbeitsplatz haben. Hier ist noch das Differential in Rechnung zu stellen, dass zwischen den Löhnen und Gehältern in der Lausitz und solchen in anderen Regionen Deutschlands, vor allem in Westdeutschland existiert. Dem stehen die nach wie vor niedrigeren Lebenshaltungskosten gegenüber. Auch für die Einheimischen sollte das Gesamtpaket stimmen, damit sie in der Lausitz bleiben.

Es soll allerdings nicht der Eindruck erweckt werden, dass Entscheidungen über Wohnsitz und Arbeitsplatz strikt ökonomisch rational vollzogen werden und vor allem, dass für alle Akteure das gleiche Kalkül gilt. Heimatverbundenheit oder einfach nur die Macht der Gewohnheit ebenso wie Moden („Schwarmstädte“, Simons/Weiden 2016) spielen eine große Rolle bei solchen Entscheidungen. Zu vermuten ist auch, dass diese Entscheidungen altersspezifisch, geschlechtsspezifisch und in Abhängigkeit von der Berufsbiografie gefällt werden. Eine belastbare empirische Untersuchung über die Motive des Bleibe- und Wanderungsverhalten der Lausitzer und der Zuzügler steht allerdings noch aus.

Eine wichtige Rolle wird in jedem Fall das Wohnen im Grünen, also außerhalb des Trubels einer Großstadt, spielen. Das Wohlfahrtssortiment, das sich um einen solchen Wunsch gruppiert, wird ein anderes sein als das Angebot, das sich in Berlin und Dresden findet. Wer in der Lausitz lebt und arbeitet, bewertet die Ruhe und Stille, die Landschaft und das Flair einer kleineren Stadt oder eines Dorfes höher als den schnellen Zugang zum kulturellen, wissenschaftlichen oder gastronomischen Angebot einer großen Stadt. Die Bewohner der Lausitz sind deshalb nicht „verhinderte Großstädter“ und sollten auch nicht so gesehen werden.

Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur

Eine vollständige Darstellung der Infrastruktur würde den Rahmen dieses Papiers sprengen und ist in diesem Argumentationskontext auch nicht beabsichtigt. Hier soll es lediglich darum gehen, schlaglichtartig einige Aspekte statistisch näher zu beleuchten, die für die Lebensqualität der Menschen in der Lausitz vermutlich bedeutsam sind und die auch das Zuzugsverhalten beeinflussen können.

In aller Regel wird die Standortqualität mit Blick auf den Verkehr mit Hilfe von drei Indikatoren ausgedrückt: Entfernung zur nächsten Haltestelle des ÖPNV, Distanz zum nächsten ICE-Bahnhof

und Entfernung zur nächsten Autobahnauffahrt. Häufig kommt noch hinzu, wie lange die Fahrtzeit zum nächsten Flughafen ist.

Die nachfolgende Abbildung vergleicht die Durchschnittsdistanz zu den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs der Gebietskörperschaften in der Lausitz mit dem bundesdeutschen Durchschnitt.

Abbildung 17: Durchschnittsdistanz in Metern zu den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs (2017)



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2018b); eigene Darstellung

Eine Schlussfolgerung, wonach es um den öffentlichen Nahverkehr in der Lausitz deshalb schlecht bestellt sei, ist jedoch nicht so zwingend, wie es scheint. Zunächst einmal spiegelt sich in diesen Zahlen die flächenmäßige Ausdehnung der Lausitz wider. Vor diesem Hintergrund ist nachvollziehbar, dass eine Stadt wie Cottbus in einem solchen Vergleich gut abschneidet; sie profitiert von der hohen Einwohnerdichte im Vergleich zum Umland. Wollte man in einem Kreis wie dem Elbe-Elster-Kreis einen ähnlichen Wert wie in Cottbus erzeugen, müsste ein ungleich höherer Aufwand in Form von Haltestellen und Buslinien getrieben werden. Was sich lediglich auf der Grundlage dieser Statistik sagen lässt, ist, dass der Spree-Neiße-Kreis im Vergleich zu den anderen Gebietskörperschaften in der Lausitz schlecht abschneidet.

Um einen sinnvollen Vergleich zu erzeugen, müsste die Verkehrsanbindung in der Lausitz mit ähnlich dünn besiedelten Regionen anderenorts verglichen werden. Wir haben hier Regionen, die hinsichtlich der Einwohnerdichte ähnlich aufgestellt sind, als Benchmark herangezogen. Die nachfolgende Tabelle zeigt den Vergleich.

Tabelle 1: Durchschnittsdistanz in Metern zu den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs des ÖV im Vergleich (2017)

Landkreise Lausitz	Einwohnerdichte*	Entfernung**	Vergleichslandkreise	Einwohnerdichte*	Entfernung**
Cottbus	605	223	Groß-Gerau (HE)	600	226
Dahme-Spree-wald	74	604	Heidekreis (SH)	74	1074
Elbe-Elster	54	536	Uelzen (NI)	63	676
Oberspreewald-Lausitz	90	571	Dithmarschen (SH)	93	576
Spree-Neiße	69	1190	Nordwestmecklenburg (MV)	74	993
Bautzen	126	395	Hochsauerlandkreis (NRW)	119	381
Görlitz	121	525	Emsland (NI)	113	1265

*Einwohner je km² **in Metern

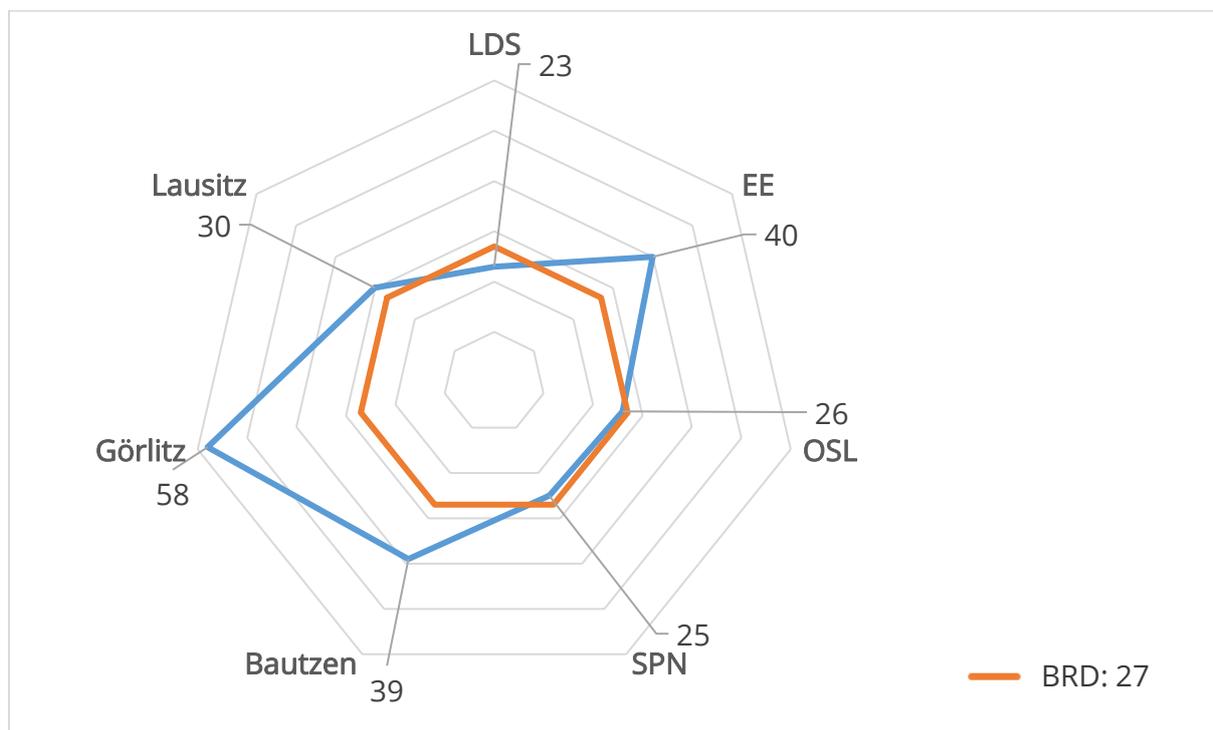
Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2018b); eigene Darstellung

Die Darstellung zeigt, dass die Gebietskörperschaften der Lausitz im Vergleich zu ähnlich dünn besiedelten Gebieten, insbesondere auch zu solchen in Westdeutschland, nicht signifikant schlechter aufgestellt sind. Eine Ausnahme ist auch hier der Spree-Neiße-Kreis.

Dieser Befund lässt sich in zwei Richtungen interpretieren. Man könnte sagen, dass der ÖPNV in der Lausitz den Vergleich mit anderen Regionen nicht scheuen muss. Man könnte aber auch sagen, dass der ÖPNV in dünn besiedelten Räumen in Deutschland bundesweit zu wenig ausgebaut ist. Einschränkend sei hier angefügt, dass nicht nur die Distanz zur nächsten Haltestelle, sondern auch die Taktzeiten des öffentlichen Nahverkehrs ein wichtiger Indikator für die Qualität des ÖPNV sind. Hier liegen zu wenige belastbare Daten vor, um einen belastbaren Vergleich zu erlauben.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Distanz zum nächsten ICE-Bahnhof.

Abbildung 18: Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit zum nächsten IC/ICE-Bahnhof in Minuten⁷



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2018c); eigene Darstellung

Besonders auffällig ist die unterdurchschnittliche verkehrstechnische Erschließung von Görlitz. Die Werte für den Kreis Bautzen und den Elbe-Elster-Kreis signalisieren ebenfalls einen fehlenden Anschluss an das ICE-Netz. Insbesondere für Görlitz gilt, dass eine bessere Anbindung an das Schienenverkehrsnetz das touristische Potential stärken und die Stadt als Wohnort attraktiver machen würde. Dementsprechend ist die geplante ICE Verbindung von Berlin nach Görlitz auch ein wichtiges Projekt im Strukturstärkungsgesetz (Bundesregierung 2019).

Da die Lausitz durch die A13 und die A4 recht gut erschlossen ist, ist die Erreichbarkeit der nächsten Autobahn nur für den Elbe-Elster-Kreis ein größeres Problem, wie die nachfolgende Grafik illustriert.

⁷ Cottbus ist in dieser Übersicht nicht enthalten, weil die Stadt über einen Bahnhof mit Anschluss an das ICE/IC-Netz verfügt.

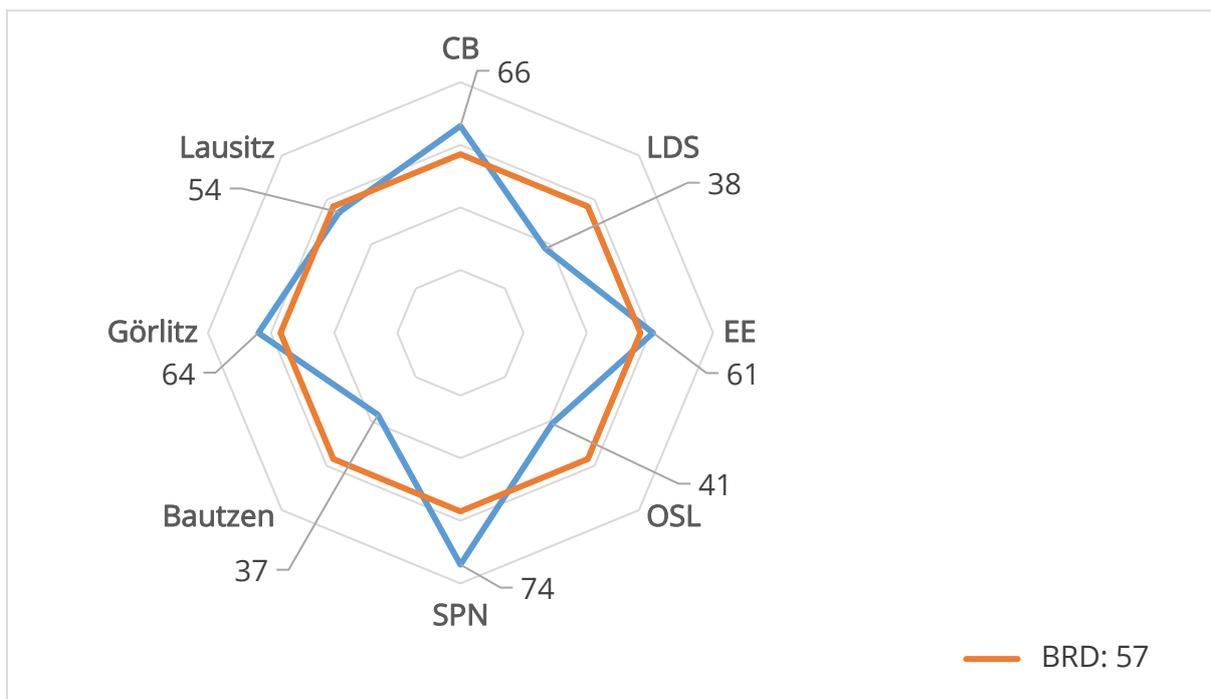
Abbildung 19: Durchschnittliche PKW-Fahrtzeit zur nächsten Autobahn in Minuten (2018)



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2020d); eigene Darstellung

Auch die Erreichbarkeit von Flughäfen darf als gut bezeichnet werden. Mit dem BER in Schönefeld und dem Dresdner Flughafen ist die Lausitz ausreichend angebunden. Diesen Befund illustriert auch die nachfolgende Grafik.

Abbildung 20: Durchschnittliche PKW-Fahrtzeit zum nächsten internationalen Flughafen in Minuten (2018)



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2020e); eigene Darstellung

Wie oben schon angedeutet, stellt sich bei allen Verkehrsinfrastrukturen in peripheren Räumen die Frage, was darf als „gut“ und was muss als „schlecht“ gelten. Die Erfahrungen der jüngeren Vergangenheit in der Lausitz lassen sich im Großen und Ganzen dahingehend zusammenfassen, dass die Infrastrukturen der Bevölkerungsentwicklung hinterher geschrumpft sind. Insbesondere für Eisenbahnverbindungen galt, dass die fehlende Auslastung in vielen Fällen das Argument war, eine Strecke zu schließen oder eine vorhandene Strecke nicht weiter zu entwickeln. Das gilt mutatis mutandis auch für den Straßenbau. In den Plänen des Bundes und der Länder genießen Straßen, die wenig genutzt werden, keine hohe Priorität. Die Vielzahl der Verkehrsprojekte, die Eingang in das Strukturstärkungsgesetz gefunden haben, signalisieren dem gegenüber eine Abkehr und damit eine Trendwende (Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie 2019, S. 15 und S. 50). Die Verkehrsprojekte entsprechen den Wünschen der Vertreter der Gebietskörperschaften in der Lausitz und drücken u.a. die Idee einer Verknüpfung der Lausitz mit den umliegenden metropolitanen Zentren aus.

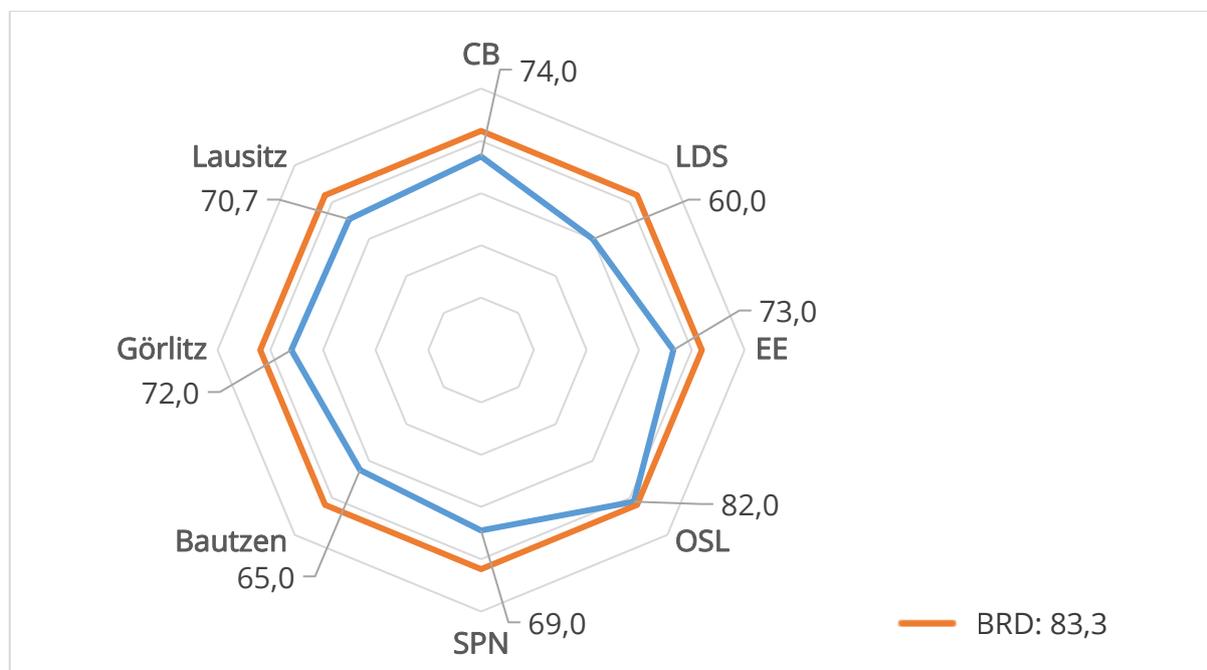
Eine Bewertung dieser Verkehrsprojekte kann man dem Gutachten von Wagener und Herbst entnehmen (Behrens et al. 2020, S. 99ff.). Im Prinzip beruht diese Bewertung auf dem Gedanken der Wirksamkeit, die gemessen wird durch solche Kriterien wie Erreichbarkeit, Verbindungsqualität und multimodale Verknüpfungen (Behrens et al 2020, S. 17ff.). Relativ zu einem gegebenen Budget lässt sich dann auf der Grundlage von Einschätzungen einzelner Projekte nach Maßgabe dieser Kriterien eine Rang- und Reihenfolge der zu realisierenden Projekte herstellen, was in dem erwähnten Gutachten auch geschieht. In diesem besonderen Falle erfährt die Lausitz jedoch eine Art Sonderbehandlung. Sie wird konzeptionell so aufgefasst, als hätte sie ein eigenes Budget für Verkehrsprojekte. Vor diesem Hintergrund erscheinen sehr viele Projekte finanzierbar, die sich bislang in den Plänen der Bundesregierung und der Landesregierungen nur auf den hinteren Plätzen fanden.

Das muss nicht schlecht sein; das allein macht aber noch kein verkehrspolitisches Konzept für eine periphere Region aus. Die handlungsleitende Idee hinter diesen Projekten kann nicht sein, die Lausitz verkehrstechnisch so zu erschließen, als sei sie Berlin oder Dresden, wenn nur genug Geld da ist. Was fehlt, ist eine Idee, in welchem Umfang die öffentliche Hand verpflichtet werden sollte, für passende Mobilitätsangebote in Entleerungsräumen zu sorgen. Dahinter steckt die sehr grundsätzliche Frage, welche Versorgungsniveaus für Infrastrukturen in peripheren Räumen anzustreben sind.

Man mag das für eine vernachlässigbare akademische Fingerübung halten. Die Dimension des Problems wird aber erkennbar, wenn man sich die Frage stellt, ob das Erschließungsniveau, das nun für die Lausitz möglich erscheint, auch für alle anderen peripheren Regionen in Brandenburg oder Sachsen verallgemeinerbar ist. Die Vermutung liegt nahe, dass mit einem solchen Ansatz die Grenzen der Finanzierbarkeit von Bund und Ländern weit überschritten wird. Hier fehlt ein normatives Gerüst, das einerseits den speziellen Anforderungen von Entleerungsräumen gerecht wird, und andererseits verallgemeinerbar und finanzierbar ist.

Für die Lebensqualität der Bevölkerung ist die Versorgung mit dem Internet bzw. mit Mobilfunknetzen ebenfalls von großer Bedeutung. Das gilt auch für Unternehmen, die ebenfalls auf ein schnelles Internet angewiesen sind. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Versorgung der Bevölkerung mit einem Breitbandanschluss.

Abbildung 21: Anteil der Haushalte mit einem Breitbandanschluss von mindestens 100 MBit/s an allen Haushalten in % (2020)⁸



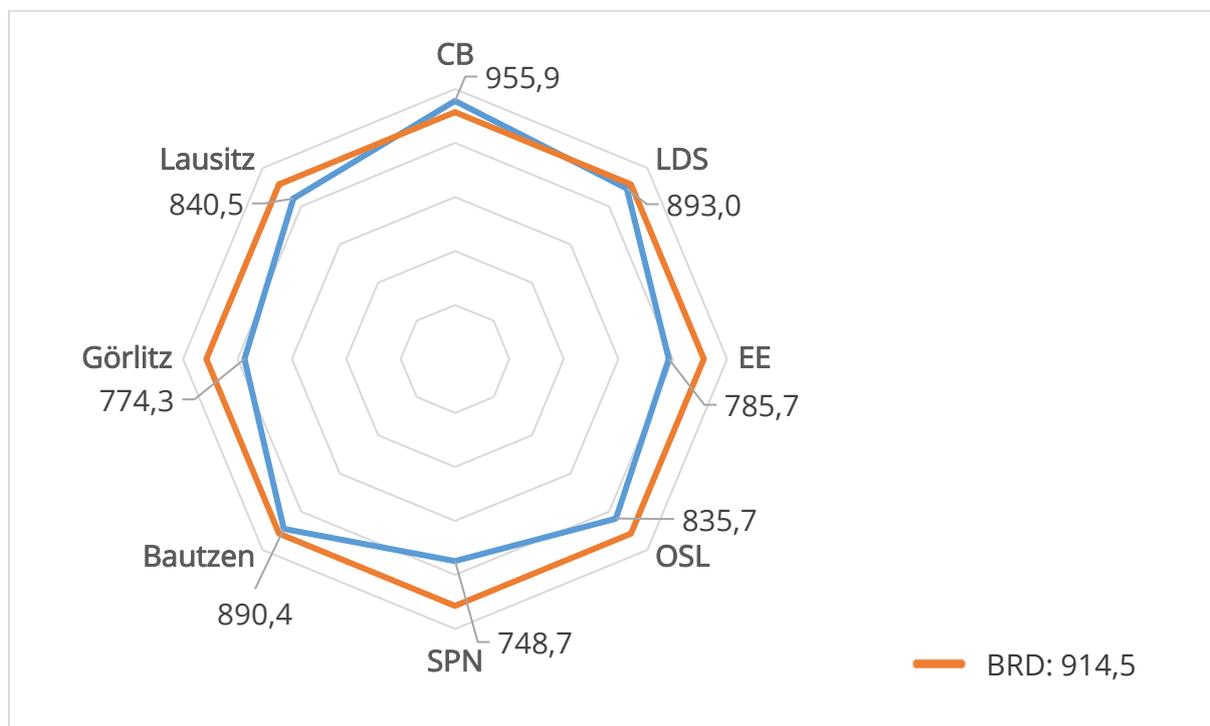
Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 2020; eigene Darstellung

Es ist ohne weiteres zu erkennen, dass der Zugang zu einem Breitbandanschluss von mindestens 100 MBit/s in der Lausitz deutlich schlechter als im Bundesdurchschnitt ausfällt. Für Unternehmen kann dies ein Problem darstellen, da sie im Zeitalter von Industrie 4.0 auf eine schnelle Internetverbindung angewiesen sind. Dagegen hat die Versorgung der privaten Haushalte mit einem Breitbandanschluss von mindestens 50 Mbit/s zugenommen. Hier liegt der Wert in der Lausitz mit 87,1 Prozent nur noch knapp unter dem Bundesdurchschnitt (91,1 %).

Ähnlich, aber nicht ganz so dramatisch, stellt sich die Lage bei der Mobilfunkversorgung dar. Es gibt, insbesondere entlang von Bahnstrecken, in der Lausitz immer noch einige Funklücken. Das illustriert auch die folgende Abbildung.

⁸ Aufgrund fehlender Datensätze ist der Wert für die „Lausitz“ lediglich ein ungewichteter Durchschnittswert der einzelnen Gebietskörperschaften.

Abbildung 22: LTE-Mobilfunkversorgung (2019)^{9,10}



Quelle: Forkel et al. (2019), eigene Darstellung

Vor diesem Hintergrund wäre die Lausitz ein gutes Pilotprojekt für eine 5G-Versorgung wie auch verschiedentlich schon vorgeschlagen (Wirtschaftsregion Lausitz 2020). Die Gewährleistung einer guten Grundversorgung, die von vielen Lausitzern immer noch als mangelhaft wahrgenommen wird, dürfte politisch aber mehr bewirken als ein Pilotprojekt der Spitzentechnologie.

Wohn- und Unternehmensumfeld

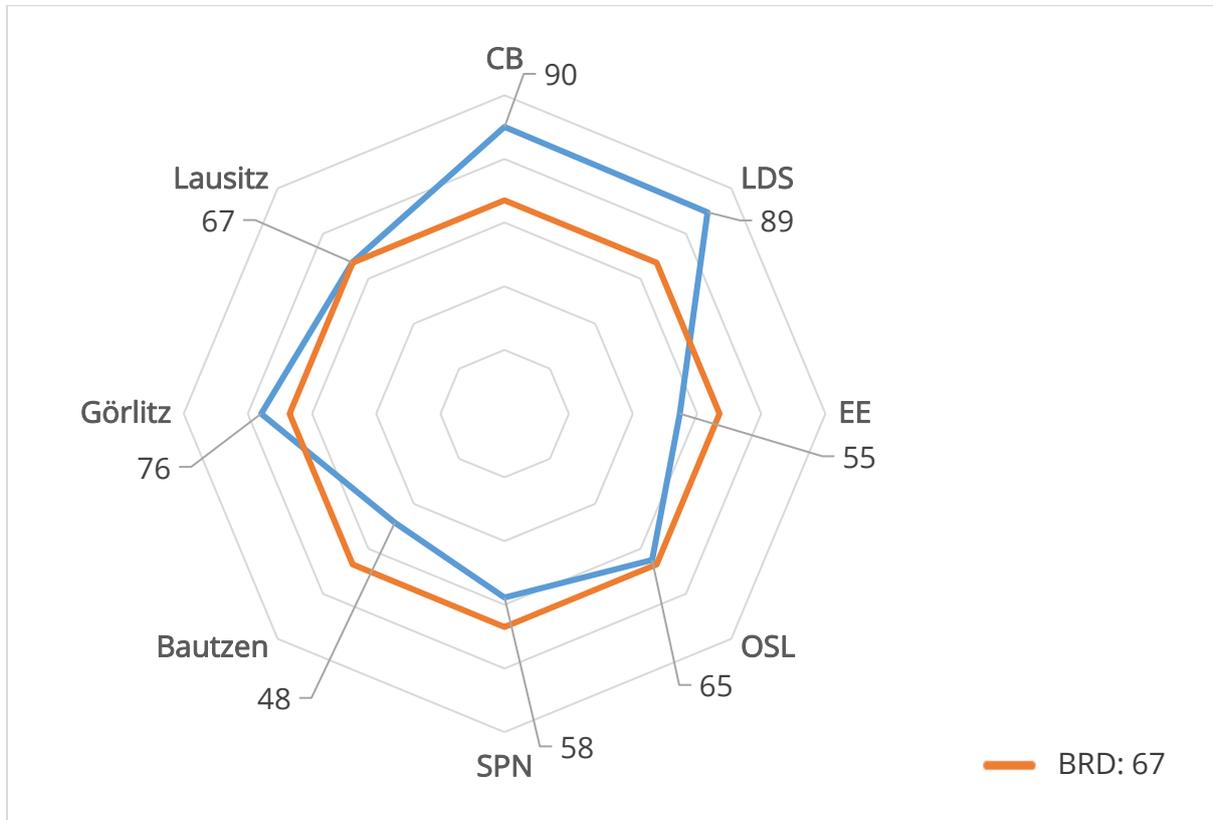
Das Wohnumfeld wird im Allgemeinen zu den weichen Standortfaktoren gezählt. Die ländlichen Regionen der Lausitz können, wie oben schon angedeutet, ihre Stärken nur entfalten, wenn die Versorgung mit den grundlegenden Dienstleistungen und Gütern des täglichen Bedarfs „stimmt“. Wichtige Faktoren in diesem Kontext sind die Sicherheit, die ärztliche Versorgung, die Einkaufsmöglichkeiten, die Nähe von Kindergärten, Kindertagesstätten und Schulen und deren Qualität. In der genannten Reihenfolge seien einige ausgewählte Indikatoren vorgestellt.

⁹ Aufgrund fehlender Datensätze ist der Wert für die „Lausitz“ lediglich ein ungewichteter Durchschnittswert der einzelnen Gebietskörperschaften.

¹⁰ „Die Bewertung der LTE-Funkversorgung erfolgt mittels Software-Baustein, welcher in über 900 Smartphone-Anwendungen (Apps) für das Betriebssystem Android integriert ist. Die Versorgung mit LTE wird für die Fläche und die Haushalte für jeden der drei Mobilfunknetzbetreiber (Vodafone, Telekom, Telefónica) ermittelt und anschließend gewichtet aggregiert. Die Flächenversorgung und die Versorgung der Haushalte werden zu gleichen Anteilen mit jeweils bis zu 500 Punkten bewertet. Dabei fließt die Punktzahl des besten Mobilfunknetzbetreibers zu 50% ein, die des zweitbesten mit 30% und die des drittbesten Mobilfunknetzbetreibers noch mit 20%. Die höchste zu erreichende Wertung sind demzufolge 1000 Punkte (Forkel et al. 2019).“

Den Auftakt bilden die Straftaten je 1.000 Einwohner.

Abbildung 23: Straftaten je 1.000 Einwohner

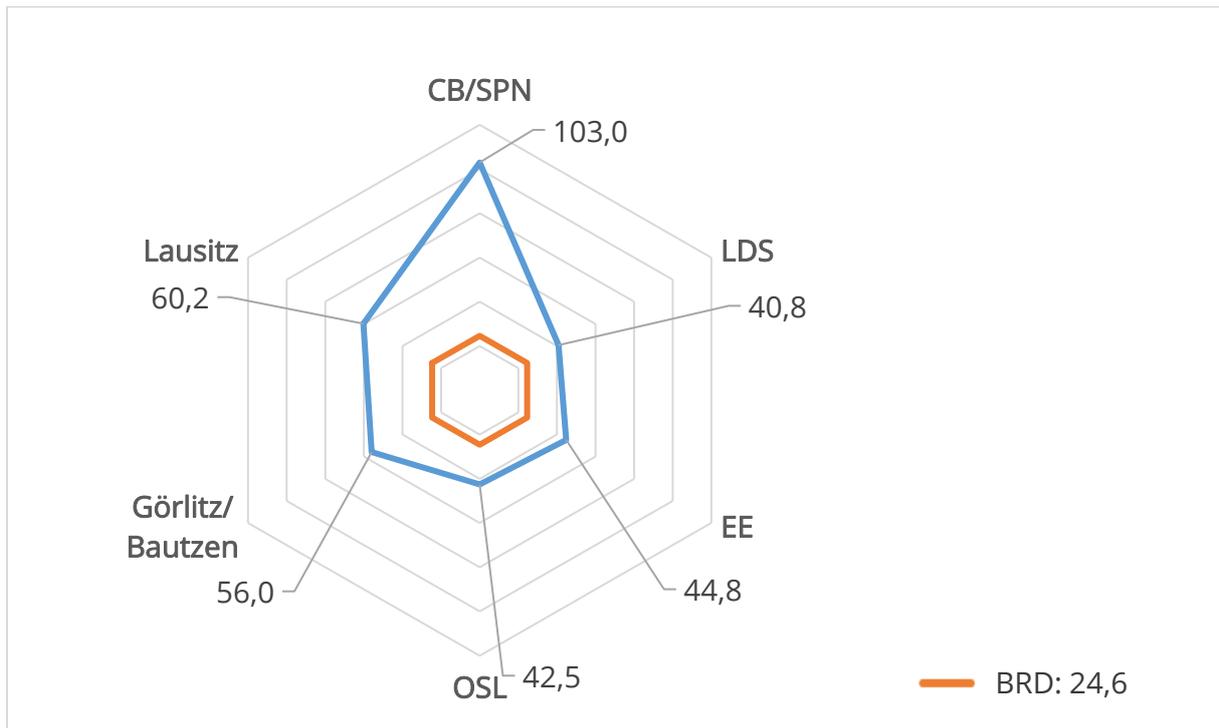


Quelle: Polizeiliche Kriminalstatistiken Brandenburg und Sachsen (2019), eigene Darstellung

Die Lausitz unterscheidet sich diesbezüglich kaum von vergleichbaren Teilräumen anderenorts. Auf dem Land ist die Kriminalität geringer als in Städten, wie beispielsweise der Elbe-Elster-Kreis illustriert. In der Stadt ist sie etwas höher als der bundesdeutsche Durchschnitt, wie die Stadt Cottbus illustriert. Etwas heraus sticht der Landkreis Dahme-Spreewald. Auch wenn immer mal wieder bestimmte Straftaten die lokalen Medien beschäftigen, ist die Lausitz nicht signifikant sicherer oder unsicherer als andere Orte in Deutschland zu beschreiben.

Deutlich überdurchschnittlich schneidet die Lausitz hingegen bei Straftaten mit einem rechtsextremen Hintergrund ab.

Abbildung 24: Politisch rechts motivierte Straftaten je 100.000 Einwohner (2018)

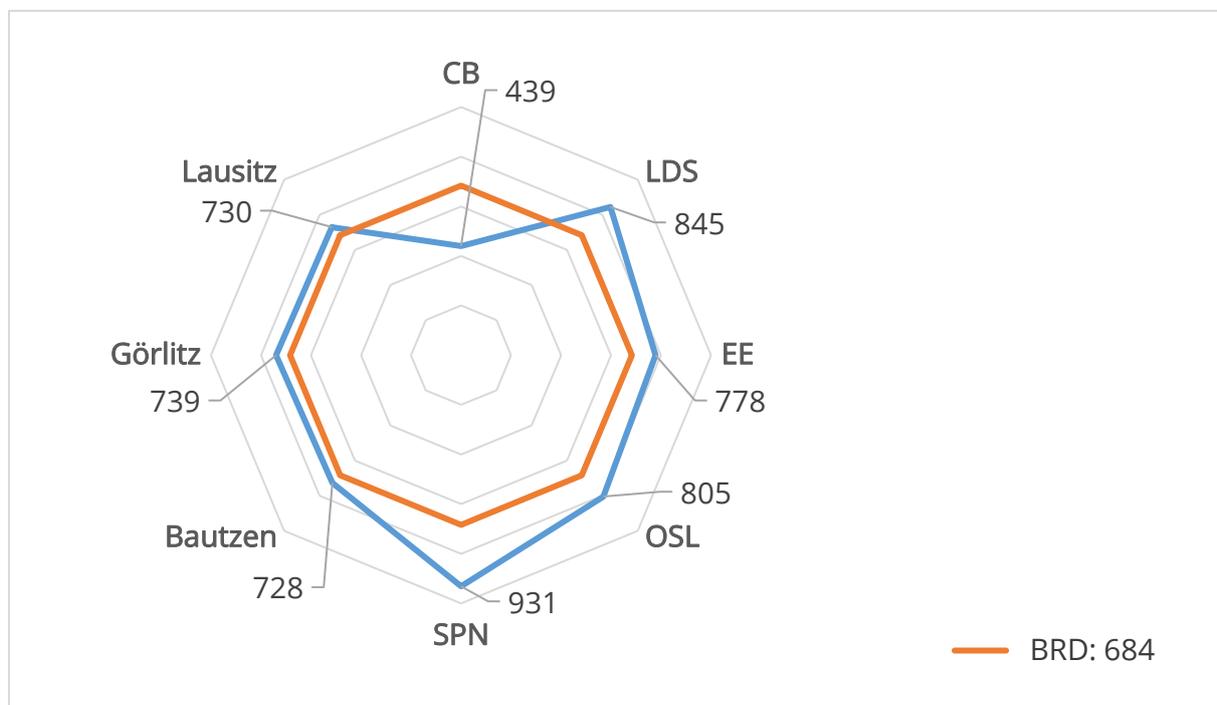


Quellen: Bundesministerium des Inneren für Bau und Heimat, Ministerium des Innern und für Kommunales Brandenburg (MIK), Polizei Direktion Görlitz (2018); eigene Darstellung

Cottbus und der Spree-Neiße-Kreis sind bundesweit Schwerpunkte einschlägiger Straftaten. Das ist ein Standortnachteil der Lausitz, der insbesondere den Zuzug von Personen mit höheren Bildungsabschlüssen oder solchen mit einem Migrationshintergrund erschwert. Der Handlungsbedarf ist groß und es hilft der Lausitz wenig, wenn mit Rücksicht auf die Befindlichkeiten rechtsextremer Mitbürgerinnen und Mitbürger oder mit Blick auf die öffentliche Wahrnehmung diese Problemlage bagatellisiert wird.

Eine erhebliche Versorgungslücke existiert bei der ärztlichen Versorgung. Ein Indikator, mit dem sich die ärztliche Versorgung messen lässt, ist die Anzahl der Einwohner je Arzt. Die folgende Abbildung visualisiert die einschlägigen Befunde.

Abbildung 25: Einwohner je Arzt (2017)



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2018d); eigene Darstellung

Ähnlich wie auch bei den Verkehrsinfrastrukturen ist eine gewisse Vorsicht angezeigt, wenn es um die Interpretation dieser Befunde geht. Der unterdurchschnittliche Wert für Cottbus signalisiert zunächst einmal nur, dass die Versorgung in einer Stadt mit über 100.000 Einwohner in der Regel besser ist als auf dem flachen Land. Einen besseren Eindruck gewinnt man, wenn man Cottbus mit vergleichbar großen Städten in Deutschland vergleicht. Das geschieht in der nachfolgenden Tabelle.

Tabelle 2: Einwohner je Arzt im Vergleich (2017)

Stadt	Bevölkerungszahl	Einwohner je Arzt
Cottbus	101.036	493
Kaiserslautern	99.684	482
Koblenz	113.844	397
Pforzheim	124.289	243
Ulm	125.596	417
Wolfsburg	123.914	210

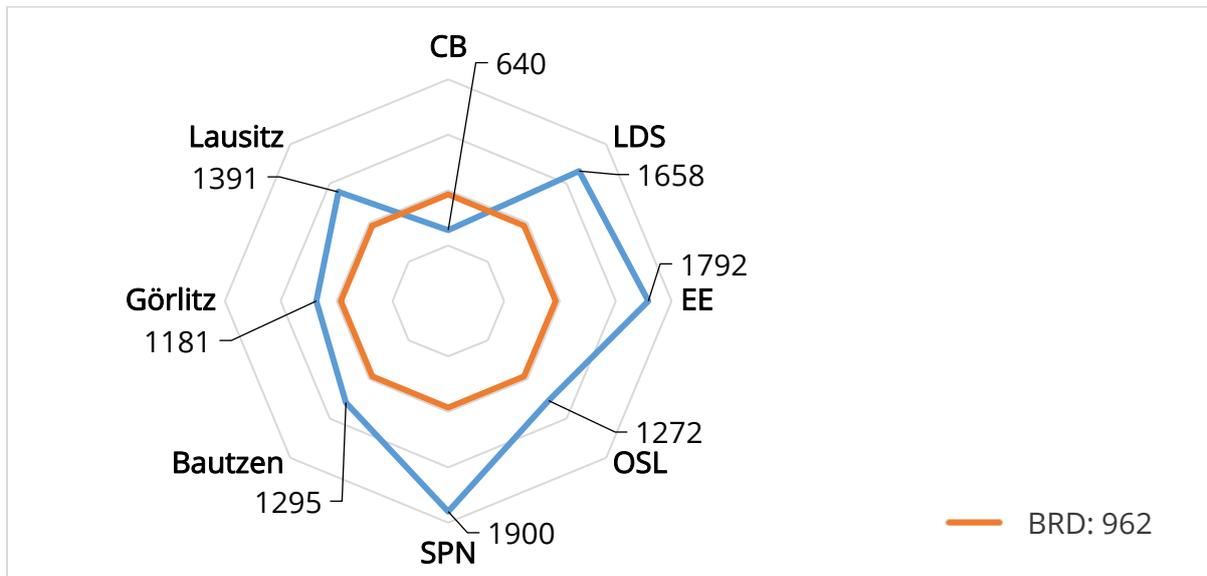
Quellen: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2018d) und Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2020); eigene Darstellung

Es zeigt sich in diesem Vergleich, dass Cottbus eher unterversorgt ist. Deutlich unterversorgt sowohl in Relation zum bundesdeutschen Durchschnitt als auch zu anderen eher peripheren und ländlichen Regionen sind der Landkreis Dahme Spreewald, der Elbe-Elster-Kreis, der Oberspreewald-Lausitz Kreis und der Kreis Spree-Neiße. Das gilt umso mehr, da der Bedarf nach Ärzten nicht nur durch das Angebot von Allgemeinmedizinerinnen, sondern auch durch die Nachfrage nach ärztlichen Dienstleistungen geprägt ist. Mit zunehmendem Lebensalter nimmt die Nachfrage nach solchen Dienstleistungen zu. Da durch die demografische Entwicklung in der Lausitz das Durchschnittsalter der Bevölkerung höher ist als im bundesdeutschen Durchschnitt, dürfte der Ärztemangel noch gravierender sein als es die nackten Zahlen der Grafik andeuten.

Diese Befunde signalisieren einen erheblichen Handlungsbedarf. Es gibt eine Reihe von Maßnahmen und Handlungsoptionen, mit denen diesem Handlungsbedarf begegnet werden kann. Dazu zählen die Akademisierung der Pflegeberufe und die Übernahme von standardisierten ärztlichen Dienstleistungen durch entsprechende Pflegekräfte (aktuell umgesetzt an der Brandenburgische Technischen Universität in Senftenberg), Bleibe verpflichtungen als Zugangsvoraussetzung für eine medizinische Ausbildung (umgesetzt an der Medizinischen Hochschule Brandenburg Theodor Fontane), die geplante Aufwertung des Carl-Thiem-Klinikums zu einer Universitätsklinik und die Digitalisierung ärztlicher Dienstleistungen. Allerdings kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass eine Maßnahme auf die andere folgt, ohne dass so recht klar wäre, was wie in peripheren Räumen wirkt und wie diese verschiedenen Maßnahmen und Handlungsoptionen aufeinander abgestimmt sind.

Für die Bewohnerinnen und Bewohner des ländlichen Raums ist auch die Nähe oder Ferne zum nächsten Supermarkt ein wichtiger Aspekt der persönlichen Lebensqualität. Die nachfolgende Grafik gibt einen ersten Eindruck.

Abbildung 26: Einwohnergewichtete Luftliniendistanz zum nächsten Supermarkt oder Discounter (2017)^{11,12}



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2018e); eigene Darstellung

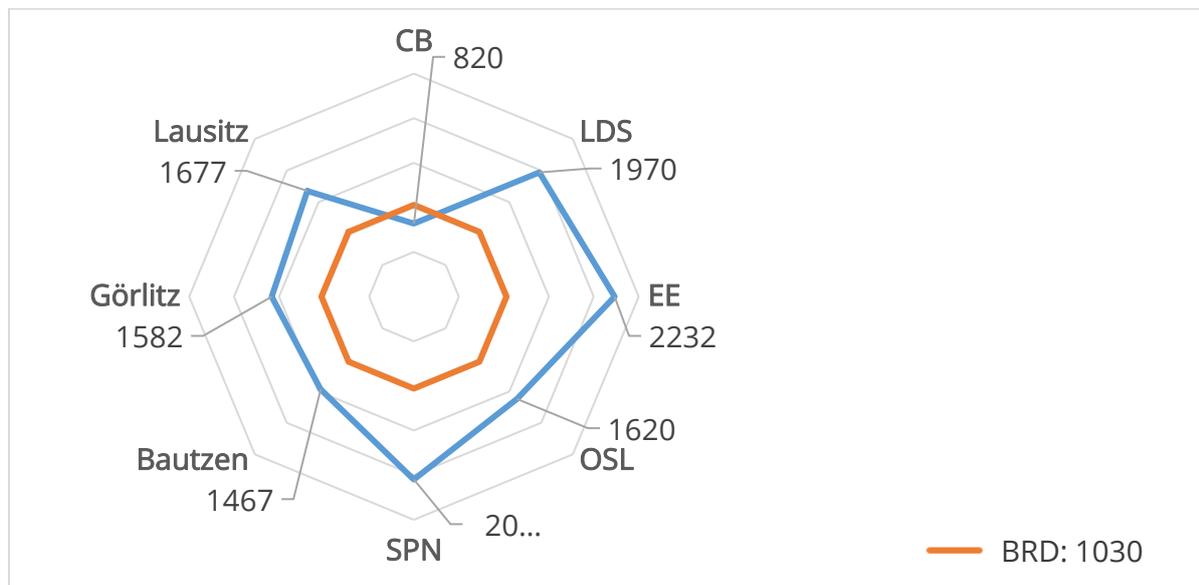
Abgesehen von der Stadt Cottbus zeigt sich hier ein weiteres Problemfeld. Die Versorgung in der Fläche ist durchgängig eher bescheiden. Auch hier bedarf es einiger konzeptioneller Überlegungen, wie sich mit neuen technischen Methoden welches Versorgungsniveau in der Fläche realisieren lässt und ob und in welchem Umfang die öffentliche Hand hier helfen sollte.

Von kaum zu unterschätzender Bedeutung für die Bewertung der lokalen Lebensqualität ist das Vorhandensein bzw. die Nähe zu Kindertageseinrichtungen, Grundschulen und weiterführenden Schulen. Im Folgenden wird stellvertretend für die Einrichtungen unterschiedlichen Typs die einwohnergewichtete Luftliniendistanz zur nächsten Grundschule dargestellt.

¹¹ Die Berechnung erfolgt wie folgt: Der entsprechende geografische Raum wird in Raster eingeteilt mit einer Größe von 250 x 250 Metern. Anschließend wird die Luftliniendistanz zum nächsten Supermarkt oder Discounter berechnet. Die Distanzwerte in Gebieten mit einer hohen Einwohnerzahl erhalten bei der anschließenden Aggregation zu einem Durchschnittswert ein höheres Gewicht als solche in dünn besiedelten Gebieten.

¹² Aufgrund fehlender Datensätze ist der Wert für die „Lausitz“ lediglich ein ungewichteter Durchschnittswert der einzelnen Gebietskörperschaften.

Abbildung 27: Einwohnergewichtete Luftliniendistanz in Metern zur nächsten Grundschule (2017)¹³



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2018f); eigene Darstellung

Die Graphik illustriert zunächst einmal einen geläufigen Stadt-Land-Gegensatz. In einer Stadt wie Cottbus, in der viele Menschen auf engem Raum zusammen leben, ist die Distanz zu nächsten Grundschule „naturgemäß“ geringer als in einem Kreis wie dem Elbe-Elster-Kreis, der sich durch eine große flächenmäßige Ausdehnung bei geringer Einwohnerdichte auszeichnet.

Ob diese Übersicht ein Problem oder lediglich Normalität der Lebensumstände anzeigt, hängt u.a. davon ab, wie sich die Lausitz im Vergleich zu anderen Regionen darstellt. Die folgende Tabelle, die den Lausitzer Gebietskörperschaften einige vergleichbare Landkreise zur Seite stellt, zeigt, dass die Lausitz sich diesbezüglich durchaus in der Gesellschaft ähnlich strukturschwacher Regionen befindet.

Tabelle 3: Einwohnergewichtete Luftliniendistanz in Metern zur nächsten Einrichtung im Vergleich (2017)

Landkreise Lausitz	Supermarkt	Grundschule	Vergleichslandkreise	Supermarkt	Grundschule
Cottbus	640	820	Cochem-Zell (RP)	2606	1817
Dahme-Spreewald	1658	1970	Freyung-Grafenau (BY)	1504	2038
Elbe-Elster	1792	2232	Leer (NI)	1371	1215
Oberspreewald-Lausitz	1272	1620	Lüneburg (NI)	1366	1375
Spree-Neiße	1900	2049	Ostholstein (SH)	1336	1811
Bautzen	1295	1467	Südwestpfalz (RP)	2076	1522
Görlitz	1582	1582	Wunsiedel (BY)	1084	1323

Quellen: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2018e), Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2018f); eigene Darstellung

¹³ Aufgrund fehlender Datensätze ist der Wert für die „Lausitz“ lediglich ein ungewichteter Durchschnittswert der einzelnen Gebietskörperschaften.

Ob und in welchem Umfang das hinnehmbar ist, hängt davon ab, welche politischen Vorstellungen über die Versorgung des ländlichen Raumes dominieren. Auch größere Distanzen müssen allerdings kein Schaden sein, wenn die Erreichbarkeit durch den ÖPNV bzw. durch Schulbusse erleichtert wird. Die Verkehrsverbindungen in der Lausitz sind in dieser Hinsicht durchaus ausbaufähig, wie oben gezeigt wurde.

Zusammenfassung

Auch für die Bewertung der regionalen Standortqualität gilt das Sprichwort: Wie man in den Wald hineinruft, so schallt es hinaus. Ein gutes Beispiel dafür ist der Prognos-Zukunftsatlas (Prognos 2019), in dem jährlich ein Ranking der knapp 400 Landkreise Deutschlands vorgenommen wird. Hier rangieren die Lausitzer Kreise auf den Plätzen 397 (Spree-Neiße), 393 Elbe-Elster, 379 (Görlitz), 363 (Cottbus), 358 (Oberspreewald-Lausitz), 294 (Bautzen) und 200 (Dahme-Spreewald) (Prognos 2019, S. 15ff). Schaut man sich die Kriterien an, die bei der Bewertung der Kreise herangezogen werden, so finden sich dort alle jene Indikatoren wieder, die in der Einleitung schon erwähnt wurden. Das sind zum Beispiel „BIP je Beschäftigten, Gründungsintensität, FuE-Personal in der Wirtschaft, Investitionsquote der Industrie, Patentintensität, Beschäftigte in den dt. Zukunftsfeldern, Anzahl der Top 500 Unternehmen“ (Prognos 2019, S. 27). Auch die anderen Indikatoren in dieser Studie sind überwiegend ein getreues Abbild der Vorstellung, dass die Vorzüge einer Metropole auch geeignet sind, die Standortqualität eines jeden anderen Kreises in Deutschland zu beschreiben. Kurz: Aus dieser Betrachtungsperspektive sind die Kreise der Lausitz in fast allen Belangen defizitär. Gleichwohl ist diese Sicht aus drei Gründen unbefriedigend.

Erstens: Wären nur diese Indikatoren geeignet zuverlässig die Zukunft einer Teilregion vorherzusagen, dann hätte sich die Lausitz – zugespitzt formuliert – nach 1990 in einen Grünstreifen zwischen Berlin und Dresden verwandeln müssen. Tatsächlich hat sich die wirtschaftliche Dynamik der Lausitz aber bis heute ziemlich genau im Gleichklang mit dem bundesrepublikanischen Durchschnitt entwickelt. Das BIP pro Kopf liegt bis zum heutigen Zeitpunkt bei ca. 70% des durchschnittlichen BIP pro Kopf in Deutschland (Berger et al, 2019, S. 60ff). Die Lausitz hat nicht aufgeholt; sie ist wirtschaftlich aber auch nicht abgehängt worden. Da der Anteil der Wertschöpfung in der Lausitz, die auf die Braunkohleverstromung entfällt, seit 1990 rückläufig ist, ist es also die Lausitzer Mischung jenseits der Braunkohleverstromung, die ganze Heterogenität der Wirtschaft, die die meisten Kreise der Lausitz auszeichnet, die ursächlich für die spezifische Dynamik in der Lausitz ist. Daraus lässt sich schlussfolgern, dass wirtschaftliche Entwicklung möglich ist, auch ohne, dass alle jene Agglomerationsvorteile zum Zuge kommen, die üblicherweise zu der Prognose einer Wachstumsregion führen. Die spezifische Standortkonfiguration in der Lausitz – einige Aspekte wurden oben beschrieben – kann also nicht ganz so schlecht sein, wie die Rede von den fehlenden Unternehmenszentralen, Forschungsressourcen, qualifizierten Arbeitskräften etc. insinuiert.

Zweitens: Ein solches Ranking ist naturgemäß blind gegen eine mögliche Umverteilung der wirtschaftlichen Aktivitäten im Raum. Eine retrospektive Überlegung kann diesen Gedanken illustrieren: Hätte man in den 50er Jahren die Gebietskörperschaften des Ruhrgebietes nach den gleichen Kriterien gerankt, wären diese vermutlich weit oben in einem Ranking der Kreise Deutschlands gelandet, weil die damals florierende Montanindustrie so gut wie alle Indikatoren, die dem Zukunftsatlas zugrunde liegen, ins Positive gewendet hätte. Heute liegt Gelsenkirchen-Stadt im Herzen des Ruhrgebietes auf Platz 371. Offensichtlich haben der Bedeutungsverlust der Montanindustrie einerseits und der Aufstieg des Maschinenbaus und der Fahrzeugindustrie in anderen Gebieten Deutschlands andererseits auch zu einer Veränderung der relativen Standortqualität vieler Gebietskörperschaften in Deutschland geführt.

Eine mögliche Umverteilung der wirtschaftlichen Aktivitäten im Raum im Gefolge neuer technischer und ökologisch getriebener Entwicklungen ist für die Lausitz eine Chance. Sie kann aus der Digitalisierung der Wirtschaft und aus ökologisch getriebenen Transformationsprozessen (Energiewende, Verkehrswende, Ernährungswende etc.) resultieren. Einige Beispiele weisen bereits in diese Richtung. Dazu gehört die geplante Batteriefabrik in Schwarzheide (IHK Cottbus 2020), die auf die spezifische Standortgunst des Ortes gründet, dazu gehört das geplante Ausbesserungswerk der Deutschen Bahn in Cottbus (Deutsche Bahn 2020), dessen Aufgabe unter anderem die umweltfreundliche Umrüstung von Lokomotiven ist, und dazu gehört auch das geplante Werk von Tesla in Grünheide, dessen Ausstrahlung auch weit in die Lausitz hinein reichen wird (Lausitzer Rundschau 2020). Diese Dynamik wird umso stärker ausfallen, je mehr Andockmöglichkeiten die wissenschaftlichen Institutionen und die Unternehmen der Lausitz für solche Aktivitäten bieten.

Drittens: Eine Veränderung der Standortqualität resultiert auch aus der Dynamik, die von den beiden Metropolen Berlin und Dresden in die Lausitz ausstrahlen. Diese Ausstrahlung ist umso wirksamer, je besser das Paket von Mieten und Immobilienpreisen, Infrastrukturen und öffentlichen und privaten Dienstleistungen gestaltet wird. Es steht zu erwarten, dass die Strukturstärkungsmittel, die der Bund bereitstellt, hier noch einmal eine signifikante Verbesserung der Situation bringen. Sie rücken Cottbus einerseits und die Städte Bautzen und Görlitz andererseits gleichsam näher an die Metropolen heran. Wanderungsbewegungen von Menschen (und auch von Unternehmen) sind, das sei an dieser Stelle aber noch einmal betont, nicht einfach als Resultante eines Mix von ökonomischen Vorteilsabwägungen zu erklären. Die Mischung von Lebensqualität auf dem Land, guter Verkehrsanbindung, geeigneter Verkehrsinfrastruktur, einer nahräumlichen Versorgung mit den Gütern des täglichen Bedarfs und guten Kitas und Schulen kann für Zuzügler attraktiv sein, muss es aber nicht notwendigerweise. Das gilt mutatis mutandis auch für Unternehmen. Hier spielen Routinen, tradierte Wahrnehmungsmuster und Moden eine bedeutsame Rolle („Schwarmverhalten“). Gleichwohl ist insbesondere die geplante zusätzliche verkehrstechnische Erschließung im Gefolge der Strukturförderungsmittel in dieser Hinsicht eine Chance für die Lausitz.

Die Geringschätzung des flachen Landes hat in den Wirtschaftswissenschaften eine sehr lange Tradition. Meist implizit aber manchmal auch explizit wird vorausgesetzt, dass die die Wachstums-

und Agglomerationsdynamik moderner kapitalistischer Gesellschaften stets etwas Positives ist. Der Anteil der Bevölkerung, der froh ist, dass die nächste Diskothek weit weg ist und der der Hektik des Großstadtlebens nichts abgewinnen kann, ist aber vermutlich weit größer als gemeinhin angenommen. Die Annahme, es handele sich hierbei nur um ein kleines Milieu von Akademikern, das romantischen Vorstellungen vom Landleben nachhängt, dürfte empirisch kaum zu halten sein. Diesen Menschen zeigen Standortindikatoren, die signalisieren, dass die Einwohnerdichte gering oder dass der nächste Supermarkt weit weg ist, nicht einen Mangel, sondern eine besondere Qualität an. Es wäre schade, wenn ausgerechnet das ökologisch-ökonomische Modernisierungsprogramm, das nun auf der politischen Agenda in der Lausitz steht, Orte der Beschaulichkeit, Einsamkeit und Stille zerstören würde.

Angesichts der Größe der Lausitz darf man sich zumindest die Koexistenz von Uhl und Nachtigall wünschen.

Literatur

- Behrens, Ralph; Sommer, Christoph; Bamler, Jan-Niklas; Bärsch, Arnd; Overmann, Wulfram; Wagner, Norbert (2020): Integrierte Verkehrsstudie Lausitz - Schlussbericht. Hg. v. Zukunftswerkstatt Lausitz. Potsdam, Dresden, Bad Muskau.
- Berger, Wolfram; Lademann, Sascha; Schellenbach, Jan; Weidner, Silke; Zundel, Stefan (2019): Standortpotentiale Lausitz: Studie im Auftrag der Zukunftswerkstatt Lausitz.
- Bundesagentur für Arbeit (2019): Betriebe und sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2018, Berlin, März 2019
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2018a): Durchschnittliche Kaufwerte in Euro pro m² Bauland 2016/2017. (Online verfügbar unter: <https://www.inkar.de/>; zuletzt geprüft Juli 2020.)
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2018b): Durchschnittsdistanz in Metern zu den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs HS des ÖV 2017. (Online verfügbar unter: <https://www.inkar.de/>; zuletzt geprüft Juni 2020.)
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2018c): Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit zum nächsten IC/ICE-Bahnhof in Minuten. (Online verfügbar unter: <https://www.inkar.de/>; zuletzt geprüft Juni 2020.)
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2018d): Einwohner je Arzt 2017. (Online verfügbar unter: <https://www.inkar.de/>; zuletzt geprüft Mai 2020.)
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2018e): Einwohnergewichtete Luftliniendistanz zum nächsten Supermarkt oder Discounter 2017. (Online verfügbar unter: <https://www.inkar.de/>; zuletzt geprüft Juli 2020.)

- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2018f): Einwohnergewichtete Luftliniendistanz in Metern zur nächsten Grundschule 2017. (Online verfügbar unter: <https://www.inkar.de/>; zuletzt geprüft Juli 2020.)
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2020a): Bevölkerungsentwicklung und Wanderungssaldo. (Online verfügbar unter: <https://www.inkar.de/>; zuletzt geprüft Juli 07.2020.)
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2020b): „Bildungswanderer“ - Binnenwanderungssaldo der Einwohner zwischen 18 und 25 Jahren je 1.000 Einwohner der Gesamtbevölkerung. (Online verfügbar unter: <https://www.inkar.de/>; zuletzt geprüft Juli 2020.)
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2020c): „Familienwanderer“ – Binnenwanderungssaldo der Einwohner unter 18 Jahre und 30 bis unter 50 Jahre je 1.000 Einwohner der Gesamtbevölkerung. (Online verfügbar unter: <https://www.inkar.de/>; zuletzt geprüft Juli 2020.)
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2020d): Durchschnittliche PKW-Fahrtzeit zur nächsten Autobahn in Minuten 2018. (Online verfügbar unter: <https://www.inkar.de/>; zuletzt geprüft Juni 2020.)
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2020e): Durchschnittliche PKW-Fahrtzeit zum nächsten internationalen Flughafen in Minuten 2018. (Online verfügbar unter: <https://www.inkar.de/>; zuletzt geprüft Juni 2020.)
- Bundesministerium des Inneren für Bau und Heimat; Ministerium des Innern und für Kommunales Brandenburg (MIK), Polizei Direktion Görlitz (2018): Politisch rechts motivierte Straftaten je 100.000 Einwohner. (Online verfügbar unter <https://polizei.brandenburg.de/pressemeldung/polizeiliche-kriminalstatistik-2019/1888677>; zuletzt geprüft Juli 2020.)
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2020): Der Breitbandatlas. (Online verfügbar unter <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Digitales/Breitbandausbau/Breitbandatlas-Karte/start.html>; zuletzt geprüft November 2020)
- Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) (2020): Eckpunkte zur Umsetzung der strukturpolitischen Empfehlungen der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ für ein „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen. (Online verfügbar unter: https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/E/eckpunkte-strukturwandel.pdf?__blob=publicationFile&v=18; zuletzt geprüft August 2020.)
- Bundesregierung (2019): Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie. Fundstelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie.
- Deutsche Bahn (2020): Die Braunkohle geht – die Bahn kommt: In Cottbus entsteht Europas modernstes Bahnwerk. (Online verfügbar unter: https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Die-Braunkohle-geht-die-Bahn-kommt-In-Cottbus-entsteht-Europas-modernstes-Bahnwerk-5591830; zuletzt geprüft Oktober 2020.)

- Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH (2017): Kurzstudie zu kommunalen Standortfaktoren: Studie im Auftrag der der KfW Bankengruppe.
- Farhauer, Oliver; Gröll, Alexandra (2014): Standorttheorien - Regional und Stadtökonomik in Theorie und Praxis. Springer Fachmedien. Wiesbaden, Germany.
- Forkel, Ingo; Riihijärvi, Janne; Gerwig, Olaf (2019): LTE-Mobilfunkversorgung in Deutschland. Hg. v. umlaut AG
- Frondel, Manuel; Budde, Rüdiger; Dehio, Jochen; Janßen-Timmen, Ronald; Rothgang, Michael; Schmidt, Torsten (2018): Erarbeitung aktueller vergleichender Strukturdaten für die deutschen Braunkohleregionen. Projektbericht für das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi): Endbericht. Essen: RWI - Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung (RWI Projektberichte). (Online verfügbar unter <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/181938/1/1029861749.pdf>.)
- Gabler, Julia /Kollmorgen, Raj /Kottwitz, Anita (2016): Wer kommt? Wer geht? Wer bleibt? Eine Studie zur Verbesserung der Verbleibchancen qualifizierter Frauen im Landkreis Görlitz. Landkreis Görlitz (Hrsg.), Görlitz.
- Grabow, Busso; Henckel, Dietrich; Hollbach-Grömig, Beate (1995): Weiche Standortfaktoren. Hg. v. Deutsches Institut für Urbanistik. Kohlhammer. Stuttgart, Germany.
- Ifo (2013): Industrie- und Wirtschaftsregion Lausitz: Bestandsaufnahme und Perspektiven. Unter Mitarbeit von R. Ragnitz, S. Kluge, R. Lehmann und F. Rösel. Hg. v. Wirtschaftsinitiative Lausitz.
- Industrie- und Handelskammer (IHK) Cottbus (2020): BASF-Batteriefabrik als starkes Bekenntnis für den Zukunftsstandort Lausitz. Online verfügbar unter <https://www.cottbus.ihk.de/basf-batteriefabrik-als-starkes-bekenntnis-fuer-den-zukunftsstandort-lausitz.html>; zuletzt geprüft Oktober 2020.)
- Immobilienscout24 (2020): Preisatlas. (Online verfügbar unter <https://atlas.immobilienscout24.de/>, zuletzt geprüft September 2020.)
- IW Halle (2019) Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH) (Hg.): Vereintes Land - drei Jahrzehnte nach dem Mauerfall. Halle (Saale).
- Lausitzer Rundschau (2020): Tesla baut Gigafactory in Brandenburg. (Online verfügbar unter: <https://www.lr-online.de/thema/gigafactory-in-brandenburg>; zuletzt geprüft September 2020.)
- Polizei Brandenburg; Polizei Sachsen (2020): Polizeiliche Kriminalstatistik 2019. (Online verfügbar unter <https://polizei.brandenburg.de/pressemeldung/polizeiliche-kriminalstatistik-2019/1888677> und <https://www.polizei.sachsen.de/de/71564.htm>; zuletzt geprüft Juli 2020.)
- Prognos (2013): Kompetenzfeldanalyse im Zukunftsdiallog. Energieregion Lausitz. Kurzfassung. Unter Mitarbeit von Andreas Borchardt, Carolin Karg und Florian Knetsch. Hg. v. Energieregion Lausitz-Spreewald GmbH. (Online verfügbar unter <http://www.energieregion-lausitz.de/visioncontent/mediendatenbank/131028110538.pdf>, zuletzt geprüft am 08.09.2015.)

- Prognos (2019): Freitag, Kathleen; Koch, Tobias; Neumann, Marion: Prognos Zukunftsatlas 2019 und Immobilienatlas 2019. Das Ranking für Deutschlands Regionen. Berlin 2019. (Online verfügbar unter: <https://zukunftsatlas.prognos.com/download>, zuletzt geprüft Oktober 2020.)
- Simons, Harald; Weiden, Lukas (2016): Schwarmverhalten in Sachsen – eine Untersuchung zu Umfang, Ursache, Nachhaltigkeit und Folgen der neuen Wanderungsmuster. Endbericht. Empirica Forschung und Beratung. Berlin, Germany.
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2016): Bevölkerungsprognose 2017-2030. (Online verfügbar unter: https://www.regionalstatistik.de/genesis/online/data?operation=find&suchanweisung_language=de&query=Bev%C3%B6lkerungsprognose; zuletzt geprüft Juni 2018.)
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2018): Bevölkerungsentwicklung auf Gemeindeebene. (Online abrufbar unter: <https://www.regionalstatistik.de/genesis//online/data?operation=table&code=12411-01-01-5&levelindex=0&levelid=1602252344842>; zuletzt geprüft April 2019.)
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2020): Bevölkerungsstand (Online abrufbar unter: <https://www.regionalstatistik.de/genesis//online/data?operation=table&code=12411-01-01-4&levelindex=0&levelid=1602254709404>; zuletzt geprüft August 2020.)
- Wirtschaftsregion Lausitz (2018): Die Lausitz Zukunftsatlas. Potenziale, Perspektiven. (Online verfügbar unter https://zw-lausitz.de/fileadmin/user_upload/01-content/03-zukunftswerkstatt/02-downloads/zukunftsatlas_zwl.pdf, zuletzt geprüft am 10. November 2018.)
- Wirtschaftsregion Lausitz (2020): Kompetenzfeldanalyse. (Online verfügbar unter <https://wirtschaftsregion-lausitz.de/de/kompetenzfelder/kompetenzfelder.html>, zuletzt geprüft am 10. Oktober 2010.)
- Wirtschaftsregion Lausitz (2020): Analyse möglicher Anwendungen und potenzieller Pilotprojekte für die 5G-Modellregion Lausitz. (Online verfügbar unter https://zw-lausitz.de/fileadmin/user_upload/01-content/03-zukunftswerkstatt/02-downloads/studie-analyse-moeglicher-anwendungen-und-potenzieller-pilotprojekte.pdf, zuletzt geprüft am 13. Oktober 2010.)

Anhang 1: NACE-Codes für die Zuordnung von Unternehmen zu Branchen und Listen der auf diese Weise ermittelten Unternehmen

Energiewirtschaft	
Abschnitte	Codes
B: Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden (05...09)	05: Kohlebergbau
	06: Gewinnung von Erdöl und Erdgas
	09: Erbringung von Dienstleistungen für den Bergbau und für die Gewinnung von Steinen und Erden
D: Energieversorgung (35)	35 Energieversorgung

Logistik	
Abschnitte	Codes
H - Verkehr und Lagerei (49...53)	492 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr
	49410 Güterbeförderung im Straßenverkehr
	49420 Umzugstransporte
	502 Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt
	504 Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt
	51210 Güterbeförderung in der Luftfahrt
	51220 Raumtransport
	521 Lagerei
	52212 Betrieb von Verkehrswegen für Straßenfahrzeuge
	52213 Betrieb von Verkehrswegen für Schienenfahrzeuge
	52214 Betrieb von Bahnhöfen für den Personenverkehr einschließlich Omnibusbahnhöfe
	52221 Betrieb von Wasserstraßen
	52222 Betrieb von Häfen
	52223 Lotsinnen und Lotsen in der Schifffahrt
	52229 Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt a. n. g.
	52231 Betrieb von Flughäfen und Landeplätzen für Luftfahrzeuge
	52239 Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt a. n. g.
	52240 Frachtumschlag
	52291 Spedition
	52292 Schiffsmaklerbüros und -agenturen
52299 Erbringung von Dienstleistungen für den Verkehr a. n. g.	
531 Postdienste von Universaldienstleistungsanbietern	
532 Sonstige Post-, Kurier- und Expressdienste	

Metallindustrie	
Abschnitte	Codes
C: Verarbeitendes Gewerbe (10...33)	24 Metallerzeugung und -bearbeitung
	25 Herstellung von Metallerzeugnissen

Kreativwirtschaft	
Abschnitte	Codes
C: Verarbeitendes Gewerbe (10...33)	1813 Druck- und Mediovorstufe
	182 Vervielfältigung von bespielten Ton-, Bild- und Datenträgern
	322 Herstellung von Musikinstrumenten
	324 Herstellung von Spielwaren
	3312 Reparatur von Maschinen
	3313 Reparatur von elektronischen und optischen Geräten
J: Information und Kommunikation (58...63)	58 Verlagswesen
	59 Herstellung, Verleih und Vertrieb von Filmen und Fernsehprogrammen; Kinos; Tonstudios und Verlegen von Musik
	60 Rundfunkveranstalter
	6201 Programmierungstätigkeiten
	6202 Erbringung von Beratungsleistungen auf dem Gebiet der Informationstechnologie
	6312 Webportale
	639 Erbringung von sonstigen Informationsdienstleistungen
M: Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen (69...75)	702 Public Relation- und Unternehmensberatung
	71 Architekturbüros
	72 Forschung und Entwicklung
	73 Werbung und Marktforschung
	74 Sonstige freiberufliche, wissenschaftliche und technische Tätigkeiten
N: Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen (77...82)	823 Messe-, Ausstellungs- und Kongressveranstalter
P: Erziehung und Unterricht (85)	8542 Tertiärer Unterricht
	8559 Sonstiger Unterricht a. n. g.
R: Kunst, Unterhaltung und Erholung (90...93)	90 Kreative, künstlerische und unterhaltende Tätigkeiten
	91 Bibliotheken, Archive, Museen, botanische und zoologische Gärten

Lebensmittelindustrie	
Abschnitte	Codes
C: Verarbeitendes Gewerbe (10...33)	10 Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln
	11 Getränkeherstellung

Kunststoff- und Chemieindustrie	
Abschnitte	Codes
C: Verarbeitendes Gewerbe (10...33)	20 Herstellung von chemischen Erzeugnissen
	22 Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren

Tourismus	
Abschnitte	Codes
I - Gastgewerbe (55...56)	55 Beherbergung
	56101 Restaurants mit herkömmlicher Bedienung
	56102 Restaurants mit Selbstbedienung
	56103 Imbissstuben u.Ä.
	56104 Cafés
	56105 Eissalons
	56301 Schankwirtschaften
	56302 Diskotheken und Tanzlokale
	56303 Bars
	56304 Vergnügungslokale
56309 Sonstige getränkegeprägte Gastronomie	
N - Erbringung von Sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen (77...82)	79 Reisebüros, Reiseveranstalter und Erbringung sonstiger Reservierungsdienstleistungen
R - Kunst, Unterhaltung und Erholung (90...93)	93210 Vergnügungs- und Themenparks
	93290 Erbringung von Dienstleistungen der Unterhaltung und der Erholung a. n. g.
S Erbringung von sonstigen Dienstleistungen (94...96)	96040 Saunas, Solarien, Bäder u. Ä.