

## Schleswig-Holsteins Wirtschaft im Kräftefeld der Globalisierung

**Klaus Schrader, Claus-Friedrich Laaser  
und Henning Sichelschmidt**

- Nach Jahren einer eher verhaltenen Wirtschaftsentwicklung zeichnet sich in Schleswig-Holstein am aktuellen Rand ein Aufschwung ab. Die Wirtschaft im Lande profitiert von dem exportgeleiteten Konjunkturaufschwung in ganz Deutschland. Dies schlägt sich allmählich auch in höheren Wachstumsraten und einem beginnenden Beschäftigungsaufbau nieder. Doch ist die schleswig-holsteinische Wirtschaft für die Herausforderungen der Globalisierung langfristig gut gerüstet?
- Die dynamische Entwicklung der Exporttätigkeit schleswig-holsteinischer Unternehmen spricht für eine erfolgreiche Integration in die internationale Arbeitsteilung. Die Exportquote im Lande erreicht mittlerweile fast 70 Prozent der bundesdeutschen Quote, die Exportintensität des Verarbeitenden Gewerbes liegt sogar leicht über dem Bundesdurchschnitt. Allerdings ist die Exportbasis in Schleswig-Holstein nach wie vor relativ schmal. Die Konzentration des Exportgeschäfts auf eine recht überschaubare Anzahl von Branchen und Unternehmen hat ein hohes Maß an Schwankungsanfälligkeit zur Folge.
- Den schleswig-holsteinischen Industrieunternehmen ist es gelungen, sich trotz der gestiegenen Wettbewerbsintensität auf den Kernmärkten Westeuropas und den wachstumsstarken Märkten Asiens und Nordamerikas erfolgreich zu positionieren. Hingegen scheinen die Entwicklungsperspektiven des Ostseehandels begrenzt zu sein: Die osteuropäischen Anrainer Polen und Russland haben zwar zu einer Belebung und Verschiebung der Gewichte geführt, doch ist das Marktpotential unmittelbar um das Mare Balticum vergleichsweise gering.
- Trotz der Exporterfolge schleswig-holsteinischer Industrieunternehmen ist der Anteil des Verarbeitenden Gewerbes an Wertschöpfung und Beschäftigung kontinuierlich gesunken. In Schleswig-Holstein beträgt der Dienstleistungsanteil mittlerweile mehr als drei Viertel und liegt damit über dem Bundesdurchschnitt. Im Verlauf der Tertiarisierung der Wirtschaftsstrukturen wurden relativ gut entlohnte Industriearbeitsplätze durch vergleichsweise gering entlohnte Dienstleistungsjobs ersetzt. Der Anteil hochwertiger Dienstleistungsarbeitsplätze in Schleswig-Holstein ist dagegen relativ gering geblieben.
- Umso erfreulicher ist es für Schleswig-Holstein, dass der Beschäftigungs- und Exportanteil technologieintensiver Industrien seit den neunziger Jahren gewachsen ist. Arbeitsplätze dieser Art genießen einen relativ hohen Schutz vor Standortverlagerungen und stellen den Kern international wettbewerbsfähiger Beschäftigung im Lande dar. Sie können zudem als Basis für die verstärkte Ansiedlung eines Netzwerks komplementärer Dienstleistungen dienen. Eine Weiterentwicklung dieses Beschäftigungssegments setzt ein hohes Qualifikationsniveau der Beschäftigten und eine anwendungsorientierte Wissenschaftslandschaft ebenso voraus wie eine moderne Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur.

**Klaus Schrader**

Institut für Weltwirtschaft  
24100 Kiel  
Telefon: +49/431/8814-280  
E-Mail: klaus.schrader@ifw-kiel.de

**Claus-Friedrich Laaser**

Institut für Weltwirtschaft  
24100 Kiel  
Telefon: +49/431/8814-463  
E-Mail: claus-friedrich.laaser@ifw-kiel.de

**Henning Sichelschmidt**

Institut für Weltwirtschaft  
24100 Kiel  
Telefon: +49/431/8814-472  
E-Mail: henning.sichelschmidt@ifw-kiel.de

**KIELER DISKUSSIONSBEITRÄGE**

Herausgegeben vom Institut für Weltwirtschaft  
24100 Kiel  
Tel: +49/431/8814-1; Website: <http://www.ifw-kiel.de>

**Schriftleitung:**

Prof. Dr. Harmen Lehment  
Tel: +49/431/8814-232; E-Mail: [harmen.lehment@ifw-kiel.de](mailto:harmen.lehment@ifw-kiel.de)

**Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek**

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

ISSN 0455-0420

ISBN 3-89456-285-4

© Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel 2006.

Alle Rechte vorbehalten. Ohne ausdrückliche Genehmigung des Verlages ist es auch nicht gestattet, das Werk oder Teile daraus in irgendeiner Form (Fotokopie, Mikrofilm oder einem anderen Verfahren) zu vervielfältigen oder unter Verwendung elektronischer Systeme zu verarbeiten oder zu verbreiten.

# Inhalt

---

1	Einleitung	3
2	Die schleswig-holsteinische Wirtschaft im Strukturwandel	4
2.1	Vor einem Aufholprozess?	4
2.2	Auf dem Weg zu einer modernen Dienstleistungsgesellschaft?	6
3	Die außenwirtschaftliche Integration Schleswig-Holsteins	16
3.1	Die Entwicklung der Außenhandelsintensität	16
3.2	Die Absatzmärkte der schleswig-holsteinischen Wirtschaft	19
3.3	Der Branchenmix des schleswig-holsteinischen Exports	24
3.4	Die Internationalisierung der schleswig-holsteinischen Unternehmen	27
4	Zum Potential des Mare Balticum	28
4.1	Der Ostseehandel Schleswig-Holsteins	29
4.2	Außenhandel und Entfernungskosten im Ostseeraum	32
5	Ein Resümee	36
	Anhang	39
1	Erläuterungen zum Gravitationsmodel	39
2	Berechnungen der Lagepotentiale im Ostseeraum mithilfe des Lageindikatoransatzes	40
3	Abbildung und Tabellen	42
	Literatur	46

*Die Autoren danken Henning Klodt und Rüdiger Soltwedel für hilfreiche Kommentare zu einer früheren Fassung, Bianka Dettmer für ihre Unterstützung bei der Datenanalyse sowie Helga Huss und Sigrid Türker für die Erstellung des Manuskripts. Die redaktionelle Bearbeitung haben dankenswerterweise Ilse Büxenstein-Gaspar und Kerstin Stark durchgeführt. Ein besonderer Dank gilt den Mitarbeitern des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein sowie der Serviceeinheit Statistik der Regionaldirektion Nord der Bundesagentur für Arbeit für die großzügige Bereitstellung einer Vielzahl von Datensätzen.*

# 1 Einleitung

In den Wirtschaftsstrukturen der Industrieländer vollzieht sich seit den neunziger Jahren ein tiefgreifender Umbruch. Veränderungen des globalen Faktorangebots, dynamische Entwicklungen in den internationalen Marktstrukturen, das Entstehen weltweiter Produktionsnetzwerke und technologische Umwälzungen stellen die Anpassungsfähigkeit der nationalen Volkswirtschaften vor zunehmende Herausforderungen. Der hieraus resultierende Anpassungsdruck lastet dabei sowohl auf den Unternehmen und den Arbeitnehmern als auch auf den politischen Institutionen.

Längst sind die aufstrebenden Volkswirtschaften Osteuropas und Asiens nicht mehr nur lukrative Absatzmärkte für Produkte westlicher Unternehmen, sondern haben sich zunehmend auch zu wettbewerbsfähigen Produktionsstandorten entwickelt. Dank moderner Technik und marktwirtschaftlicher Reformen in den neuen Wachstumswirtschaften haben Entfernungen zwischen Ländern – seien sie geographischer oder virtueller Natur – spürbar an Bedeutung verloren: Die Welt rückt näher zusammen. Das Schlagwort „Globalisierung“ löst in der öffentlichen Diskussion vielfältige Ängste aus. Vor allem wird befürchtet, dass die Globalisierung von Märkten und Unternehmensstrukturen die Beschäftigungschancen inländischer Arbeitnehmer nachhaltig beeinträchtigt. Auch die schleswig-holsteinische Wirtschaft kann sich diesen Globalisierungseinflüssen nicht entziehen. Trotz der oft beklagten geographischen „Randlage“ muss Schleswig-Holstein im globalen Wettbewerb um Exportmärkte, Kapital und Unternehmensansiedlungen mithalten, damit Beschäftigung und Lebensstandard im Land gesichert werden können.

Standorte in der Peripherie sind jedoch keineswegs die geborenen Verlierer der weltwirtschaftlichen und europäischen Integration. Es hängt von den Produktionsbedingungen an einem Standort und damit von den Transaktionskosten wirtschaftlicher Tätigkeit ab, ob auch in einer „Randlage“ Integrationsgewinne realisiert werden können. Flexible Arbeitsbedingungen und eine gute Humankapitalausstattung gehören genauso zu den Erfolgsfaktoren der wirtschaftlichen Integration wie eine enge Vernetzung mit den wirtschaftlichen Zentren. Mit einer Standortpolitik, die den internationalen Wettbewerb um die flüchtige Ressource Kapital offensiv annimmt, sowie einer Optimierung der regionalen und überregionalen Infrastruktur können eigene Stärken besser zum Tragen gebracht werden. Die größeren Möglichkeiten der Vernetzung und Marktpräsenz von Standorten – etwa aufgrund moderner Kommunikationstechnologien und der weltweiten Öffnung von Märkten – stellen prinzipiell keine Bedrohung der Peripherie dar, sondern eröffnen vielmehr Wege aus einer vermeintlichen „Randlage“.<sup>1</sup>

Vor diesem Hintergrund soll in dem vorliegenden Beitrag analysiert werden, wie sich die schleswig-holsteinische Wirtschaft im Kräftefeld der Globalisierung behauptet und welche Beschäftigungsperspektiven im Lande bestehen. Aufschluss über den Status quo soll eine Analyse des wirtschaftlichen Strukturwandels in Schleswig-Holstein seit den frühen neunziger Jahren geben. Der gesamtwirtschaftliche Entwicklungspfad des Landes soll ebenso in die Betrachtung einbezogen werden wie die Veränderungen in den sektoralen Wirtschafts- und Beschäftigungsstrukturen. Eine besondere Rolle spielt dabei der Trend zu einer Dienstleistungsgesellschaft in Schleswig-Holstein (Abschnitt 2). Da die dynamische Entwicklung der Weltmärkte in den letzten Jahren – nicht zuletzt in Ermangelung binnenwirtschaftlicher Impulse – auch in Schleswig-Holstein wesentlich zum Wirtschaftswachstum beiträgt, ist die außenwirtschaftliche Integration des Landes als besonders bedeutsam für Wachstum und Beschäftigung anzusehen. Aus diesem Grund werden die regionalen Schwerpunkte des Außenhandels und die sektorale Spezialisierung der schleswig-holsteinischen Exporteure herausgearbeitet (Abschnitt 3). Häufig wird die außenwirtschaftliche Integration des Landes immer noch mit einer intensiveren Erschließung von Absatzmärkten in der Region des Mare Balticums gleichgesetzt. Dabei wird eine schwerpunktmäßige Ausrichtung der schleswig-holsteinischen Wirtschaft auf den Ostseeraum

---

<sup>1</sup> Vgl. dazu die Thesen der neuen ökonomischen Geographie insbesondere bei Krugman (1991: 83–92), Krugman und Venables (1996), Fujita et al. (1999) oder Forslid und Wooton (1999).

unterstellt und ein großes Potential bei der Fortführung einer solchen Entwicklungslinie vermutet. Welche Perspektiven der Ostseehandel tatsächlich bietet und wie die außenwirtschaftliche Orientierung und die Interessenlagen der Ostseeanrainer beschaffen sind, wird daher vertiefend betrachtet (Abschnitt 4). Auf Grundlage dieser Erkenntnisse soll es möglich werden, eine vorläufige Bilanz zu den Globalisierungsperspektiven des nördlichsten deutschen Bundeslandes zu ziehen (Abschnitt 5).

## 2 Die schleswig-holsteinische Wirtschaft im Strukturwandel

### 2.1 Vor einem Aufholprozess?

Im Verlauf der neunziger Jahre ist die Wirtschaftsentwicklung in Schleswig-Holstein hinter der Gesamtdeutschlands sukzessiv zurückgeblieben (Abbildung 1). Noch zu Beginn der neunziger Jahre bewegte sich das schleswig-holsteinische Pro-Kopf-Einkommen auf dem gesamtdeutschen Niveau. Doch bis in die ersten Jahre des neuen Jahrtausends ging das relative Pro-Kopf-Einkommen auf Werte nahe 90 Prozent zurück. Es macht sich bemerkbar, dass über viele Jahre die schleswig-holsteinischen Wachstumsraten im gesamtdeutschen Vergleich spürbar geringer ausfielen. Dieses Bild einer rückläufigen Wirtschaftsentwicklung ändert sich auch nicht, wenn die alten Bundesländer, d.h. Westdeutschland, als Bezugsbasis gewählt werden.<sup>2</sup> Erschwerend kommt hinzu, dass in den 16 Jahren nach der deutschen Wiedervereinigung die Wachstumsentwicklung in Deutschland selbst von geringer Dynamik geprägt war. Die konjunkturellen Aufschwungphasen waren im letzten Jahrzehnt in Deutschland im europäischen Vergleich weniger ausgeprägt. Das deutsche Wirtschaftswachstum blieb so weit zurück, dass das deutsche Pro-Kopf-Einkommen im Jahr 2002 erstmals unter den Durchschnitt der EU-15-Länder fiel. Nur die Erweiterung der Europäischen Union (EU) um zehn weniger wohlhabende Länder zum 1. Mai 2004 hat für ein weiterhin überdurchschnittliches Pro-Kopf-Einkommen Deutschlands im EU-Vergleich gesorgt (EUROSTAT 2004, 2006). Die Wohlstandsentwicklung in Schleswig-Holstein ist vor diesem Hintergrund umso kritischer zu sehen.

Am aktuellen Rand hat sich das Bild in Schleswig-Holstein allerdings aufgehellt: Im Jahr 2005 ist das schleswig-holsteinische Bruttoinlandsprodukt stärker gewachsen als das bundesdeutsche, der Aufwärtstrend der Vorjahre hat sich damit fortgesetzt. Für 2006 zeichnet sich wiederum ein relativ starkes Wachstum ab: Erneut erweist sich das Auslandsgeschäft der schleswig-holsteinischen Industrie als maßgebliche Konjunkturstütze, in deren Sog auch die Nachfrage nach unternehmensnahen Dienstleistungen steigt. Generell sind, wie in Deutschland insgesamt, die binnenwirtschaftlichen Impulse im Jahr 2006 stärker geworden (HSH Nordbank 2006: 4–5). Allerdings ist zu erwarten, dass sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen für einen schleswig-holsteinischen Aufholprozess im Jahr 2007 verschlechtern werden. Die Gründe dafür liegen in einer langsameren Expansion der Weltwirtschaft, steigenden Zinsen und einer durch die Steuerpolitik wieder gedämpften Binnennachfrage (Boss et al. 2006).

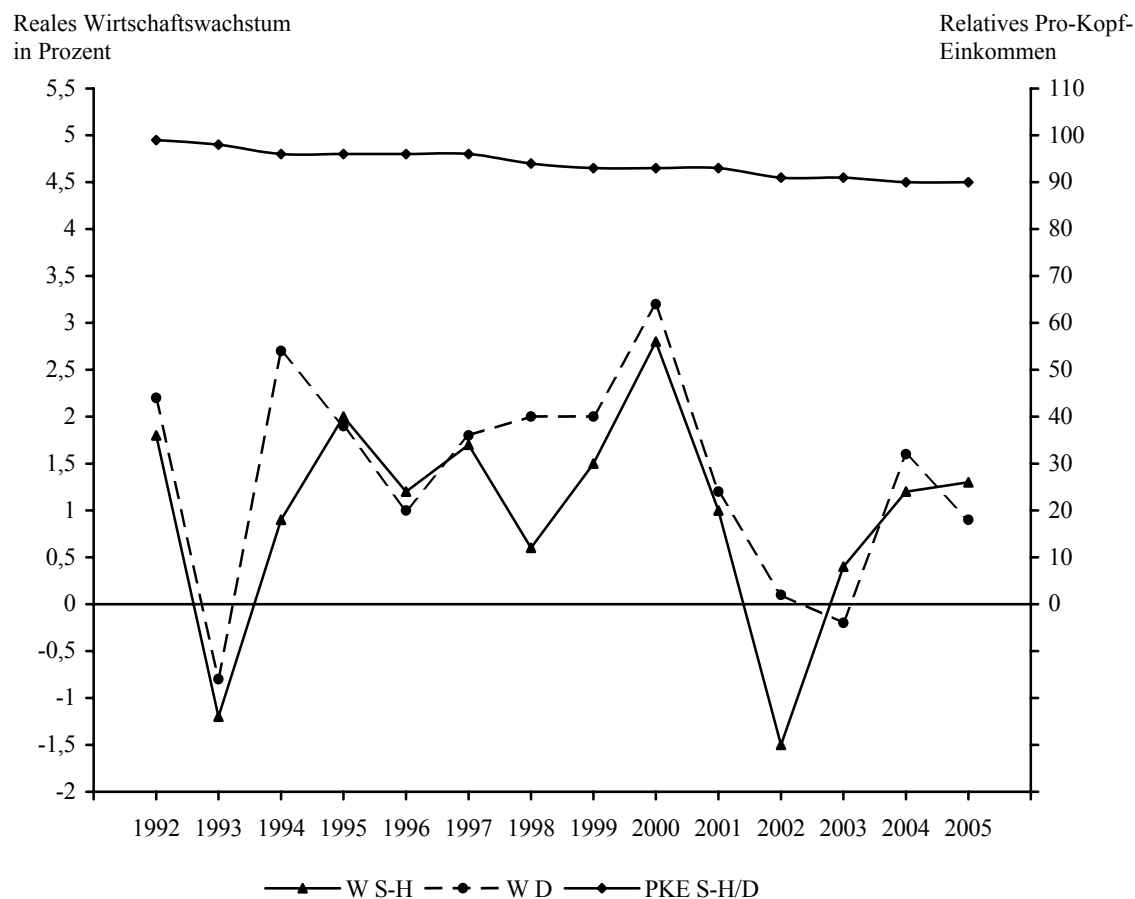
Die konjunkturelle Aufwärtsentwicklung schlägt sich auch auf dem schleswig-holsteinischen Arbeitsmarkt nieder, der negative Trend scheint erst einmal durchbrochen zu sein. Nach der Jahrtausendwende war die Arbeitslosenquote zwar weiterhin (knapp) unter dem Bundesdurchschnitt geblieben, im

---

<sup>2</sup> Zwar war gegenüber Westdeutschland (einschl. Berlin) von 1991 bis 1996 ein Aufholprozess zu beobachten (vgl. auch Dohse et al. 1996: 3–4). Danach aber sank das relative Bruttoinlandsprodukt je Einwohner Schleswig-Holsteins bis 2003 (85,9 Prozent) sogar unter den Ausgangswert von 1991 (87,5 Prozent). Hinsichtlich des Bruttonationaleinkommens je Einwohner macht sich zwar vom Niveau her der Umstand bemerkbar, dass zahlreiche Schleswig-Holsteiner Einkommen in der Metropole Hamburg erzielen. Doch auch diese Maßzahl ist von 107,5 Prozent des Bundesdurchschnitts im Jahre 1991 auf 96,9 Prozent in 2002 gefallen (nach Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder 2004a, 2004b).

Abbildung 1:

Reales Wirtschaftswachstum und relatives Pro-Kopf-Einkommen Schleswig-Holsteins im Vergleich zu Deutschland 1992–2005<sup>a</sup>



Linke Achse: W S-H, W D = Reales Wirtschaftswachstum Schleswig-Holsteins bzw. Deutschlands  
 Rechte Achse: PKE S-H/D = Pro-Kopf-Einkommen Schleswig-Holsteins in Prozent des Pro-Kopf-Einkommens Deutschlands

<sup>a</sup>BIP-Daten nach der Revision der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen 2005; revidierte Daten zur Entwicklung des realen BIP liegen für Schleswig-Holstein erst ab 1996 vor, so dass für frühere Jahre nur eine bedingte Vergleichbarkeit besteht.

Quelle: Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder (2006a); Statistisches Bundesamt (2006a); eigene Zusammenstellung und Berechnungen.

Vergleich zu den anderen Bundesländern hatte sich Schleswig-Holstein allerdings sukzessiv von Rang 5 bis auf Rang 8 verschlechtert (Tabelle A1 in Anhang 3). Hinzu kam, dass die schleswig-holsteinische Arbeitslosenquote durchweg über dem westdeutschen Durchschnitt lag. Doch zeichnet sich für das Jahr 2006 eine Entspannung ab: Der Rückgang der Arbeitslosigkeit vollzieht sich schneller als im Bundesdurchschnitt, und im Bundesländervergleich kann Schleswig-Holstein wieder Boden gut machen. Rang 5 scheint wieder erreichbar zu sein (BA 2006a). Doch ist trotz dieser erfreulichen Tendenzen die Arbeitsmarktkrise in Deutschland keineswegs überwunden. Die Arbeitslosenquote wird trotz des aktuellen Rückgangs mit hoher Wahrscheinlichkeit im Durchschnitt der Jahre 2006 und 2007 zweistellig bleiben (Boss et al. 2006: 46–49). Die konjunkturelle Belebung löst weder auf dem deutschen noch auf dem schleswig-holsteinischen Arbeitsmarkt die vorherrschenden strukturellen Probleme.

Wie für Deutschland insgesamt ist die Unterbeschäftigung in Schleswig-Holstein nur unvollkommen dargestellt, wenn nicht auch die Personen in arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen berücksichtigt werden. Dies bedeutet etwa für das Jahr 2004, dass zu den 138 000 in der Statistik ausgewiesenen Arbeitslosen weitere 43 000 hinzukommen, die in diversen Maßnahmen untergebracht waren (Tabelle A2 in Anhang 3). Auf 100 ausgewiesene Arbeitslose kamen noch einmal 31 Teilnehmer an Arbeitsmarktprogrammen hinzu, die in der Arbeitslosenstatistik nicht auftauchten. Doch liegt der Umfang dieser „versteckten“ Arbeitslosigkeit ungefähr im Bundesdurchschnitt, stellt also keineswegs eine schleswig-holsteinische Besonderheit dar. Ein beträchtlicher Teil dieser Maßnahmen dient allerdings nicht der Wiedereingliederung in den ersten Arbeitsmarkt. Vielmehr dominiert mit der Vorruhestandsregelung nach § 428 SGB III eine passive Maßnahme, auf die 36 Prozent der Teilnehmer entfallen. Es folgen Personen in Weiterbildungsmaßnahmen mit einem Anteil von knapp 32 Prozent an der „versteckten“ Arbeitslosigkeit, wobei der Schwerpunkt bei der beruflichen Weiterbildung liegt. Eine größere Rolle spielen des weiteren Existenzgründungszuschüsse, während klassische ABM- und SAM-Stellen stark abgebaut wurden. Diese Ausrichtung der Arbeitsmarktpolitik in Schleswig-Holstein stimmt wiederum mit den bundesdeutschen Strukturen in den Grundzügen überein.

## **2.2 Auf dem Weg zu einer modernen Dienstleistungsgesellschaft?**

### **2.2.1 Die Tertiarisierung der schleswig-holsteinischen Wirtschaft**

Die schleswig-holsteinische Wirtschaft ist seit jeher durch einen starken Dienstleistungssektor geprägt. Daran hat sich in den vergangenen 15 Jahren nichts geändert, im Gegenteil: Im Zeitraum von 1991 bis 2005 ist der Dienstleistungsanteil von 68 auf 76 Prozent an der Bruttowertschöpfung des Landes gestiegen (Tabelle 1). Gleichzeitig ist auch in Deutschland insgesamt die Tertiarisierung weiter vorangeschritten – der gesamtdeutsche Dienstleistungsanteil von 70 Prozent bleibt allerdings weiterhin deutlich hinter dem schleswig-holsteinischen Wert zurück. Zu den Besonderheiten der Wirtschaftsstruktur des nördlichsten Bundeslandes gehört darüber hinaus der überdurchschnittlich hohe Wertschöpfungsanteil der Agrarbereiche. Auf diesen entfielen trotz eines Schrumpfungsprozesses im Durchschnitt der letzten fünf Jahre immer noch fast 2 Prozent der Wertschöpfung, während der bundesdeutsche Anteil um 1 Prozent schwankte. Traditionell relativ schwach vertreten ist hingegen das Produzierende Gewerbe – hier insbesondere das Verarbeitende Gewerbe –, das weiter an Gewicht verloren hat: So hatte das Verarbeitende Gewerbe in Schleswig-Holstein 2005 nur noch einen Anteil von 16 Prozent an der Bruttowertschöpfung, der deutsche Anteil betrug hingegen mehr als 23 Prozent. Damit ist auch im Verlauf des allgemeinen industriellen Schrumpfungsprozesses der erhebliche Gewichtsunterschied bestehen geblieben. Jedoch scheint im traditionell industrieschwachen Schleswig-Holstein eine Reduzierung auf einen harten, wettbewerbsfähigen Kern stattgefunden zu haben.

Eine fast spiegelbildliche Entwicklung zeigt sich bei den sektoralen Beschäftigungsstrukturen (Tabelle 2): Der Anteil der Dienstleistungsbereiche an der schleswig-holsteinischen Beschäftigung ist von dem schon 1991 relativ hohem Niveau von 68 Prozent auf fast 77 Prozent im Jahr 2005 angestiegen. Zwar ist die Tertiarisierung der Beschäftigungsstrukturen auch in Deutschland insgesamt sehr dynamisch verlaufen, sie ist jedoch mit einem Anteil von knapp 72 Prozent deutlich hinter Schleswig-Holstein zurückgeblieben. Wie schon bei der Struktur der sektoralen Wertschöpfung haben die Landwirtschaft und die mit ihr verwandten Bereiche in Schleswig-Holstein eine wesentlich größere Bedeutung als im Bund: Mit einem Anteil von 3,2 Prozent ist die Beschäftigung im Jahr 2005 um einen Prozentpunkt höher als im Bundesdurchschnitt gewesen – allerdings nach einem deutlichen Schrumpfungsprozess. Deutlich geschrumpft ist auch das Verarbeitende Gewerbe in Schleswig-Holstein, und dies von dem schon im Jahr 1991 relativ niedrigen Niveau von knapp 19 Prozent auf nur noch 13,5 Prozent im Jahr 2005. Dieser industrielle Schrumpfungsprozess hat sich auch in Deutschland fortgesetzt – die Industriebeschäftigung hat nunmehr einen Anteil im 19 Prozent-Bereich.

Tabelle 1:

Struktur der Bruttowertschöpfung in Schleswig-Holstein und Deutschland nach Wirtschaftsbereichen<sup>a</sup>  
1991 und 2001–2005

Wirtschaftsbereich	Schleswig-Holstein						Deutschland					
	1991	2001	2002	2003	2004	2005	1991	2001	2002	2003	2004	2005
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	2,9	2,5	2,1	2,1	2,0	1,6	1,4	1,4	1,1	1,1	1,1	0,9
Produzierendes Gewerbe	23,2	18,4	17,6	18,4	18,2	18,6	30,6	24,9	24,4	24,5	25,0	25,8
darunter:												
Energie- u. Wasserversorg.	2,9	1,9	1,8	2,1	..	..	2,3	1,8	1,8	2,0	..	..
Verarbeitendes Gewerbe	20,1	16,3	15,6	16,1	15,8	16,1	27,5	22,8	22,4	22,3	22,7	23,6
Baugewerbe	5,8	4,3	4,3	4,0	3,9	3,5	6,0	4,8	4,6	4,3	4,1	3,9
Handel, Gastgew. u. Verkehr	18,6	21,4	21,9	21,2	21,7	22,1	17,9	18,2	18,2	17,9	18,0	18,0
Finanzierung, Vermietung u. Unternehmensdienstleister	25,1	28,4	28,7	29,0	28,9	29,1	23,3	28,0	28,6	29,1	29,1	29,1
Öffentl. u. priv. Dienstleister	24,4	24,9	25,4	25,3	25,3	25,0	20,8	22,7	23,1	23,0	22,7	22,3

<sup>a</sup>Anteile in Prozent der Bruttowertschöpfung insgesamt; Daten auf Basis der Revision der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen 2005. — .. = nicht verfügbar.

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2006a); Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder (2006a); eigene Zusammenstellung und Berechnungen.

Tabelle 2:

Beschäftigungsstrukturen in Schleswig-Holstein und Deutschland nach Wirtschaftsbereichen<sup>a</sup> 1991 und 2001–2005

Wirtschaftsbereich	Schleswig-Holstein							Deutschland						
	1991	2001	2002	2003	2004	2005	1991	2001	2002	2003	2004	2005		
Land- u. Forstwirtschaft, Fischerei	4,7	3,4	3,3	3,3	3,3	3,2	3,9	2,4	2,3	2,3	2,3	2,2		
Produzierendes Gewerbe	19,8	15,6	15,3	15,1	14,7	14,4	29,3	21,7	21,4	21,0	20,6	20,3		
darunter:														
Verarbeitendes Gewerbe	18,6	14,7	14,4	14,2	13,9	13,5	27,4	20,7	20,4	20,0	19,6	19,3		
Energie- u. Wasserversorgung	1,1	0,8	0,8	0,8	..	..	1,1	0,8	0,8	0,8	..	..		
Baugewerbe	7,1	6,7	6,3	6,1	5,7	5,5	7,3	6,6	6,2	6,0	5,8	5,5		
Dienstleistungsbereiche	68,2	74,4	75,1	75,5	76,1	76,8	59,5	69,2	70,1	70,7	71,3	71,9		
darunter:														
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	26,9	28,8	29,0	28,9	28,8	28,8	24,1	25,1	25,2	25,1	25,2	25,1		
darunter:														
Handel, Rep. v. Kraftfahrzeugen etc.	16,4	18,0	18,0	17,9	..	..	14,6	15,5	15,4	15,3	..	..		
Gastgewerbe	4,2	5,1	5,2	5,3	..	..	3,2	4,2	4,3	4,3	..	..		
Verkehr u. Nachrichtenübermittlung	6,3	5,7	5,7	5,6	..	..	6,3	5,5	5,5	5,5	..	..		
Finanzierung, Vermietung u. Unter- nehmensdienstleistungen	9,5	13,1	13,4	13,6	14,0	14,3	9,7	15,2	15,5	15,8	16,2	16,5		
darunter:														
Kredit- u. Versicherungsgewerbe	2,9	2,9	2,9	2,8	..	..	3,1	3,3	3,3	3,3	..	..		
Grundstückswesen, Vermietung	6,7	10,2	10,5	10,8	..	..	6,6	12,0	12,2	12,6	..	..		
Öffentliche u. private Dienstleister	31,8	32,5	32,7	33,0	33,3	33,7	25,7	28,9	29,4	29,8	29,9	30,3		

Nachrichtlich: Erwerbstätige insgesamt in Schleswig-Holstein/Deutschland (in 1 000) 1991: 1 203/38 621; 2001: 1 253/39 316; 2002: 1 243/39 096; 2003: 1 224/38 722; 2004: 1 227/38 868; 2005: 1 225/38 783. — .. = nicht verfügbar.

<sup>a</sup>Anteile in Prozent der Erwerbstätigen insgesamt.

Quelle: Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder (2006a); eigene Zusammenstellung und Berechnungen.



Diese Gewichtsverschiebungen haben keineswegs in einer Zeit schrumpfender Beschäftigung stattgefunden, denn von 1991 bis 2005 ist die Zahl der Erwerbstätigen sogar leicht gestiegen: In Schleswig-Holstein war ein Anstieg um fast 2 Prozent zu verzeichnen, in Deutschland hingegen nur um 0,4 Prozent. Es wäre allerdings vermessen, von einer dynamischen Entwicklung zu sprechen, zumal der Trend seit 2001 leicht nach unten zeigt. Dennoch ist die Verschiebung der sektoralen Beschäftigtenanteile offensichtlich kein Nullsummenspiel gewesen. Der Verlust von Industriearbeitsplätzen wurde durch den offensichtlichen Zuwachs an Dienstleistungsplätzen mehr als kompensiert: 60 000 verlorengegangenen Jobs im Verarbeitenden Gewerbe stehen 120 000 neue Dienstleistungsjobs gegenüber. Trotz der Arbeitsplatzverluste auch in anderen Bereichen bleibt im Zeitraum von 1991 bis 2005 per Saldo ein Zuwachs von mehr als 22 000 Arbeitsplätzen. Neue Dienstleistungsjobs sind vornehmlich in den Bereichen „Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleistungen“ entstanden, dort allerdings mit dem Schwerpunkt „Grundstückswesen und Vermietung“; das Kredit- und Versicherungs-gewerbe ist in Schleswig-Holstein nach wie vor unterdurchschnittlich vertreten.

### 2.2.2 Zur Qualität der neuen Beschäftigungsstrukturen

Im Allgemeinen gilt ein wachsender Anteil des Dienstleistungssektors bei Wertschöpfung und Beschäftigung als Kennzeichen einer hochentwickelten Volkswirtschaft, die sich von einer Industrie- in eine moderne Dienstleistungsgesellschaft verwandelt, verbunden mit einer entsprechend dynamischen Einkommensentwicklung. Wie die rückläufige Entwicklung des schleswig-holsteinischen Pro-Kopf-Einkommens zeigt, sind Tertiarisierungsgewinne dieser Art ausgeblieben. Daher stellt sich die Frage nach der Qualität des Strukturwandels der schleswig-holsteinischen Wirtschaft, dabei insbesondere auf dem schleswig-holsteinischen Arbeitsmarkt.

#### *Die Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung*

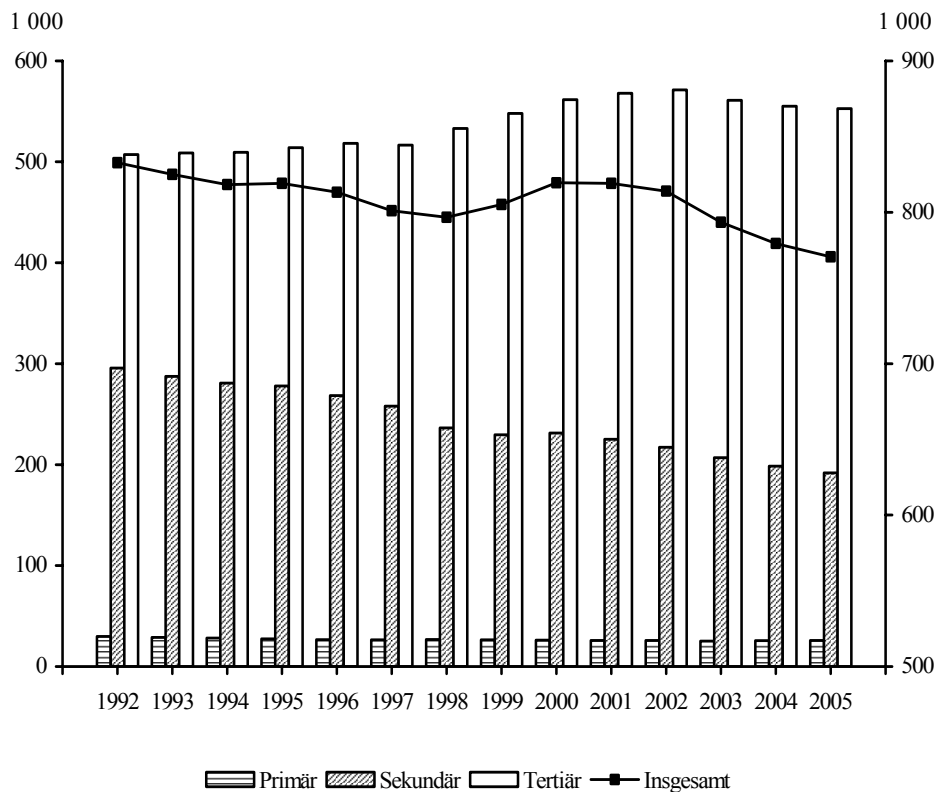
Anhaltspunkte für die Qualität des Strukturwandels kann zum einen die Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung geben. Bei dieser Beschäftigungsform kann am ehesten eine Nachhaltigkeit des Arbeitsplatzes und ein Einkommen unterstellt werden, das den Lebensstandard abdeckt. Diese hat sich in Schleswig-Holstein seit 1992 rückläufig entwickelt: Der Rückgang der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten betrug bis 2005 fast 7,5 Prozent – auch wenn dieser negative Trend dadurch relativiert wird, dass in Gesamtdeutschland der entsprechende Rückgang 11 Prozent betrug. Erst am aktuellen Rand des Juni 2006 hat sich eine Trendwende abgezeichnet: Im Vorjahresvergleich stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Schleswig-Holstein um 1 Prozent auf 778 400, ein Zuwachs, der deutlich über dem bundesdeutschen Wert von 0,5 Prozent liegt (Regionaldirektion Nord 2006b: 3–4). Ein Wermutstropfen bei dieser Entwicklung ergibt sich jedoch daraus, dass im Beobachtungszeitraum (Abbildung 2) der Anteil der Vollzeitbeschäftigten an der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung um 13 Prozent auf 81 Prozent gesunken ist; entsprechend stieg der Anteil der Teilzeitbeschäftigten um 27 Prozent auf 19 Prozent. Damit lag der Anteil der Teilzeitbeschäftigten in Schleswig-Holstein um etwa 3 Prozentpunkte über dem Bundesdurchschnitt.<sup>3</sup> Das heißt, dass auch bei der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung immer weniger Arbeitsplätze den Lebensunterhalt bzw. ein vormals erreichtes Einkommensniveau absichern können.

Die alleinige Betrachtung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in Schleswig-Holstein greift jedoch zu kurz. Traditionell ist ein beträchtlicher Teil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Schleswig-Holsteins außerhalb des Landes tätig, dabei insbesondere im benachbarten Hamburg. So pendelten 2005: 20,4 Prozent der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Schleswig-Holsteiner zu auswärtigen Arbeitsorten, allein nach Hamburg 16,5 Prozent. Diese Zahlen spiegeln allerdings keine neue Entwicklung wider: Seit dem Ende der neunziger Jahre hatte der Pendleranteil durchgehend bei knapp 20 Prozent gelegen, der Hamburganteil überstieg permanent die 15-Prozent-Marke. In ab-

<sup>3</sup> Siehe dazu Regionaldirektion Nord (2006d), Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (a, b).

Abbildung 2:

Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in Schleswig-Holstein nach Sektoren<sup>a</sup>  
1992–2005



Linke Achse: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigung im primären, sekundären und tertiären Sektor

Rechte Achse: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigung insgesamt

<sup>a</sup>Stichtagswerte in 1 000 Beschäftigten jeweils zum 30.06. eines Jahres; die Vergleichbarkeit der Jahre ist nur bedingt gegeben aufgrund des Wechsels in der Klassifikation der Wirtschaftszweige im Jahr 1998 und der Einbeziehung von Teilzeitbeschäftigung im Jahr 1999; zur sektoralen Abgrenzung siehe Tabelle 3.

Quelle: Regionaldirektion Nord (2006c); Statistisches Bundesamt (2006b); eigene Darstellung und Berechnungen.

soluten Zahlen pendelten über diesen Zeitraum durchschnittlich 170 000 Schleswig-Holsteiner, mit einem Höchststand von 175 000 im Jahr 2001; am aktuellen Rand im Jahr 2005 gab es 173 000 Pendler. Die relativ hohe regionale Mobilität ist jedoch nicht nur für Schleswig-Holstein kennzeichnend, wie das Beispiel Hamburgs zeigt. Der Pendleranteil der Hansestadt erreicht mittlerweile fast 15 Prozent der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung, wovon mehr als die Hälfte allein auf Arbeitsplätze in Schleswig-Holstein entfällt. Die Verlagerung von Arbeitsplätzen aus der Hamburger Kernstadt in das Umland hat den Anteil der Hamburger Pendler nach Schleswig-Holstein in den letzten Jahren damit nach und nach steigen lassen. Trotz dieses Wandels in den Pendlerströmen zwischen den beiden nördlichen Nachbarn ist Hamburg als Arbeitsort für Schleswig-Holsteiner von größerer Bedeutung geblieben als umgekehrt. Eine Belebung auf dem Hamburger Arbeitsmarkt, wie sie sich aktuell abzeichnet, strahlt entsprechend auch auf Schleswig-Holstein ab. Eine neue Dimension schleswig-holsteinischer Pendlerbeschäftigung ist dennoch nicht erkennbar (BA 2006b; vgl. auch Niebuhr und Kotte 2005: 21).

Größere Veränderungen hat hingegen die Tertiarisierung der Wirtschaftsstrukturen mit sich gebracht, die sich auch in der sektoralen Struktur der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten niederschlägt: Im Zeitraum von 1991 bis 2005 stieg der Anteil der Dienstleistungsbeschäftigung von 60 Prozent auf 72 Prozent; im Bundesdurchschnitt ergab sich ein Anstieg von 54 Prozent auf 66 Prozent.<sup>4</sup> Die relative Dienstleistungslastigkeit der schleswig-holsteinischen Beschäftigungsstruktur ist damit unverändert geblieben. Es macht sich allerdings bemerkbar, dass für das Verarbeitende Gewerbe die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung prägend ist. In den Dienstleistungsbereichen gibt es hingegen in größerer Zahl Beschäftigungsformen außerhalb der Sozialversicherungspflicht. Entsprechend ist das Tertiarisierungsniveau bei der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung im Vergleich zur Gesamtbeschäftigung niedriger.

In der Branchenperspektive sind eindeutige Schwerpunkte der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung erkennbar (Tabelle 3): Im tertiären Sektor dominiert der Bereich „Handel und Instandhaltung“ mit einem konstanten Anteil zwischen 18 bis 19 Prozent über die Beobachtungsjahre zwischen 1998 und 2004; der entsprechende bundesdeutsche Anteil fällt um mehr als 3 Prozentpunkte geringer aus. Ein ebenfalls großes Gewicht bei den privaten Dienstleistungen hat mit mittlerweile 10 Prozent das „Grundstücks- und Wohnungswesen“. Werden jedoch die Bereiche öffentlicher Dienstleistungen zusammengefasst, ergibt sich ein Block aus „Verwaltung/Erziehung/Gesundheit“, der mit einem Anteil von 25 Prozent deutlich herausragt und auch im Vergleich mit Deutschland insgesamt ein größeres Gewicht hat (ca. 22 Prozent). Im Verarbeitenden Gewerbe ist hingegen eine größere Streuung der Beschäftigtenanteile festzustellen; „Maschinenbau“, „Büromaschinen“ und „Ernährung“ sind dennoch hervorzuheben. Trotz eines spürbaren Schrumpfungsprozesses ist zudem das Baugewerbe mit einem Anteil von mehr als 6 Prozent immer noch ein Schwergewicht bei der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in Schleswig-Holstein.

#### *Die Wertigkeit von Arbeitsplätzen*

Um systematisch die Qualität der Beschäftigungsentwicklung in Schleswig-Holstein, hier insbesondere im Dienstleistungssektor, zu erfassen, bietet sich eine Analyse der lohnbezogenen Wertigkeiten der Arbeitsplätze an. Die Vorgehensweise ist dabei folgende: Die Bruttolohnsumme je Arbeitnehmer in den einzelnen Dienstleistungsbranchen wird in Relation zu der Bruttolohnsumme je Arbeitnehmer im bundesdeutschen Dienstleistungssektor insgesamt – als gemeinsamen Nenner – gesetzt (relative Bruttolohnsumme = RBL). Die sich ergebende Maßzahl erlaubt Aussagen darüber, ob die Wertigkeit der Arbeitsplätze in einer Dienstleistungsbranche überdurchschnittlich ( $RBL > 100$ ) oder unterdurchschnittlich ist ( $RBL < 100$ ). Die branchenbezogenen Beschäftigtenanteile geben darüber hinaus Aufschluss über das jeweilige Gewicht einer Branche. Die Maßzahlen für Schleswig-Holstein werden, zur besseren Einordnung, mit denen für Deutschland insgesamt und für Hamburg verglichen. Hamburg wird in diesem Vergleich als Dienstleistungsmetropole – der Anteil der Dienstleistungsbeschäftigung lag in der Hansestadt 2005 bei fast 85 Prozent – und direkter Nachbar einbezogen.

Diese Analyse der Dienstleistungsarbeitsplätze zeigt, dass in Schleswig-Holstein im Zeitablauf deren Wertigkeit abgenommen hat (Tabelle 4): Während der schleswig-holsteinische Wert 1991 noch im Bundesdurchschnitt lag, ist im Zuge der Expansion des Dienstleistungssektors bis 2003/2005 die Wertigkeit der Dienstleistungsarbeitsplätze auf ein Niveau von 95 Prozent zurückgegangen. Dass in der Metropole Hamburg das Wertigkeitsniveau über alle Dienstleistungsbranchen höher liegt, ist sicherlich auch darauf zurückzuführen, dass sich die Löhne an den im Vergleich zur Peripherie höheren Lebenshaltungskosten orientieren. Dennoch sind die zu beobachtenden Niveauunterschiede vor allem durch die unterschiedliche Struktur der Dienstleistungssektoren in Schleswig-Holstein und Hamburg erklärbar.

<sup>4</sup> Vgl. zu diesen Werten BA (lfd. Jgg.), Regionaldirektion Nord (2006c), Statistisches Bundesamt (lfd. Jgg.).

Tabelle 3:

Die Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in Schleswig-Holstein und Deutschland nach Wirtschaftsbereichen<sup>a</sup> 1998–2004

	Schleswig-Holstein				Deutschland			
	1998	2000	2002	2004	1998	2000	2002	2004
Primärer Sektor	3,37	3,18	3,16	3,29	3,10	2,82	2,60	2,55
Land- u. Forstwirtschaft	1,97	1,88	1,83	1,83	1,33	1,27	1,20	1,17
Fischerei u. Fischzucht	0,03	0,04	0,03	0,03	0,01	0,01	0,01	0,01
Kohlebergbau, Torfgewinnung, Gewinnung von Erdöl etc.	0,02	0,02	0,02	0,02	0,40	0,31	0,26	0,23
Erzbergbau u. Gewinnung	0,13	0,12	0,11	0,10	0,25	0,23	0,21	0,20
Energie- u. Wasserversorgung	1,22	1,12	1,17	1,30	1,11	1,01	0,93	0,94
Sekundärer Sektor	29,67	28,23	26,68	25,48	35,88	34,14	32,77	31,77
Verarbeitendes Gewerbe	20,81	19,90	19,48	18,91	27,01	26,14	25,95	25,57
Ernährungsgewerbe, Tabakverarbeitung	3,14	2,97	2,87	2,91	2,72	2,62	2,59	2,56
Textil- u. Bekleidungs-gewerbe	0,31	0,27	0,25	0,23	0,88	0,75	0,67	0,58
Ledergewerbe	0,01	0,01	0,01	0,01	0,13	0,11	0,11	0,09
Holzgewerbe	0,36	0,33	0,27	0,26	0,68	0,65	0,58	0,54
Papier-, Verlags- u. Druckgewerbe	2,44	2,33	2,28	2,22	1,95	1,92	1,89	1,79
Kokerei, Mineralölverarbeitung	0,10	0,10	0,10	0,11	0,12	0,11	0,11	0,11
Chemische Industrie	1,54	1,48	1,67	1,67	1,80	1,74	1,73	1,72
Herstellung v. Gummi- u. Kunststoffwaren	0,87	0,85	0,82	0,80	1,44	1,43	1,43	1,45
Glasgewerbe, Keramik, Verarbeitung von Steinen u. Erden	0,83	0,74	0,60	0,57	1,04	0,97	0,89	0,83
Metallerzeugung u. -bearbeitung, Herstellung von Metallerzeugnissen	1,83	1,70	1,65	1,59	4,22	4,09	4,04	3,98
Herst. v. Büromasch., DV-Geräten u. -Einrichtungen, Medizintechnik, Optik etc.	3,28	3,27	3,14	2,93	3,98	3,89	3,95	3,91
Maschinenbau	3,79	3,54	3,53	3,43	3,88	3,77	3,84	3,79
Fahrzeugbau	1,58	1,58	1,60	1,56	2,99	2,98	3,11	3,28
Herst. von Möbeln, Schmuck, Recycling	0,73	0,72	0,68	0,62	1,18	1,10	1,02	0,93
Baugewerbe	8,85	8,33	7,19	6,57	8,87	8,01	6,82	6,20
Tertiärer Sektor (Dienstleistungsgewerbe)	66,90	68,53	70,18	71,21	61,00	63,01	64,62	65,67
Handel, Instandhaltung u. Reparatur von Kfz u. Gebrauchsgütern	19,06	18,90	18,69	18,24	15,28	15,22	15,12	14,89
Gastgewerbe	3,61	3,83	3,96	3,90	2,56	2,76	2,89	2,83
Verkehr u. Nachrichtenübermittlung	5,01	5,37	5,83	5,75	5,30	5,43	5,53	5,54
Kredit- u. Versicherungsgewerbe	3,38	3,37	3,38	3,32	3,85	3,84	3,90	3,87
Grundstücks- u. Wohnungswesen etc.	7,94	9,05	9,68	10,13	9,03	10,63	11,33	11,87
Öffentl. Verwalt., Verteidigung, Sozialvers.	8,54	8,12	7,98	8,31	6,76	6,27	6,21	6,36
Erziehung u. Unterricht	2,56	2,63	2,51	2,59	3,43	3,66	3,81	3,86
Gesundheits-, Veterinär- u. Sozialwesen	12,31	12,53	13,28	14,11	10,28	10,52	11,06	11,66
Sonstige Dienstleistungen	4,30	4,57	4,71	4,72	4,25	4,43	4,54	4,57
Private Haushalte	0,17	0,17	0,15	0,14	0,14	0,14	0,13	0,12
Exterritoriale Org. u. Körperschaften	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,10	0,10	0,11
Insgesamt	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

<sup>a</sup>In Prozent der jeweiligen sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung insgesamt; sektorale Gliederung nach WZ 93 von 1998–2002, nach WZ 2003 ab 2003; die Vergleichbarkeit mit Werten von vor 1998 ist aufgrund der in früheren Jahren verwendeten „Systematik der Wirtschaftszweige“ (Fassung für die Berufszählung 1970) nicht gegeben.

Quelle: BA (lfd. Jgg); eigene Zusammenstellung und Berechnungen.

Tabelle 4:

Wertigkeiten und Beschäftigungsstrukturen im schleswig-holsteinischen Dienstleistungssektor im Vergleich zu Deutschland und Hamburg 1991 und 2003/2005

Branche <i>i</i>	Schleswig-Holstein		Deutschland		Hamburg	
	$RBL_{SHi}$	$B_{SHi}$	$RBL_{Di}$	$B_{Di}$	$RBL_{HHi}$	$B_{HHi}$
	1991					
Dienstleistungen insgesamt	99,3	100,0	100,0	100,0	122,4	100,0
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	94,2	38,2	92,5	39,2	116,4	42,7
Handel, Rep. v. Kfz u. Gebrauchsgütern	94,5	23,4	92,7	23,7	117,1	23,1
Gastgewerbe	69,8	5,2	68,1	4,3	75,0	3,6
Verkehr u. Nachrichtenübermittlung	106,5	9,6	101,6	11,1	124,6	16,0
Finanzierung, Vermietung u. Unternehmensdienstleister	104,9	12,8	118,4	15,7	140,2	22,6
Kredit- u. Versicherungsgewerbe	146,5	3,9	148,1	5,3	166,0	8,3
Grundstückswesen, Vermietung, Unternehmensdienstleister	86,4	8,9	103,3	10,4	125,2	14,3
Öffentliche u. private Dienstleister	101,9	49,0	100,1	45,2	118,1	34,6
Öffentl. Verwalt., Verteidigung, Sozialvers.	107,0	21,8	104,0	15,4	127,0	11,9
	2003 (2005) <sup>a</sup>					
Dienstleistungen insgesamt	95,3 (95,0)	100,0 (100,0)	100,0 (100,0)	100,0 (100,0)	117,1 (117,5)	100,0 (100,0)
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	89,4 (89,4)	37,7 (37,2)	90,3 (90,3)	34,7 (34,4)	109,3 (111,2)	36,4 (35,6)
Handel, Reparatur von Kraftfahrzeugen u. Gebrauchsgütern	95,4	23,6	93,8	21,2	111,6	20,3
Gastgewerbe	57,1	6,4	57,1	5,5	63,7	4,9
Verkehr u. Nachrichtenübermittlung	97,7	7,8	103,7	8,1	125,1	11,3
Finanzierung, Vermietung u. Unternehmensdienstleister	96,0 (97,2)	16,7 (17,1)	112,2 (113,9)	21,6 (21,9)	134,3 (135,8)	29,5 (30,6)
Kredit- u. Versicherungsgewerbe	152,1	3,5	159,3	4,6	173,4	6,9
Grundstückswesen, Vermietung, Unternehmensdienstleister	81,3	13,3	99,6	17,0	122,2	22,6
Öffentliche u. private Dienstleister	100,0 (98,7)	45,5 (45,7)	101,7 (100,7)	43,7 (43,7)	110,4 (107,7)	34,0 (33,8)
Öffentl. Verwalt., Verteidigung, Sozialvers.	116,5	13,7	116,8	11,3	133,1	8,2

$RBL_{SHi}$ ,  $RBL_{Di}$ ,  $RBL_{HHi}$  = Bruttolohnsumme je Arbeitnehmer in Schleswig-Holstein, Deutschland bzw. Hamburg in den Dienstleistungsbranchen *i* jeweils im Verhältnis zu der Bruttolohnsumme je Arbeitnehmer im deutschen Dienstleistungssektor insgesamt in Prozent;  $B_{SHi}$ ,  $B_{Di}$ ,  $B_{HHi}$  = Anteile der einzelnen Dienstleistungsbranchen an der Dienstleistungsbeschäftigung in Schleswig-Holstein, Deutschland bzw. Hamburg insgesamt in Prozent.

<sup>a</sup>Werte für 2005, soweit verfügbar, in Klammern.

Quelle: Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder (2006b); eigene Zusammenstellung und Berechnungen.

In Schleswig-Holstein hat der Bereich „Handel, Gastgewerbe und Verkehr“ traditionell eine starke Stellung: Der Beschäftigtenanteil von etwa 37 Prozent im Jahr 2005 ist im Vergleich mit Deutschland und Hamburg relativ hoch, während die Wertigkeit mit 89 Prozent vergleichsweise niedrig ist. Dies ergibt sowohl der Vergleich mit anderen schleswig-holsteinischen Dienstleistungsbranchen als auch mit den entsprechenden Dienstleistungsbereichen in Deutschland und Hamburg. Dabei haben Arbeitsplätze im Gastgewerbe eine besonders niedrige Wertigkeit, die sich nur aufgrund eines relativ geringen Beschäftigtenanteils von etwa 6 Prozent nicht stärker auswirkt.

Die durchschnittliche Wertigkeit in Schleswig-Holstein wird auch nicht durch den Bereich „Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleister“ angehoben, wo im Allgemeinen die hochwertigsten Dienstleistungen angesiedelt sind. Der Beschäftigtenanteil ist in Schleswig-Holstein mit 17 Prozent im Jahr 2005 relativ niedrig und die Wertigkeit ist nur durchschnittlich. Diese niedrige Wertigkeit ist auf das in Schleswig-Holstein nur schwach entwickelte Kredit- und Versicherungsgewerbe und eine stark unterdurchschnittlichen Wertigkeit der Arbeitsplätze im Bereich „Grundstückswesen, Vermietung, Unternehmensdienstleister“ zurückzuführen. Hier sind Dienstleistungen zusammengefasst, die für die hohe Arbeitsplatzqualität von Dienstleistungszentren wie Hamburg prägend sind, während sie in einem Flächenland wie Schleswig-Holstein weniger stark und geringerwertig vertreten sind. Dieses strukturelle Wertigkeitsdefizit der schleswig-holsteinischen Dienstleistungen besteht allerdings selbst im Vergleich zum Bundesdurchschnitt.

Gestützt wird der schleswig-holsteinische Durchschnittswert durch einen mit 46 Prozent sehr hohen Anteil der „Öffentlichen und privaten Dienstleister“, deren Wertigkeit bei 100 Prozent liegt; darunter wiederum sticht die öffentliche Verwaltung im weiteren Sinne hervor. Im Zeitverlauf hat dieser Dienstleistungsbereich seine starke Stellung auch in einer Phase der zunehmenden Tertiarisierung der Wirtschaftsstrukturen behaupten können, wenn sich auch die Gewichte zugunsten privater Dienstleistungen verschoben haben. Die Wertigkeit der Arbeitsplätze in der öffentlichen Verwaltung im weiteren Sinne hat hingegen zugenommen.

Insgesamt vermittelt die Analyse der Wertigkeit von schleswig-holsteinischen Dienstleistungsarbeitsplätzen den Eindruck, dass die Tertiarisierung im Lande zwar zu einer höheren Dienstleistungsbeschäftigung geführt hat, jedoch der Anteil geringwertiger Arbeitsplätze überproportional zugenommen hat. Sicherlich sind seit Beginn der neunziger Jahre zusätzliche hochwertige Dienstleistungsjobs in Schleswig-Holstein geschaffen worden, jedoch waren sie keinesfalls repräsentativ für die schleswig-holsteinische Spielart der Tertiarisierung. Ein Flächenland, für das etwa der Ausbau touristischer Dienstleistungen einen besonderen Stellenwert hat, kann offensichtlich nicht in gleicher Weise wie eine Dienstleistungsmetropole hochwertige und damit humankapitalintensive Dienstleistungsarbeitsplätze akquirieren. Die Konsequenz kann daher sein, dass Tertiarisierung mit einer negativen Einkommensentwicklung einhergeht.

Dieses Bild wird komplettiert, wenn in gleicher Weise die Qualität der Arbeitsplätze im Verarbeitenden Gewerbe analysiert wird (Tabelle 5): Die Wertigkeit der Arbeitsplätze wird wiederum durch das Verhältnis der Bruttolohnsumme je Arbeitnehmer in den einzelnen Industriebranchen zur Bruttolohnsumme je Arbeitnehmer im Bundesdurchschnitt ermittelt. Allerdings dient als Bezugsbasis nicht die Bruttolohnsumme je Arbeitnehmer in der deutschen Industrie, sondern wiederum diejenige im deutschen Dienstleistungssektor. Durch den erneuten Bezug auf die durchschnittliche Dienstleistungsentlohnung wird eine einheitliche Normierung sicher gestellt, die den direkten Vergleich der Wertigkeiten von Arbeitsplätzen im Verarbeitenden Gewerbe und im Dienstleistungssektor erlaubt. Es wird deutlich, dass die Wertigkeit der Industriearbeitsplätze stark überdurchschnittlich ist, in Schleswig-Holstein ebenso wie in Deutschland insgesamt (164 bzw. 167 Prozent). In Schleswig-Holstein weisen Chemie, Maschinenbau sowie Verlag und Druck die höchsten Wertigkeiten auf. Gewichtet man die Arbeitsplatzwertigkeit der einzelnen Industriebranchen mit dem jeweiligen Beschäftigungsanteil, erweisen sich der Maschinenbau, das Ernährungsgewerbe und die Chemische Industrie als die Industriebranchen mit den hochwertigsten Arbeitsplätzen in Schleswig-Holstein. Damit sind die Gemeinsamkeiten mit Gesamtdeutschland relativ groß. Nur der Fahrzeugbau hat im gesamtdeutschen Kontext eine herausragende Rolle, die er in Schleswig-Holstein mangels größerer Fertigungsstätten im Automobilbau nicht spielen kann.

Dennoch hat die Tertiarisierung in Schleswig-Holstein – in stärkerem Maße als im Bundesdurchschnitt – dazu geführt, dass relativ hochwertige Beschäftigung im Verarbeitenden Gewerbe durch relativ geringwertige Beschäftigung in den Dienstleistungsbranchen ersetzt worden ist. Ein Zuwachs an höherwertigen Dienstleistungen, der den Verlust hochwertiger Industriebeschäftigung hätte abfan-

Tabelle 5:

Wertigkeiten und Beschäftigungsstrukturen im Verarbeitenden Gewerbe Schleswig-Holsteins und Deutschlands 2004

Branche <i>j</i>	Schleswig-Holstein			Deutschland		
	$RBL_{SHj}$	$B_{SHj}$	Rang <sup>a</sup>	$RBL_{Dj}$	$B_{Dj}$	Rang <sup>a</sup>
Insgesamt	164,1	100,0	–	167,3	100,0	–
darunter:						
Ernährungsgewerbe, Tabakverarbeitung	138,4	15,6	2	143,5	9,0	5
Textilgewerbe	122,0	0,8	15	123,8	1,6	15
Bekleidungs-gewerbe	105,9	0,2	16	128,6	0,8	17
Holzgewerbe (ohne Herstellung von Möbeln)	133,7	(1,5) <sup>b</sup>	..	130,4	1,5	16
Papiergewerbe	157,6	3,4	11	153,1	2,4	14
Verlags-gewerbe, Druck-gewerbe, Vervielfältigung von bespielten Datenträgern	171,8	7,6	6	175,8	4,2	8
Herstellung von chemischen Erzeugnissen	199,1	10,6	3	190,0	7,5	3
Herstellung von Gummi- u. Kunststoffwaren	143,0	5,1	8	142,8	6,0	7
Glas-gewerbe, Herstellung von Keramik, Verarbeitung von Steinen u. Erden	159,0	3,9	9	144,0	3,4	12
Metallerzeugung u. -bearbeitung	139,0	0,8	14	164,8	4,2	10
Herstellung von Metallerzeugnissen	150,5	6,6	7	147,1	9,7	4
Maschinenbau	177,9	16,7	1	175,6	16,0	2
Herst. v. Büromasch., DV-Geräten u. -Einrichtungen	108,5	0,1	17	203,6	0,5	18
Herst. v. Geräten d. Elektrizitätserzeug., -verteilung u.ä.	146,2	4,0	10	177,2	6,9	6
Rundfunk- u. Nachrichtentechnik	158,4	3,1	12	187,8	2,7	11
Medizin-, Mess-, Steuer- u. Regelungstechnik, Optik, Herstellung von Uhren	168,9	8,4	5	176,1	4,0	9
Herst. von Kraftwagen u. -teilen, sonst. Fahrzeugbau	159,6	9,0	4	186,7	16,0	1
Herstellung v. Kraftwagen u. Kraftwagenteilen	151,5	3,5	–	186,8	13,5	–
Schiff- u. Bootsbau	170,4	4,3	–	161,7	0,4	–
Herstellung von Möbeln, Schmuck, Musikinstrumenten, Sportgeräten, Spielwaren etc., Recycling	128,6	1,9	13	131,9	3,2	13

$RBL_{SHj}$ ,  $RBL_{Dj}$  = Bruttolohnsumme je Arbeitnehmer in Schleswig-Holstein bzw. Deutschland in den Branchen des Verarbeitenden Gewerbes *j* jeweils im Verhältnis zu der Bruttolohnsumme je Arbeitnehmer im deutschen Dienstleistungssektor (insgesamt) in Prozent;  $B_{SHj}$ ,  $B_{Dj}$  = Anteile der einzelnen Branchen *j* an der Beschäftigung im Verarbeitenden Gewerbe in Schleswig-Holstein bzw. Deutschland (insgesamt) in Prozent.

<sup>a</sup>Rangfolge nach beschäftigungsgewichteter  $RBL = RBL * B$ . — <sup>b</sup>Wert für 2003. — .. = nicht verfügbar; – = Angabe nicht sinnvoll.

Quelle: Statistisches Bundesamt (2005, 2006b); Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2006b); eigene Zusammenstellung und Berechnungen.

gen können, hat nicht in ausreichendem Maß stattgefunden. Eine gesamtwirtschaftliche Folge dieses Strukturwandels sind daher die beobachteten relativen Einkommensverluste und eine Abkopplung von der allgemeinen Wohlstandsentwicklung in Deutschland. Das bedeutet gleichzeitig für Schleswig-Holstein, dass die knapper gewordenen, hochwertigen Industriearbeitsplätze umso wertvoller geworden sind. Eine weitergehende Deindustrialisierung des Landes wäre nach dem bisherigen Verlauf des Strukturwandels ohne Kompensation durch hochwertige Dienstleistungsbeschäftigung mit zusätzlichen Einkommensverlusten verbunden.

#### Die Faktorintensität von Industriearbeitsplätzen

Der Schrumpfungprozess bei der Industriebeschäftigung ist keineswegs mit einem Qualitätsverlust verbunden, im Gegenteil ist ein Zuwachs an internationaler Wettbewerbsfähigkeit der Arbeitsplätze zu beobachten. Dies zeigt eine Analyse der schleswig-holsteinischen Industriebeschäftigung nach dem

Faktorintensitätenkonzept: Die Klassifikation der Beschäftigung nach Faktorintensitäten wird aus der Produktzyklushypothese abgeleitet.<sup>5</sup> Sie besagt, dass hochentwickelte Länder komparative Vorteile bei forschungsintensiven Gütern („Schumpeter-Güter“) haben, während sich weniger entwickelte Länder auf die Produktion von rohstoffintensiven Gütern („Ricardo-Güter“) und von arbeits- und kapitalintensiven Gütern („Heckscher-Ohlin-Güter“) spezialisieren (siehe Tabelle 6). Bei den „Schumpeter-Gütern“ kann zudem nach mobilen und immobilien Gütern differenziert werden: Selektionskriterium ist der räumliche Zusammenhang zwischen Forschung und Produktion. Eine Trennung von Forschung und Produktion ist bei den mobilen Gütern möglich, während diese bei den immobilien Gütern aufgrund des Ausmaßes der Komplementaritäten nur schwer durchführbar ist. Das bedeutet, dass der Wissenstransfer bei den mobilen „Schumpeter-Gütern“ relativ leicht ist, diese also auch leichter zu imitieren sind, was bei den immobilien „Schumpeter-Gütern“ schwerer fällt.

*Tabelle 6:*

Zuordnung von Industrien nach Faktorintensitäten<sup>a</sup> auf Grundlage des internationalen Warenverzeichnisses für den Außenhandel (SITC)

Industrien	Bezeichnung nach SITC rev.2
Rohstoffintensive Industrien	0, 2 ohne 26, 3 ohne 35, 4, 56, 57
Arbeitsintensive Industrien	26, 6 ohne 62, 67, 68, 8 ohne 87
Kapitalintensive Industrien	1, 35, 53, 55, 62, 67, 68, 793
Erzeugnisse der mobilen Schumpeter-Industrien	51, 52, 58, 59, 75, 76, 77
Erzeugnisse der immobilien Schumpeter-Industrien	54, 71, 72, 73, 74, 78, 791, 792, 87

<sup>a</sup>Die dargestellte Zuordnung basiert auf SITC rev.2 und wurde für die Berechnungen entsprechend in SITC rev.3 konvertiert.

*Quelle:* Schrader (1999: 251); Klodt (1987); Heitger et al. (1992: 43–45); eigene Zusammenstellung.

Die Analyse für die schleswig-holsteinische Industriebeschäftigung illustriert, dass im Zeitraum von 1991 bis 2005 die Forschungs- und Technologieintensität der Arbeitsplätze zugenommen hat (Tabelle 7). Der Anteil (technologisch) hochwertiger Beschäftigung in den „Schumpeter-Industrien“ stieg von 46 auf 51 Prozent. Dabei ergab sich zwischen den beiden „Schumpeter-Gruppen“ eine Verschiebung zugunsten der anspruchsvolleren immobilien „Schumpeter-Industrien“, deren Anteil um mehr als 7 Punkte auf alleine fast 37 Prozent stieg. Im gleichen Zeitraum halbierte sich die Beschäftigung in den rohstoffintensiven Industrien, auch der Anteil der kapitalintensiven Industrien sank um 4 Punkte. Lediglich der Anstieg der Beschäftigung in den arbeitsintensiven Industrien erfolgte gegen den Trend in Richtung einer hochwertigeren Industriebeschäftigung in Schleswig-Holstein. Insgesamt verdeutlicht die Analyse jedoch, dass in den Jahren der intensiven Globalisierung wirtschaftlicher Austauschbeziehungen auch die Qualität der Industriearbeitsplätze zugenommen hat. Dies ist umso bedeutungsvoller für die Beschäftigungsentwicklung in Schleswig-Holstein, da vor allem im Verarbeitenden Gewerbe im Zuge der EU-Osterweiterung und der Marktöffnung in Asien viele Arbeitsplätze auf den Prüfstand gestellt worden sind – darunter auch Arbeitsplätze in „traditionellen“ Kompetenzbereichen. Nur die Erhöhung der Humankapitalintensität und damit der qualifikatorischen Anforderungen an die Beschäftigung stellt einen wirksamen Schutz vor einem Nettoverlust an Arbeitsplätzen dar. Aufgrund der teilweise erheblichen Lohnkostenunterschiede und der begrenzten Anpassungsflexibilität bei den Löhnen ist hingegen eine lohnintensive, qualifikatorisch weniger anspruchsvolle Beschäftigung auch in Schleswig-Holstein auf Dauer nicht zu halten.

<sup>5</sup> Siehe dazu Vernon (1966) und Hirsch (1974).



Tabelle 7:

Beschäftigtenanteile der industriellen Branchengruppen Schleswig-Holsteins 1991, 2000 und 2005 – Branchengliederung nach Faktorintensitäten<sup>a,b</sup>

Branchengruppe	1991	2000	2005
Rohstoffintensive Industrien	9,5	5,3	4,3
Arbeitsintensive Industrien	29,7	33,1	34,4
Kapitalintensive Industrien	14,5	10,5	10,8
Mobile Schumpeter-Industrien	17,0	15,6	13,8
Immobilie Schumpeter-Industrien	29,3	35,6	36,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0

<sup>a</sup>In Prozent der Beschäftigtenzahl in der Industrie. — <sup>b</sup>Zur Branchengliederung siehe Tabelle 6.

*Quelle:* Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein (a); Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2006c); eigene Zusammenstellung und Berechnungen.

### 3 Die außenwirtschaftliche Integration Schleswig-Holsteins

#### 3.1 Die Entwicklung der Außenhandelsintensität

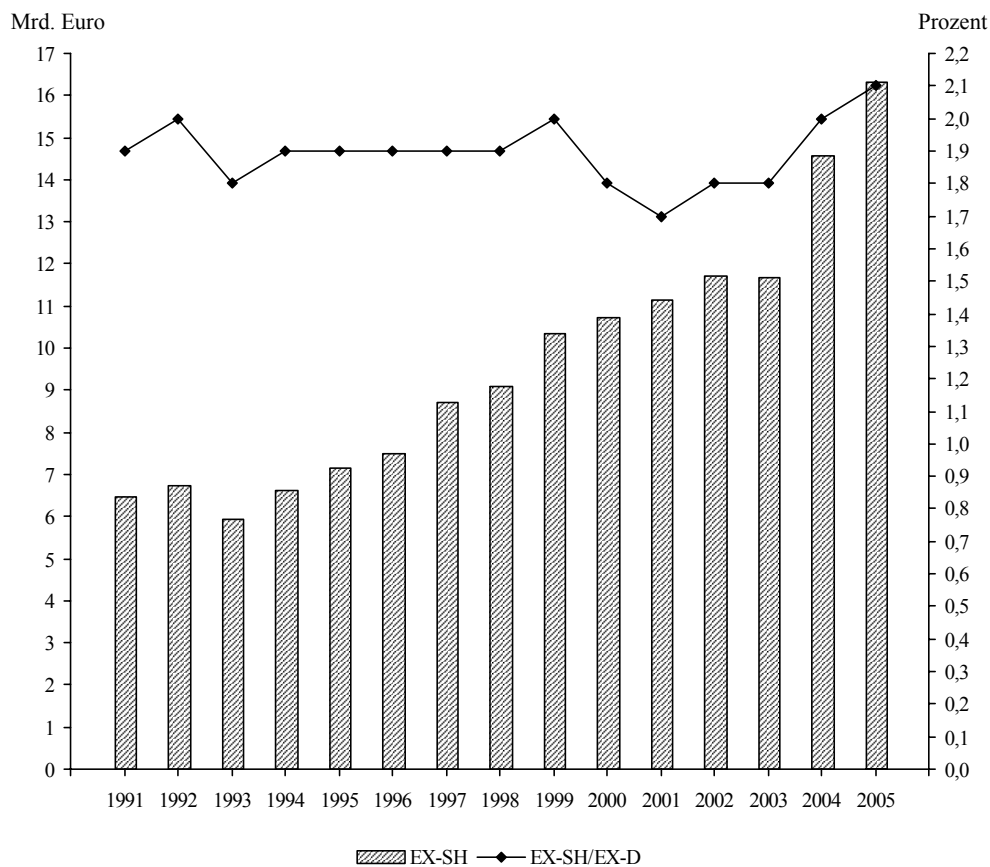
Trotz einer relativen Schrumpfung des Verarbeitenden Gewerbes stellen die Industrieunternehmen in Schleswig-Holstein vergleichsweise hochwertige Arbeitsplätze bereit und treiben die Internationalisierung ihrer Geschäfte voran. Diese Entwicklung deutet darauf hin, dass die Chancen der Globalisierung genutzt werden und die schleswig-holsteinische Wirtschaft besser als noch zu Beginn der neunziger Jahre außenwirtschaftlich integriert ist.

Die Globalisierung der wirtschaftlichen Austauschbeziehungen hat sich in einem dynamischen Wachstum der Weltexporte niedergeschlagen: Die Weltexporte nahmen zwischen 1991 und 2005 um etwa 170 Prozent zu (WTO 2006). Diese Expansion des Welthandels spiegelt sich auch in den Exporten Deutschlands und Schleswig-Holsteins nach dem Spezialhandelskonzept wider.<sup>6</sup> Im gleichen Zeitraum wuchsen die deutschen Exporte um mehr als 130 Prozent, erst nach 2003 konnte die Exportentwicklung Deutschlands dem boomenden Welthandel nicht mehr ganz folgen. In Schleswig-Holstein verlief die Exportentwicklung bis 2003 weniger dynamisch. Doch bis 2005 konnten die schleswig-holsteinischen Exporteure überdurchschnittliche Zuwächse erzielen, so dass von 1991 bis 2005 ein Exportwachstum von sogar mehr als 150 Prozent zu Buche schlug (Abbildung 3). Entsprechend ist der schleswig-holsteinische Anteil am deutschen Gesamtexport gestiegen.

Die Globalisierung in Deutschland und Schleswig-Holstein lässt sich auch an der Entwicklung der Exportquote ablesen, dem Anteil der Exporte am Bruttoinlandsprodukt: Diese Quote stieg für Deutschland im Zeitraum von 1991 bis 2005 von 22 auf 35 Prozent, die schleswig-holsteinische Exportquote stieg im gleichen Zeitraum von knapp 13 auf fast 24 Prozent, also beinahe auf das Doppelte des alten Werts (Abbildung 4). So konnte die schleswig-holsteinische Wirtschaft in puncto Außenhandelsorien-

<sup>6</sup> Die Exporte nach dem Spezialhandelskonzept erfassen die Ausfuhr von Waren aus dem freien Verkehr, nach aktiver Veredelung (Eigen- und Lohnveredelung) sowie zur passiven Veredelung. Hingegen werden nach dem Generalhandelskonzept zusätzlich lediglich auf Lager genommene Waren berücksichtigt, die wieder ausgeführt werden, also keine genuine Exportleistung des Ausfuhrlandes darstellen. Im Fall Schleswig-Holsteins sind Spezialhandelsdaten lediglich für die Exportseite verfügbar; die Importseite wird dagegen nur mit Daten zum Generalhandel erfasst. Das heißt, dass auch Importe erfasst werden, die für Empfänger in anderen Bundesländern bestimmt sind und für die Schleswig-Holstein nur Transitland ist. Daher ist die Aussagekraft der Importwerte für die Integration der schleswig-holsteinischen Wirtschaft in die internationale Arbeitsteilung nur gering (siehe dazu etwa Statistisches Bundesamt 2004a; Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein 2004). Auf eine Analyse der Importseite wurde daher im Folgenden verzichtet.

Abbildung 3:  
Die Exportentwicklung Schleswig-Holsteins 1991–2005



Linke Achse: Exporte Schleswig-Holsteins (EX-SH)  
Rechte Achse: Anteil Schleswig-Holsteins am deutschen Gesamtexport (EX-SH/EX-D)

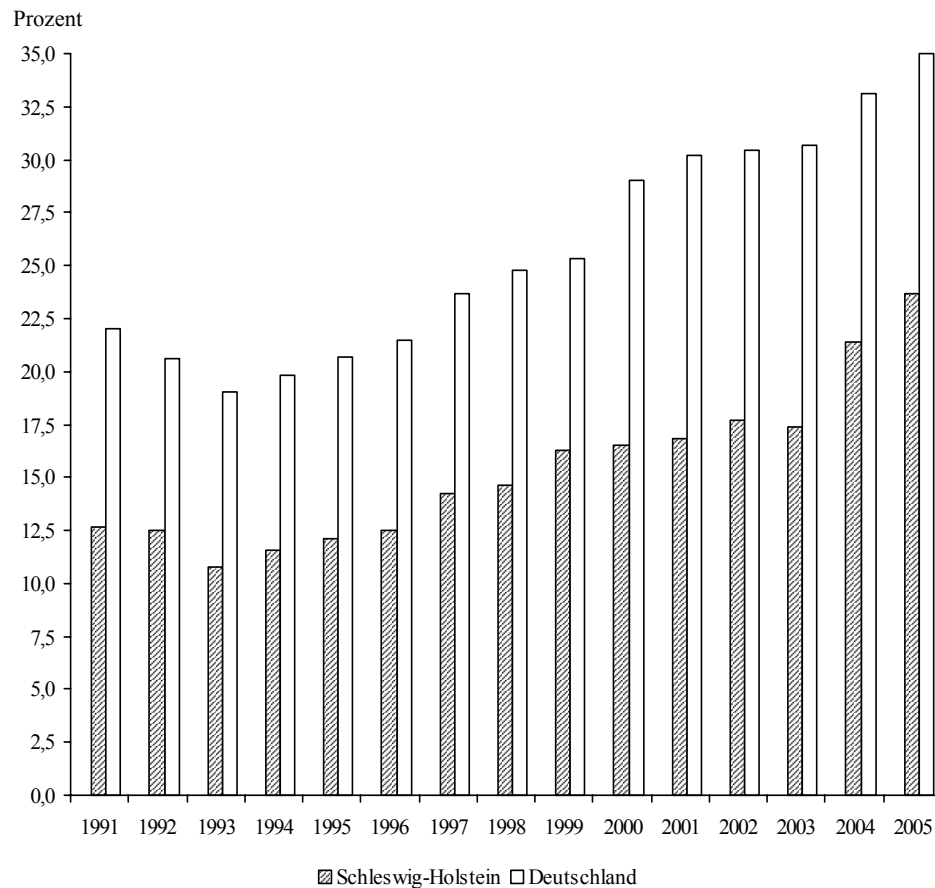
Quelle: Statistisches Bundesamt (2006c); eigene Darstellung und Berechnungen.

tierung aufschließen, auch wenn im Vergleich zum Bundesdurchschnitt ein deutlicher Abstand geblieben ist und der „Aufholprozess“ vornehmlich auf die Jahre 2004 und 2005 beschränkt war.

Wie bereits ausgeführt, ergibt sich ein abweichendes Bild, wenn ausschließlich die Exportleistung des Verarbeitenden Gewerbes betrachtet wird: Die Exportintensitäten sind mittlerweile auf demselben hohen Niveau wie für Gesamtdeutschland (Abbildung A1 in Anhang 3). Von 1991 bis 2005 stieg der Anteil des Auslandsumsatzes am Gesamtumsatz von 20,6 auf 41,8 Prozent. Im Zuge dieser Entwicklung verschwand auch der Abstand zur Exportintensität des gesamtdeutschen Verarbeitenden Gewerbes. Während 1991 noch ein Rückstand von 6 Punkten zu verzeichnen war, bestand im Jahr 2005 sogar ein Vorsprung von 0,9 Punkten (Tabelle 8). Auch wenn die Entwicklung am aktuellen Rand Resultat einer ausgesprochen guten Exportkonjunktur sein mag, ist doch der Anstieg der Exportintensität über viele Jahre erfolgt, was auf die Nachhaltigkeit dieses Prozesses hindeutet. Es liegt damit vornehmlich an der relativ geringen Größe des Verarbeitenden Gewerbes Schleswig-Holsteins, dass die Exportquote der Gesamtwirtschaft hinter der Deutschlands weiterhin zurück bleibt.

Einen besonderen Anteil an diesem Prozess hat der in Schleswig-Holstein überdurchschnittlich exportintensive Maschinenbau; hervorzuheben ist zudem die „Medizin-, Mess-, Steuer- und Regelungstechnik und Optik“, deren Umsatz sogar zu zwei Dritteln auf das Auslandsgeschäft entfällt. Auch wenn für den Bereich „Nachrichtentechnik“ keine Werte ausgewiesen sind, kann davon ausgegangen

Abbildung 4:  
Exportquoten Schleswig-Holsteins und Deutschlands 1991–2005<sup>a</sup>



<sup>a</sup>Exportquoten gemessen als Anteil der jeweiligen Exporte (Spezialhandel) am jeweiligen Bruttoinlandsprodukt.

Quelle: Statistisches Bundesamt (2006a, 2006c, 2006d); Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein (a); Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder (2006a); eigene Berechnungen.

werden – schon vor dem Hintergrund des deutschen Wertes und der schleswig-holsteinischen Exportstatistik (siehe Abschnitt 3.3) –, dass dieser ebenfalls überdurchschnittlich exportintensiv ist. Ein weiteres Schwergewicht, die „Chemische Industrie“, weist ebenfalls eine überdurchschnittliche Exportintensität auf, fällt allerdings im Deutschlandvergleich etwas ab, da strukturell bedingt mehr für den deutschen Markt produziert wird. Überwiegend auf deutsche Abnehmer ist schließlich das beschäftigungs- und umsatzstarke Ernährungsgewerbe Schleswig-Holsteins ausgerichtet. In diesem Zusammenhang ist allerdings anzumerken, dass eine hohe Exportintensität nicht notwendigerweise mit einem hohen Wertschöpfungsanteil im Lande verbunden ist. Das Beispiel der Nachrichtentechnik zeigt, dass bei einer hohen Vorleistungsquote eine ausgeprägte Exportintensität mit einem vergleichsweise geringen Beschäftigungsanteil einhergehen kann.<sup>7</sup>

Der Auslandsumsatz des Verarbeitenden Gewerbes Schleswig-Holsteins ist allerdings regional keineswegs gleich verteilt (Tabelle 9). Spitzenreiter unter den Kreisen und kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins ist die Stadt Flensburg, auf die im Jahr 2005 mehr als 23 Prozent des schleswig-holsteinischen Auslandsumsatzes entfiel. Auch der Anteil des Auslandsumsatzes am Umsatz des Verarbeiten-

<sup>7</sup> Dieses Phänomen wird von Sinn (2005) unter dem Stichwort „Basar-Ökonomie“ aufgegriffen.

Tabelle 8:

Das Verarbeitende Gewerbe in Schleswig-Holstein (S-H) nach Beschäftigten und Umsatz im Vergleich zu Deutschland (D) 2005

Wirtschaftszweige des Verarbeitenden Gewerbes	Beschäftigte <sup>a</sup>		Umsatz <sup>a</sup>		darunter: Auslandsumsatz <sup>b</sup>	
	S-H	D	S-H	D	S-H	D
Verarbeitendes Gewerbe insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	41,8	40,9
darunter:						
Ernährungsgewerbe und Tabakverarbeitung	15,8	9,1	14,9	10,4	14,5	14,1
Textilgewerbe und Bekleidungsgewerbe	1,0	2,2	0,5	1,5	33,9	37,6
Holzgewerbe (ohne Herstellung von Möbeln) <sup>c</sup>	1,1	1,4	0,6	1,1	39,5	25,2
Papiergewerbe	3,4	2,3	3,2	2,2	34,7	38,5
Verlagsgewerbe, Druckgewerbe, Vervielfältigung	7,6	4,1	5,0	2,8	12,0	9,6
Kokerei, Mineralölverarbeitung	..	0,3	..	6,0	..	5,8
Chemische Industrie	10,8	7,5	14,2	10,3	44,6	53,7
Herstellung von Gummiwaren u. Kunststoffwaren	5,0	5,9	3,4	4,0	42,6	37,2
Glasgewerbe, Keramik, Verarb. von Steinen u. Erden	3,8	3,3	2,5	2,1	21,2	25,6
Metallerzeugung u. -bearbeitung	0,8	4,3	0,4	5,3	31,3	40,2
Herstellung von Metallerzeugnissen	6,2	9,7	3,1	5,7	23,3	27,9
Maschinenbau	16,9	16,0	13,9	12,1	59,7	54,9
Herst. v. Büromaschinen, DV-Geräten u. -Einrichtungen	..	0,5	..	0,8	..	37,7
Herst. v. Geräten d. Elektrizitätserzeugung, -verteilung etc.	4,2	6,9	4,0	5,1	36,2	38,8
Rundfunk-, Fernseh- u. Nachrichtentechnik	..	2,6	..	3,4	..	58,4
Medizin-, Mess-, Steuer- u. Regelungstechnik, Optik	8,7	4,1	8,4	2,7	66,5	55,5
Fahrzeugbau	8,7	16,1	7,3	21,9	47,4	58,1
Herstellung von Kraftwagen u. Kraftwagenteilen	3,6	13,7	2,2	19,9	44,8	58,8
Schiff- u. Bootsbau	4,2	0,4	4,5	0,4	47,4	35,3
Herstellung von Möbeln	1,0	2,1	0,5	1,4	21,5	20,1

Nachrichtlich für das Verarbeitende Gewerbe insgesamt: Beschäftigtenzahl: 124404 (S-H) bzw. 5842000 (D); Umsatz in Mill. Euro: 31538 (S-H) bzw. 1474633 (D).

<sup>a</sup>Anteile in Prozent der Beschäftigten bzw. des Umsatzes insgesamt; auf der Basis von Betrieben mit im Allgemeinen 20 und mehr Beschäftigten. — <sup>b</sup>Anteile in Prozent des Umsatzes des jeweiligen Wirtschaftszweigs. — <sup>c</sup>Für Schleswig-Holstein Nachweis auf die Untergruppen „Säge, Hobel- und Holzimprägnierwerke“ und „Herstellung von Konstruktions- u. Fertigteilen, Ausbauelemente u.ä.“ beschränkt. — .. = nicht verfügbar.

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2006c); Statistisches Bundesamt (2006e); eigene Zusammenstellung und Berechnungen.

den Gewerbes Flensburgs ist mit 77 Prozent überaus dominant. Dennoch sind nur knapp 6 Prozent der schleswig-holsteinischen Industriebeschäftigten in Flensburg tätig. So wird exemplarisch deutlich, dass einzelne Großunternehmen mit internationaler Ausrichtung regionale Wirtschaftsstrukturen prägen können. Ähnliches gilt für Lübeck und Kiel sowie für die Kreise im Hamburger Umland. Umgekehrt weisen die strukturschwachen Flächenkreise eine außerordentlich geringe Exportintensität auf, da seit jeher international wettbewerbsfähige Unternehmen fehlen.

### 3.2 Die Absatzmärkte der schleswig-holsteinischen Wirtschaft

Globalisierung bedeutet, dass geographische und virtuelle Entfernungen an Bedeutung verloren haben – die internationalen Märkte sind seit den neunziger Jahren enger zusammen gerückt. Für die Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigungssicherung an schleswig-holsteinischen Standorten ist daher eine weltweite Präsenz der Unternehmen notwendig. Die gestiegene Exportintensität der schleswig-holsteinischen Wirtschaft deutet bereits darauf hin, dass die Herausforderungen der Globalisierung an-

Tabelle 9:

Außenhandelsintensität des Verarbeitenden Gewerbes Schleswig-Holsteins nach Kreisen und kreisfreien Städten<sup>a</sup> 2005

	Auslandsumsatz in Prozent vom Auslandsumsatz insgesamt	Auslandsumsatz in Prozent vom Umsatz	Auslandsumsatz je Beschäftigten in 1 000 Euro	Beschäftigte in Prozent der Beschäftigten insgesamt
Flensburg	23,1	76,9	412	5,9
Lübeck	12,2	51,4	128	10,0
Kiel	9,9	49,8	121	8,7
Segeberg	9,8	38,6	87	11,9
Dithmarschen	9,0	28,7	214	4,4
Stormarn	8,6	37,2	67	13,5
Pinneberg	7,3	26,1	58	13,3
Rendsburg-Eckernförde	4,8	40,3	89	5,8
Neumünster	3,3	47,3	91	3,9
Steinburg	3,0	27,7	66	4,8
Nordfriesland	2,9	33,0	95	3,2
Hzgt. Lauenburg	2,6	30,0	51	5,4
Ostholstein	1,3	21,1	31	4,3
Plön	1,2	41,9	77	1,7
Schleswig-Flensburg	1,1	19,5	35	3,2
Insgesamt	100,0	41,2	106	100,0

<sup>a</sup>In der Rangfolge der Außenhandelsintensität des Verarbeitenden Gewerbes gemessen als Anteil des jeweiligen Auslandsumsatzes am Auslandsumsatz des schleswig-holsteinischen Verarbeitenden Gewerbes insgesamt.

*Quelle:* Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2006c); eigene Zusammenstellung und Berechnungen.

genommen worden sind. Ein entsprechender Niederschlag findet sich auch in den regionalen Exportstrukturen des Landes, die im Verlauf der neunziger Jahre in Bewegung gekommen sind (Tabelle 10).

Zwar dominiert nach wie vor der Handel mit den alten EU-Mitgliedern (EU-15), der nach einem Rückgang zu Beginn der neunziger Jahre sukzessive wieder zugenommen hat. Doch macht sich auch eine wachsende Bedeutung der „neuen Marktwirtschaften“ Mittel- und Osteuropas als Absatzmärkte für schleswig-holsteinische Produkte bemerkbar. Dabei spielen die EU-Neumitglieder insgesamt allerdings eine weitaus geringere Rolle als vielleicht zu erwarten gewesen wäre: Im Verlauf der neunziger Jahre ist ihr Gewicht weitgehend unverändert geblieben, wobei Polen mit einem Anteil von deutlich mehr als 2 Prozent herausragt. Die Handelsbeziehungen mit mittel- und osteuropäischen Ländern gewinnen an Gewicht, wenn dieser Kreis um Nicht-EU-Mitglieder erweitert, also auch Russland einbezogen wird. Der Anteil der Exporte nach Russland übersteigt konstant die 2-Prozent-Marke, so dass der schleswig-holsteinische Osteuropahandel neben Polen wesentlich von Russland dominiert wird. Die Russlandkrise der Jahre 1998/99 hat allerdings die Volatilität dieser Handelsbeziehungen deutlich gemacht: Auch wenn sich seitdem der Russlandhandel wieder erholt hat, ist ein Auf und Ab unübersehbar.

Das Gewicht des Ostseehandels, dem für Schleswig-Holstein häufig eine Sonderrolle unterstellt wird, hat sich kaum verändert: Mit einem Anteil von durchschnittlich 17 Prozent im Beobachtungszeitraum sind die Ostseerainer insgesamt nach wie vor von besonderer Bedeutung für die schleswig-holsteinische Exportwirtschaft – trotz einer abnehmenden Tendenz des Ostseehandels am aktuellen Rand. Seit den neunziger Jahren hat es eine leichte Gewichtsverlagerung zugunsten der östlichen Ostseerainer gegeben, wobei der gestiegene Export in die östliche Ostsee auf den Bedeutungszuwachs Polens und Russlands zurückzuführen ist. Hingegen stagniert der Handel mit dem westlichen Ostseeraum: Ungeachtet der Norderweiterung der EU Mitte der neunziger Jahre sind die Exporte nach Skan-

Tabelle 10:

Die regionalen Exportstrukturen Schleswig-Holsteins und Deutschlands<sup>a</sup> 1991–2005

	1991	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	1992–2005 <sup>b</sup>
<i>Schleswig-Holstein</i>									
EU-15	62,7	54,4	52,8	52,6	54,2	57,0	58,0	61,1	56,0
EU-Neumitglieder <sup>c</sup>	..	5,1	4,8	5,7	4,5	5,4	5,2	6,1	5,3
EFTA <sup>d</sup>	5,4	6,5	5,9	6,1	5,5	6,4	4,0	4,3	5,5
Mittel- und Osteuropa <sup>e</sup>	..	6,8	7,0	8,8	6,5	8,4	9,3	8,8	7,8
Ostseeanrainer	..	17,6	16,2	19,1	16,2	16,2	16,8	16,2	17,0
Westliche	14,1	13,0	11,9	13,5	12,2	11,1	10,8	10,9	12,0
Dänemark	8,1	6,8	6,4	8,4	7,1	6,4	6,3	6,0	6,8
Finnland	1,0	1,0	1,1	0,7	0,8	0,9	0,8	0,9	0,8
Norwegen	1,6	2,2	1,8	2,1	2,0	1,6	1,5	1,4	1,8
Schweden	3,4	3,0	2,6	2,3	2,4	2,2	2,3	2,6	2,5
Östliche	..	4,6	4,3	5,6	4,0	5,1	6,0	5,3	4,9
Estland	..	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
Lettland	..	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Litauen	..	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Polen	1,6	2,0	2,1	2,4	2,2	2,4	2,2	2,7	2,3
Russland	..	2,3	1,8	2,6	1,5	2,2	3,2	2,1	2,1
Nordamerika	5,3	6,4	6,0	6,4	6,0	6,7	6,6	5,3	6,3
Vereinigte Staaten	4,6	5,8	5,6	6,0	5,5	6,1	5,9	4,7	5,7
Asien	12,1	14,8	15,0	18,1	17,1	13,8	14,1	11,9	14,8
China	0,5	1,7	2,4	1,8	2,9	3,8	3,8	2,9	2,7
Hongkong	0,4	0,8	0,9	1,0	0,4	0,5	1,0	0,4	0,7
Japan	1,6	1,9	1,9	2,1	1,5	1,9	2,2	1,9	1,9
<i>Deutschland</i>									
EU-15	63,9	58,6	58,2	55,6	57,6	55,1	55,7	54,8	57,0
EU-Neumitglieder <sup>c</sup>	..	4,6	5,4	6,9	7,4	7,9	8,5	8,6	6,9
EFTA <sup>d</sup>	6,6	6,2	6,2	5,4	5,3	5,2	4,7	4,6	5,4
Mittel- und Osteuropa <sup>e</sup>	..	7,2	7,7	9,8	9,3	10,5	11,6	12,3	9,4
Russland	..	1,8	1,4	1,8	1,0	1,6	1,8	2,2	1,6
Ostseeanrainer	..	8,9	9,4	10,4	9,6	9,9	10,3	10,9	9,8
Westliche <sup>f</sup>	5,9	5,4	6,1	5,9	5,9	5,5	5,5	5,5	5,7
Östliche <sup>g</sup>	..	3,5	3,3	4,5	3,7	4,4	4,8	5,4	4,1
Nordamerika	7,1	8,1	7,8	9,4	10,7	11,4	10,0	9,5	9,5
Vereinigte Staaten	6,3	7,4	7,3	8,6	10,1	10,6	9,3	8,8	8,8
Asien	10,3	12,3	12,5	11,8	9,6	10,6	11,2	11,3	11,3
China	0,6	1,5	1,4	1,2	1,4	1,9	2,7	2,7	1,8
Hongkong	0,5	0,8	0,8	0,9	0,6	0,7	0,6	0,5	0,7
Japan	2,5	2,5	2,5	2,3	2,0	2,1	1,8	1,7	2,2

<sup>a</sup>Anteile in Prozent der Gesamtexporte (Spezialhandel). — <sup>b</sup>Aufgrund der staatlichen Neuordnung in Mittel- und Osteuropa kann das Jahr 1991 nicht berücksichtigt werden. — <sup>c</sup>Länder, die zum 01.05.2004 EU-Vollmitglieder wurden: Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Ungarn, Zypern. — <sup>d</sup>Island, Norwegen, Schweiz (einschl. Liechtenstein). — <sup>e</sup>Albanien, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Serbien und Montenegro, Kroatien, Mazedonien, Moldawien, Polen, Rumänien, Russland, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Ungarn, Ukraine, Weißrussland. — <sup>f</sup>Einschließlich Dänemark, Finnland, Norwegen, Schweden. — <sup>g</sup>Einschließlich Estland, Lettland, Litauen, Polen, Russland. — .. = nicht verfügbar.

*Quelle:* Statistisches Bundesamt (2006c, 2006d); Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein [b]; eigene Zusammenstellung und Berechnungen.

dinavien sogar relativ gesunken; während dorthin zu Beginn der neunziger Jahre noch etwa 14 Prozent der Exporte flossen, waren es seit dem Jahr 2000 nur noch etwa 11 Prozent. Dabei prägen weiterhin die Exporte nach Dänemark dieses Bild, die mehr als die Hälfte des schleswig-holsteinischen Skandinavienhandels ausmachen (siehe auch Abschnitt 4.1).

Außerhalb Europas haben für Schleswig-Holstein die nordamerikanischen und asiatischen Märkte an Bedeutung gewonnen. Eine besondere Dynamik hat der Handel mit China entwickelt, in das 2003 und 2004 zusammen mit Hongkong etwa 5 Prozent der schleswig-holsteinischen Exporte gingen. Der Asienhandel erreichte damit fast das Niveau des Ostseehandels und überstieg den Handel mit Mittel- und Osteuropa um das Doppelte. Der Rückgang des Chinahandels um 1,5 Prozentpunkte im Jahr 2005 unterstreicht allerdings die Gefahr von jederzeit möglichen „Fahrstuhleffekten“, die bei einer dünnen Exportbasis wie der Schleswig-Holsteins umso größer ist. Hinzu kommt, dass im Handel mit China die Sicherung geistigen Eigentums nach wie vor ein Problem darstellt und entsprechend handelshemmend wirkt.

Vor diesem Hintergrund ist von Bedeutung, dass sich die wichtigsten Absatzmärkte Schleswig-Holsteins nach wie vor in der „alten“ EU befinden, wie auch das Ranking der zehn wichtigsten Handelspartner zeigt (Tabelle 11): Ein im Zeitablauf relativ stabiler Kern von Handelspartnern ist in Westeuropa beheimatet; mit Dänemark stammt darunter nur ein Haupthandelspartner aus dem Ostseeraum. Während die Vereinigten Staaten als einziges außereuropäisches Land durchgängig zu den Haupthandelspartnern zählten, ist erst nach der Jahrtausendwende mit China ein weiteres außereuropäisches Land in die Liste der „top ten“ aufgerückt; zusammen mit Hongkong wäre die Position Chinas in dieser Aufstellung noch stärker.

Im Vergleich mit der Entwicklung der regionalen Außenhandelsstrukturen Gesamtdeutschlands ergibt sich ein hohes Maß an Übereinstimmung, trotz einiger Unterschiede (Tabelle 10): Auch für den gesamtdeutschen Export hat die EU-15 zwischen 1991 und 2005 an Gewicht verloren. Allerdings spielen, anders als für Schleswig-Holstein, die EU-Neumitglieder eine deutlich gewichtigere Rolle. Hier macht sich bemerkbar, dass nicht nur Polen ein starker Partner geworden ist, sondern fast im gleichen Maß auch die Tschechische Republik; hinzu kommt der Handel mit den beiden anderen Visegrad-Staaten: Ungarn und Slowakei. Hinsichtlich des deutschen Ostseehandels ist es nicht überraschend, dass Schleswig-Holstein zu den Ostseeanrainern intensivere Handelskontakte pflegt. So haben am aktuellen Rand insbesondere Dänemark und Norwegen eine größere Bedeutung für Schleswig-Holstein als für Deutschland insgesamt – bei den anderen Ostseepartnern gibt es hingegen keine Bedeutungsunterschiede. Schließlich zeigen sich bei den Exporten in den außereuropäischen Raum wiederum Unterschiede: Trotz eines sukzessiven Bedeutungszuwachses der nordamerikanischen Märkte sind diese für Schleswig-Holstein von geringerem Gewicht geblieben. Umgekehrt hat sich der Asienexport in Schleswig-Holstein schneller entwickelt als in Deutschland insgesamt; erst in den letzten beiden Jahren haben sich die Anteile aufgrund des relativen Rückgangs der schleswig-holsteinischen Asienexporte angenähert.

Die Ähnlichkeiten in den Exportstrukturen Deutschlands und Schleswig-Holsteins spiegeln sich auch im Ranking der wichtigsten Absatzmärkte wider (Tabelle 11): Mit der Ausnahme Dänemarks hat Deutschland die gleichen Haupthandelspartner – wenn auch Frankreich und die Vereinigten Staaten durchgehend das größte Gewicht in den letzten Jahren hatten. Polen und China sind sowohl für Schleswig-Holstein als auch für Deutschland Grenzfälle: Mit Polen ist in den letzten Jahren ein EU-Neumitglied zu einem deutschen Haupthandelspartner avanciert; der schleswig-holsteinische Export auf die Märkte des Ostseeanrainers Polen hat erst am aktuellen Rand angezogen. Gemessen an der Dynamik der Exportentwicklung scheint China sowohl für Deutschland als auch für Schleswig-Holstein eine größere Anziehungskraft auszuüben als mancher Ostseeanrainer oder offenbar manches EU-Neumitglied. Die großen Erwartungen hinsichtlich der Erschließung chinesischer Riesmärkte schlagen sich durchaus in der Handelsbilanz nieder, wenn auch die zuletzt stockende Entwicklung eine Euphoriebremse sein mag.

Tabelle 11:

Die wichtigsten Absatzmärkte Schleswig-Holsteins und Deutschlands 2001–2005

Jahr	Rang	Schleswig-Holstein		Deutschland	
		Bestimmungsland	Gewicht <sup>a</sup>	Bestimmungsland	Gewicht <sup>a</sup>
2001	1.	Frankreich	7,7	Frankreich	10,9
	2.	Vereinigtes Königreich	7,5	Vereinigte Staaten	10,6
	3.	Niederlande	7,1	Vereinigtes Königreich	8,3
	4.	Italien	6,8	Italien	7,4
	5.	Dänemark	6,5	Niederlande	6,3
	6.	Vereinigte Staaten	6,1	Österreich	5,2
	7.	Griechenland	4,7	Belgien	5,1
	8.	Schweiz	4,7	Spanien	4,4
	9.	Österreich	4,5	Schweiz	4,3
	10.	Spanien	4,2	Polen	2,4
2002	1.	Niederlande	7,9	Frankreich	10,6
	2.	Vereinigtes Königreich	7,8	Vereinigte Staaten	10,5
	3.	Frankreich	7,5	Vereinigtes Königreich	8,3
	4.	Italien	7,3	Italien	7,3
	5.	Dänemark	6,7	Niederlande	6,2
	6.	Vereinigte Staaten	6,5	Österreich	5,2
	7.	Spanien	4,8	Belgien	4,8
	8.	Österreich	4,7	Spanien	4,5
	9.	Belgien	4,0	Schweiz	4,1
	10.	China	3,5	Polen	2,5
2003	1.	Vereinigtes Königreich	7,8	Frankreich	10,6
	2.	Niederlande	7,7	Vereinigte Staaten	9,3
	3.	Italien	7,6	Vereinigtes Königreich	8,4
	4.	Frankreich	7,5	Italien	7,4
	5.	Dänemark	6,3	Niederlande	6,2
	6.	Vereinigte Staaten	6,0	Österreich	5,3
	7.	Österreich	5,5	Belgien	5,0
	8.	Spanien	5,1	Spanien	4,9
	9.	Belgien	4,8	Schweiz	3,9
	10.	China	3,8	China	2,8
2004	1.	Vereinigtes Königreich	12,3	Frankreich	10,3
	2.	Italien	8,1	Vereinigte Staaten	8,8
	3.	Frankreich	7,6	Vereinigtes Königreich	8,3
	4.	Niederlande	6,0	Italien	7,2
	5.	Dänemark	6,0	Niederlande	6,2
	6.	Vereinigte Staaten	5,3	Belgien	5,6
	7.	Spanien	4,7	Österreich	5,4
	8.	Österreich	4,2	Spanien	5,0
	9.	China	4,0	Schweiz	3,9
	10.	Belgien	3,9	China	2,9
2005	1.	Vereinigtes Königreich	11,0	Frankreich	10,2
	2.	Italien	8,4	Vereinigte Staaten	8,8
	3.	Frankreich	7,0	Vereinigtes Königreich	7,9
	4.	Spanien	7,0	Italien	6,9
	5.	Niederlande	6,7	Niederlande	6,1
	6.	Dänemark	6,0	Belgien	5,6
	7.	Vereinigte Staaten	4,7	Österreich	5,4
	8.	Österreich	3,6	Spanien	5,1
	9.	Belgien	3,4	Schweiz	3,8
	10.	China	2,9	Polen	2,8

<sup>a</sup>Anteile in Prozent des Gesamtexports (Spezialhandel).

Quelle: Statistisches Bundesamt (2006c, 2006d); Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein (b); eigene Zusammenstellung und Berechnungen.



### 3.3 Der Branchenmix des schleswig-holsteinischen Exports

Der Blick auf die sektorale Exportstruktur Schleswig-Holsteins macht deutlich, dass die Ausfuhren nach wie vor durch einen relativ hohen Agraranteil gekennzeichnet sind, was angesichts der traditionellen Produktionsstruktur des Landes nicht verwundert. Der Anteil der Ernährungswirtschaft an den Gesamtexporten war jahrelang mehr als doppelt so hoch wie der entsprechende Anteil für Gesamtdeutschland (Tabelle 12). Eine besondere Bedeutung kommt unverändert den Ausfuhren in den Warengruppen „Milch und Milcherzeugnisse“ sowie „Fleisch und Fleischwaren“ zu, wenn auch in der Rubrik „Ernährungswirtschaft“ die Ausfuhr einer breit gestreuten Palette von Nahrungsmitteln pflanzlichen Ursprungs dominiert.

Die Exporte der gewerblichen Wirtschaft Schleswig-Holsteins haben mittlerweile kaum noch ein geringeres Gewicht im Vergleich zum Bundesdurchschnitt. Dies gilt auch für den Anteil der von der Gewerblichen Wirtschaft erstellten Enderzeugnisse – eine geringere Fertigungstiefe ist im schleswig-holsteinischen Export nicht erkennbar. Aufschluss über die Bedeutung einzelner Branchen gibt ein Überblick über die sektoralen Schwerpunkte der schleswig-holsteinischen Ausfuhren, wo auf den ersten zehn Positionen die gewerbliche Wirtschaft dominiert (Tabelle 13). Für Schleswig-Holstein deckten diese „top ten“ im Jahr 2005 etwa 54 Prozent der Gesamtexporte ab. Noch im Jahr 2003 entfielen auf die „top ten“ ebenso wie für Deutschland insgesamt etwa 40 Prozent des Gesamtexports. So hat sich im Zuge der Exportausweitung ein Konzentrationsprozess fortgesetzt, der vornehmlich von den nachrichtentechnischen Erzeugnissen bestimmt wird, auf die zuletzt fast 23 Prozent der Exporte entfielen. Trotz der deutlichen Dominanz der Nachrichtentechnik ist des Weiteren der Bereich „Medizinische Geräte und orthopädische Vorrichtungen“ hervorzuheben, der in Schleswig-Holstein einen besonderen Stellenwert hat. Gleiches gilt für den Chemieexport, wenn Vor- und Endprodukte zusammengefasst werden. Diese schleswig-holsteinischen „Markenzeichen“ haben für Gesamtdeutschland nicht die gleiche herausragende Bedeutung, da vielmehr der Automobilexport dominiert, allerdings ohne so prägend zu wirken wie die Nachrichtentechnik für Schleswig-Holstein. Gemeinsame Schwergewichte in den sektoralen Exportstrukturen sind hingegen der Maschinenbau und die Pharmaindustrie, die sowohl in Deutschland als auch in Schleswig-Holstein jeweils relativ konstant über die Jahre im 3-Prozent-Bereich vertreten waren.

Tabelle 12:  
Sektorale Exportstrukturen Schleswig-Holsteins und Deutschlands 2001–2005<sup>a</sup>

Warengruppe	Schleswig-Holstein					Deutschland				
	2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005
Ernährungswirtschaft	11,5	10,7	10,0	8,1	6,9	4,8	4,8	4,8	4,3	4,4
Lebende Tiere	0,1	0,2	0,3	0,3	0,2	9,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Nahrungsmittel tierischen Ursprungs	4,8	4,0	3,9	3,6	3,1	1,6	1,5	1,6	1,5	1,4
Nahrungsmittel pflanzlichen Ursprungs	6,5	6,3	5,4	3,7	3,3	2,3	2,4	2,3	2,1	2,0
Genussmittel	0,2	0,2	0,4	0,5	0,4	0,8	0,8	0,7	0,7	0,8
Gewerbliche Wirtschaft	88,5	89,3	85,4	86,8	87,9	93,5	93,9	93,3	90,4	90,4
Rohstoffe	1,7	2,0	2,0	1,3	1,2	1,2	1,1	1,2	1,2	1,1
Halbwaren	5,7	6,3	5,4	3,9	5,5	3,9	3,9	3,9	4,1	4,6
Vorerzeugnisse	9,1	9,6	10,4	9,2	8,6	12,9	12,7	12,4	12,3	12,5
Enderzeugnisse	72,0	71,4	67,6	72,4	72,7	75,5	76,3	75,9	72,8	72,3
Sonstiges	0,0	0,0	4,6	5,1	5,1	1,7	1,3	1,8	5,3	5,2

<sup>a</sup>Anteil in Prozent des Gesamtexports (Spezialhandel) auf 1-Steller-Ebene der Warengruppen und -untergruppen der Ernährungswirtschaft und gewerblichen Wirtschaft.

Quelle: Statistisches Bundesamt (2006d, 2006f); Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2006d, 2006e); Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein (b); eigene Zusammenstellung und Berechnungen.

Tabelle 13:  
Sektorale Schwerpunkte des Exports Schleswig-Holsteins und Deutschlands<sup>a</sup> 2001–2005

Jahr	Rang	Schleswig-Holstein		Deutschland	
		Warengruppe	Gewicht	Warengruppe	Gewicht
2001	1.	Nachrichtentechnische Geräte u. Einrichtungen	12,6	Personenkraftwagen u. Wohnmobile	11,8
	2.	Wasserfahrzeuge	3,9	Fahrgestelle, Karosserien, Motoren, Teile u. Zubehör für Kraftfahrzeuge u. dgl.	4,8
	3.	Maschinen, a.n.g.	3,8	Luftfahrzeuge	3,9
	4.	Hebezeuge u. Fördermittel	3,7	Geräte zur Elektrizitätserzeugung u. -verteilung	3,7
	5.	Med. Geräte und orthopädische Vorrichtungen	3,5	Maschinen, a.n.g.	3,4
	6.	Pharmazeutische Erzeugnisse	3,5	Pharmazeutische Erzeugnisse	2,9
	7.	Chemische Vorerzeugnisse, a.n.g.	3,4	Büro- u. automat. Datenverarbeitungsmaschinen	2,8
	8.	Papier und Pappe	2,7	Eisen-, Blech- u. Metallwaren, a.n.g.	2,5
	9.	Geräte zur Elektrizitätserzeugung u. -verteilung	2,7	Waren aus Kunststoffen	2,3
	10.	Waren aus Kunststoffen	2,7	Nachrichtentechnische Geräte u. Einrichtungen	2,3
2002	1.	Nachrichtentechnische Geräte u. Einrichtungen	13,2	Personenkraftwagen u. Wohnmobile	12,5
	2.	Pharmazeutische Erzeugnisse	4,4	Fahrgestelle, Karosserien, Motoren, Teile u. Zubehör für Kraftfahrzeuge und dgl.	5,2
	3.	Maschinen, a.n.g.	3,7	Geräte zur Elektrizitätserzeugung u. -verteilung	3,6
	4.	Med. Geräte u. orthopädische Vorrichtungen	3,6	Luftfahrzeuge	3,5
	5.	Chemische Vorerzeugnisse, a.n.g.	2,9	Maschinen, a.n.g.	3,3
	6.	Waren aus Kunststoffen	2,8	Büro- u. automat. Datenverarbeitungsmaschinen	2,7
	7.	Hebezeuge u. Fördermittel	2,7	Eisen-, Blech- u. Metallwaren, a.n.g.	2,6
	8.	Papier u. Pappe	2,7	Pharmazeutische Erzeugnisse	2,6
	9.	Enderzeugnisse, a.n.g.	2,6	Waren aus Kunststoffen	2,5
	10.	Pumpen u. Kompressoren	2,4	Nachrichtentechnische Geräte u. Einrichtungen	2,2
2003	1.	Nachrichtentechnische Geräte u. Einrichtungen	10,3	Personenkraftwagen u. Wohnmobile	12,3
	2.	Pharmazeutische Erzeugnisse	3,9	Fahrgestelle, Karosserien, Motoren, Teile u. Zubehör für Kraftfahrzeuge u. dgl.	5,4
	3.	Med. Geräte u. orthopädische Vorrichtungen	3,7	Geräte zur Elektrizitätserzeugung u. -verteilung	3,6
	4.	Maschinen, a.n.g.	3,4	Maschinen, a.n.g.	3,2
	5.	Hebezeuge u. Fördermittel	3,4	Pharmazeutische Erzeugnisse	3,2
	6.	Geräte zur Elektrizitätserzeugung u. -verteilung	3,1	Luftfahrzeuge	3,0
	7.	Chemische Vorerzeugnisse, a.n.g.	3,1	Büro- u. automat. Datenverarbeitungsmaschinen	2,9
	8.	Papier u. Pappe	2,9	Eisen-, Blech- u. Metallwaren, a.n.g.	2,6
	9.	Chemische Enderzeugnisse, a.n.g.	2,8	Waren aus Kunststoffen	2,5
	10.	Waren aus Kunststoffen	2,8	Elektronische Bauelemente	2,1
2004	1.	Nachrichtentechnische Geräte u. Einrichtungen	18,0	Personenkraftwagen u. Wohnmobile	11,2
	2.	Med. Geräte und orthopädische Vorrichtungen	3,9	Fahrgestelle, Karosserien, Motoren, Teile u. Zubehör für Kraftfahrzeuge u. dgl.	5,7
	3.	Enderzeugnisse a.n.g.	3,8	Geräte zur Elektrizitätserzeugung u. -verteilung	3,7
	4.	Pharmazeutische Erzeugnisse	3,4	Pharmazeutische Erzeugnisse	3,5
	5.	Maschinen, a.n.g.	3,1	Maschinen, a.n.g.	3,3
	6.	Hebezeuge u. Fördermittel	2,6	Büro- u. automat. Datenverarbeitungsmaschinen	3,2
	7.	Chemische Vorerzeugnisse, a.n.g.	2,6	Luftfahrzeuge	2,8
	8.	Papier u. Pappe	2,5	Eisen-, Blech- u. Metallwaren, a.n.g.	2,6
	9.	Kunststoffe	2,5	Waren aus Kunststoffen	2,5
	10.	Waren aus Kunststoffen	2,4	Nachrichtentechnische Geräte u. Einrichtungen	2,2
		<i>nachrichtlich</i> : Ersatzlieferungen u. nicht aufgliederbares Intrahandlungsergebnis	5,1		
2005	1.	Nachrichtentechnische Geräte u. Einrichtungen	22,5	Personenkraftwagen u. Wohnmobile	11,0
	2.	Enderzeugnisse a.n.g.	5,3	Fahrgestelle, Karosserien, Motoren, Teile u. Zubehör für Kraftfahrzeuge u. dgl.	6,2
	3.	Med. Geräte u. orthopädische Vorrichtungen	4,4	Pharmazeutische Erzeugnisse	3,6
	4.	Pharmazeutische Erzeugnisse	3,4	Geräte zur Elektrizitätserzeugung u. -verteilung	3,6
	5.	Maschinen, a.n.g.	3,3	Maschinen, a.n.g.	3,1
	6.	Hebezeuge und Fördermittel	3,1	Büro- u. automat. Datenverarbeitungsmaschinen	2,8
	7.	Chemische Vorerzeugnisse, a.n.g.	3,1	Luftfahrzeuge	2,7
	8.	Chemische Enderzeugnisse, a.n.g.	3,0	Eisen-, Blech- und Metallwaren, a.n.g.	2,6
	9.	Mess-, steuerungs- und regelungstechn. Erzeugn.	2,9	Waren aus Kunststoffen	2,3
	10.	Papier und Pappe	2,6	Mess-, steuerungs- und regelungstechn. Erzeugn.	2,2
		<i>nachrichtlich</i> : Ersatzlieferungen u. nicht aufgliederbares Intrahandlungsergebnis	5,8	<i>nachrichtlich</i> : Andere nicht aufgliederbare Warenverkehre	5,0

<sup>a</sup>Anteile in Prozent des Gesamtexports (Spezialhandel) auf 3-Steller-Ebene der Warengruppen und -untergruppen der Ernährungswirtschaft und der gewerblichen Wirtschaft.

Quelle: Statistisches Bundesamt (2006d); Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2006d); Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein (b); eigene Zusammenstellung und Berechnungen.

Die sektoralen Schwerpunkte des Exports lassen sehr deutlich erkennen, dass die Exportbasis in Schleswig-Holstein in vielen Bereichen sehr dünn und damit auch schwankungsanfällig ist: An der Exportstatistik lassen sich zum Teil die Geschäftsverläufe einzelner größerer Unternehmen – nicht wenige im Großraum Hamburg/Lübeck oder auch in Flensburg angesiedelt – erkennen. Und auch die Ablieferung von Neubauten der Werftindustrie schlägt sich unmittelbar in den „top ten“ nieder. So zeigen sich in der Exportstatistik nicht nur Branchenkonjunkturen, sondern auch Unternehmensstrategien und Geschäftserfolge einiger weniger Unternehmen. Zum Beispiel würden Verlagerungen von Produktionen oder Produktionseinstellungen in den Schwerpunktbranchen unmittelbar die sektorale und damit auch die regionale Exportstruktur grundlegend verändern.

Auch die Exportbeziehungen zu den wichtigsten Handelspartnern sind teilweise durch die Absatzwege einzelner Unternehmen geprägt. Dabei gewinnen einerseits Warengruppen an Gewicht, die im Durchschnitt eine geringere Bedeutung haben – der Export von Schalentieren in die Niederlande, der aus den Vermarktungswegen für Nordseekrabben resultiert, ist ein solcher Fall. Auch der beträchtliche Export von Fleisch und Fleischkonserven nach Dänemark fällt in diese Kategorie. Andererseits finden sich auch die Hauptexportgüter auf den Hauptabsatzmärkten wieder. Teilweise dominieren sie dabei die Handelsbeziehungen zu einem Partnerland. Dies trifft besonders für Produkte der Nachrichtentechnik für die britischen, französischen, italienischen und spanischen Märkte zu – ohne Exporte aus dieser Warengruppe würden die regionalen Außenhandelsbeziehungen Schleswig-Holsteins ganz andere Schwerpunkte aufweisen.

Ungeachtet der schmalen Exportbasis Schleswig-Holsteins ist die technologische Leistungsfähigkeit der Unternehmen im Lande offensichtlich seit den frühen neunziger Jahren gestiegen. Die technologische Qualität der Exporte kann erneut durch eine Analyse nach dem Faktorintensitätenkonzept gezeigt werden, das bereits für die Analyse der schleswig-holsteinischen Industriebeschäftigung Anwendung fand. Erneut wird deutlich, dass die humankapital- und technologieintensiven Schumpeter-Industrien an Gewicht gewonnen haben (Tabelle 14). Entfielen 1991 erst 51 Prozent der Exporte auf diese, waren es 2005 bereits 64,5 Prozent. Relativiert wird diese positive Entwicklung allerdings dadurch, dass der Zuwachs an mobilen Schumpeter-Gütern ausschlaggebend war. Damit steht auch die Technologieintensität des schleswig-holsteinischen Exports unter einem Bestandsvorbehalt: Mobile Schumpeter-Industrien, zu denen auch die für Schleswig-Holstein so bedeutsame Nachrichtentechnik zählt, sind kaum an bestimmte Standorte gebunden. Hier lassen sich relativ leicht Produktion sowie Forschung und Entwicklung voneinander räumlich trennen – ganz im Gegensatz zu den immobilen Schumpeter-Industrien. So ist es für Gesamtdeutschland von Vorteil, dass mittlerweile nahezu 47 Prozent des Exports auf immobile Schumpeter-Güter entfällt. In dieser Gütergruppe hat Deutschland trotz der Aufholprozesse in Osteuropa und Asien deutliche Wettbewerbsvorteile behalten. Auf Dauer nicht wettbe-

*Tabelle 14:*

Die sektorale Exportstruktur Schleswig-Holsteins nach Faktorintensitäten 1991, 2000 und 2005<sup>a,b,c</sup>

Branchengruppe	1991	2000		2005	
Rohstoffintensive Industrien	20,6	17,4	(6,8)	13,4	(6,4)
Arbeitsintensive Industrien	22,1	12,9	(18,4)	12,9	(16,1)
Kapitalintensive Industrien	6,3	5,8	(8,5)	4,1	(7,1)
Mobile Schumpeter-Industrien	14,2	31,1	(23,8)	31,9	(23,6)
Immobilie Schumpeter-Industrien	36,8	32,8	(42,3)	32,6	(46,8)
Nicht zuordenbar <sup>d</sup>	–	–	(–)	5,1	(–)
Insgesamt	100,0	100,0	(100,0)	100,0	(100,0)

<sup>a</sup>In Prozent der Gesamtexporte (Spezialhandelskonzept). — <sup>b</sup>Zur Klassifikation der Branchen siehe Tabelle 6. — <sup>c</sup>Werte in Klammern für Deutschland; nicht verfügbar für 2005, daher deutsche Werte für 2004. — <sup>d</sup>Rest noch nicht zuordenbarer Exporte bei vorläufigen Statistiken. — – = Angabe nicht sinnvoll.

*Quelle:* Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein (b); Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2006b); EUROSTAT (2005); eigene Zusammenstellung und Berechnungen.

werbsfähig dürften auch in Schleswig-Holstein rohstoff- und arbeitsintensive Produktionen sein, deren Exportanteile ebenfalls stark zurückgegangen sind. Demnach findet die intensive außenwirtschaftliche Integration der schleswig-holsteinischen Wirtschaft parallel zu einem Anstieg des Technologieniveaus der Exportpalette statt. Entsprechend wettbewerbsfähig sind, wie bereits angeführt, die industriellen Arbeitsplätze im Lande.

### 3.4 Die Internationalisierung der schleswig-holsteinischen Unternehmen

Die Kennziffern für den Außenhandel machen deutlich, dass die schleswig-holsteinischen Unternehmen, insbesondere die des Verarbeitenden Gewerbes, die Herausforderungen der Globalisierung angenommen haben und sich weltweit neue Märkte erschließen. Die Erschließung von Absatzmärkten für in Schleswig-Holstein produzierte Güter erscheint wie der Königsweg für die Beschäftigungssicherung an den Standorten im Lande. Zu einer erfolgreichen Markterschließung kann allerdings auch der Aufbau von Produktions- bzw. Vertriebskapazitäten im Ausland gehören – Direktinvestitionen und die Schaffung von Arbeitsplätzen in den Partnerländern sind die Konsequenz. Auf diese Weise kann auch die heimische Beschäftigung gesichert oder sogar ausgeweitet werden.

Allerdings ist der Umfang der ausländischen Direktinvestitionen schleswig-holsteinischer Unternehmen überschaubar geblieben (Tabelle 15): Bis zum Jahr 2003, nach den großen Globalisierungswellen der neunziger Jahre und der Jahrtausendwende, wurde nur sehr begrenzt im Ausland investiert bzw. dort Beschäftigung aufgebaut. Die knapp 29 000 Beschäftigten bei ausländischen Tochterunternehmen entsprechen gerade einmal einem Wert von 2,4 Auslandsbeschäftigten auf 1 000 Erwerbstätige in Schleswig-Holstein. Hinzu kommt, dass der Schwerpunkt von Direktinvestitionen und Auslandsbeschäftigung keineswegs, wie vielfach befürchtet, in den Niedriglohnländern Osteuropas und Asiens liegt. Vielmehr entfallen fast drei Viertel der Investitionen und mehr als 60 Prozent der Beschäftigung auf westeuropäische Industrieländer, also auf die klassischen Absatzmärkte schleswig-holsteinischer Exporteure. Der Anteil Osteuropas ist mit 13 Prozent der Direktinvestitionen bzw. 17 Prozent der Auslandsbeschäftigung relativ gering; in der Ländergruppe „Sonstiges“ sind zudem nicht nur asiatische Schwellenländer, sondern auch die OECD-Länder Nordamerikas und Asiens zusammengefasst.

Die Struktur der ausländischen Direktinvestitionen nach Branchen rechtfertigt bisher ebenfalls keine Befürchtungen für den Standort Schleswig-Holstein: Spitzenreiter ist das (sehr heterogen strukturierte) Ernährungsgewerbe mit einem Anteil von fast 20 Prozent des gesamten Investitionsvolumens. Damit verbunden sind relativ wenige Arbeitsplätze im Ausland geschaffen worden, so dass auch angesichts der nach wie vor überdurchschnittlichen Exportintensität wenig für ein „Offshoring“ im großen Stil spricht. Gleiches gilt für die Gruppe „Büromaschinen etc.“, die einen großen Teil der exportintensivsten Branchen wie die Nachrichten- oder Medizintechnik, umfasst. Hier ist die Auslandsbeschäftigung zwar vergleichsweise hoch, doch bilden gerade diese Unternehmen auch den Kern der schleswig-holsteinischen Exportbasis, was für eine erfolgreiche Internationalisierungsstrategie spricht. Gleiches kann auch für den Maschinenbau angenommen werden. Somit ergibt sich aus der Struktur der ausländischen Direktinvestitionen keineswegs ein Bedrohungsszenario, eine massenhafte Abwanderung in „Billiglohnländer“ zu Lasten des Standorts ist nicht festzustellen.

„Offshoring“ sollte vielmehr unter dem Aspekt der Beschäftigungssicherung im Lande gesehen werden. Denn um international wettbewerbsfähig zu bleiben, bietet es sich prinzipiell auch für schleswig-holsteinische Unternehmen an, die Kostenvorteile von internationalen bzw. europäischen Fertigungsnetzwerken zu nutzen. Das kann unter Umständen die Verlagerung von lohnintensiven Fertigungsteilen bedeuten, während humankapitalintensive Produktionsteile im Lande verbleiben oder sogar ausgebaut werden können.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Zu den Beschäftigungseffekten des „Offshoring“ in Deutschland siehe etwa Klodt (2005) und Marin (2004).

*Tabelle 15:*  
Struktur der ausländischen Direktinvestitionen schleswig-holsteinischer Unternehmen<sup>a</sup> bis 2003

	Direkt- investitionen	Beschäftigte bei Tochterunternehmen
Empfängerländer		
Mittel-Europa <sup>b</sup>	72,3	60,8
Ost-Europa	12,8	16,9
Sonstige	14,9	22,3
Branchen		
Ernährungsgewerbe u. Tabakverarbeitung	19,1	4,4
Büromaschinen, DV-Geräte u. -Einrichtungen, E-Technik, Feinmechanik, Optik, Datenverarbeitung u. Datenbanken	17,7	20,0
Maschinenbau	8,1	10,1
Großhandel	7,8	11,5
Restlicher Fahrzeugbau	5,9	13,9
Metallindustrie	5,4	9,4
Einzelhandel	4,2	3,7
Privatpersonen	4,1	4,7
Gummi und Kunststoffverarbeitung, chemische Industrie, Kokerei/ Mineralölverarbeitung/Spalt- u. Brutstoffe	4,1	5,1
Bergbau, Gewinnung von Steinen und Erden, Glas, Keramik, Verarbeitung von Steinen u. Erden	2,5	4,2
Finanzdienstleistungen	2,4	0,3
Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen	2,3	5,0
Erziehung, Unterricht, Gesundheit-/Veterinär-/Sozialwesen, Forschung u. Entwicklung, Interessenvertretungen, Öffentliche Haushalte, Org. ohne Erwerbszweck, Sonstige Dienstleistungen, Kultur/Sport/Unterhaltung	2,0	1,0
Möbel, Sportgeräte, Musikinstrumente, Spielwaren, Sonstiges, Recycling	1,4	1,9
Dienstleistungen für Unternehmen	1,4	3,4
Transport u. Verkehr	1,4	0,3
Papier-, Verlags- u. Druckgewerbe	1,1	0,7
Restliche Sektoren	9,3	0,2

*Nachrichtlich:* Die Direktinvestitionen schleswig-holsteinischer Unternehmen im Ausland summierten sich bis 2003 auf 2 442 509 000 Euro; die ausländischen Tochterunternehmen hatten 28 723 Beschäftigte.

<sup>a</sup>Anteile in Prozent der gesamten Direktinvestitionen bzw. in Prozent der in ausländischen Tochterunternehmen Beschäftigten insgesamt; die Angaben wurden um die Direktinvestitionen von Holdings bereinigt; die Sortierung der Branchen erfolgt absteigend entsprechend des Anteils an den Direktinvestitionen insgesamt; die Werte basieren auf Bestandsgrößen im Jahr 2003. — <sup>b</sup>Hierunter fallen die westeuropäischen Industrieländer.

*Quelle:* Deutsche Bundesbank (2006); eigene Zusammenstellung und Berechnungen.

## 4 Zum Potential des Mare Balticum

Schon allein aus geographischer Sicht liegt es für Schleswig-Holstein nahe, die Ostseeregion als seinen natürlichen Integrationsraum anzusehen. Das gilt umso mehr, als in der westlichen Ostseeregion mit den skandinavischen Ländern einige der reichsten Volkswirtschaften der Welt liegen.<sup>9</sup> Des Weiteren gehören mit den drei baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen sowie mit Polen vier neue EU-Mitglieder zur östlichen Ostseeregion, die sich zu einem wirtschaftlichen Aufholprozess gegen-

<sup>9</sup> Im Verhältnis zum Weltdurchschnitt (2004: 5 500 US-Dollar) beträgt das Pro-Kopf-Einkommen der skandinavischen Länder das Viereinhalb- bis über Siebenfache (berechnet anhand der Angaben in World Bank 2006). Außer Finnland liegen alle skandinavischen Länder über dem Durchschnitt der „OECD High Income Countries“ (2004: 28 900 US-Dollar), alle vier über dem Durchschnitt der EMU-Zone (2004: 20 700 US-Dollar).

über Kern-Mitgliedern der alten EU-15 anschicken.<sup>10</sup> Die Russische Föderation stellt einen großen und für viele interessanten, wenn auch risikobehafteten Markt dar. Insofern erscheint die Frage nach den für Schleswig-Holstein relevanten Integrationstendenzen und Handelsströmen im Ostseeraum und den daraus folgenden Chancen für die inländische Beschäftigung berechtigt.<sup>11</sup>

#### 4.1 Der Ostseehandel Schleswig-Holsteins

Wie bereits ausgeführt, hat sich das Gewicht des schleswig-holsteinischen Ostseehandels seit dem Beginn der neunziger Jahre kaum verändert. Abbildung 5 illustriert allerdings die Verschiebungen in der regionalen Struktur des Ostseehandels, die sich im Zuge des Transformationsprozesses im östlichen Ostseeraum ergeben haben. Während 1992 die beiden großen osteuropäischen Ostseerainer Polen und Russland noch deutlich weniger als 20 Prozent der schleswig-holsteinischen Ostsee-Exporte auf sich vereinigten, betrug deren Anteil 2005 fast 30 Prozent. Wenn am aktuellen Rand das Russlandgeschäft nicht so stark geschrumpft wäre, hätte der Anteil deutlich mehr als ein Drittel betragen. So aber übersteigen die Exporte nach Polen den Russlandexport; damit ist Polen sogar nach Dänemark zum zweitwichtigsten Ostseepartner Schleswig-Holsteins aufgestiegen. Hingegen spielt der Handel mit den baltischen Staaten – nach einem Anfangshoch im Zuge des baltischen Unabhängigkeitsprozesses – nur noch eine geringe Rolle, die der Größe der baltischen Märkte geschuldet ist. Im westlichen Ostseeraum dominiert weiterhin Dänemark, wenn auch mit abnehmendem relativen Gewicht. Schweden ist nach Dänemark der bedeutendste westliche Ostseepartner geblieben, während das relative Gewicht des Norwegenexports eine rückläufige Tendenz aufweist.

Im Vergleich zum deutschen Ostseehandel zeigt sich, wie nicht anders zu erwarten, dass der Ostseehandel für Schleswig-Holstein nach wie vor einen höheren Stellenwert hat (Tabelle 16). Jedoch ist seit 1992 das relative Gewicht des schleswig-holsteinischen Ostsee-Exports um etwa ein Drittel geschrumpft, die Sonderstellung des Mare Balticum als Handelspartner verglichen mit dem gesamtdeutschen Export bröckelt ab. Im Handel mit den osteuropäischen Partnern, wo in den letzten Jahren das größte Wachstum stattfand, kann von einem höheren Gewicht schon keine Rede mehr sein. Nur noch der von Dänemark geprägte Export in die westliche Ostsee verleiht dem Ostseehandel Schleswig-Holsteins seine besondere Bedeutung.

Welche Anziehungskräfte im Einzelnen auf die schleswig-holsteinischen Exporte wirken, lässt sich auch mithilfe eines Gravitationsmodells veranschaulichen. Im Rahmen eines solchen Modells können die Exporte Schleswig-Holsteins im Vergleich zu denjenigen Deutschlands insgesamt unter der Fragestellung analysiert werden, von welchen Märkten besondere Anziehungskräfte auf die jeweiligen Exportströme ausgehen.<sup>12</sup> Während die durchschnittlichen Anziehungskräfte großer und kaufkräftiger Märkte sowohl für die schleswig-holsteinischen als auch für die deutschen Exporte seit 1992 recht ähnlich ausfielen,<sup>13</sup> sind die etwas ausgeprägteren Beziehungen Schleswig-Holsteins zu den Partnern im Ostseeraum ebenso erkennbar wie die Heterogenität und Abschwächung dieser Beziehungen im Zeitablauf (vgl. die Gravitationsergebnisse ausführlich in Tabelle A3 in Anhang 3).

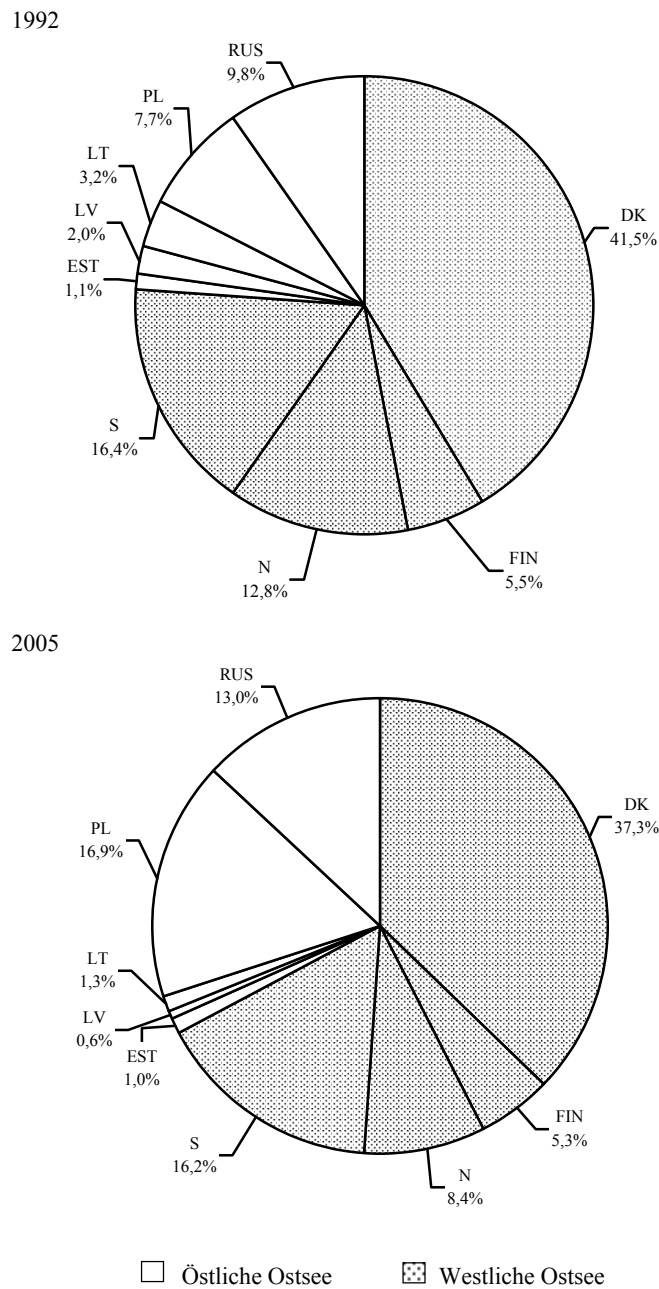
<sup>10</sup> Vgl. Laaser und Schrader (2004, 2005a, 2005b, 2006).

<sup>11</sup> Vgl. zu diesem Fragenkomplex auch The Institute of Shipping Analysis Göteborg et al. (2006).

<sup>12</sup> Vgl. Anhang 1 mit Erläuterungen zum Gravitationsmodell.

<sup>13</sup> Dies wird durch die Koeffizienten der Marktgrößenvariable  $\ln GDP_j$  von jeweils ca. 1,0 in beiden untersuchten Teilperioden 1992–1997 und 1998–2003 sowie beim Pro-Kopf-Einkommen der Partner  $\ln PCI_j$  von praktisch 0 in der ersten Teilperiode und statistisch signifikanten 0,15 in der zweiten ausgedrückt (siehe Tabelle A1 in Anhang 3). Lediglich bei der EntfernungsvARIABLEN  $\ln DIST_{ij}$  bestehen Unterschiede: In der ersten Teilperiode ist sie mit  $-1,3 \cdot 10^{-4}$  kleiner als die  $-1,4 \cdot 10^{-4}$  von Deutschland, in der zweiten mit  $-1,7 \cdot 10^{-4}$  größer. Der Entfernungswiderstand der Transportkosten ist also für Schleswig-Holstein relativ zu Deutschland etwas gewachsen.

Abbildung 5:

Die regionale Struktur der schleswig-holsteinischen Exporte in den Ostseeraum 1992 und 2005<sup>a,b</sup>

<sup>a</sup>Anteile in Prozent der Gesamtexporte in den Ostseeraum; Exportdaten nach dem Spezialhandelskonzept. — <sup>b</sup>DK: Dänemark; EST: Estland; FIN: Finnland; LT: Litauen; LV: Lettland; N: Norwegen; PL: Polen; RUS: Russland; S: Schweden.

*Quelle:* Statistisches Bundesamt (2006c); Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein (b); eigene Zusammenstellung und Berechnungen.

In der westlichen Ostseeregion erreicht allein die Variable für die schleswig-holsteinischen Exporte nach Dänemark einen hohen und statistisch abgesicherten Wert.<sup>14</sup> Dagegen ist die Variable für Finn-

<sup>14</sup> In den Jahren von 1992 bis 1997 erreicht der Wert 2,2, in den Jahren 1998 bis 2003 immerhin noch 1,6 und ist mit 1-prozentiger Irrtumswahrscheinlichkeit von Null verschieden.

Tabelle 16:

Relatives Gewicht des schleswig-holsteinischen Ostseehandels zum deutschen Ostseehandel insgesamt<sup>a</sup> 1992 und 2000–2005

	1992	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Ostsee insgesamt	2,2	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,5
Westliche Ostsee	2,4	1,9	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Dänemark	3,9	3,5	3,9	3,9	3,7	3,9	3,9
Finnland	1,2	0,7	0,8	0,8	0,8	0,9	0,8
Norwegen	2,7	2,3	2,1	1,8	2,2	1,8	1,9
Schweden	1,4	1,2	1,1	1,0	1,1	1,1	1,2
Östliche Ostsee	1,9	1,2	1,2	1,1	1,3	1,1	1,0
Estland	10,6	2,1	2,1	1,5	1,7	1,7	1,4
Lettland	11,9	1,0	0,7	0,6	0,8	1,0	0,8
Litauen	14,9	1,2	0,9	1,1	1,0	0,9	1,1
Polen	1,1	1,1	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0
Russland	1,9	1,3	1,4	1,4	1,8	1,3	1,0

<sup>a</sup>Auf Grundlage des Spezialhandels:  $(EXP_{S-Hi} / EXP_{S-H}) / (EXP_{Di} / EXP_D)$  mit  $EXP_{S-Hi}$ =Exporte Schleswig-Holsteins in  $i$  Ostseeanrainer,  $EXP_{S-H}$ =Gesamlexport Schleswig-Holstein;  $EXP_{Di}$ =Exporte Deutschlands in  $i$  Ostseeanrainer,  $EXP_D$ =Gesamlexport Deutschland. Wenn Wert=1, dann identisches Gewicht bei Schleswig-Holstein und Deutschland; wenn Wert >1, dann größeres Gewicht bei Schleswig-Holstein; wenn Wert <1, dann kleineres Gewicht bei Schleswig-Holstein.

Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein (b); Statistisches Bundesamt (2005, 2006b, 2006c); eigene Zusammenstellungen und Berechnungen.

land, Schweden und Norwegen weder bei den Exporten Schleswig-Holsteins noch Deutschlands signifikant von Null verschieden – die jeweiligen Beziehungen waren also nur durchschnittlich. Durchaus überdurchschnittlich und auch stärker ausgeprägt als bei Deutschland waren noch in den frühen neunziger Jahren die schleswig-holsteinischen Exportbeziehungen in der östlichen Ostseeregion mit den drei baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen und mit Polen.<sup>15</sup> Dies hat sich in den Jahren von 1998 bis 2003 geändert: Deutschland insgesamt pflegt mittlerweile genauso enge Beziehungen zu den baltischen Staaten wie Schleswig-Holstein, im Falle Polens ist sogar allein der Wert Deutschlands statistisch abgesichert, nicht dagegen derjenige Schleswig-Holsteins.

Diese insgesamt nur relative Bedeutung des Ostseehandels für Schleswig-Holstein kann angesichts des relativ geringen Gewichts der skandinavischen Märkte und der östlichen Anrainer letztlich nicht überraschen. Misst man die Marktgröße anhand des Bruttoinlandsprodukts (BIP) der Ostseeanrainer, so entfallen auf den gesamten Ostseeraum – realistisch gerechnet – 2,6 Prozent des Welt-BIP.<sup>16</sup> Davon machen die reichen skandinavischen Länder etwas mehr als 2,1 Prozentpunkte aus. Desgleichen muss man auch die Handelsströme im Ostseeraum relativieren: Die Exporte bzw. Importe im Rahmen des Ostseehandels betragen jeweils etwa 5 Prozent der Weltexporte bzw. -importe.<sup>17</sup>

<sup>15</sup> Der Wert für die Baltischen Staaten war in den Jahren 1992 bis 1997 für Schleswig-Holstein mit 1,8 doppelt so hoch wie für Deutschland (signifikant bei 1-prozentiger Irrtumswahrscheinlichkeit), derjenige für Polen mit 1,4 immerhin anderthalb Mal so hoch (signifikant bei 5-prozentiger Irrtumswahrscheinlichkeit).

<sup>16</sup> Realistisch gerechnet heißt: Im Falle Deutschlands darf man nicht das gesamte BIP als zur Ostseeregion gehörig ansehen. Wenn man von Deutschland nur Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg einbezieht, und ähnlich in Polen nur die ostseenahe Wojewodschaften und in Russland nur die an die Ostsee grenzenden Oblaste einrechnet, dann schrumpft die relative Bedeutung der Ostseeregion von den ursprünglich 9,2 Prozent des Welt-BIPs, die sie unter Einbeziehung ganz Deutschlands, Polens und Russlands erreichen würde, auf den genannten Wert (Daten für 2004, berechnet anhand der Angaben in World Bank 2006).

<sup>17</sup> Dabei sind wieder die entsprechenden regionalen Einschränkungen zu machen, die schon für die Korrektur des Ostseeraum-BIP gelten (Daten für 2004, berechnet anhand der Angaben in World Bank 2006). Wenn man die gesamten deutschen Exporte bzw. Importe einbeziehen würde, ergäben sich in der Tat jene 16–18 Prozent der Weltexporte/-importe, die zuweilen genannt werden.



## 4.2 Außenhandel und Entfernungskosten im Ostseeraum

Der Ostseehandel spielt nach den bisherigen Analysen für die schleswig-holsteinische Wirtschaft offenbar eine wichtige, gleichwohl nicht entscheidende Rolle. Trotz dieser Erkenntnis, die anderslautende früher gehegte Vorstellungen relativiert, sollten die wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Beziehungen zu den unmittelbaren Nachbarn nicht vernachlässigt werden. Das folgt allein schon aus einem weiteren, sich stets wiederholenden Ergebnis einschlägiger Gravitationsanalysen. Diese kommen – über alle Untersuchungsländer, regionalen Abgrenzungen und Analysezeiträume hinweg – zu dem Ergebnis, dass für die Intensität der wirtschaftlichen Verflechtung der Faktor Entfernung trotz aller säkularen Fortschritte bei der Senkung von Raumüberwindungskosten und aller Globalisierungstendenzen noch nicht bedeutungslos geworden ist.<sup>18</sup> Zumindest ein Teil der wirtschaftlichen Beziehungen spielt sich in der näheren und fernerer Nachbarschaft ab, selbst wenn dies für Schleswig-Holstein in etwas geringerem Maße gilt. So können etwa Infrastrukturmaßnahmen, die zu einer weiteren Senkung der Raumüberwindungskosten führen, handels- und wohlfahrtsschaffend sein und somit auch einen nachhaltigen Beschäftigungsbeitrag leisten. In welchem Maße die einzelnen Handelspartner von solchen Maßnahmen profitieren, hängt allerdings von den Lagepotentialen der jeweils miteinander zu verbindenden Regionen ab.

In diesem Zusammenhang ist die Beobachtung von hoher Relevanz, dass die Entwicklung keineswegs in Richtung eines *gemeinsamen* Integrationsraums „Ostseeregion“ geht, in dem *alle* Anrainer ihren Integrationsschwerpunkt sehen.<sup>19</sup> Es laufen vielmehr verschiedene getrennte Integrationsprozesse in Teilregionen ab, die wiederum weltmarktorientiert sind: (i) Im Westen sind die skandinavischen Staaten traditionell eng miteinander und mit den Weltmärkten verflochten, und auch für Norddeutschland gilt das Attribut Weltmarktorientierung. (ii) Im Osten streben die baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen auf dem Umweg über die skandinavischen Länder auf die Weltmärkte, und für Russland ist die Ostsee eine wichtige Verbindung zu den Weltmärkten. (iii) Polen orientiert sich mehr nach Westeuropa hin mit dem Schwergewicht auf den Beziehungen zu Deutschland (vgl. Hedegaard und Lindström 2003: 10 sowie Laaser und Schrader 2003b, 2005b). Das heißt, dass jeweils die größeren Lagepotentiale aus Sicht der einzelnen Anrainer außerhalb der Ostseeregion zu sehen sind. Diese Interessenlage sollte sich auch in den Präferenzen für den Ausbau der Infrastruktur um das Mare Balticum herum widerspiegeln.

### *Ausbau der Infrastruktur und außenwirtschaftliche Integration*

Für die Weiterentwicklung der Handelsbeziehungen im Ostseeraum könnte ein seit einiger Zeit intensiv diskutiertes Infrastrukturprojekt durchaus von Bedeutung sein, nämlich der feste Brückenschlag über den Fehmarnbelt. Eine Fehmarnbeltquerung würde das mit den bestehenden Querungen von Öresund und Großem Belt angelegte System landfester Verbindungen in der westlichen Ostsee vervollständigen. Da die auch als „Vogelfluglinie“ bekannte Fehmarnbelt-Route die kürzeste Seestrecke zwischen Zentraleuropa und Skandinavien darstellt, erscheint der Bau einer festen Querung an dieser Stelle als folgerichtig.<sup>20</sup> Vor dem Hintergrund anhaltender Knappheit bei den öffentlichen Finanzen wird

<sup>18</sup> Dies ergibt sich etwa aus der Analyse von Carrere und Schiff (2004), die trotz aller fortschreitenden Globalisierungstendenzen herausfanden, dass im Außenhandel „distance is alive and well“. Gravitationsmodelle zum Ostseeraum oder zu einzelnen Ostseeanrainern haben Cornett und Iversen (1998), Byers et al. (2000), Löhnig (2001), Hacker und Johansson (2001), Paas (2002), Laaser und Schrader (2002, 2003a, 2003b, 2004, 2005a, 2005b, 2006) und Hacker und Einarsson (2003) geschätzt. Trotz unterschiedlicher Methoden, Untersuchungszeiträume und in die Analyse einbezogener Länder kommen die Analysen durchwegs zum Ergebnis, dass zumindest in Teilen des Ostseeraum enge Integrationsbeziehungen bestehen.

<sup>19</sup> Vgl. zu dieser Einschätzung Peschel (1998: 311).

<sup>20</sup> Die „Eisenbahnachse Fehmarnbelt“ ist daher auch als vorrangige Achse Nr. 20 in die Liste der vorrangigen Achsen und Projekte der Transeuropäischen Netze 2005 (TEN-V) aufgenommen worden. Sie stellt nach der Einschätzung der Europäischen Kommission (2005: 51–52) „... ein wesentliches Element zur Vollendung der zentralen Nord-Süd-Achse zwischen Mitteleuropa und den nordischen Ländern dar.“ Damit ist der Fehmarnbelt zugleich Teil des sogenannten „String Corridor“

angestrebt, das etwa 5 Milliarden Euro teure Objekt so weit wie möglich auf privater Basis zu finanzieren.<sup>21</sup> Die Voraussetzungen dafür sollten grundsätzlich gegeben sein, da mit den Fährverbindungen in der westlichen Ostsee und dem Umweg über die gebührenpflichtige Große-Belt-Querung in Dänemark als Wettbewerber nur solche alternativen Wege in Betracht kommen, die ebenfalls nicht ohne spezielles Entgelt benutzbar sind. Auch hat sich generell das Güterverkehrsaufkommen deutscher Häfen vor allem im Verkehr mit Schweden unter dem Einfluss der Norderweiterung der EU im Jahr 1995 zumindest bis zum Jahr 2000 sehr dynamisch entwickelt, wenn auch in den letzten Jahren eine Stagnation zu beobachten war.<sup>22</sup>

Anders als im Eisenbahngüterverkehr wird im Straßenverkehr die Fahrt über den Großen Belt zudem wegen des Umwegs von ca. 160 km kaum als Alternative zur Vogelfluglinie angesehen. So stieg die Beförderung von Lkw (und Trailern) über Puttgarden-Rödby von 237 000 Einheiten in 1995 ohne wesentliche Schwankungen auf gut 315 000 Einheiten im Jahr 2005. Der vorwiegend vom Reiseverkehr abhängige Transfer von Pkws nahm im gleichen Zeitraum von knapp 1 auf fast 1,8 Millionen Stück zu.<sup>23</sup>

Das künftige Wachstum des für die Fehmarnbeltquerung besonders wichtigen deutsch-schwedischen Handels wurde allerdings in einer einschlägigen Studie von Copenhagen Economics Aps und der Prognos AG aus dem Jahr 2004<sup>24</sup> nur als moderat eingeschätzt: (i) Erwartet werden bis 2015, unabhängig von der Querung, Zuwachsraten der wertmäßigen Handelsströme von Schweden nach Deutschland von 3,1 Prozent pro Jahr und von Deutschland nach Schweden von 4,5 Prozent pro Jahr, jeweils gegenüber dem Ausgangsjahr 2002. Die entsprechenden Zuwachsraten für den Handel Dänemarks mit Deutschland und vice versa wurden auf 4,0 bzw. 4,6 Prozent pro Jahr geschätzt; sofern allerdings Quelle oder Ziel in Jütland, Fünen oder den umliegenden Inseln liegen, ist der Dänemarkhandel für die Fehmarnbelt-Route irrelevant. Diese Werte stellen die jeweils niedrigsten innerhalb dieser Studie geschätzten Zuwachsraten der Exporte im Ostseehandel Deutschlands, Dänemarks und Schwedens dar, die ansonsten in der Spanne von 5,6 bis 8,7 Prozent (Deutschland), 4,6 bis 7,1 Prozent

---

zwischen Hamburg und der Öresund-Region, der zu den transnationalen Korridoren in der südlichen Ostseeregion gehört, wie sie im Rahmen des Baltic Gateway-Projekts definiert worden sind (vgl. Baltic Gateway Project Secretariat 2006).

<sup>21</sup> Davon abzuziehen wäre gegebenenfalls ein Finanzierungsbeitrag aus EU-Mitteln. Nach der Verordnung (EG) 807/2004 des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rates (2004) dürfen in außergewöhnlichen Fällen für die eigentlichen Baumaßnahmen der TEN-V-Infrastrukturprojekte bis zu 20 Prozent der Investitionssumme aus der TEN-V-Haushaltlinie geleistet werden. Voraussetzungen sind, dass ein Projekt grenzüberschreitende Engpässe beseitigt, die Haushaltsmittel zur Verfügung stehen und die Durchführung des Vorhabens vor 2010 begonnen wird. Die Europäische Kommission (2005: 8–9) betont zugleich, dass eine EU-Finanzierung neben Darlehen der Europäischen Investitionsbank nur ca. 5–6 Prozent des Investitionsbedarfs aller Projekte des gesamten europaweiten TEN-V-Programms decken kann. Sie beabsichtigt aber, für den Zeitraum 2007–2013 die Unterstützung aus dem EU-Haushalt auf 20,35 Mrd. Euro bzw. auf knapp 3 Mrd. Euro pro Jahr zu erhöhen und setzt sich dafür ein, den maximalen Förderanteil der EU auf 50 Prozent anzuheben (Europäische Kommission 2005: 8–9).

<sup>22</sup> Seit 1992, dem ersten Jahr gesamtdeutscher Verkehrsstatistiken, nahm der Empfang um rund die Hälfte auf 15 Mill. t zu, während sich der Versand sogar annähernd verdoppelte (auf knapp 12 Mill. t); danach ging der Verkehr konjunkturell bedingt vorübergehend zurück, hat aber in 2005 mit 15,7 bzw. 12,5 Mill. t wieder das Niveau von 2000 überschritten. Der Dänemark-Verkehr stieg dagegen nur in den Jahren bis 1996 und 1998–2000 an, während er im Zeitraum 1996 bis 1998 stark rückläufig war, da 1997 der bis dahin über den Hafen Puttgarden abgewickelte Eisenbahn(fähr)verkehr auf den reinen Landweg über die am 1. Juli jenes Jahres eröffnete Bahnverbindung über die Große-Belt-Brücke abgelenkt wurde. Nach 2000 wurde zudem auch der Dänemark-Verkehr deutscher Häfen leicht von der Konjunkturabschwächung betroffen; insgesamt war er 2005 mit 5,3 Mill. t im Empfang und 4,8 Mill. t im Versand immer noch deutlich geringer als 1992 (6,4 bzw. 4,9 Mill. t) (vgl. Sichelschmidt 2003: 6 und Statistisches Bundesamt 2006g).

<sup>23</sup> Die Beförderung von Fahrgästen auf den Fähren war dagegen von einer Sonderentwicklung betroffen: Die Einschränkung der Möglichkeiten zum zoll- bzw. steuerbegünstigten Einkauf auf den Fähren zum 1.1.1999 bewirkte, dass die Personenbeförderung in den beiden folgenden Jahren stark zurückging. Nach dem Tiefpunkt im Jahr 2000 (5,4 Mill. Fahrgäste) kam es allerdings trotz der erschwerten steuerlichen Rahmenbedingungen zu einer Erholung des Personenverkehrs. Im Jahr 2005 war mit knapp 6,8 Mill. Passagieren ein Niveau erreicht, das nicht wesentlich höher war als zehn Jahre zuvor (vgl. Sichelschmidt 2003: 7 sowie Scandlines 2006).

<sup>24</sup> Vgl. Ministry of Transport (DK) und Federal Ministry of Transport, Building and Housing (D) (2004: 21–22).

(Dänemark) und 3,7 bis 8,4 Prozent (Schweden) prognostiziert werden. (ii) Ein dazu analoges Bild ergibt sich in der Prognos-Studie hinsichtlich der geschätzten Zuwächse in den Warenströmen in Europa insgesamt. Der künftige Handel zwischen Skandinavien und Zentraleuropa, der für die Querung relevant ist, wird im Vergleich zu anderen innereuropäischen Handelsbeziehungen als unterdurchschnittlich wachsend eingestuft. Ein höheres Wachstum wird vor allem für solche Beziehungen erwartet, in denen im Ausgangsjahr 2002 die Marktintegration noch nicht so weit fortgeschritten war – das gilt etwa zwischen Skandinavien und den nicht an der Ostsee gelegenen EU-Beitrittsstaaten von 2004. Dagegen können im Verhältnis Skandinavien-Zentraleuropa die Integrationsvorteile als seit langem realisiert gelten, zunächst durch das Freihandelsabkommen zwischen der EU und der EFTA, später dann durch die Vollmitgliedschaft von Dänemark, Schweden und Finnland. Die Integration dieser europäischen Teilmärkte ist lange vollzogen und findet auf hohem Niveau statt.

Diese eher vorsichtige Einschätzung der Zukunft dürfte dazu beigetragen haben, dass eine von den Verkehrsministerien Deutschlands und Dänemarks veranlasste Analyse der finanziellen Tragfähigkeit des Projekts trotz der insgesamt sehr positiven Vergangenheitsentwicklung des Verkehrs auf der Vogelfluglinie zu dem Ergebnis kam, dass die im Straßenverkehr zu erwartenden Einnahmen aus Benutzungsgebühren für eine rein privatwirtschaftliche Finanzierung des Projekts zu gering seien. Auch die möglichen Einnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb, die sich aus dem dann stark beschleunigten Personenverkehr Hamburg-Lübeck-Kopenhagen sowie aus einer zu erwartenden Rückverlagerung des Eisenbahngüterverkehrs vom Großen Belt auf die Fehmarn-Route ergeben würden, seien als nicht ausreichend anzusehen. Das Projekt wäre daher entweder nur mit staatlichen Zuschüssen realisierbar, die so erheblich sein müssten, dass man kaum mehr von einem privat finanzierten Projekt sprechen könne. Oder es müssten für die aufgenommenen Kredite staatliche Garantien gegeben werden, die zur Folge hätten, dass alle wesentlichen Risiken bei der öffentlichen Hand verblieben, und zwar für einen Schuldentilgungszeitraum von schätzungsweise 33 bis 37 Jahren, im ungünstigsten Fall bis zu 66 Jahren.<sup>25</sup>

Genauere Prognosen zur Verkehrs- und allgemeinen Wirtschaftsentwicklung, vor allem auch in den von der Fehmarn-Route durchquerten Regionen Ostholstein bzw. Storstrøms Amt, werden zeigen müssen, ob von dem Projekt eine ausreichende Umwegsrentabilität – höhere Steuereinnahmen als Folge projektbedingt zunehmender regionaler Wertschöpfung – erwartet werden kann, um die voraussichtlich notwendige beträchtliche öffentliche Unterstützung zu rechtfertigen.<sup>26</sup> Für die Umwegsrentabilität dürfen allerdings nur die zusätzlich von der festen Querung ausgehenden Effekte auf das Wirtschaftsgeschehen berücksichtigt werden.

#### *Unterschiedliche Interessenlagen im Ostseeraum*

In der Diskussion um eine feste Fehmarnbeltquerung wird häufig auf das besondere Interesse der skandinavischen Länder an dieser Verbindung hingewiesen. Dieses Interesse lässt sich anhand eines einfachen wirtschaftsgeographischen Modells illustrieren, das auf dem Lageindikatoransatz beruht, der sich wiederum aus dem Gravitationsmodell (Abschnitt 4.1) herleitet.

Der Lageindikatoransatz beruht auf der Hypothese, dass die Chancen für eine Region zu wohlstandsmehrenden Austauschbeziehungen mit ihren Handelspartnern positiv von der Anziehungskraft der Marktpotentiale der verschiedenen Partner – gemessen an ihrem Bruttoinlandsprodukt – und negativ von der Abstoßungswirkung der Transportkosten – approximiert durch Entfernung oder Fahrtzeit – abhängen. Das Lagepotential einer betrachteten Region ist umso höher, je reichere Nachbarn sie hat und je geringer die Transportkosten beim Warenaustausch mit diesen Nachbarn sind.

<sup>25</sup> Vgl. Trafikministeriet (DK) und Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (D) (2003: 36–37).

<sup>26</sup> Vorhandene Studien analysieren die regionalen Effekte einer festen Fehmarnbeltquerung nur eher vage und als Beschreibung von Chancen, deren Realisierung ungewiss bzw. von weiteren Bedingungen abhängig ist. Sie können daher noch nicht als ausreichend gesicherter Nachweis einer Umwegsrentabilität des erforderlichen staatlichen Engagements angesehen werden (vgl. vor allem Copenhagen Economics Aps und Prognos AG 2006).

Eine Verringerung der Fahrtzeiten durch eine neue Infrastruktureinrichtung, etwa durch einen Brückenschlag, kann grundsätzlich das Lagepotential der betreffenden Region nachhaltig verbessern. Denn die Raumüberwindungskosten und die Bedeutung der Distanz zu wichtigen Handelspartnern nehmen ab, zugleich nehmen die Chancen zu beiderseitig vorteilhaftem wirtschaftlichen Austausch zu. Das Ausmaß dieser Verbesserung hängt allerdings davon ab, wie groß tatsächlich die Marktpotentiale bzw. Bruttoinlandsprodukte derjenigen Partner sind, zu denen sich konkret die Fahrtzeiten durch das Infrastrukturprojekt verringern.

Wird ein derartiges einfaches Modell auf die derzeitigen Marktpotentiale beiderseits der festen Fehmarnbeltquerung angewandt und dabei differenziert (i) nach Märkten, die über die feste Querung erreichbar sind, und (ii) solchen, bei denen es keinen Sinn macht, die Querung zu nutzen, so zeigen sich deutliche Unterschiede in den Möglichkeiten zur Lageverbesserung auf schleswig-holsteinischer Seite einerseits und auf skandinavischer Seite andererseits: Die Berechnungen, die in Anhang 2 und in Tabelle A4 in Anhang 3 wiedergegeben sind, zeigen, dass die entfernengewichteten Marktpotentiale jenseits der Brücke, die für Schleswig-Holstein durch die feste Querung besser erreichbar werden, knapp 12 Prozent des gesamten Weltmarktpotentials ausmachen.<sup>27</sup> Die zentraleuropäischen Märkte, die von den skandinavischen Standorten aus besser erreichbar sind, machen dagegen für Dänemark 34 Prozent seines Weltmarktpotentials aus und für Schweden 63 Prozent, also fast das Dreifache bzw. mehr als das Fünffache des Wertes für Schleswig-Holstein.<sup>28</sup>

Diese Unterschiede hängen damit zusammen, dass die skandinavischen Länder als Partner für Schleswig-Holstein vergleichsweise kleine Märkte darstellen, während die Fehmarnbeltquerung für die skandinavische Seite – vor allem für den östlichen Teil Dänemarks mit Seeland, Lolland und Falster sowie für Schweden – eine Verkürzung der Fahrzeiten zu den wichtigen kerneuropäischen Märkten der sogenannten „Eurobanane“ bringt. Skandinavien rückt durch die Fehmarnbeltquerung näher an die kaufkräftigen Märkte in Zentraleuropa heran. Demgegenüber sind die durch die neue Brücke besser erschließbaren Marktpotentiale für Schleswig-Holstein eher bescheiden: Die skandinavischen Partner weisen trotz hoher Pro-Kopf-Einkommen wegen der geringen Bevölkerungsdichte eher kleinere Märkte auf.

Vor dem Hintergrund des Lageindikatoransatzes kann festgehalten werden, dass die feste Fehmarnbeltquerung aus wirtschaftsgeographischer Perspektive einen deutlich größeren Nutzen für die skandinavischen Nachbarländer verspricht als für Schleswig-Holstein. Anders ausgedrückt: Es werden eher skandinavische Im- und Exportgüter sein, die entweder per Bahn oder Lkw über die Brücke transportiert werden, als schleswig-holsteinische. Denn für die schleswig-holsteinische Wirtschaft gilt im Grunde genommen eine ähnliche wirtschaftsgeographische Konstellation wie für die skandinavischen Nachbarn: Die wirklich wichtigen Märkte liegen nach wie vor im Südwesten, in den zentraleuropäischen Regionen der „Eurobanane“.<sup>29</sup> Jede Verbesserung der Infrastrukturausstattung dorthin<sup>30</sup> würde

<sup>27</sup> Das Weltmarktpotential stellt dabei die Summe der Bruttoinlandsprodukte aller Handelspartner, gewichtet mit den Kehrwerten der jeweiligen Entfernungen dorthin dar.

<sup>28</sup> Würde man auf eine Entfernungsgewichtung verzichten und einfach die Bruttoinlandsprodukte der Handelspartner aufsummieren, dann zeigt sich, dass für Schleswig-Holstein maximal 2,1 Prozent des weltweiten Marktpotentials – gemessen anhand des aggregierten BIPs weltweit – durch die Brücke besser erreichbar werden. Für Dänemark ergibt sich mit 9,3 Prozent dagegen ein mehr als viermal größerer Wert, für Schweden mit 18,8 Prozent sogar mehr als das Neunfache des Wertes für Schleswig-Holstein. Vgl. zu den Berechnungsmethoden und -ergebnissen ausführlich Anhang 2 und Tabelle A4 in Anhang 3.

<sup>29</sup> Dies unterstreicht die Liste der „Top Ten“-Empfängerländer schleswig-holsteinischer Exporte in Tabelle 10. Die Haupthandelspartner der Wirtschaft des Landes liegen in der „alten EU-15“. Von den skandinavischen Nachbarn jenseits der festen Querung taucht dagegen nur Dänemark in der Liste auf. An der größeren Bedeutung Westeuropas als Handelspartner wird auf absehbare Zeit auch der Umstand kaum etwas ändern, dass die skandinavischen Länder in den letzten Jahren etwas rascher gewachsen sind als die meisten westeuropäischen EU-Mitglieder (Vgl. EUROSTAT 2006).

<sup>30</sup> Dazu zählen etwa die Weiterführung der A 20 mit einer festen Elbquerung bei Glückstadt und der sechsstreifige Ausbau der A 7 zwischen Hamburg und Bordesholm, gegebenenfalls auch noch der Ausbau der A 21.

die Lagegunst des Standorts Schleswig-Holstein ebenso verbessern wie diejenige Skandinaviens.<sup>31</sup> Umgekehrt würde eine Verbesserung der Infrastrukturausstattung in Richtung auf Skandinavien für Schleswig-Holstein nur in dem Ausmaß des (im Vergleich zum zentraleuropäischen Pendant geringeren) skandinavischen Marktpotentials zu Buche schlagen. Vor diesem Hintergrund wird das dominante Interesse skandinavischer Länder an der Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung nachvollziehbar.

Daraus folgt, dass die Bedeutung der festen Fehmarnbeltquerung im gesamteuropäischen Kontext zu suchen ist. Sie dient vor allem der besseren Anbindung Skandinaviens an die bisherigen wirtschaftlichen Zentren in Westeuropa. Auf eine signifikante Kofinanzierung durch die EU im Rahmen des TEN-V-Programms kann daher kaum verzichtet werden. Vor dem Hintergrund der Lageindikatoranalyse kann angenommen werden, dass auf skandinavischer Seite große Anreize bestehen, die fehlenden Finanzmittel, seien sie privater Natur oder aus den eigenen Staatskassen, zu mobilisieren. Das Interesse an der Querung auf deutscher und schleswig-holsteinischer Seite liegt vorrangig in der Weiterentwicklung des gutnachbarschaftlichen Verhältnisses zu den skandinavischen Partnern und in einem konstruktiven Beitrag zum Ausbau transeuropäischer Verkehrsnetze begründet. Als Erträge zu nennen wären die weitere Förderung des Zusammenhalts mit den nordeuropäischen Nachbarn oder die Unterstützung der Integration Nordeuropas mit dem wirtschaftlichen Kern der EU. Mögliche direkte Vorteile für die schleswig-holsteinische Wirtschaft sind dagegen weniger offensichtlich.

## 5 Ein Resümee

Alle einschlägigen Wirtschaftsindikatoren deuten darauf hin, dass die schleswig-holsteinische Wirtschaft in den letzten Jahren trotz eines intensiveren globalen Wettbewerbs wieder Tritt gefasst hat. Nach Jahren einer auch im innerdeutschen Vergleich eher verhaltenen Wirtschaftsentwicklung zeichnet sich ein Aufholprozess ab. Schleswig-Holstein kann, wie Deutschland insgesamt, von einer regen Auslandsnachfrage profitieren und damit trotz einer mäßigen Binnenkonjunktur wieder deutlicher wachsen. Globalisierung ist für Schleswig-Holstein daher unter dem Strich keineswegs mit Jobverlusten verbunden, sondern geht einher mit höheren Wachstumsraten und einem wieder beginnenden Beschäftigungsaufbau. Allerdings sagen die konjunkturellen Aufwärtsbewegungen wenig darüber aus, ob in der schleswig-holsteinischen Wirtschaft die Voraussetzungen dafür geschaffen wurden, dauerhaft auf den umkämpften internationalen Märkten bestehen zu können.

Die vorliegende Analyse bestätigt die Ergebnisse früherer Untersuchungen, dass die exportorientierten Unternehmen im Lande die Herausforderungen der Globalisierung angenommen haben und trotz der gestiegenen Wettbewerbsintensität auf den internationalen Märkten Exporterfolge erzielen.<sup>32</sup> In einer konjunkturellen Aufschwungphase, die vornehmlich von einem wachsenden Außenbeitrag geprägt ist, kommt der erfolgreichen Positionierung schleswig-holsteinischer Industrieunternehmen auf wichtigen Wachstumsmärkten eine umso größere Rolle zu. Dieser Rolle wird das Verarbeitende Gewerbe Schleswig-Holsteins durchaus gerecht, wie die mittlerweile hohe Exportintensität und die deutlich über dem Landesdurchschnitt liegenden Einkommen in den Industriebranchen zeigen.

<sup>31</sup> Die Untersuchung von Wolf et al. (2004: 30) bescheinigt dem Standort Schleswig-Holstein vier Defizite, von denen drei im Zusammenhang mit der Lage des Landes zwischen West- und Nordeuropa relevant sind. Standortsschwächen bestehen demnach hinsichtlich (i) der Nähe zu bestehenden Absatzmärkten und derzeit wichtigen Kunden, (ii) der Nähe zu künftig erschließbaren Absatzmärkten und neuen Kunden, (iii) der Anbindung an das Straßennetz und (iv) der Verfügbarkeit von Facharbeitskräften. Wolf et al. (2004) ordnen diese Defizite zwar nicht direkt geografisch ein, verweisen in ihrer Auswertung aber auf andere Untersuchungen, die etwa „die Lage zu den großen deutschen und westeuropäischen Wirtschaftszentren“ als konkreten Nachteil nennen. Zudem werden beispielhaft einige Antworten von Unternehmen zitiert, die sich nicht in Schleswig-Holstein angesiedelt haben und die „Entfernung zur Zentrale“, die „fehlende Nähe zu Absatzmärkten“, die „dezentrale Lage in Deutschland“, die „Lage außerhalb der Wirtschaftsraumkurve/-schiene Düsseldorf-Frankfurt-Stuttgart-München“ und die „periphere Lage“ beklagen (Wolf 2004: 31–35).

<sup>32</sup> Vgl. Schrader und Laaser (2005).

Die dynamische Entwicklung der Exporttätigkeit schleswig-holsteinischer Unternehmen spricht dafür, dass die Integration in die internationale und europäische Arbeitsteilung erfolgreich verläuft. Die schleswig-holsteinische Exportquote erreicht mittlerweile fast 70 Prozent der bundesdeutschen Quote, die Exportintensität des Verarbeitenden Gewerbes liegt sogar leicht über dem Bundesdurchschnitt. Allerdings ist die Exportbasis in Schleswig-Holstein nach wie vor relativ schmal, die Konzentration des Exportgeschäfts auf eine recht überschaubare Anzahl von Branchen und Unternehmen hat ein hohes Maß an Schwankungsanfälligkeit zur Folge. In der Exportstatistik schlägt sich der Erfolg einzelner Unternehmen sehr stark nieder, umgekehrt verändert der Misserfolg Einzelner sehr schnell die sektorale und regionale Außenhandelsstruktur des Landes. Für die Stabilität des Exportgeschäfts erweist es sich daher als Vorteil, dass in den vergangenen Jahren die technologische Leistungsfähigkeit der Exporteure gestiegen ist, was in einer Dominanz human- und technologieintensiver Ausfuhren mit einem Anteil von zwei Dritteln zum Ausdruck kommt. Hier sind Spezialisierungsvorteile zu vermuten, die auf den umkämpften internationalen Märkten zum Tragen kommen – auch wenn dieses Bild durch einen hohen Anteil technologieintensiver Vorleistungsimporte in exportstarken Branchen relativiert wird. Im Kampf um Marktanteile erweist es sich zudem für den Standort Schleswig-Holstein als vorteilhaft, wenn heimische Unternehmen über Direktinvestitionen im Ausland Märkte erschließen oder sichern. Eine Bedrohung der Beschäftigung im Lande sollte daher in den bisherigen Auslandsengagements nicht gesehen werden, die Handelsausweitung der letzten Jahre und die gestiegene Präsenz auf wachstumsstarken Märkten sprechen für sich.

Positiv ist des Weiteren neben einer starken Präsenz auf den Kernmärkten Westeuropas die Erschließung von Absatzgebieten in Nordamerika und Asien, insbesondere China, hervorzuheben. Die Handelsbeziehungen zu den mittel- und osteuropäischen Neumitgliedern sind hingegen insgesamt weniger stark ausgeprägt. Der schleswig-holsteinische Osteuropahandel wird von Polen und außerhalb der EU von Russland dominiert. Durch diese beiden Handelspartner hat auch der Ostseehandel eine stärkere östliche Ausrichtung bekommen, wobei sich sein Gewicht allerdings über die Jahre insgesamt kaum verändert hat. Auch wenn die Handelsbeziehungen mit dem Nachbarn Dänemark traditionell von besonderer Bedeutung sind, scheinen die Entwicklungsperspektiven des Ostseehandels begrenzt zu sein: Das Marktpotential unmittelbar um das Mare Balticum ist vergleichsweise gering – die skandinavischen Märkte sind zu klein, und ein zwei Kontinente umspannendes Land wie die Russische Föderation in Gänze zum Ostseeanrainer zu erklären, würde schon den geographischen Gegebenheiten nicht gerecht werden.

Die bestehende Konzentration auf Kerneuropa und überseeische Wachstumsregionen spiegelt insofern die relative Stärke der Anziehungskräfte zutreffend wider. Nicht anders ist der Handel der skandinavischen Länder, insbesondere Dänemarks und Schwedens, ausgerichtet. Deren vornehmliches Handelsinteresse liegt ebenfalls außerhalb der Ostseeregion, so dass für diese Länder die lückenlose Anbindung an Westeuropa von großem Interesse ist. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nach Süden und Westen würde für die Länder am Nordrand Europas die Entfernungskosten zu den Märkten mit der größten Anziehungskraft verringern.

Allerdings sollte trotz der Internationalisierung der schleswig-holsteinischen Wirtschaft nicht übersehen werden, dass in den letzten Jahrzehnten in hochentwickelten Volkswirtschaften wie Deutschland der Industrieanteil an Wertschöpfung und Beschäftigung zugunsten des Dienstleistungssektors kontinuierlich gesunken ist. Auch in Schleswig-Holstein hat die Tertiarisierung der Wirtschaftsstrukturen ihren Niederschlag gefunden, stärker noch als im Bundesdurchschnitt: Mehr als drei Viertel der Wertschöpfung wird mittlerweile in den Dienstleistungsbranchen des Landes erzielt, auch die Dienstleistungsbeschäftigung hat ein vergleichbares Ausmaß erreicht. Im Allgemeinen bedeutet Tertiarisierung, dass eine moderne Dienstleistungsgesellschaft bei steigendem Wohlstand die lange Zeit vorherrschenden Industriestrukturen sukzessive verdrängt. Doch wurden in Schleswig-Holstein im Durchschnitt relativ hochwertige, gut bezahlte Industriearbeitsplätze durch eine vergleichsweise gering entlohnte Dienstleistungsbeschäftigung ersetzt. Anders als in einer Metropolregion wie Hamburg ist der

Anteil hochwertiger Dienstleistungsarbeitsplätze relativ gering geblieben. Es ist am Standort Schleswig-Holstein nicht im ausreichenden Maß gelungen, die Einkommensverluste infolge des Wegfalls von Industriearbeitsplätzen zu kompensieren.

Vor dem Hintergrund der vorliegenden Untersuchungsergebnisse sollte Standortpflege in Schleswig-Holstein mehrgleisig erfolgen: Zum einen sollte um hochwertige Dienstleistungsarbeitsplätze geworben werden, zum anderen sollte der Kern hochqualifizierter Industriearbeitsplätze, die gegenwärtig maßgeblich zum Wohlstandsniveau des Landes beitragen, bewahrt und möglichst erweitert werden. Dabei sind Komplementaritäten zwischen hochwertiger Industrie- und Dienstleistungsbeschäftigung in humankapitalintensiven Branchen durchaus naheliegend. Diese dürften vor allem dann vermutet werden, wenn Forschung und Entwicklung sowie weitere „Headquarter Services“ von der Produktion räumlich nur schwer trennbar sind. Umso erfreulicher ist es für den Standort Schleswig-Holstein, dass der Beschäftigungs- und Exportanteil derartiger „immobiler Schumpeter-Industrien“ seit den neunziger Jahren nach und nach gewachsen ist. Hochwertige Arbeitsplätze dieser Art genießen einen relativ hohen Schutz vor Standortverlagerungen und stellen den Kern international wettbewerbsfähiger Beschäftigung im Lande dar. Sie können zudem als Basis für die verstärkte Ansiedlung eines Netzwerks komplementärer Dienstleistungen dienen. Eine Weiterentwicklung dieses Beschäftigungssegments setzt ein hohes Qualifikationsniveau der Beschäftigten und eine anwendungsorientierte Wissenschaftslandschaft ebenso voraus wie eine moderne Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur, die eine Vernetzung mit den zentralen Absatzmärkten und Netzwerkpartnern sicherstellt. Ein hoher Freizeitwert des Standorts kann sich zudem als weiterer Pluspunkt bei der Werbung um hochwertige Arbeitsplätze erweisen. Daher kann eine vermeintlich beklagenswerte „Randlage“ in einem Zeitalter sinkender geographischer und virtueller Entfernungskosten ihre Nachteile verlieren und gleichzeitig durch Bewahrung ihres besonderen Charmes an Standortqualität gewinnen.

## Anhang

### 1 Erläuterungen zum Gravitationsmodell

Das in Abschnitt 4 verwendete Gravitationsmodell wurde nach folgender Gleichung geschätzt:

$$(1) \quad \ln X_{ij} = \text{Konst} + \beta_1 \ln GDP_j + \beta_2 \ln PCI_j + \beta_3 \ln GDP_i + \beta_4 DIST_{ij} \\ + \delta_{11} \text{WESTEU} + \delta_{12} \text{DK} + \delta_{13} \text{FINSWENOR} + \delta_{14} \text{MEDITERRAN} \\ + \delta_{21} \text{BALT} + \delta_{22} \text{PL} + \delta_{23} \text{CZSKHUNSLO} + \delta_{24} \text{CYMT}_k \\ + \delta_3 \text{EFTA} + \delta_{41} \text{RUS} + \delta_{42} \text{ÜBRGUS} + \varepsilon$$

mit Indices  $i$  = Schleswig-Holstein oder Deutschland,  $j$  = Handelspartner,  $t = 1991, \dots, 2003$  und  $\varepsilon$  als Störterm.

Das Modell verwendet den natürlichen Logarithmus der Exporte als abhängige Variable und umfasst bei den erklärenden Variablen die üblichen Anziehungs- und Abstoßungskräfte für den Außenhandel: das Bruttoinlandsprodukt der Handelspartner als Maß für deren Marktgröße (logarithmiert,  $\ln GDP_j$ ), deren Bruttoinlandsprodukt je Einwohner als zusätzlichen Wohlstandsmaßstab (logarithmiert,  $\ln PCI_j$ ), als Trendvariable das Bruttoinlandsprodukt Schleswig-Holsteins bzw. Deutschlands (logarithmiert,  $\ln GDP_{SH/D}$ ) die geographische Distanz zwischen Kiel bzw. Frankfurt am Main und den Hauptstädten oder wirtschaftlichen Zentren der Handelspartner ( $DIST_{ij}$ ) sowie verschiedene Dummy-Variablen für Nachbarschaftsbeziehungen, mit denen besondere Wirkungen der Integration in die EU oder im Ostseeraum abgebildet werden können. Die Länder-Dummies stehen für folgende Länder(gruppen): *WESTEU* für westeuropäischen Kernländer der EU, *DK* für Dänemark, *FINSWENOR* für die übrigen skandinavischen Länder, *MEDITERRAN* für die Mittelmeeranrainer in der EU-15, *BALT* für Estland, Lettland und Litauen, *PL* für Polen, *CYMT* für Zypern und Malta, *CZSKHUNSLO* für die der EU 2004 beigetretenen mittel- und osteuropäischen Transformationsländer, *RUS* für die Russische Föderation und *ÜBRGUS* für die übrigen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft unabhängiger Staaten (GUS).

Als Distanzfunktion in beiden Modellen wurde nicht die logarithmierte Distanz, sondern deren absoluter Wert verwendet, wie es meist im Rahmen von Transportanalysen üblich ist (vgl. z.B. Stock 2004: 28 und 39–40), jedoch auch im Rahmen von Handelsanalysen vorkommt (vgl. z.B. Hacker und Johannson 2001: 79 oder Sapir 2001: 379). Der Entfernungswiderstand  $W$  berechnet sich in diesem Modell nach einer  $e$ -Funktion, also

$$(2) \quad W_e = e^{-\beta \text{DIST}}$$

statt nach einer Hyperbelfunktion

$$(3) \quad W_h = \text{DIST}^{-\beta}$$

wie im doppellogarithmischen Schätzmodell. Damit lässt sich der errechnete Koeffizient der Distanzvariablen zwar nicht als Elastizität darstellen, seine absolute Größe hängt auch von der Skalierung der Variablen ab und die Gewichtung der einzelnen regionalen Exportströme ist eine andere als in der logarithmierten Version, der Einfluss der Distanz wird aber dennoch korrekt erfasst.

Als Datengrundlage für die Gravitationsschätzungen wurden bei den Exporten Schleswig-Holsteins nach dem Spezialhandelskonzept die Statistischen Berichte des Statistischen Landesamtes Schleswig-Holstein sowie ergänzend eine Datenlieferung des Statistischen Bundesamtes zu den Jahren 2002 und 2003 verwendet, für die Exporte Deutschlands eine Datenbankzusammenstellung des Statistischen Bundesamtes. Die Daten zum Bruttoinlandsprodukt und Bruttoinlandsprodukt pro Kopf der Handels-



partner entstammen der CD-ROM über die World Development Indicators der Weltbank (World Bank 2003), diejenigen für Schleswig-Holstein wurden der Internetdatenbank des Arbeitskreises Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder (2004a, 2004b) entnommen. Alle in Euro veröffentlichten Daten wurden anhand jahresdurchschnittlicher Wechselkurse in amerikanische Dollar umgerechnet. Die Entfernungen zu den wirtschaftlichen oder politischen Hauptstädten der Handelspartner wurden anhand des „indo.com distance calculator“ (Indo.com 2004) als Luftlinienentfernungen berechnet.

## 2 Berechnungen der Lagepotentiale im Ostseeraum mithilfe des Lageindikatoransatzes

Der Lageindikator  $L_i$  misst als einfache Maßzahl das Lagepotential einer betrachteten Region  $i$ , das sich aus den Chancen zu wohlstandsmehrenden Austauschbeziehungen mit den Handelspartnern der Region ergibt. Das Lagepotential hängt positiv von der Anziehungskraft der Marktpotentiale der verschiedenen Partner – gemessen an ihrem Bruttoinlandsprodukt – und negativ von der Abstoßungswirkung der Transportkosten – approximiert durch die Entfernung oder Fahrtzeit – ab. In der einfachsten Spezifikation  $L_i^1$  werden die mit dem Kehrwert der jeweiligen Entfernungen bzw. Fahrzeiten ( $DIST_{ij}$ ) gewichteten Bruttoinlandsprodukte der Partner ( $GDP_j$ ) aufsummiert:<sup>33</sup>

$$(3) \quad L_i^1 = \sum_j \frac{GDP_j^\alpha}{DIST_{ij}^\beta}.$$

Der Lageindikator einer beobachteten Region sagt damit etwas über die Erreichbarkeit wichtiger Märkte von Handelspartnern dieser Region aus. Es handelt sich in der einfachsten Version allerdings nur um ein statisches Modell, das den Status quo abbildet, nämlich die derzeitige relative Bedeutung der Märkte der Handelspartner.<sup>34</sup>

Tabelle A4 in Anhang 3 zeigt die Ergebnisse der entsprechenden Berechnungen für die durch eine feste Fehmarnbeltquerung besser erreichbaren Märkte der jeweiligen Handelspartner. Dabei wurde der eigentlichen Berechnung auf Basis des Lageindicators  $L^1$  zunächst noch eine *einfachere Rechnung* vorgeschaltet (Spalte 1): Würde nämlich die Bruttoinlandsprodukte jener Länder, die man über die feste Querung besser erreicht, einfach aufsummiert und auf eine Entfernungsgewichtung wie bei Lageindikator  $L^1$  verzichtet werden<sup>35</sup>, dann zeigte sich, dass für Schleswig-Holstein maximal 2,1 Prozent des weltweiten Marktpotentials<sup>36</sup> durch die Brücke besser erreichbar werden. Dieser Wert überschätzt

<sup>33</sup> Die Parameter  $\alpha$  und  $\beta$  messen eventuell wirkende besondere Anziehungskräfte von Agglomerationen ( $\alpha \geq 1$ ) bzw. über-/unterproportionale Raumüberwindungskosten ( $\beta \geq$  oder  $\leq 1$ ). Beide wurden für das hier verwendete einfache Modell = 1 gesetzt. Grundsätzlich lassen sich die Lagepotentiale auch mit der alternativen Formel

$$L_i^2 = \sum_j GDP_j^\gamma e^{-\delta DIST_{ij}}$$

berechnen (vgl. Schürmann und Talaat 2000a, 2000b). Entsprechende Berechnungen für Schleswig-Holstein, Dänemark und Schweden auf der Basis von  $L_i^2$  und unter Verwendung der von Schürmann und Talaat (2000a, 2000b) kalibrierten Parameterwerte  $\gamma$  und  $\delta$  (wiederum für Agglomerationsvorteile bzw. Transportkostenvor- oder -nachteile) würden Ergebnisse liefern, die mit denen für  $L_i^1$  vergleichbar wären. Sie wurden hier aber der Übersichtlichkeit halber ausgeblendet.

<sup>34</sup> Grundsätzlich ließen sich in ein Lage- bzw. Erreichbarkeitsindikatormodell direkt Veränderungen sowohl der Raumüberwindungskosten als auch der Marktpotentiale der Partner einbauen. Damit könnten jedoch nur Primäreffekte abgebildet werden. Um alle Rückwirkungen einbeziehen zu können, bedürfte es eines aufwendigen berechenbaren Gleichgewichtsmodells.

<sup>35</sup> Das ist gleichbedeutend mit der Annahme, dass die den Warenaustausch hemmende Wirkung von Transportkosten als vernachlässigbar einzustufen und in der Formel für  $L^1$  der Parameter  $\beta = 0$  zu setzen sei.

<sup>36</sup> Bruttoinlandsprodukt der über die Brücke erreichbaren Handelspartner in Prozent des aggregierten Bruttoinlandsprodukts weltweit.

das Potential sogar noch, weil die Marktgrößen von Norwegen und Finnland voll einbezogen sind, obwohl die feste Fehmarnbeltquerung nur eine unter zahlreichen möglichen Routen zu deren Märkten darstellt. Im Falle Finnlands stellt vor allem die Nutzung des intensiven Feederverkehrs der Küstenschifffahrt in der Ostsee eine wichtige Konkurrenz zur festen Querung dar.

Für Dänemark ergibt sich mit 9,3 Prozent dagegen ein mehr als viermal größerer Wert beim ungewichteten brückenrelevanten Marktpotential als für Schleswig-Holstein. Dabei wurde der sich ursprünglich für Dänemark ergebende Indikatorwert von 18,6 Prozent bereinigt, weil es unrealistisch wäre anzunehmen, dass ganz Dänemark von der festen Querung profitiert. Es wurde als Indikatorwert nur derjenige Teil des über die Brücke erreichbaren Marktpotentials berücksichtigt, der dem Anteil der vor allem von der festen Querung profitierenden Regionen Seeland, Lolland und Falster am dänischen Bruttoinlandsprodukt entspricht, nämlich 49,5 Prozent.

Für Schweden kann dagegen der volle Indikatorwert von 18,8 Prozent als relevant angesehen werden, weil die feste Querung die Verbindungen praktisch zu allen europäischen Partnern – mit Ausnahme Polens und der Baltischen Staaten – verbessert. Dies ist mehr als das Neunfache des Wertes für Schleswig-Holstein. Für Norwegen und Finnland wurden keine Indikatorwerte ausgewiesen, weil es hier zahlreicher zusätzlicher Annahmen über die Verkehrsteilung zwischen den Landverkehrsträgern und der Ostseeküstenschifffahrt sowie zwischen den verfügbaren Routen nach Zentraleuropa bedurft hätte.

Wird auf Basis des Lageindikators  $L^1$  anschließend eine *Entfernungsgewichtung der Marktpotentiale* vorgenommen, dann verringern sich die Unterschiede zwischen den Vorteilen für Skandinavien und Schleswig-Holstein etwas, bleiben aber dennoch markant (Tabelle A4 in Anhang 3, Spalte 2): Die nunmehr entfernungsweighteten Marktpotentiale jenseits der Brücke, die für Schleswig-Holstein durch die feste Querung besser erreichbar werden, machen jetzt knapp 12 Prozent des gesamten Weltmarktpotentials aus.<sup>37</sup> Die zentraleuropäischen Märkte, die von den skandinavischen Standorten aus besser erreichbar sind, machen dagegen für Dänemark mit 34 Prozent fast das Dreifache<sup>38</sup> und für Schweden mit 63 Prozent mehr als das Fünffache des Wertes für Schleswig-Holstein aus.

---

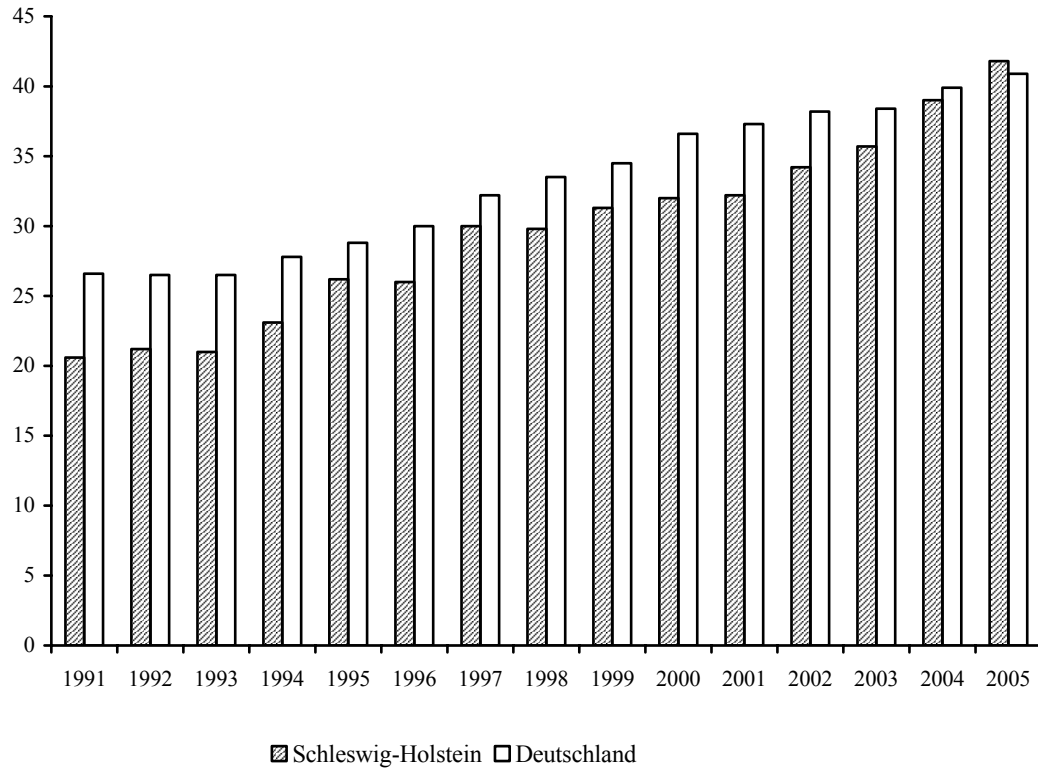
<sup>37</sup> Die Gewichtung jedes einzelnen Marktpotentials mit dem Kehrwert der Entfernung dorthin bewirkt, dass weit entfernte Märkte – etwa in Übersee – eine deutlich geringere Rolle spielen, während die nähergelegenen Märkte der Nachbarländer in Nord-, Zentral- und Südeuropa mit einem größeren Gewicht in die Berechnung eingehen.

<sup>38</sup> Für Dänemark wurde wiederum die oben erläuterte Bereinigung des Indikatorwertes vorgenommen.

### 3 Abbildung und Tabellen

Abbildung A1:

Exportintensität des Verarbeitenden Gewerbes in Schleswig-Holstein und Deutschland 1991–2005<sup>a</sup>



<sup>a</sup>Auslandsumsatz in Prozent des Gesamtumsatzes.

Quelle: Statistisches Bundesamt (lfd. Jgg.); Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (a); eigene Darstellung und Berechnungen.

Tabelle A1:

Die Entwicklung der Arbeitslosenquote in Schleswig-Holstein und Deutschland 2000–2005<sup>a</sup>

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Schleswig-Holstein	8,5	8,4	8,7	9,7	9,8	11,6
Deutschland	9,6	9,4	9,8	10,5	10,5	11,7
Westdeutschland	7,6	7,2	7,6	8,4	8,5	9,9
Nachrichtlich: Rang Schleswig-Holstein im Bundesländervergleich	5	6	5	7	8	7

<sup>a</sup>Arbeitslosenquote bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen; Werte ab 2005 nach Einführung des SGB II nur bedingt vergleichbar.

Quelle: BA (2006a), BA (lfd. Jgg.); eigene Zusammenstellung und Berechnungen.

Tabelle A2:  
 Unterbeschäftigung in Schleswig-Holstein und Deutschland 2001–2004

	Komponenten der Unterbeschäftigung <sup>a</sup>				Struktur der versteckten Arbeitslosigkeit <sup>b</sup>			
	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
<i>Schleswig-Holstein</i>								
Arbeitslose	113 939	118 545	131 902	137 808	–	–	–	–
Teilnehmer an arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen	29 280	33 856	37 145	43 312	100,00	100,00	100,00	100,00
Kurzarbeit (Vollzeitäquivalent)	1 995	2 136	2 256	2 887	6,81	6,31	6,07	6,67
ABM und SAM trad.	3 620	2 886	1 821	1 315	12,36	8,53	4,90	3,04
Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (ABM)	2 450	1 893	1 115	1 038	8,37	5,59	3,00	2,40
Strukturanpassungsmaßn. traditionell (SAM trad.)	1 170	993	706	277	4,00	2,93	1,90	0,64
Weiterbildungsmaßnahmen	13 030	15 369	15 032	13 673	44,50	45,40	40,47	31,57
Berufliche Weiterbildung	9 971	10 213	8 258	6 227	34,05	30,16	22,23	14,38
Reha-, Wiedereingliederungsmaßnahmen	–	1 229	1 425	1 262	–	3,63	3,84	2,91
Eignungsfeststellung/Trainingsmaßnahmen	2 255	3 085	4 238	3 889	7,70	9,11	11,41	8,98
Deutschsprachlehrgänge, Jump+ und Arbeit für Langzeitarbeitslose	804	843	1 112	2 294	2,75	2,49	2,99	5,30
Personal-Service-Agenturen	–	–	–	1 130	–	–	–	2,61
Überbrückungsgeld für Selbständige	1 503	1 924	2 630	2 919	5,13	5,68	7,08	6,74
Existenzgründerzuschuss (Ich-AG)	–	–	1 570	5 642	0,00	0,00	4,23	13,03
Leistungsempfänger nach §428 SGB III und Altersteilzeit	9 133	11 540	13 837	15 748	31,19	34,09	37,25	36,36
Arbeitslose und Teilnehmer an arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen insgesamt	143 219	152 401	169 047	181 120	–	–	–	–
<i>Deutschland</i>								
Arbeitslose	3 793	3 987	4 284	4 381	–	–	–	–
Teilnehmer an arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen	1 055	1 168	1 223	1 326	100,00	100,00	100,00	100,00
Kurzarbeit (Vollzeitäquivalent)	59	88	86	74	5,59	7,53	7,03	5,58
ABM und SAM trad.	236	193	143	118	22,37	16,52	11,69	8,90
Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (ABM)	179	134	96	86	16,97	11,47	7,85	6,49
Strukturanpassungsmaßn. traditionell (SAM trad.)	57	59	47	32	5,40	5,05	3,84	2,41
Weiterbildungsmaßnahmen	438	476	429	393	41,52	40,75	35,08	29,64
Berufliche Weiterbildung	352	340	260	184	33,36	29,11	21,26	13,88
Reha-, Wiedereingliederungsmaßnahmen	–	37	45	43	–	3,17	3,68	3,24
Eignungsfeststellung/Trainingsmaßnahmen	60	74	93	95	5,69	6,34	7,60	7,16
Deutschsprachlehrgänge, Jump+ und Arbeit für Langzeitarbeitslose	26	25	31	71	2,46	2,14	2,53	5,35
Personal-Service-Agenturen	–	–	9	28	–	–	0,74	2,11
Überbrückungsgeld für Selbständige	47	58	75	84	4,45	4,97	6,13	6,33
Existenzgründerzuschuss (Ich-AG)	–	–	41	154	–	–	3,35	11,61
Leistungsempfänger nach § 428 SGB III und Altersteilzeit	275	353	440	475	26,07	30,22	35,98	35,82
Arbeitslose und Teilnehmer an arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen insgesamt	4 848	5 155	5 507	5 707	–	–	–	–

<sup>a</sup>In Tausend für Personen in Deutschland. — <sup>b</sup>In Prozent der Teilnehmer an arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen insgesamt. — = Angabe nicht sinnvoll.

Quelle: Regionaldirektion Nord (2006a); BA (2005); eigene Zusammenstellung.

Tabelle A3:

Ergebnisse des Gravitationsmodells für die Exporte Schleswig-Holsteins und Deutschlands<sup>a</sup> für die Teilperioden 1992–1997 und 1998–2003

Variablen	1992–1997		1998–2003	
	Schleswig-Holstein	Deutschland	Schleswig-Holstein	Deutschland
Konstante	–21,22 (–1,45)	–27,56*** (–2,88)	–10,37 (–0,88)	–20,06** (–2,32)
$\ln GDP_j$	0,96*** (36,56)	1,07*** (70,81)	0,98*** (42,47)	0,97*** (67,62)
$\ln PCI_j$	–0,005 (–0,12)	–0,01 (–0,35)	0,15*** (4,01)	0,15*** (6,27)
$\ln GDP_{SH/D}$	0,33 (0,56)	0,54 (1,61)	–0,17 (–0,37)	0,32 (1,05)
$DIST_{ij}$	–0,000126*** (–7,76)	–0,000138*** (–14,21)	–0,000166*** (–11,23)	–0,000143*** (–16,27)
<i>WESTEU</i>	0,98*** (3,22)	0,63*** (3,43)	0,33 (1,25)	0,64*** (3,74)
<i>DK</i>	2,20*** (3,46)	0,52 (1,34)	1,58*** (2,73)	0,41 (1,08)
<i>FINSWENOR</i>	0,58 (1,47)	0,08 (0,32)	–0,02 (–0,05)	0,10 (0,41)
<i>MEDITERRAN</i>	0,68** (2,00)	0,19 (0,92)	0,43 (1,41)	0,33* (1,65)
<i>BALT</i>	1,82*** (4,88)	0,89*** (3,91)	1,18*** (3,47)	1,17*** (5,26)
<i>PL</i>	1,42** (2,27)	0,91** (2,36)	0,91 (1,60)	1,09*** (2,93)
<i>CZSKHUNSLO</i>	1,32*** (3,91)	1,42*** (6,84)	0,88*** (2,92)	1,64*** (8,28)
<i>CYMT</i>	1,67*** (3,69)	1,30*** (4,66)	0,32 (0,78)	0,66** (2,43)
<i>EFTA</i>	1,04*** (2,62)	0,35 (1,45)	0,45 (1,24)	0,12 (0,53)
<i>RUS</i>	0,28 (0,45)	–0,51 (–1,34)	0,52 (0,93)	0,34 (0,90)
<i>ÜBRGUS</i>	–0,49** (–2,40)	–0,06 (–0,47)	0,11 (0,60)	0,52*** (4,34)
korrigiertes $\bar{R}^2$	0,75	0,91	0,75	0,91
<i>F</i> -Wert	376,61***	1 285,82***	201,08***	681,11***
<i>n</i> (Handelspartner)	181	182	181	182
<i>N</i> (Panel)	1 017	1 065	1 017	1 065

<sup>a</sup>Abhängige Variable: Natürlicher Logarithmus der Exporte Schleswig-Holsteins bzw. Deutschlands in 181 bis 183 Länder der Erde; Methode: gepoolte Kleinstquadrate-Schätzung; unabhängige Variable: *t*-Werte in Klammern, \*\*\* = signifikant bei 1 Prozent Irrtumswahrscheinlichkeit, \*\* = bei 5 Prozent, \* = bei 10 Prozent.

Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein [b]; Statistisches Bundesamt (2004a, 2004b, 2004c); World Bank (2003); Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder (2004a); Indo.com (2004); eigene Berechnungen.

Tabelle A4:

Über eine feste Fehmarnbeltquerung erreichbare Marktpotentiale der jeweiligen Handelspartner aus schleswig-holsteinischer und skandinavischer Perspektive<sup>a</sup>

Handelspartner	Bruttoinlandsprodukt der über die Vogelfluglinie erreichbaren Handelspartner	
	ungewichtet	mit Entfernungen gewichtet <sup>b</sup>
Schleswig-Holstein <sup>c</sup>	2,1	11,8
Dänemark <sup>d,e</sup>	9,3	34,0
Schweden <sup>d</sup>	18,8	63,1

<sup>a</sup>Bruttoinlandsprodukt der Partner 2004 in Prozent des aggregierten Bruttoinlandsprodukts weltweit. — <sup>b</sup>Errechnet mittels Lageindikator  $L_1 = BIP^\alpha \cdot DIST^{-\beta}$  mit  $\alpha, \beta = 1$ . — <sup>c</sup>Handelspartner: Dänemark, Schweden, Finnland, Norwegen, ohne Abzug für Regionen, die mit Alternativrouten besser erreicht werden können. — <sup>d</sup>Handelspartner: Deutschland, Niederlande, Belgien, Luxemburg, Frankreich, Spanien, Portugal, Italien, Griechenland, Österreich, Schweiz, Ungarn, Tschechische Republik, Slowakei, Slowenien, Malta, Zypern. — <sup>e</sup>Nur 49,5 Prozent der Marktpotentiale der Handelspartner einbezogen entsprechend dem Anteil der unmittelbar bevorteilten Regionen auf Seeland, Lolland und Falster.

Quelle: World Bank (2006); Indo.com (2004); eigene Zusammenstellung und Berechnungen.

## Literatur

- Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder (2004a). Bruttoinlandsprodukt in Preisen von 1995, 1991 bis 2003. Via Internet (24. August 2004) <[http://www.statistik-bw.de/Arbeitskreis\\_VGR/tab02.asp](http://www.statistik-bw.de/Arbeitskreis_VGR/tab02.asp)>.
- Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder (2004b). Bruttonationaleinkommen, 1991–2002. Via Internet (28. Dezember 2004) <[http://www.statistik-bw.de/Arbeitskreis\\_VGR/tab12.asp](http://www.statistik-bw.de/Arbeitskreis_VGR/tab12.asp)>.
- Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder (2006a). Bruttoinlandsprodukt, Bruttowertschöpfung in den Ländern und Ost-West-Großraumregionen Deutschlands, 1991–2005. Ergebnisse der Revision 2005, März 2006. Via Internet <[http://www.statistik-bw.de/Arbeitskreis\\_VGR/publikationen.asp](http://www.statistik-bw.de/Arbeitskreis_VGR/publikationen.asp)>.
- Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder (2006b). *Arbeitnehmerentgelt, Bruttolöhne und -gehälter in den Ländern und Ost-West-Großraumregionen Deutschlands 1991–2005, Reihe 1: Ergebnisse der Revision 2005*. Stuttgart.
- BA (Bundesagentur für Arbeit) (2005). Arbeitsmarkt 2004. *Amtliche Nachrichten der Bundesagentur für Arbeit* 53, Sondernummer vom 30. August 2005. Nürnberg.
- BA (Bundesagentur für Arbeit) (2006a). *Statistiken der BA: Detaillierte Informationen. Eckwerte des Arbeitsmarktes – Jahreszahlen*. Via Internet (21. September 2006) <<http://www.pub.arbeitsamt.de/hast/services/statistik/detail/a.html>>.
- BA (Bundesagentur für Arbeit) (2006b). *Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Ländern. Ergebnis der Beschäftigtenstatistik*. Statistik der BA – Detaillierte Informationen. Via Internet (30. August 2006) <<http://www.pub.arbeitsamt.de/hast/services/statistik/detail/a.html>>.
- BA (Bundesagentur für Arbeit) (lfd. Jgg.). Arbeitsstatistik – Jahreszahlen. *Sondernummer der Amtlichen Nachrichten der Bundesanstalt für Arbeit*. Nürnberg.
- Baltic Gateway Project Secretariat (Hrsg.) (2006). Final Report: Baltic Gateway Quick Start Programme. Promoting Maritime Related Intermodal Transport in the South Baltic Sea Area. Version: Final Draft. Karlskrona, Sweden: Baltic Gateway. Verfügbar im Internet unter <<http://www.balticgateway.se>>.
- Boss, A., J. Dovern, C.-P. Meier, F. Oskamp, und J. Scheide (2006). Konjunktureller Höhepunkt in Deutschland wird überschritten. *Kieler Diskussionsbeiträge* 430/431. Institut für Weltwirtschaft, Kiel: 36-56.
- Byers, D.A., T.B. Iscan und B. Lesser (2000). New Borders and Trade Flows: A Gravity Model Analysis of the Baltic States. *Open Economies Review* 11 (1): 73–91.
- Carrere, C., und M.W. Schiff (2004). On the Geography of Trade: Distance is Alive and Well. World Bank Policy Research Working Paper 3206. The World Bank, Washington, D.C.
- Copenhagen Economics Aps und Prognos AG (2006). Regional Effects of a fixed Fehmarn Belt link. Final report. Report prepared for the Ministry of Transport and Energy, Denmark, and the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs, Germany. Kopenhagen, Februar 2006. Via Internet <[http://www.bmvbs.de/Anlage/original\\_950359/Regional-Effects-of-a-Fixed-Fehmarn-Belt-Link\\_February-2006.pdf](http://www.bmvbs.de/Anlage/original_950359/Regional-Effects-of-a-Fixed-Fehmarn-Belt-Link_February-2006.pdf)>.
- Cornett, A.P., und S.P. Iversen (1998). The Baltic States in an European and Baltic Perspective: Trade and Transition in the Baltic Rim. Paper presented at the 5th Nordic Baltic Conference in Regional Science „Global-Local Interplay in the Baltic Sea Region“, 1–4 October 1998 in Pärnu, Estonia. Via Internet (22. November 2000) <[http://www.geo.ut.ee/nbc/paper/cornett\\_iversen.htm](http://www.geo.ut.ee/nbc/paper/cornett_iversen.htm)>.
- Deutsche Bundesbank (2006). *Kapitalverflechtung mit dem Ausland*. Auszüge aus der Mikrodatenbank Direktinvestitionsbestände (MIDI). Frankfurt am Main.
- Dohse, D., C. Krieger-Boden und R. Soltwedel (1996). Schleswig-Holstein: Standortpolitik in schwieriger Zeit. *Kieler Diskussionsbeiträge* 272. Institut für Weltwirtschaft, Kiel.
- Europäische Kommission (2005). *Transeuropäisches Verkehrsnetz. TEN-V – vorrangige Achsen und Projekte 2005*. Luxemburg.

- Europäisches Parlament und Europäischer Rat (2004). Verordnung (EG) Nr. 807/2004 vom 21. April zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze. ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 46–48 (ES, DA, DE, EL, EN, FR, IT, NL, PT, FI,SV). Via Internet (12. September 2006) <[http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga\\_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNum.ber&lg=de&type\\_doc=Regulation&an\\_doc=2004&nu\\_doc=807](http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNum.ber&lg=de&type_doc=Regulation&an_doc=2004&nu_doc=807)>.
- EUROSTAT (2004). *Eurostat Jahrbuch 2004*. Der Statistische Wegweiser durch Europa. Luxemburg.
- EUROSTAT (2005). *Comext*. CD-ROM, Ausgabe November. Luxemburg.
- EUROSTAT (2006). *Eurostat Jahrbuch 2006*, Online-Version. Via Internet (10. September 2006) <[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?\\_pageid=1334,49092079,1334\\_4909270&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1334,49092079,1334_4909270&_dad=portal&_schema=PORTAL)>.
- Forslid, R., und I. Wooton (1999). Comparative Advantage and the Location of Production. Discussion Paper 2118. Center for Economic Policy Research (CEPR), London.
- Fujita, M., P. Krugman und A.J. Venables (1999). *The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade*. Cambridge, Mass.
- Hacker, R.S., und H. Einarsson (2003). The Pattern, Pull, and Potential of Baltic Sea Trade. *The Annals of Regional Science* 37 (1): 15–29.
- Hacker, S., und B. Johansson (2001). Sweden and the Baltic Sea Region: Transaction Costs and Trade Intensities. In J. Bröcker und H. Herrmann (Hrsg.), *Spatial Change and Interregional Flows in the Integrating Europe*. Essays in Honour of Karin Peschel. Heidelberg, New York.
- Hedegaard, L., und B. Lindström (2003). The NEBI Area Ten Years Later. In L. Hedegaard und B. Lindström (Hrsg.), *The NEBI Yearbook 2003 – North European and Baltic Sea Integration*. Berlin.
- Heitger, B., K. Schrader und E. Bode (1992). *Die mittel- und osteuropäischen Länder als Unternehmensstandort*. Kieler Studien 250. Tübingen.
- Hirsch, S. (1974). Hypotheses Regarding Trade between Developing and Industrial Countries. In H. Giersch (Hrsg.), *The International Division of Labour: Problems and Perspectives*. Tübingen.
- HSH-Nordbank (2006). *HSH Nordbank Report 3/96*. Hamburg.
- Indo.com (2004). Indo.com distance calculator: how far is it? Via Internet (2. Juni 2004) <<http://www.indo.com/distance/index.html>>.
- Klodt, H. (1987). *Wettlauf um die Zukunft: Technologiepolitik im internationalen Vergleich*. Kieler Studien 206. Tübingen.
- Klodt, H. (2005). International Investment and Domestic Employment. *Applied Economics Quarterly* 56 (Supplement): 105–115.
- Krugman, P. (1991). *Geography and Trade*. Leuven.
- Krugman, P., und A.J. Venables (1996). Integration, Specialization, and Adjustment. *European Economic Review* 40 (3): 959–967.
- Laaser, C.-F., und K. Schrader (2002). European Integration and Changing Trade Patterns: The Case of the Baltic States. Kiel Working Paper 1088. The Kiel Institute of World Economics, Kiel.
- Laaser, C.-F., und K. Schrader (2003a). Knocking on the Door: The Baltic Rim Transition Countries Ready for Europe? In L. Hedegaard und B. Lindström (Hrsg.), *The NEBI Yearbook 2003 – North European and Baltic Sea Integration*. Berlin.
- Laaser, C.-F., und K. Schrader (2003b). Neue Partner in Europa: Der baltische Außenhandel im Umbruch. *Die Weltwirtschaft* (4): 404–421.
- Laaser, C.-F., und K. Schrader (2004). The Baltic States' Integration into the European Division of Labour. Kiel Working Paper 1234. The Kiel Institute of World Economics, Kiel.
- Laaser, C.-F., und K. Schrader (2005a). Baltic Trade with Europe: Back to the Roots? *Baltic Journal of Economics* 5 (2): 15–37.
- Laaser, C.-F., und K. Schrader (2005b). Handelspartner Polen: In der EU angekommen? *Die Weltwirtschaft* (2): 197–221.



- Laaser, C.-F., und K. Schrader (2006). Poland's Trade with Europe: Already Integrated into the EU? In J. Mizala (Hrsg.), *Poland in the European Union. The Preliminary Balance of Membership*. Radom.
- Löhnig, C. (2001). Zum Stand der wirtschaftlichen Integration unter den Ostseeanrainerstaaten mit Blick auf die Osterweiterung der EU. *Osteuropa-Wirtschaft* 46 (2): 151–170.
- Marin, D. (2004). A Nation of Poets and Thinkers – Less so with Eastern Enlargement? Austria and Germany. CEPR Discussion Paper 4358. Centre for Economic Policy Research (CEPR), London.
- Ministry of Transport (DK) und Federal Ministry of Transport, Building and Housing (D) (2004). *Economy-wide benefits – Technical report. Dynamic and Strategic Effects of a Fehmarnbelt Fixed Link*. A report from Copenhagen Economics Aps (DK) and Prognos AG (D). Via Internet (Juni 2004) <[www.trafikministeriet.dk](http://www.trafikministeriet.dk)>.
- Niebuhr, A., und V. Kotte (2005). Vergleichende Analyse von Länderarbeitsmärkten: Länderstudie Schleswig-Holstein. *IAB regional*, Berichte und Analysen 02/2005. IAB Nord, Kiel.
- Paas, T. (2002). European Integration and EU Eastward Enlargement Process in International Trade: Using a Gravity Approach for Exploring Bilateral Trade Flows. Paper presented at the 42nd Congress of the European Regional Science Association, August 27–31, Dortmund.
- Peschel, K. (1998). Perspectives of Regional Development around the Baltic Sea. *The Annals of Regional Science* 32: 299–320.
- Regionaldirektion Nord (der Bundesagentur für Arbeit) (2006a). *Arbeitsmarktpolitische Maßnahmen Schleswig-Holstein*. Datensammlung der Serviceeinheit Statistik vom 19. September 2006. Kiel.
- Regionaldirektion Nord (der Bundesagentur für Arbeit) (2006b). Der Arbeitsmarkt in Hamburg – August 2006. Pressemitteilung 069/2006, 31. August 2006. Kiel.
- Regionaldirektion Nord (der Bundesagentur für Arbeit) (2006c). *Beschäftigte nach Wirtschaftsabteilungen in Schleswig-Holstein*. Datensammlung der Serviceeinheit Statistik vom 2. Mai 2006. Kiel.
- Regionaldirektion Nord (der Bundesagentur für Arbeit) (2006d). *Beschäftigte nach der Arbeitszeit in Schleswig-Holstein*. Datensammlung der Serviceeinheit Statistik vom 17. Juli 2006. Kiel.
- Sapir, A. (2001). Domino Effects in Western European Regional Trade, 1960–1992. *European Journal of Political Economy* 17 (2): 377–388.
- Scandlines (2006). Via Internet (19. April 2006) <<http://www.scandlines.de/de/infocenter/presse>>.
- Schrader, K. (1999). *Ordnungspolitische Weichenstellungen für eine marktwirtschaftliche Entwicklung in mittel- und osteuropäischen Reformländern*. Kieler Studien 297. Tübingen.
- Schrader, K., und C.-F. Laaser (2005). Schleswig-Holstein auf den Weltmärkten: Exporterfolge auf schmalen Fundament. Kieler Diskussionsbeiträge 418. Institut für Weltwirtschaft, Kiel.
- Schürmann, C., und A. Talaat (2000a). *Towards a European Peripherality Index. User Manual*. Report for General Directorate XVI Regional Policy of the European Commission. Berichte aus dem Institut für Raumplanung der Universität Dortmund (IRPUD) 52. Dortmund.
- Schürmann, C., und A. Talaat (2000b). *Towards a European Peripherality Index. Final Report*. Report for General Directorate XVI Regional Policy of the European Commission. Berichte aus dem Institut für Raumplanung der Universität Dortmund (IRPUD) 53. Dortmund.
- Sichelschmidt, H. (2003). Lohnt sich die private Bereitstellung von Infrastruktur? Das Beispiel der Fehmarnbelt-Querung. Kieler Diskussionsbeiträge 402. Institut für Weltwirtschaft, Kiel.
- Sinn, H.-W. (2005). *Die Basar-Ökonomie. Deutschland: Exportweltmeister oder Schlusslicht?* Berlin.
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2006a). *Statistische Berichte: Bruttoinlandsprodukt und Erwerbstätige in Hamburg und Schleswig-Holstein 1991–2005*. Bericht P/1(2)-j/05 vom 27. Februar 2006. Kiel und Hamburg.
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2006b). *Betriebe, Beschäftigte, Arbeitsstunden sowie Brutto-lohn- und -gehaltssumme im Verarbeitenden Gewerbe Schleswig-Holsteins nach Wirtschaftszweigen, Berichtsjahr 2004 nach Jahreskorrektur*. Datensammlung vom 24. Januar 2006. Kiel und Hamburg.

- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2006c). *Statistischer Bericht: (1) Betriebe, Beschäftigte, Arbeitsstunden sowie Bruttolohn- und -gehaltssumme im Verarbeitenden Gewerbe Schleswig-Holsteins nach Wirtschaftszweigen*, Berichtsjahr 2005 nach Jahreskorrektur; (2) *Umsatz der Betriebe nach Wirtschaftszweigen im Verarbeitenden Gewerbe Schleswig-Holsteins*, Berichtsjahr 2005 nach Jahreskorrektur; (3) *Daten auf Kreisebene*. Datensammlung vom 11. April 2006. Kiel und Hamburg.
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2006d). *Statistische Berichte: Ein- und Ausfuhr des Landes Schleswig-Holstein nach ausgewählten Waren für das Jahr 2005*. Datensammlung vom 7. April 2006. Kiel und Hamburg.
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2006e). *Statistische Berichte: Ein- und Ausfuhr des Landes Schleswig-Holstein nach ausgewählten Waren für die Jahre 2003/2004*. Datensammlung vom 23. Januar 2006. Kiel und Hamburg.
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (a) (lfd. Jgg.). *Statistisches Jahrbuch Schleswig-Holstein*. Kiel.
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (b) (lfd. Jgg.). *Statistischer Bericht A VI 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Schleswig-Holstein*. Kiel.
- Statistisches Bundesamt (2004a). *Fachserie 7: Außenhandel, Reihe 1: Zusammenfassende Übersichten für den Außenhandel*. Vorläufige Ergebnisse. Wiesbaden
- Statistisches Bundesamt (2004b). *Ein- und Ausfuhr (Spezialhandel) Deutschlands 1989–1998*. Datenbankzusammenstellung vom 16. August 2004. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (2004c). *Ausfuhr (Spezialhandel) Deutschlands aus dem Bundesland Schleswig-Holstein 2002 und 2003*. Datenbankzusammenstellung vom Mai 2004. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (2005). *Löhne und Gehälter – Arbeitnehmerverdienste im Produzierenden Gewerbe, Handel, Kredit- und Versicherungsgewerbe. Fachserie 16, Reihe 2.3*. April. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (2006a). *Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen: Inlandsproduktberechnung, detaillierte Jahresergebnisse 2005. Fachserie 18, Reihe 1.4*. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (2006b). *Bevölkerung und Erwerbstätigkeit: Struktur der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Fachserie 1, Reihe 4.2.1*. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (2006c). *Ein- und Ausfuhr Schleswig-Holsteins nach Ländern und Regionen*. Datenbankzusammenstellung via Internet (16. Dezember 2005) und (7. April 2006) <<http://www.genesis.destatis.de/genesis/online/logon>>.
- Statistisches Bundesamt (2006d). *Fachserie 7: Außenhandel, Reihe 3: Außenhandel nach Ländern und Warengruppen (Spezialhandel), 2. Halbjahr und Jahr 2005*. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (2006e). *Produzierendes Gewerbe, Beschäftigung und Umsatz der Betriebe des Verarbeitenden Gewerbes sowie des Bergbaus und der Gewinnung von Steinen und Erden 2005. Fachserie 4, Reihe 4.1.1*, Dezember 2005. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (2006f). *Statistisches Jahrbuch 2005 für die Bundesrepublik Deutschland*. Stuttgart.
- Statistisches Bundesamt (2006g). *Verkehr – Seeverkehr*. Via Internet (4. September 2006) <[http://www.statistikportal.de/Statistik-Portal/de\\_jb16\\_jahrtab48.asp](http://www.statistikportal.de/Statistik-Portal/de_jb16_jahrtab48.asp)>.
- Statistisches Bundesamt (lfd. Jgg.). *Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland*. Wiesbaden.
- Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein (2004). *Statistische Berichte: Die Einfuhr Schleswig-Holsteins 2002 (G III 3-j/02)*. Kiel.
- Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein (a) (lfd. Jgg.). *Statistische Berichte: Das Verarbeitende Gewerbe in Schleswig-Holstein (E I 1-J)*. Kiel.
- Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein (b) (lfd. Jgg.). *Statistische Berichte: Die Ausfuhr Schleswig-Holsteins (G III 1)*. Kiel.
- Stock, W. (2004). Neuere ökonometrische Methoden in der Verkehrswissenschaft. *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft* 75 (1): 25–49.

- The Institute of Shipping Analysis Göteborg, BMT Transport Solutions GmbH, Hamburg, und Centre for Maritime Studies, Turku (2006). *Baltic Maritime Outlook 2006*. Goods Flows and Maritime Infrastructure in the Baltic Sea Region. Göteborg.
- Trafikministeriet (København) und Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Berlin) (2003). Feste Verbindung über den Fehmarnbelt. Finanzanalyse, Verkehrsprognose und Analyse der Nutzungsgebühren der Bahn. Kurzbericht (März 2003). Via Internet <[http://www.bmvbs.de/Anlage/original\\_15341/Kurzbericht-Feste-Fehmarnbeltquerung.pdf](http://www.bmvbs.de/Anlage/original_15341/Kurzbericht-Feste-Fehmarnbeltquerung.pdf)>.
- Vernon, R. (1966). International Investment and International Trade in the Product Cycle. *The Quarterly Journal of Economics* 80 (2): 190–207.
- Wolf, J., M. Haberstroh und C. Rohrlack (2004). Schleswig-Holstein und die Standortwahl und Standortkriterien deutscher Großunternehmen. Manuskripte aus dem Institut für Betriebswirtschaftslehre der Christian-Albrechts-Universität Kiel 580. Kiel.
- World Bank (2003). *World Development Indicators 2002*. CD-ROM. Washington, D.C.
- World Bank (2006). *World Development Indicators 2005*. CD-ROM. Washington, D.C.
- WTO (World Trade Organization) (2006). *International Trade Statistics 2005*. Genf.

# KIELER DISKUSSIONSBEITRÄGE

421. Anreizprobleme bei Hartz IV: Lieber ALG II statt Arbeit?  
*Alfred Boss, Björn Christensen und Klaus Schrader*  
Kiel, Juli 2005, 29 S. 9 Euro.
422. Finanzhilfen der Bundesländer in den Jahren 2000–2004: Eine empirische Analyse  
*Astrid Rosenschon*  
Kiel, August 2005, 52 S. 9 Euro.
423. Der Kieler Subventionsbericht: Grundlagen, Ergebnisse, Schlussfolgerungen  
*Alfred Boss und Astrid Rosenschon*  
Kiel, Februar 2006. 36 S. 9 Euro.
- 424./425. Weltkonjunktur und deutsche Konjunktur im Frühjahr 2006  
Kiel, März 2006. 58 S. 18 Euro.
426. Handel tut not – Anmerkungen zu einem Lernprozess  
*Rolf J. Langhammer*  
Kiel, April 2006. 14 S. 9 Euro.
427. Biokraftstoffe: Königsweg für Klimaschutz, profitable Landwirtschaft und sichere Energieversorgung?  
*Jan M. Henke und Gernot Klepper*  
Kiel, Mai 2006. 15 S. 9 Euro.
- 428./429. Weltkonjunktur und deutsche Konjunktur im Sommer 2006  
Kiel, Juni 2006. 32 S. 18 Euro.
- 430./431. Weltkonjunktur und deutsche Konjunktur im Herbst 2006  
Kiel, September 2006. 69 S. 18 Euro.
- 432./433. Das hohe Leistungsbilanzdefizit der Vereinigten Staaten: Ein Risiko für die Weltwirtschaft und für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland?  
*Jonas Dovern, Carsten-Patrick Meier und Joachim Scheide*  
Kiel, Oktober 2006. 29 S. 18 Euro.
- 434./435. Schleswig-Holsteins Wirtschaft im Kräftefeld der Globalisierung  
*Klaus Schrader, Claus-Friedrich Laaser und Henning Sichelschmidt*  
Kiel, Dezember 2006. 18 Euro.

Mehr Informationen über Publikationen des IfW unter <http://www.ifw-kiel.de/pub/pub.htm>