

Bisher erschienen in unserer Reihe:

Heft 1: Glorius, B. und Schultz, A. (2002):  
Die Martin-Luther-Universität als regionaler  
Wirtschaftsfaktor.

Heft 2: Thomi, W. und Baur, J. (2003):  
Staudämme, Transaktionskosten und Regulation.  
Zur Bedeutung und den Perspektiven des Berichtes  
der World Commission on Dams.

Heft 3: Thomi, W. (2003):  
Urbanisierung und Nachhaltigkeit in Afrika (südlich der Sahara).  
Anmerkungen zu einem gesellschaftlichen Konzept und seine  
Gestaltbarkeit durch normative Konzepte.

Heft 4: Arbeitskreis Leitbild (2003): Leitbildkonzept Halle:  
Zukunft gestalten – Zukunft erhalten.

Heft 5: Böhn, T. und Thomi, W. (2003):  
Knowledge Intensive Business Services in Regional Systems of  
Innovation – the Case of Southeast-Finland.

Heft 6: Thomi, W. und Böhn, T. (2005):  
Standortstruktur und räumliche Entwicklungsdynamik der  
wissensintensiven, unternehmensbezogenen Dienstleistungen in  
Finnland.

Heft 7: Henn, S. (2006):  
Evolution of regional clusters in nanotechnology. Empirical findings  
From Germany.

Heft 8: Pink, M. (2006):  
Globale Portfoliodiversifizierung im Rahmen der Anlagestrategie  
offener Immobilienpublikumsfonds.

Heft 9: Kranepuhl, S. und Ziervogel, D. (2007):  
Mental Maps als Instrument der Bürgerbeteiligung? Erfahrungen aus  
Einem Pilotprojekt in Leipzig.

Heft 10: Glorius, B. (2007):  
Polnische Migranten in Leipzig. Eine transnationale Perspektive auf  
Migration und Integration.

Heft 11: Knabe, S. (2007):  
Images großstädtischer Quartierstypen. Empirische Befunde aus Halle/S. und Leipzig.

Alle Heftinhalte lassen sich kostenlos im Internet herunterladen (pdf)  
(URL: <http://wigeo.geo.uni-halle.de>).

Bestellanfragen richten Sie bitte unter Angabe der gewünschten Hefte  
an das Institut für Geographie, Fachgruppe Wirtschaftsgeographie,  
Von-Seckendorff-Platz 4, D-06099 Halle (Saale) oder per  
E-Mail an die Adresse [wigeo@geo.uni-halle.de](mailto:wigeo@geo.uni-halle.de). Beachten Sie, dass die durch den  
Versand entstehenden Portokosten zu Ihren Lasten gehen.

# Hallesche Diskussionsbeiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeographie

- Heft 12 -

Matthias Pink und Sebastian Henn  
(2007):  
**Struktureller Wandel  
innerstädtischer Industriegebiete.  
Das Beispiel Halle-Ost.**



# Inhalt

1	Einleitung .....	2
1.1	Problemstellung.....	2
1.2	Zielsetzung .....	3
1.3	Methodik .....	3
2	Historische Entwicklung des Untersuchungsraumes .....	6
2.1	Die Entwicklung bis Mitte des 20. Jahrhunderts.....	6
2.2	Entwicklungen zur Zeit des Sozialismus .....	6
2.3	Die Entwicklung nach der innerdeutschen Vereinigung.....	7
3	Allgemeine Struktur des Untersuchungsgebiets .....	8
3.1	Fläche und Bevölkerung.....	8
3.2	Unternehmen und Beschäftigte .....	10
4	Ausprägung der Standortfaktoren und ihre Bewertung.....	12
4.1	Halle-Ost aus der Sicht der Unternehmen.....	12
4.2	Beurteilung des Standorts durch die Unternehmen prägender Branchen .....	14
4.3	Synopse: Stärken, Schwächen und Problemfelder in Halle-Ost .....	16
5	Aktuelle Entwicklungstendenzen in Halle-Ost .....	19
5.1	Entwicklung der Branchenstruktur.....	19
5.2	Beschäftigtenentwicklung .....	20
6	Handlungsempfehlungen und mögliche Entwicklungsstrategien .....	22
	Quellenverzeichnis .....	24
	Anhang .....	26

# 1 Einleitung

## 1.1 Problemstellung

Mit der deutschen Wiedervereinigung setzte in den neuen Bundesländern ein tief greifender Strukturwandel ein, der sich u. a. in einer grundlegenden Reorganisation der industriellen Produktionsbasis widerspiegelte. Die industriell geprägten Stadtregionen waren – sie vereinigten Ende der 1980er Jahre etwa ein Viertel der industriellen Bestandsflächen der damaligen DDR auf sich (vgl. USBECK 1999, S. 1) – in besonderer Intensität von Betriebsschließungen betroffen. Einer zügigen Revitalisierung der innenstadtnahen Alt-Gewerbstandorte standen – von gesamtwirtschaftlichen Aspekten abgesehen – deren schlechte infrastrukturelle Anbindung, schwierige Verhältnisse am Bodenmarkt (ungeklärte Eigentumsfragen, hohes Preisniveau etc.), sowie Altlastenprobleme entgegen. Erschwert wurde die Situation ferner durch die Ausweisung neuer Gewerbegebiete im Umland der Städte oder an deren Rändern, da diese Areale über vergleichsweise bessere Standortbedingungen verfügten, und damit nicht nur Unternehmen von außerhalb der Region anzogen, sondern auch die Verlagerung von Unternehmen aus den innerstädtischen Gebieten begünstigten (vgl. USBECK 1999, S. 3), so dass die ursprünglichen Standorte zunehmend von Leerstand betroffen waren.

Aus verschiedenen Gründen hat sich dieses Bild – trotz der seit Ende der 1990er Jahren abnehmenden Tendenz zur Ausweisung neuer Gewerbegebiete auf der „Grünen Wiese“ – bis heute nicht grundlegend verändert:

- Erstens ließ die schlechte gesamtwirtschaftliche Entwicklung, vor allem aber auch die massive Verlagerung produzierender Unternehmen in Niedriglohnländer, die Nachfrage nach Gewerbeflächen deutlich zurückgehen, so dass die derzeit verfügbaren Gewerbeflächen die Nachfrage auch der kommenden Jahre problemlos befriedigen können.<sup>1</sup>
- Zweitens leiden die oft ungünstig geschnittenen innerstädtischen Flächen weiterhin unter dem Nachteil der gegenüber den Umlandgebieten schlechteren verkehrsinfrastrukturellen Anbindung, weshalb ihnen eine untergeordnete Rolle bei der Gewinnung zumeist auf eine direkte Autobahnanbindung und zusammenhängende Flächen angewiesener Großinvestoren erwächst.<sup>2</sup>
- Drittens mangelt(e) es vielfach an Konzepten zum Umgang mit den Brachflächen auf Seiten der betroffenen Kommunen. So hatten 1993 nur 30 % der ostdeutschen Städte Konzepte zur Alt- und Brachflächennutzung erarbeitet; in nicht wenigen Fällen fehlten solche Pläne auch noch knapp zehn Jahre nach der Wende (vgl. USBECK 1999, S. 2). Vor dem Hintergrund des geschilderten Flächenüberangebots besteht zwar mitunter keine Notwendigkeit zur Revitalisierung bzw. Reaktivierung der brachliegenden Flächen für gewerbliche Zwecke (vgl. JUCHELKA 2003, S. 34), dennoch bedarf es reifer Konzepte zum Umgang mit denselben.

Die hier nur angedeutete Problematik trifft auf die Stadt Halle (Saale) als Teil des ehemals größten Industriegebietes der DDR in besonderer Weise zu: Das größte Gewerbegebiet der Stadt, Halle-Ost, wies im Jahr 2002 unter Einbeziehung der Reserveflächen der ansässigen Unternehmen eine Leerstandsquote von nahezu 25 % auf. Damit sind in diesem Gebiet mehr als 75 ha Fläche ungenutzt. Vor dem Hintergrund der schleppenden konjunkturellen Entwicklung und der deutschland- und europaweit in den letzten Jahren an Bedeutung gewinnenden

---

<sup>1</sup> So wurde für die Stadt Halle festgestellt, dass das aktuell erschlossene Flächenpotenzial die absehbare Flächennachfrage der nächsten fünf bis zehn Jahre übersteigt (Stadt Halle 2006, S. 34).

<sup>2</sup> Die Ansiedlungen großer Unternehmen wie BMW, Porsche oder Amazon im mitteldeutschen Raum, die alle direkt an der Autobahn erfolgten, belegen dies.

Verlagerung der Produktionsstandorte in Niedriglohnländer ist eine baldige Änderung dieser Situation nicht absehbar. Gleichwohl stellt sich die Frage, ob die Flächen einer weiteren Nutzung zugeführt und welche Maßnahmen von Seiten kommunaler Akteure ergriffen werden können, um die Standortbedingungen der Altstandorte aufzuwerten.

## **1.2 Zielsetzung**

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist die Analyse des strukturellen Wandels innerstädtischer Industriegebiete seit der deutschen Wiedervereinigung am Beispiel des Gewerbegebietes "Halle-Ost". Mit dem Ziel, die damit verbundene Frage nach den Folgen des beschriebenen gesamtwirtschaftlichen Wandels für die Entwicklung eines historisch durch die Industrie geprägten Standortes beantworten zu können, wird die derzeitige Situation im Untersuchungsgebiet einer detaillierten Bestandserfassung und Analyse zugeführt. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf folgenden Punkten:

- Flächenstruktur
- Sozio-demographische Struktur
- Betriebsstrukturen (Branchenzusammensetzung, Betriebsgrößen etc.)
- Ausprägung lokaler und regionaler Standortfaktoren

In einem weiteren Schritt gilt es ausgewählte aktuelle Entwicklungstendenzen im ehemaligen Gewerbegebiet Halle-Ost darzustellen.

Die gewonnenen Einzelbilder und Teilergebnisse – historische Entwicklung, gegenwärtige Struktur und aktuelle Entwicklungstendenzen – sollen in ihrer Synthese der Eruierung denkbarer Entwicklungsperspektiven sowie der Formulierung geeigneter Handlungsstrategien für das Untersuchungsgebiet dienen.

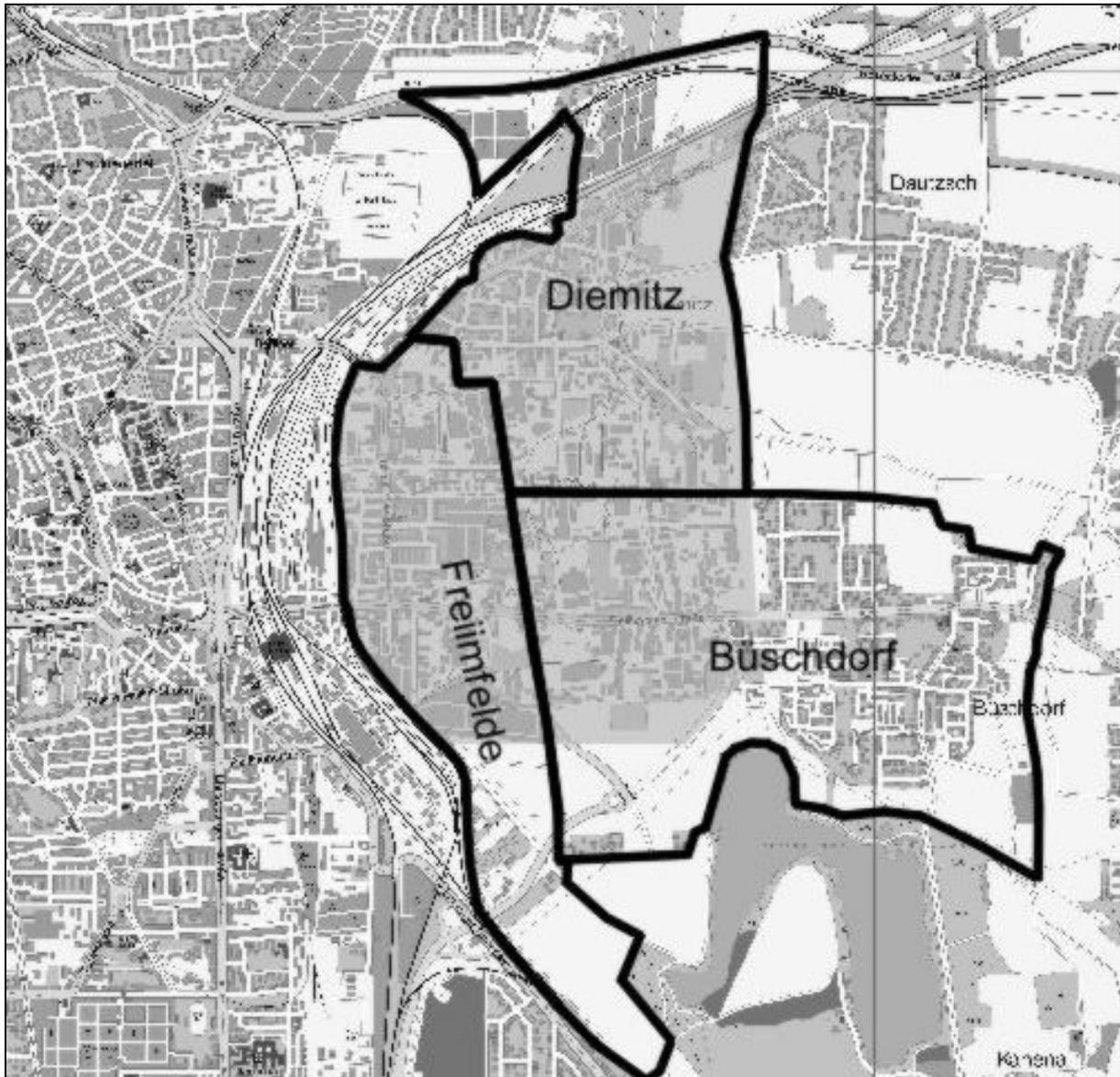
## **1.3 Methodik**

Bei der Abgrenzung des Untersuchungsgebietes wurden zwei verschiedene Verfahren herangezogen. Für die Erhebungen vor Ort (Kartierung und Befragung, vgl. dazu unten) wurde eine enge – dem eigentlichen Gewerbegebiet Halle-Ost entsprechende – Abgrenzung gewählt. Diese orientiert sich an bisherigen Studien (vgl. z. B. ZIERVOGEL 2002) und grenzt das Gebiet wie folgt ab (vgl. Abbildung 1): Als westliche und nördliche Grenze fungieren die Gleisanlagen der Deutschen Bahn, im Osten wird das Gebiet im Wesentlichen durch die künftige Osttangente begrenzt, im Süden endet es an der Bebauungsgrenze. Das damit umfasste Areal schneidet drei Stadtviertel – Diemitz, Freimfelde / Kanenaer Weg sowie Büschdorf, die zugleich die Grundlage für die administrative Abgrenzung des Untersuchungsgebietes darstellen (vgl. Abbildung 1). Dieses weiträumiger abgegrenzte Gebiet ist im Vergleich zu dem eben beschriebenen Gewerbegebiet nahezu doppelt so groß und schließt, vor allem in Büschdorf, auch größere Wohnsiedlungen mit ein. Beide Faktoren führen bei der Interpretation der sekundärstatistischen Daten ggf. zu Verzerrungen gegenüber dem eigentlichen Untersuchungsgebiet, die es entsprechend zu berücksichtigen gilt.

Um die aktuelle Struktur des Untersuchungsgebietes zu erfassen, wurden im Rahmen eines universitären Geländepraktikums der Fachgruppe Wirtschaftsgeographie des Instituts für Geowissenschaften im März 2006 die Standorte der ansässigen Unternehmen kartiert. Parallel dazu wurde eine standardisierte Betriebsbefragung durchgeführt. Mit ihrer Hilfe sollten zum einen unternehmensbezogene (Branche, Mitarbeiterzahl etc.), zum anderen standortbezogene Merkmale (Ausprägung der Standortfaktoren, Vorhandensein von Altlasten etc.) erhoben werden. Die Erfassung der Bedeutung und Bewertung einzelner Standortfaktoren aus der Per-

spektive der ansässigen Unternehmen bildete dabei einen wichtigen Schwerpunkt (zum Fragebogen vgl. Anhang).

Insgesamt konnten 445 Unternehmen kartiert werden, wovon 185 (nahezu 42 %) an der Befragung teilnahmen. Ein Vergleich der Struktur des Rücklaufs mit der kartierten Grundgesamtheit bezüglich der Branchenzugehörigkeit und der räumlichen Verteilung der Unternehmen offenbart nur geringe Abweichungen und lässt auf eine hohe Repräsentativität der vorliegenden Daten schließen (vgl. exemplarisch Tabelle 1).



**Abbildung 1: Untersuchungsgebiet Halle-Ost\***

\* Das eigentliche Untersuchungsgebiet Halle-Ost entspricht der grau schattierten Fläche, die administrative Abgrenzung erfolgte auf Basis der drei dargestellten Stadtviertel.

Quelle: Eigene Erhebung (März 2006).

Die mittels Kartierung und Befragung gewonnenen Daten wurden mit den Ergebnissen älterer Studien zum Untersuchungsgebiet (vgl. KAADEN 1990; ZIERVOGEL 2002) verglichen und um sekundärstatistische Kenngrößen ergänzt, so dass sich Aussagen zum strukturellen Wandel des Gebietes im Zeitablauf treffen ließen.

**Tabelle 1: Branchenstruktur von Fragebogenrücklauf und Grundgesamtheit im Vergleich**

Branche	Anteil in % (n)	
	Rücklauf	Grundgesamtheit
Automobilbezogene Dienstleistungen <sup>3</sup>	14,1 (26)	12,8 (57)
Baugewerbe	11,9 (22)	13,0 (58)
Energie- und Wasserversorgung	0,0 (0)	0,4 (2)
Gastgewerbe	2,2 (4)	3,1 (14)
Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	1,1 (2)	1,3 (6)
Grundstücks- und Wohnungswesen	2,7 (5)	4,9 (22)
Handel	23,8 (44)	17,8 (79)
Kredit- und Versicherungswesen	1,1 (2)	2,2 (10)
Öffentliche Verwaltung	0,0 (0)	0,7 (3)
Sonstige Dienstleistungen	24,9 (46)	22,2 (99)
Verarbeitendes Gewerbe	9,2 (17)	8,8 (39)
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	7,6 (14)	7,9 (35)
Keine Zuordnung möglich	1,6 (3)	4,7 (21)
	100 (185)	100 (445)

Quelle: Eigene Erhebung (März 2006).

Um die Wahrnehmung des Standortes aus Perspektive der betroffenen Akteure erfassen und konkrete Stärken, aber auch Missstände des Gebietes aufdecken zu können, wurden vier leitfadengestützte Tiefeninterviews (Dauer zwischen 45 und 90 Minuten) geführt. Bei einem Gesprächspartner handelt es sich dabei um einen Mitarbeiter der halleschen Wirtschaftsförderung, die drei anderen Interviewten sind Vertreter in Halle-Ost ansässiger Unternehmen.<sup>4, 5</sup>

<sup>3</sup> Hinter dieser Bezeichnung verbirgt sich der Wirtschaftszweig 50 nach Wirtschaftszweigklassifikation des Statistischen Bundesamtes von 2003 ‚Kraftfahrzeughandel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen; Tankstellen‘. Der besseren Lesbarkeit halber wird im Folgenden stets die Kurzbezeichnung ‚Automobilbezogene Dienstleistungen‘ verwendet.

<sup>4</sup> Die Auswahl der potenziellen Gesprächspartner der Unternehmen erfolgte auf Grundlage der Empfehlungen eines Mitarbeiters der halleschen Wirtschaftsförderung. Interviewt wurden jene, die einem Gespräch zugestimmt hatten.

<sup>5</sup> Für die Interviews mit dem Vertreter der Wirtschaftsförderung und den Unternehmensrepräsentanten kam jeweils ein eigener Interviewleitfaden zum Einsatz (vgl. Anhang).

## 2 Historische Entwicklung des Untersuchungsraumes

Regelmäßige Erhebungen zur Gewerbestruktur des Untersuchungsgebietes oder Zeitreihenuntersuchungen existieren nicht, so dass die Datenbasis über die historische Entwicklung des Untersuchungsgebietes als stark fragmentiert zu charakterisieren ist. Der folgende Kurzübersicht stützt sich auf eine Zusammenschau von Arbeiten, die sich wenigstens in Teilen dem Untersuchungsgebiet zu verschiedenen Zeitpunkten angenommen haben (MISSELWITZ 1913; SCHMIDT 1960; WALOSSEK 1981; ZIERVOGEL 2002).

### 2.1 Die Entwicklung bis Mitte des 20. Jahrhunderts

Wichtige Impulse zur industriellen Erschließung der aufgrund ihrer Versorgungsfunktion für die Kernstadt Halle auch als ‚Küchendorfer‘ oder ‚Gemüsebauerdörfer‘ (NEUSS 1924, S. 211) bezeichneten, ursprünglich landwirtschaftlich geprägten Ortschaften Diemitz, Büschdorf und Freimfelde – stellten der Anschluss Halles an das Eisenbahnnetz im Jahre 1840 sowie die 1880 erfolgte Einrichtung eines Güterbahnhofes auf der Gemarkung Diemitz dar. Um das Jahr 1900 kam es verstärkt zu Betriebsansiedlungen im Norden, Süden und Osten (u. a. entlang der Delitzscher Straße) der Stadt (SCHMIDT 1960, S. 76). Neben dem zentralen Güterbahnhof waren zu dieser Zeit in Halle-Ost Schlacht- und Viehhof, aber auch Fabriken des Maschinenbaus (entlang der Delitzscher Straße), der Metallverarbeitung, der Herstellung und Verarbeitung von Nahrungs- und Genussmitteln, der Holzverarbeitung sowie eine chemische Fabrik lokalisiert (ZIERVOGEL 2002, S. 34). Mit der Unterführung der Bahngleise in der Nähe des Hauptbahnhofes sowie der im Zeitraum von 1914 bis 1916 errichteten Berliner Brücke zur Überquerung des Güterbahnhofes wurden ferner zwei leistungsfähige Verkehrsachsen geschaffen, die eine wesentliche Grundlage für die in der Folgezeit einsetzende Verdichtung des Gewerbestandortes legten. Als weitere, die industrielle Entwicklung des Gebietes zu dieser Zeit begünstigende Faktoren sind zu nennen (ZIERVOGEL 2002, S. 33; WALOSSEK 1981, S. 78):

- Mangel an Expansionsflächen im damaligen Stadtgebiet,
- zunehmende Produktionskosten im Stadtgebiet,
- geringe Lohnkosten in den Landgemeinden,
- vergleichsweise günstige Bodenpreise außerhalb des Stadtgebietes,
- zunehmender Trend zur Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten.

### 2.2 Entwicklungen zur Zeit des Sozialismus

Gemessen an der Zahl der Betriebe (19 % von damals 287 Haupt- und Zweigbetrieben), der Höhe der industriellen Bruttoproduktion (18 % der städtischen Bruttoproduktion) sowie der Zahl der Arbeitskräfte (15,7 % der insgesamt etwa 34.000 Arbeitskräfte Halles) – mit dem VEB Patina war in Halle-Ost einer der fünf größten Chemiebetriebe der Stadt lokalisiert – handelte es sich bei dem im Rahmen einer Gebietsreform am 01.07.1950 in die Stadt Halle eingemeindeten Areal bereits in den 1960er Jahren um eines der größten Industriegebiete der Stadt (SCHMIDT 1960, S. 236f.). Etwa die Hälfte der industriellen Bruttoproduktion entfiel damals auf die Nahrungs- und Genussmittelindustrie, ein Drittel auf die metallverarbeitende Industrie und die verbleibenden 14 % auf die Grundindustrie. Die Leichtindustrie spielte dagegen lediglich eine untergeordnete Rolle (WALOSSEK 1981, S. 82).<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Anmerkung: Die Grundstoffindustrie umfasst die Wirtschaftszweige Energie, Bergbau, Metallurgie, Chemie und Baumaterialien; die metallverarbeitende Industrie setzt sich aus dem Maschinenbau, der Elektrotechnik

Die bereits damals in Halle zu beobachtende Zersplitterung der Industrie über verschiedene Teilräume hinweg galt als Ursache für eine zu geringe „Intensität und Flächennutzung“ (WALOSSEK 1981, S. 75), der in den 1960ern durch die Zusammenfassung von Betrieben in sog. Industriebezirken und -komplexen begegnet werden sollte (WALOSSEK 1981, S. 80). Als ein möglicher Standort für derartige räumliche Unternehmenskonzentrationen wurde damals u. a. das ehemalige Industriegebiet Ost fokussiert.

In den 1970er Jahren war das Gebiet vornehmlich durch kleine und mittlere Unternehmen aus dem Baugewerbe, der Mechanik, dem Handel, dem Verkehr und dem Maschinenbau gekennzeichnet.<sup>7</sup> Diese Standortstruktur blieb bis 1990 nahezu unverändert (KAA DEN 1990, S. 24). Unmittelbar vor der Wende wurden knapp 60 % der Fläche von Halle-Ost gewerblich genutzt, etwa 17.200 Personen waren in Arbeitsstätten auf dem betrachteten Gelände beschäftigt (KAA DEN 1990, S. 42).

### ***2.3 Die Entwicklung nach der innerdeutschen Vereinigung***

Mit der Wiedervereinigung setzte im betrachteten Gebiet ein Strukturwandel ein, der sich in einem drastischen Rückgang der Arbeitsstätten<sup>8</sup> und Beschäftigten niederschlug. Besonders schwere Verluste entfielen auf das Teilgebiet Freimfelde, während Diemitz und Büschdorf zeitweise auch ein Wachstum zu verzeichnen hatten. Eine Folge der Betriebsschließungen war die Zunahme des Leerstandes, der bisweilen auch den Abriss von Gebäuden nach sich zog.

Stets wurde die gewerbliche Nutzung in Halle-Ost auch von einer Wohnfunktion begleitet. Die Phase der Industrialisierung ging mit einer verstärkten Verlagerung von Wohnfunktionen in den Stadtteil einher, wie die Errichtung von Wohngebäuden westlich (Ende 19. Jahrhundert) und östlich (1930er und 1950er Jahre) der Freimfelder Straße zeigt. 1990 lebten etwa 6.000 Einwohner im damaligen Industriegebiet Halle-Ost. Nach der Wiedervereinigung ist die demographische Entwicklung des Untersuchungsgebiets durch gegenläufige Entwicklungen gekennzeichnet: Einerseits kam es in den Ortsteilen Diemitz und Freimfelde zu einer starken Bevölkerungsabnahme, der mit dem transformationsbedingten allgemeinen Einwohnerverlust Halles in Einklang steht.<sup>9</sup> Andererseits ist im gleichen Zeitraum die Bevölkerung von Büschdorf um knapp 24 % gewachsen – geschuldet ist dies den nachholenden Suburbanisierungsprozessen in Ostdeutschland.

---

sowie der Feinmechanik/Optik zusammen. Der Leichtindustrie gehören die Holzbe- und -verarbeitung, Textilien, Konfektion und Nahrungsmittel, Leder, Schuhe und Rauchwaren, Zellstoff/Papier, Polygraphie und Glas/Keramik an

<sup>7</sup> BÖHMER (1990, S. 27f.) stellt in diesem Zusammenhang heraus, dass der Charakter des Gebietes von großflächigen Produktions- und Lagerflächen bestimmt wurde.

<sup>8</sup> Noch in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre nahm die Zahl der Betriebsstätten in Halle-Ost um 3,6 % ab (vgl. STADT HALLE 2005).

<sup>9</sup> Alleine im Zeitraum von 1993 bis 2003 hat die Stadt knapp ein Viertel ihrer einst etwa 310.000 Einwohner verloren (vgl. STADT HALLE 2005).

### 3 Allgemeine Struktur des Untersuchungsgebiets

#### 3.1 Fläche und Bevölkerung

Entsprechend der dominanten Funktion des Gebietes Halle-Ost als Gewerbegebiet sind auf Basis der administrativen Gebietsabgrenzung knapp 30 % der Gesamtfläche im Flächennutzungsplan der Stadt Halle als gewerbliche (Bau-)Fläche ausgewiesen (vgl. Tabelle 2). Für das eigentliche Untersuchungsgebiet (vgl. Kap. 1.3, Abbildung 1) fällt dieser Wert aufgrund der überwiegenden Prägung von Büschdorf als Wohnstandort noch deutlich höher aus. Als gewerbliche Fläche ist vor allem der Osten des Areals ausgewiesen, während sich in Diemitz, zum Teil auch im Westen des Untersuchungsgebietes sowie entlang der Delitzscher Straße Wohnbau- und gemischte sowie Sonderbauflächen befinden. Dabei grenzen die Wohngebiete zum Teil direkt an gewerblich genutzte Flächen, sind zum Teil aber auch (insbesondere im Südwesten) durch Grünpufferzonen von der gewerblichen Nutzung getrennt. Insgesamt sind – erneut bezogen auf das administrativ abgegrenzte Gebiet – knapp 28 % als Wohnbau-, gemischte und Sonderbauflächen ausgewiesen. Dieser für ein Gewerbegebiet recht hohe Anteil ist in erster Linie auf das Stadtviertel Büschdorf zurückzuführen, so dass der Wert gegenüber dem tatsächlichen Gewerbegebiet Halle-Ost deutlich überhöht sein dürfte. Dennoch unterstreicht er noch einmal die bereits in Kap. 2 angesprochene Bedeutung des halleschen Ostens als Wohnstandort.<sup>10</sup>

**Tabelle 2: Flächennutzung in Halle-Ost**

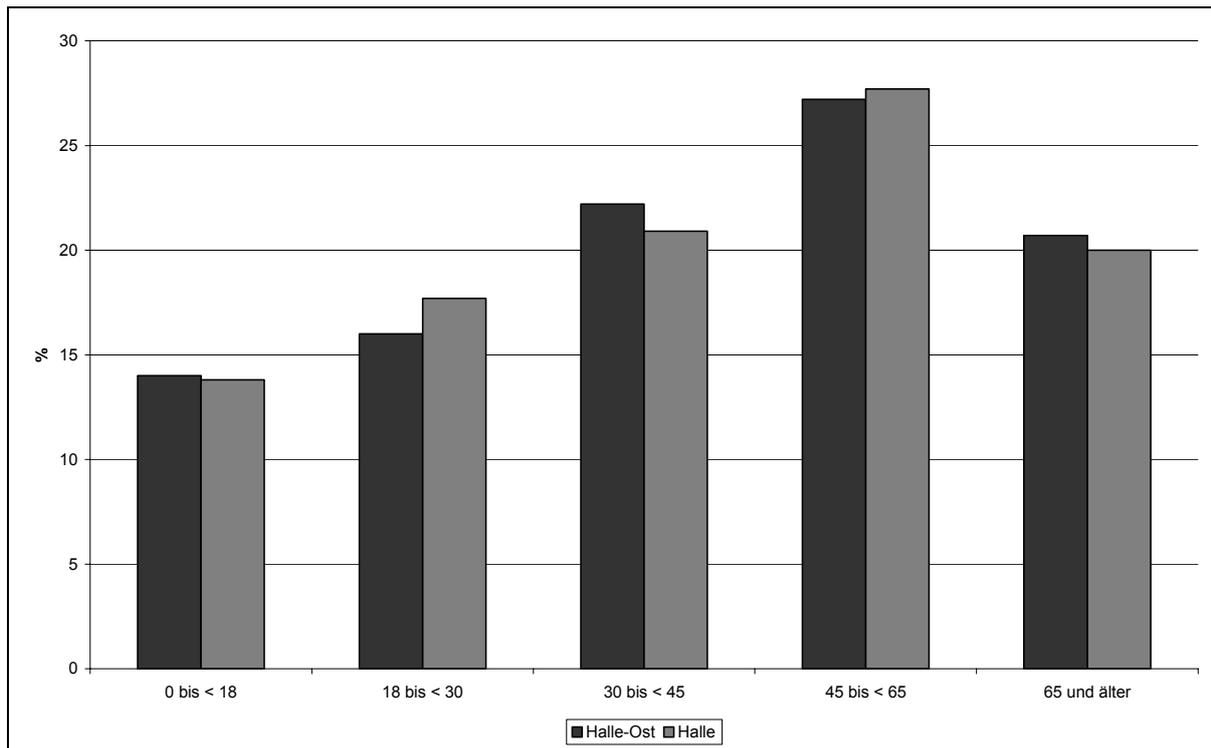
	<b>Freiimfelde / Kane-naer Weg</b>	<b>Diemitz</b>	<b>Büschdorf</b>	<b>Halle-Ost*</b>	<b>Halle</b>
Wohnbau-, gemischte und Sonderbauflächen	29,0	19,4	32,8	27,8	26,7
Gewerbegebiet und gewerbliche Baufläche	18,2	36,4	30,5	29,1	6,2
Gemeinbedarf	0,4	0,5	0,3	0,4	1,6
Überörtlicher Verkehr, Bahnanlagen	3,4	15,6	2,9	6,8	4,5
Sonstige und Grünflächen mit Versorgungsfunktion	23,2	19,1	27,5	23,9	28,1
Wasserfläche	0,0	0,0	0,0	0,0	3,4
Landwirtschaft, Wald	22,5	9,0	5,2	10,8	27,9
Sonstige	3,1	0,0	0,9	1,2	1,6

\* administrative Abgrenzung; alle Angaben in Prozent

Quelle: STADT HALLE 2005, S. 34.

<sup>10</sup> Die Angaben zum Wohnflächenanteil des Gebietes täuschen allerdings über seine tatsächliche Attraktivität als Wohnstandort hinweg. Leerstandsquoten von 37,8 % bzw. 26,9 % in den Stadtvierteln Freiimfelde / Kane-naer Weg und Diemitz in 2005 (2002: 33,2 % bzw. 23,5 %) – zum Vergleich: im gesamten Stadtgebiet betrug der Wohnungsleerstand in 2005 16,7 % – machen deutlich, dass das Wohnungsangebot im ehemaligen Gewerbegebiet Halle-Ost nicht auf eine äquivalente Nachfrage trifft (STADT HALLE 2006, S. 29).

Im Jahr 2004 lebten noch knapp 8.000 Menschen in den drei betrachteten Stadtvierteln, im kartierten Untersuchungsgebiet dürften es in etwa halb so viele sein.<sup>11</sup> Diese verteilen sich insbesondere auf die drei genannten Wohnquartiere des Areals. Hinsichtlich der Altersstruktur der Bevölkerung stellt sich die Situation gegenüber der Gesamtstadt zwar nicht ungünstiger dar, eine Überalterung der Bevölkerung ist jedoch auch hier offensichtlich (vgl. Abbildung 2). So ist jeder fünfte Bewohner mindestens 65 Jahre alt, beinahe die Hälfte der Menschen haben wenigstens das 45. Lebensjahr vollendet. Es ist daher zu erwarten, dass die Bevölkerung in Halle-Ost in den kommenden Jahren weiter zurückgehen wird, zumal auch die Wanderungsbilanz der zurückliegenden Jahre in den beiden Kerngebieten Diemitz und Freimfelde / Kanenaer Weg nur knapp positiv ausfällt (STADT HALLE 2006, S. 48; STADT HALLE 2005, S. 50).



**Abbildung 2: Altersstruktur der Bevölkerung in Halle und Halle-Ost**

Quelle: STADT HALLE 2005, S. 43.

Eine im Jahr 2002 durchgeführte Gewerbebaulanderfassung der Stadt Halle versuchte, die größeren Gewerbegebiete der Stadt samt ihrer Gewerbebrachen zu erfassen.<sup>12</sup> Die Erhebung hatte zum Ergebnis, dass im Gebiet Halle-Ost mehr als 75 ha<sup>13</sup> und damit beinahe 25 % des Areals brach liegen (STADT HALLE 2006, S. 36). In keinem anderen Gewerbegebiet in Halle liegen Flächen in größerem Umfang brach, im Hinblick auf den Brachflächenanteil weisen jedoch lediglich die Gewerbegebiete Halle-Neustadt (15 %) und Halle-Süd (23 %) günstigere Werte auf (ebd.). Allerdings ist auch dieser vor fünf Jahren ermittelte Wert vor dem Hintergrund einer Schätzung eines Mitarbeiters der halleschen Wirtschaftsförderung, nach der etwa

<sup>11</sup> Basis dieser Schätzung ist die Bevölkerung der beiden Stadtviertel Freimfelde/Kanenaer Weg und Diemitz, die den größten Teil des Untersuchungsgebietes umfassen, sich jedoch zugleich geringfügig über das Untersuchungsgebiet hinaus ausdehnen. Die Bevölkerung der beiden Stadtviertel betrug 2004 etwa 4.000 Einwohner (STADT HALLE 2005, S. 40).

<sup>12</sup> Die damals zugrunde gelegte Abgrenzung des Gebietes stimmt im Wesentlichen mit jener der vorliegenden Arbeit überein, unberücksichtigt blieb jedoch der nördliche Teil von Diemitz: Die nördliche Kartiergrenze der damaligen Erhebung war die Fritz-Hoffmann-Straße, so dass insgesamt eine Fläche von etwas mehr als 300 ha erfasst wurde.

<sup>13</sup> Inklusive etwa 22 ha ungenutzte unternehmerische Reservflächen.

die Hälfte aller vorhandenen Flächen des Areals brach liegen (INTERVIEW A 2006), zu relativieren. Insgesamt lässt sich – auch ohne den exakten Wert brach liegender Flächen ermittelt zu haben – zweifelsfrei konstatieren, dass das Brach- und Reserveflächenpotenzial im Untersuchungsgebiet recht hoch ist und offensichtlich in den vergangenen Jahren eine steigende Tendenz aufwies.

### **3.2 Unternehmen und Beschäftigte**

Die ungünstige Brachflächensituation im ehemaligen Gewerbegebiet ist in erster Linie Folge der im Zeitverlauf gesunkenen Anzahl der am Standort ansässigen Unternehmen. Für 2004 weist das Statistische Jahrbuch der Stadt Halle in der Summe 1.142 Betriebsstätten in den Stadtvierteln Freimfelde / Kanenaer Weg, Diemitz und Büschdorf aus. Damit beherbergt das Gebiet 7,7 % aller halleschen Betriebe (STADT HALLE 2005, S. 109). Im Rahmen der dieser Arbeit zugrunde liegenden Untersuchung wurden im Kartiergebiet (vgl. Abbildung 1) insgesamt 445 Unternehmen<sup>14</sup> erfasst. In einer vergleichbaren Analyse in 2002 – das Untersuchungsgebiet war damals geringfügig weiter abgegrenzt – wurden noch 536 Betriebe<sup>15</sup> gezählt (vgl. ZIERVOGEL 2002).

Die Befragungsergebnisse der durchgeführten Untersuchung lassen erkennen, dass im ehemaligen Industriegebiet Halle-Ost inzwischen in erster Linie kleine und Kleinstunternehmen angesiedelt sind (vgl. Abbildung 3). Nahezu zwei Drittel der befragten Unternehmen beschäftigen am Standort weniger als zehn Mitarbeiter, weitere knapp zwanzig Prozent haben zwischen zehn und fünfzig Beschäftigte. Jeweils fünf Prozent der befragten Unternehmen beschäftigen zwischen 50 und 250 bzw. mehr als 250 Mitarbeiter. Die ehemalige Dominanz großer Betriebe in Gestalt von Kombinat und volkseigenen Betrieben der DDR ist in der Nachwendzeit also offenkundig einer vor allem durch kleine Unternehmen geprägten Struktur gewichen. Zu den Unternehmen mit den meisten Beschäftigten in Halle-Ost zählen gegenwärtig die HAVAG Hallesche Verkehrs AG, die Mitteldeutsche Zeitung, die Finsterwalder Transport und Logistik GmbH, die ABB Transformatoren GmbH sowie die Halloren Schokoladenfabrik GmbH.<sup>16</sup>

Im Durchschnitt sind die Unternehmen in Halle-Ost seit etwa 1996 an ihrem jetzigen Standort ansässig, lediglich 13 (6,5 %) von ihnen sind bereits vor der deutschen Wiedervereinigung im Untersuchungsgebiet ansässig gewesen. Aus der Tatsache, dass es sich bei etwa zwei Drittel der befragten Betriebe um den Hauptsitz des Unternehmens handelt und in diesem Fall Ansiedlungs- und Gründungsjahr der betreffenden Unternehmen übereinstimmen, folgt schließlich auch, dass die Unternehmen in Halle-Ost sehr jung sind. Lediglich ein knappes Fünftel der befragten Unternehmen wurde vor 1990 gegründet, 16 % im Wendejahr, alle anderen erst später.<sup>17</sup>

Von den kartierten Unternehmen sind lediglich noch 7 % dem verarbeitenden Gewerbe zuzuordnen, immerhin 12 % sind im Baugewerbe tätig, der verbleibende Anteil dürfte nahezu gänzlich auf den tertiären Sektor entfallen (vgl. Abbildung 4).<sup>18</sup> Die meisten Unternehmen in

---

<sup>14</sup> Freiberufler wie Ärzte, Rechtsanwälte etc. wurden nicht erhoben.

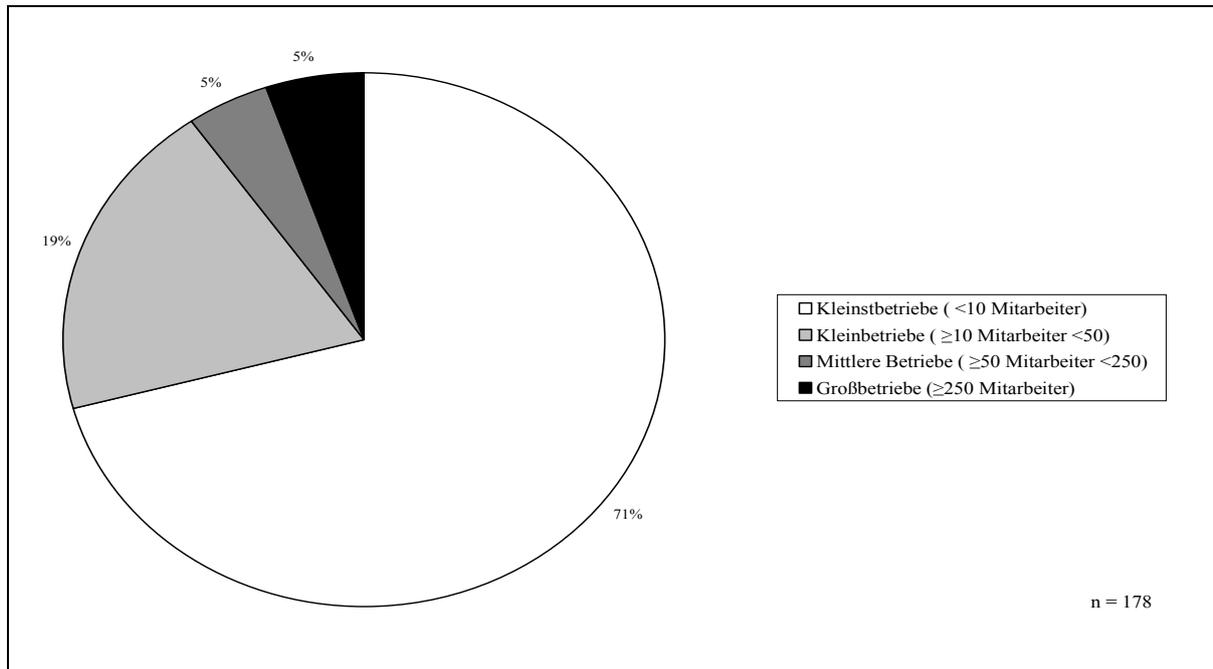
<sup>15</sup> Inklusive Freiberuflern.

<sup>16</sup> Letztgenanntes Unternehmen ist eines der wenigen, die bereits vor der politischen Wende existierten und noch heute am Standort ansässig sind.

<sup>17</sup> Zur Erläuterung: Im Rahmen der Unternehmensbefragung wurde zum einen das Gründungsjahr der Unternehmen erfasst, unabhängig davon, wo diese Gründung erfolgte. Zum anderen wurde erfragt, wann die Unternehmen sich in Halle-Ost niedergelassen haben. Wurde der Hauptsitz eines Unternehmens befragt, fallen die Antworten auf beide Fragen i. d. R. identisch aus (Ausnahme: Verlagerung des Hauptsitzes), bei befragten Filialbetrieben bzw. Zweigstandorten unterscheiden sie sich zumeist (Ausnahme: Unternehmensgründung und Eröffnung einer oder mehrerer Zweigniederlassung im selben Jahr).

<sup>18</sup> Es ist anzunehmen, dass auch die Kategorie ‚Sonstige‘ vorwiegend Dienstleistungsunternehmen umfasst.

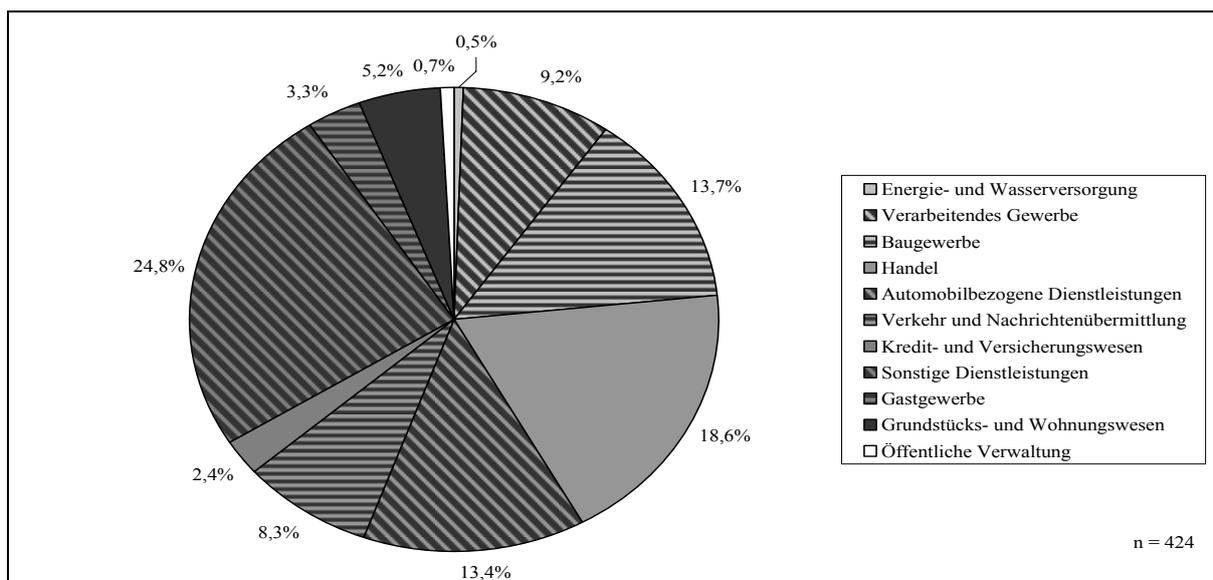
Halle-Ost gehören dem Einzelhandel an, die zum Teil auf die Versorgung der lokal ansässigen Bevölkerung sowie der Arbeiter und Angestellten der dortigen Unternehmen ausgerichtet sind, teils aber auch auf ein größeres Einzugsgebiet zurückgreifen (z. B. der OBI-Baumarkt).



**Abbildung 3: Betriebsgrößenstruktur in Halle-Ost**

Quelle: Eigene Erhebung (März 2006).

Eine nach Wirtschaftssectoren differenzierte Betrachtung zeigt, dass Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes am längsten auf eine Tätigkeit in Halle-Ost zurückblicken können – das durchschnittliche Ansiedlungsjahr der befragten Unternehmen ist 1980. Unternehmen des heute dominanten tertiären Sektors kamen dagegen vor allem in der Nachwendezeit in den halleischen Osten; dies gilt in besonderem Maße für Großhandelsunternehmen, die in der Mehrheit sogar erst nach der Jahrtausendwende ihren Standort in Halle-Ost bezogen.



**Abbildung 4: Branchenstruktur in Halle-Ost**

Quelle: Eigene Erhebung (März 2006).

## 4 Ausprägung der Standortfaktoren und ihre Bewertung

### 4.1 Halle-Ost aus der Sicht der Unternehmen

Die Wahrnehmung des Untersuchungsgebietes aus betrieblicher Perspektive stellt einen wichtigen Ansatzpunkt für die Formulierung adäquater Handlungsstrategien dar, die die Bedürfnisse der Unternehmen vor Ort berücksichtigen und dementsprechend Prioritäten bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen setzen. Im Folgenden werden Befragungsergebnisse diskutiert, die sich auf die Ausprägung und Bewertung einzelner lokaler und regionaler Standortfaktoren beziehen. In einem ersten Schritt werden die Befragungsergebnisse über alle Unternehmen aggregiert vorgestellt, um zu einem Gesamtbild zu gelangen. Anschließend erfolgt eine vergleichende Betrachtung der drei größten in Halle-Ost vertretenen Branchen (Baugewerbe, Handel, automobilbezogene Dienstleistungen).<sup>19</sup>

Tabelle 3 zeigt die Standortfaktoren, zu denen die befragten Unternehmer eine Einschätzung abgegeben sollten. Erfragt wurde jeweils die Bedeutung, die der betreffende Standortfaktor für das jeweilige Unternehmen hat (Spalte 3) sowie die Beurteilung des Faktors vor Ort (Spalte 4).<sup>20</sup> Aus der Differenz beider Werte lässt sich auf die Zufriedenheit rückschließen (Spalte 5), wobei positive/negative Werte anzeigen, dass die Unternehmen in der Summe mit dem Standortfaktor zufrieden/unzufrieden sind. Im Durchschnitt wird den Faktoren von den Befragten eine mittlere bis große Bedeutung beigemessen (2,61) und ihre Ausprägung am Standort wird als mittelmäßig bewertet (2,76). Diese Gesamtwerte täuschen jedoch über die sehr heterogene Ausprägung der Bewertung einzelner Standortfaktoren hinweg und verschweigen, dass neun der zwölf abgefragten Faktoren negative Zufriedenheitswerte aufweisen.

Die positiv beurteilten Faktoren ‚Flughafenanbindung‘, ‚Gleisanbindung‘ und ‚Nähe zu Lieferanten‘ sind zugleich jene drei Faktoren, die für die befragten Unternehmen vor Ort die geringste Bedeutung besitzen. Die hohe Zufriedenheit mit diesen Faktoren erklärt sich daher vor allem aufgrund ihrer geringen Relevanz für die Befragten denn durch ihre gute Beurteilung vor Ort. So messen beispielsweise mehr als 80 % der befragten Unternehmer der Gleisanbindung für das eigene Unternehmen keine Bedeutung bei. Dennoch kann zumindest die mit leichten Abstrichen als ‚gut‘ (2,33) beurteilte Flughafenanbindung als deutlicher Pluspunkt des Gebietes herausgestellt werden (so auch INTERVIEW A 2006). Einschränkend muss jedoch auch hier konstatiert werden, dass die Nähe zum Flughafen Leipzig-Halle für mehr als zwei Drittel der Unternehmen keine Rolle spielt. Dies kann als Indiz dafür gewertet werden, dass Unternehmen, die die Nähe zum Flughafen suchen, auf andere Standorte ausweichen, die diesbezüglich noch günstigere Voraussetzungen bieten.

---

<sup>19</sup> Die geringe Fallzahl lässt eine Auswertung weiterer Branchen nicht zu. Die Unternehmen der sonstigen Dienstleistungen bleiben trotz ihrer großen Anzahl (n = 46) unberücksichtigt, da es sich hierbei im eigentlichen Sinne nicht um eine Branche, sondern eher um eine Residualkategorie handelt.

<sup>20</sup> In beiden Fällen konnten die Befragten mit ganzen Zahlen von 1 bis 5 antworten, wobei der Wert 1 auf eine sehr große Bedeutung bzw. eine sehr gute Beurteilung hinweist und der Wert 5 anzeigt, dass der betreffende Faktor für das jeweilige Unternehmen keine Rolle spielt bzw. sehr schlecht beurteilt wird.

**Tabelle 3: Einschätzung einzelner Standortfaktoren in Halle-Ost**

<b>Standortfaktoren</b>	<b>n</b>	<b>Mittelwert ,Bedeutung'</b>	<b>Mittelwert ,Beurteilung'</b>	<b>Zufriedenheit</b>
<b>Flughafenanbindung</b>	117	4,10	2,33	1,77
<b>Gleisanbindung</b>	104	4,42	2,93	1,49
<b>Nähe zu Lieferanten</b>	122	3,04	2,80	0,25
<b>Lebensqualität</b>	144	2,97	3,26	-0,29
<b>Lohn- und Gehaltsniveau</b>	122	2,38	2,69	-0,31
<b>Förderprogramme</b>	91	3,01	3,44	-0,43
<b>Standortimage</b>	138	2,66	3,12	-0,46
<b>Miet- und Bodenpreise</b>	124	1,90	2,39	-0,49
<b>Arbeitskräfteverfügbarkeit</b>	125	2,22	2,72	-0,50
<b>Nähe zu Kunden</b>	141	1,84	2,45	-0,62
<b>Größe des relevanten Marktes</b>	121	2,13	2,88	-0,74
<b>Straßenanbindung</b>	155	1,43	2,28	-0,85
<b>Gesamtbewertung</b>	-	2,61	2,76	-0,15

Quelle: Eigene Erhebung (März 2006).

Den wenigen als zufrieden stellend beurteilten Faktoren stehen zahlreiche Kriterien gegenüber, bei denen aus Sicht der Unternehmen Handlungsbedarf besteht. Die größte Diskrepanz zwischen der Bedeutung und seiner Beurteilung weist der Standortfaktor ‚Straßenanbindung‘ auf. So wird der Faktor im Vergleich zu allen anderen zwar am besten beurteilt (2,28), spielt für die Unternehmen zugleich jedoch die mit großem Abstand wichtigste Rolle (1,43). In den ergänzend zu der standardisierten Befragung geführten Tiefeninterviews wurde deutlich, dass die gute Anbindung an das überregionale Straßennetz ein wichtiger Vorteil des Gebietes Halle-Ost ist, dessen Wert jedoch infolge der zum Teil sehr schlechten inneren Gebietserschließung gemindert wird. Dadurch können die nahe gelegenen Autobahnanschlüsse nur über Umwege bzw. unter erschwerten Bedingungen erreicht werden.<sup>21</sup>

Ähnlich unzufrieden sind die Unternehmen auch mit den beiden Faktoren ‚Größe des relevanten Marktes‘ (-0,74) und ‚Nähe zu Kunden‘ (-0,62): Zwar wird die Kundennähe vergleichsweise besser beurteilt (2,45 gegenüber 2,88), allerdings ist dieser Faktor aus Sicht der Befragten Unternehmer auch deutlich wichtiger (1,84 gegenüber 2,13). In jedem Falle herrscht hinsichtlich beider Faktoren eine ausgeprägte Unzufriedenheit vor.<sup>22</sup>

Auch mit der Ausprägung des Faktors ‚Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte‘ sind die Unternehmen in Halle-Ost in der Summe recht unzufrieden (-0,50). Die Arbeitskräfteverfüg-

<sup>21</sup> So monierte beispielsweise ein Gesprächspartner die deutliche Verengung der Delitzscher Straße zum östlichen Stadtrand hin. Für die Lastkraftwagen dieses Unternehmens, die auf diesem Wege den Autobahnanschluss zur A14 anfahren, ist dieses Teilstück nur schwer befahrbar (INTERVIEW B 2006). Eine andere Gesprächspartnerin wies auf die vielen Kopfsteinpflasterstraßen innerhalb des Gebietes hin, die den Transport empfindlicher Güter nicht zulassen würden (INTERVIEW D 2006).

<sup>22</sup> Angesichts des Aggregationsniveaus der Daten sind Aussagen über die zugrunde liegenden Ursachen an dieser Stelle nicht möglich. So kann sich die Größe des relevanten Marktes von Unternehmen zu Unternehmen ganz erheblich unterscheiden, zum Beispiel beim Vergleich eines Bäckerladens mit einem spezialisierten Maschinenbauer.

barkeit hat für die ansässigen Unternehmen eine große Bedeutung (2,22), wird demgegenüber aber nur als mittelmäßig beurteilt (2,72). Die Unzufriedenheit hinsichtlich der Faktoren ‚Miet- und Bodenpreise‘ (-0,49), ‚Standortimage‘ (-0,46) sowie ‚regionale Förderprogramme‘ (-0,43) ist in etwa vergleichbar stark ausgeprägt, wenngleich jeweils leichte (parallele) Verschiebungen bei der Bedeutung und der Beurteilung der Faktoren vorliegen. Die beste Beurteilung erhielt das Miet- und Bodenpreisniveau (2,39), die schlechteste Note wurde an die regionalen Förderprogramme vergeben (3,44).

Weitgehend zufrieden sind die Befragten mit dem ‚Lohn- und Gehaltsniveau‘ (-0,31) sowie der ‚Lebensqualität‘ vor Ort (-0,29). Beide Faktoren werden zwar nur als mittelmäßig beurteilt (2,69 bzw. 3,26), allerdings haben sie für die lokalen Unternehmen auch keine überragende Bedeutung (2,38 bzw. 2,97). Ist die relative Zufriedenheit mit dem Lohn- und Gehaltsniveau angesichts der in Ostdeutschland insgesamt vergleichsweise niedrigen Löhne und Gehälter kaum erstaunlich, so ist die Genügsamkeit hinsichtlich der örtlichen Lebensqualität ein wenig überraschend<sup>23</sup>. Zwar wurden ausschließlich Unternehmensvertreter befragt, denen die Lebensqualität ihres Standortes naturgemäß weniger relevant erscheint als den Bewohnern des Gebietes, dennoch spielt dieser Faktor bei der Anwerbung qualifizierter Arbeitskräfte – und diesbezüglich ist die Unzufriedenheit in Halle-Ost offensichtlich vergleichsweise groß – durchaus eine nicht unbedeutende Rolle. Freilich ist zu bedenken, dass die Mehrzahl der in Halle-Ost Beschäftigten (1) vermutlich nicht dort wohnt und (2) nicht den hochqualifizierten Beschäftigten zuzurechnen ist, die tendenziell höhere Ansprüche an die Lebensqualität ihres Arbeitsortes stellen (vgl. BATHELT / GLÜCKLER 2002, S. 144f.). Es zeigen sich jedoch im Einzelnen durchaus Aspekte, die sowohl die Beschäftigten als auch die Unternehmer selbst unzufrieden stimmen: So wurden unter anderem die fehlenden gastronomischen Angebote für die Beschäftigten im Gebiet bemängelt (INTERVIEW D 2006), daneben wurde das Erscheinungsbild des Gebietes beispielsweise im Hinblick auf fehlende Straßenbegrünung stark kritisiert (INTERVIEW B 2006), was auf die Kunden der Unternehmen ebenso wie auf die eigenen Mitarbeiter wenig attraktiv wirke (INTERVIEW D 2006).

#### **4.2 Beurteilung des Standorts durch die Unternehmen prägender Branchen**

Die aggregierte Betrachtung der Standortfaktoren über alle Unternehmen hinweg verschafft bereits einen ersten Eindruck über die größten Stärken, Schwächen und Problemfelder des ehemaligen Gewerbegebietes Halle-Ost. Um den Blick weiter zu schärfen, erfolgt im Folgenden eine synoptische Betrachtung der Standortfaktorenzufriedenheit in den prägenden Branchen des Gebietes. Tabelle 4 zeigt die Zufriedenheitswerte und den daraus resultierenden Rang der zwölf Standortfaktoren bezüglich der Branchen Baugewerbe, Handel sowie automobilbezogene Dienstleistungen. Die rechte Spalte zeigt zum Vergleich die Situation im Hinblick auf die Unternehmensgesamtheit aus Tabelle 3.

Aus der Darstellung wird ersichtlich, dass die Ränge 1 bis 3 in allen vier Fällen – wenn auch in variierender Reihenfolge – von den Faktoren ‚Flughafenanbindung‘, ‚Gleisanbindung‘ sowie ‚Nähe zu Lieferanten‘ besetzt werden. Diese drei Faktoren werden nicht nur von der Unternehmensgesamtheit in Halle-Ost, sondern auch von den Unternehmen der drei prägenden Branchen als zufrieden stellend beurteilt. Der einzige Faktor, der neben den drei genannten die befragten Unternehmen wenigstens einer der drei Branchen zufrieden stellt, ist das regionale Lohn- und Gehaltsniveau: Die Unternehmen des Handels sehen ihre Anforderungen an diesen Faktor als erfüllt an. Demgegenüber sind die Unternehmen des Baugewerbes und in

---

<sup>23</sup> Hinweise auf die vergleichsweise geringe Lebensqualität im halleischen Osten finden sich z. B. bei Sahner (1994), S.20. Als Indizien, die dies Annahme stützen, können aber auch der seit Jahren negative Wanderungssaldo sowie der extrem hohe Wohnungsleerstand (vgl. Kap. 3.1) gewertet werden.

noch stärkerem Maße der automobilbezogenen Dienstleistungsbranche mit dem vorherrschenden Lohn- und Gehaltsniveau unzufrieden.

Bei allen anderen Faktoren herrscht in jeder der drei untersuchten Branchen Unzufriedenheit vor, wobei sich das Ausmaß zwischen den Branchen zum Teil deutlich unterscheidet. Bei den Unternehmen des Baugewerbes schneiden die Faktoren ‚Straßenanbindung‘, ‚Arbeitskräfteverfügbarkeit‘ sowie ‚Größe des relevanten Marktes‘ am schlechtesten ab. Während die Straßenanbindung im Vergleich der vier Untersuchungsgruppen weniger unzufrieden stellt, lösen die Arbeitskräfteverfügbarkeit und die Marktgröße im Gruppenvergleich deutlich größere Unzufriedenheit aus. Eine Ursache für die vergleichsweise günstige Beurteilung der Straßenanbindung könnten die mutmaßlich geringeren Anforderungen von Unternehmen der Baubranche an den Straßenzustand sein<sup>24</sup>, so dass die grundsätzlich gute überregionale Straßenanbindung des Gebietes Halle-Ost aus der Perspektive dieser Unternehmen durch die schlechte Qualität der Straßen im Untersuchungsgebiet nicht beeinträchtigt wird. Während sich für den diagnostizierten Arbeitskräftemangel keine nahe liegende Erklärung findet, ist die Unzufriedenheit bezüglich des Faktors ‚Marktgröße‘ mit hoher Wahrscheinlichkeit auf die zum Zeitpunkt der Befragung noch geringe Dynamik in der ostdeutschen Baubranche zurückzuführen (vgl. LOOSE 2006a; LOOSE 2006b). In der Summe aller Faktoren sind die befragten Bauunternehmer mit den analysierten Standortfaktoren etwas zufriedener als die Unternehmen in Halle-Ost insgesamt. Die Zahl jener Faktoren, welche die Unternehmen nicht zufrieden stellen, ist jedoch identisch.

**Tabelle 4: Standortzufriedenheit einzelner Branchen\***

<b>Standortfaktoren</b>	<b>Baugewerbe</b>	<b>Handel</b>	<b>Automobilbranche</b>	<b>Gesamt</b>
<b>Flughafenanbindung</b>	2 (+ 2,20)	2 (+ 1,39)	1 (+ 2,00)	1 (+ 1,77)
<b>Gleisanbindung</b>	1 (+ 2,29)	1 (+ 2,08)	3 (+ 0,39)	2 (+ 1,49)
<b>Nähe zu Lieferanten</b>	3 (+ 0,12)	3 (+ 0,35)	2 (+ 0,71)	3 (+ 0,25)
<b>Lebensqualität</b>	6 (- 0,25)	8 (- 0,29)	8 (- 0,71)	4 (- 0,29)
<b>Lohn- und Gehaltsniveau</b>	9 (- 0,39)	4 (+ 0,28)	12 (- 0,88)	5 (- 0,31)
<b>Förderprogramme</b>	7 (- 0,27)	7 (- 0,28)	11 (- 0,82)	6 (- 0,43)
<b>Standortimage</b>	4 (- 0,01)	10 (- 0,45)	5 (- 0,30)	7 (- 0,46)
<b>Miet- und Bodenpreise</b>	5 (- 0,07)	5 (- 0,07)	6 (- 0,43)	8 (- 0,49)
<b>Arbeitskräfteverfügbarkeit</b>	11 (- 0,94)	6 (- 0,15)	4 (- 0,29)	9 (- 0,50)
<b>Nähe zu Kunden</b>	8 (- 0,29)	11 (- 0,62)	9 (- 0,80)	10 (- 0,62)
<b>Größe des relevanten Marktes</b>	12 (- 1,00)	9 (- 0,42)	10 (- 0,81)	11 (- 0,74)
<b>Straßenanbindung</b>	10 (- 0,67)	12 (- 1,03)	7 (- 0,68)	12 (- 0,85)
<b>Zufriedenheit insgesamt</b>	<b>+ 0,01</b>	<b>- 0,01</b>	<b>- 0,31</b>	<b>- 0,15</b>

\* Die Zahlen in Klammern geben die Zufriedenheit mit den jeweiligen Standortfaktoren an. Der aus der Zufriedenheit resultierende Rang des betreffenden Faktors in der betreffenden Branche entspricht der Ziffer vor dem Klammerausdruck. Beispielsweise beträgt die Zufriedenheit mit der Gleisanbindung in der Baubranche + 2,29. Da kein Faktor die Unternehmen der Baubranche in höherem Maße zufrieden stellt, nimmt dieser Faktor Rang 1 ein.

Quelle: Eigene Erhebung (März 2006).

<sup>24</sup> Als Begründung lässt sich anführen, dass Bauunternehmen in der Regel keine empfindlichen Gerätschaften transportieren, die hohe Anforderungen an den Straßenbelag und den Zustand der Straße stellen.

Aus der Perspektive der Unternehmen des Handels lösen die Faktoren ‚Standortimage‘, ‚Nähe zu Kunden‘ und ‚Straßenanbindung‘ die größte Unzufriedenheit aus. Das Image des Standortes Halle-Ost wird dabei im Vergleich mit den anderen Untersuchungsgruppen besonders schlecht beurteilt. Auch mit der Nähe zu ihren Kunden sind die Händler in hohem Maße unzufrieden, obwohl die Ausprägung dieses Faktors vor Ort als tendenziell gut (2,47) beurteilt wird. Auf der anderen Seite besitzt die Nähe zu den Kunden für die Unternehmen des Handels eine große Bedeutung (1,85). Diese hohen Anforderungen werden am Standort offensichtlich nicht erfüllt. Die größte Diskrepanz zwischen den Anforderungen und den Gegebenheiten sehen die Händler bei der Straßenanbindung. Zwar erhält sie einmal mehr eine der im Faktorenvergleich besten Noten (2,30), ihre Bedeutung für die Befragten ist dabei allerdings überragend (1,27). Über alle Faktoren hinweg sind aber auch die Unternehmen des Handels mit der Situation zufrieden (-0,01), im Einzelnen genügt jedoch auch hier die Mehrzahl der untersuchten Faktoren nicht den an sie gestellten Anforderungen.

Die Befragten der automobilbezogenen Dienstleistungsunternehmen sind mit der Situation hinsichtlich der Faktoren ‚Größe des relevanten Marktes‘, ‚Verfügbarkeit regionaler Förderprogramme‘ und ‚regionales Lohn- und Gehaltsniveau‘ am unzufriedensten. Während jedoch die Marktgröße eine ähnliche Unzufriedenheit wie in den Vergleichsgruppen hervorruft, werden die beiden letztgenannten Faktoren um ein Vielfaches schlechter bewertet.<sup>25</sup> Insgesamt ist die hier betrachtete Gruppe mit der Ausprägung der lokalen bzw. regionalen Standortfaktoren am unzufriedensten (-0,31), gegenüber den anderen Untersuchungsgruppen finden sich hier besonders viele Faktoren, die in hohem Maße unzufrieden stellen.

### ***4.3 Synopse: Stärken, Schwächen und Problemfelder in Halle-Ost***

Aus dem bislang Dargelegten ergibt sich eine Vielzahl von Einblicken, wie die Unternehmen des ehemaligen Industriegebietes Halle-Ost ihren Standort im Detail wahrnehmen und welche Bedeutung sie einzelnen Aspekten beimessen. Um die Formulierung wirksamer Handlungsstrategien im Sinne einer effizienten Kosten-Nutzen-Relation zu ermöglichen, scheint es sinnvoll, die offensichtlich wichtigsten Problemfelder zu identifizieren. Ein solcher Versuch wurde in Tabelle 5 unternommen. Die von den Unternehmen als solche empfundenen Stärken und Schwächen sowie die Problemfelder sind hier getrennt nach den vier Untersuchungsgruppen zusammengestellt.<sup>26</sup> Wie schon zuvor deutlich wurde, zeigen sich im Gruppenvergleich zahlreiche Gemeinsamkeiten, aber auch einige Unterschiede zwischen den Gruppen.

---

<sup>25</sup> Das schlechte Abschneiden der Faktoren ‚Förderprogramme‘ und Lohn- und Gehaltsniveau‘ in der Gruppe der automobilbezogenen Dienstleistungsunternehmen ist vor allem auf ihre schlechte Beurteilung vor Ort zurückzuführen. Im Laufe der Untersuchung wurden jedoch keine Anhaltspunkte gefunden, die diese Tatsache zu erklären vermögen.

<sup>26</sup> Als Stärken werden solche Standortfaktoren bezeichnet, die im Durchschnitt der betreffenden Untersuchungsgruppe besser als mit 2,50 beurteilt wurden. Demgegenüber sind Schwächen jene Faktoren, die eine Beurteilung schlechter als 3,50 erhielten. Die Ausweisung als Faktor mit Konfliktpotenzial bzw. als Problemfeld ist dann gegeben, wenn die Zufriedenheit (Differenz aus Bedeutung und Beurteilung) kleiner als -0,50 ist.

**Tabelle 5: Stärken, Schwächen und Problemfelder des Gebietes Halle-Ost aus Unternehmensperspektive\***

<b>Standortfaktoren</b>	<b>Alle Befragten</b>	<b>Bau-gewerbe</b>	<b>Handel</b>	<b>Automobil-branche</b>
<b>Arbeitskräfteverfügbarkeit</b>	O	O	O	O
<b>Flughafenanbindung</b>	+	+	O	O
<b>Förderprogramme</b>	O	O	-	-
<b>Gleisanbindung</b>	O	O	O	-
<b>Größe des relevanten Marktes</b>	O	O	O	O
<b>Lebensqualität</b>	O	O	O	O
<b>Lohn- und Gehaltsniveau</b>	O	O	O	O
<b>Miet- und Bodenpreise</b>	+	+	+	+
<b>Nähe zu Kunden</b>	+	+	+	O
<b>Nähe zu Lieferanten</b>	O	+	O	+
<b>Standortimage</b>	O	O	O	O
<b>Straßenanbindung</b>	+	+	+	+

\* Die Stärken werden durch ein ‚+‘ symbolisiert, die Schwächen durch ein ‚-‘. Faktoren, die weder Stärke noch Schwäche sind, werden als ‚O‘ dargestellt. Alle Problemfelder sind grau schattiert.

Quelle: Eigene Erhebung (März 2006).

Die Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte wird von keiner der Gruppen als besonders gut, aber ebenso wenig als besonders schlecht eingeschätzt. Nur unter den Unternehmern des Baugewerbes herrscht eine ausgeprägte Unzufriedenheit bezüglich der Arbeitskräfteverfügbarkeit vor. Insgesamt handelt es sich jedoch um einen weitgehend stabilen Standortfaktor. Vergleichbares gilt auch für die Lebensqualität in Halle-Ost, das regionale Lohn- und Gehaltsniveau sowie das Image des Standortes. Keiner der Faktoren wird von einer der Gruppen als Stärke oder Schwäche des Gebietes wahrgenommen, in höchstens jeweils einer der untersuchten Gruppen ist eine ausgeprägte Unzufriedenheit festzustellen. Auch der Faktor Gleisanschluss genügt den Anforderungen der örtlichen Unternehmen, der allerdings von den Befragten der automobilbezogenen Dienstleistungsunternehmen als Schwäche benannt wird. Dies trifft auch auf die regionalen Förderprogramme zu, die zudem auch von den lokalen Händlern negativ beurteilt werden und darüber hinaus von den Unternehmen der Automobilbranche als Problemfeld wahrgenommen werden. Dieser Faktor ist aus Sicht der Unternehmen offensichtlich die größte Schwäche des Untersuchungsgebietes. Weitgehend positiv wird hingegen der Faktor Flughafenanbindung wahrgenommen, der von der Unternehmensgesamtheit und den Unternehmen des Baugewerbes als Stärke empfunden wird. Auch die Nähe zu den Lieferanten wird von zwei Gruppen als Stärke benannt und kann damit ebenso wie die Flughafennähe als einer der Pluspunkte identifiziert werden. In einem noch größeren Maße gilt dies für das örtliche Miet- und Bodenpreisniveau, das von allen hier analysierten Gruppen als Stärke ausgewiesen wird. Ganz anders dagegen wird der Faktor Marktgröße gesehen, der zwar in keinem Fall negativ beurteilt wird, die von den Unternehmen mit Ausnahme der Händler an ihn gestellten Anforderungen dennoch nicht erfüllt und diese in hohem Maße unzufrieden stellt. Er ist damit einer der drei Faktoren, mit denen die ansässigen Unternehmen am unzufriedensten sind. Zu dieser Gruppe zählt auch der Faktor Kundennähe, der in drei von vier Fällen als nicht zufrieden stellend beurteilt wird, obwohl er zugleich von drei der vier Gruppen als Stärke empfunden wird. Noch ambivalenter verhält es sich mit dem Faktor Straßenanbindung: Von allen Gruppen als Stärke des Gebietes Halle-Ost bezeichnet, sind dennoch alle betrachte-

ten Gruppen mit der Ausprägung dieses Faktors in hohem Maße unzufrieden. Obschon die Straßenanbindung damit von allen Faktoren die beste Beurteilung erhält, können die an sie gestellten hohen Anforderungen bei weitem nicht erfüllt werden.

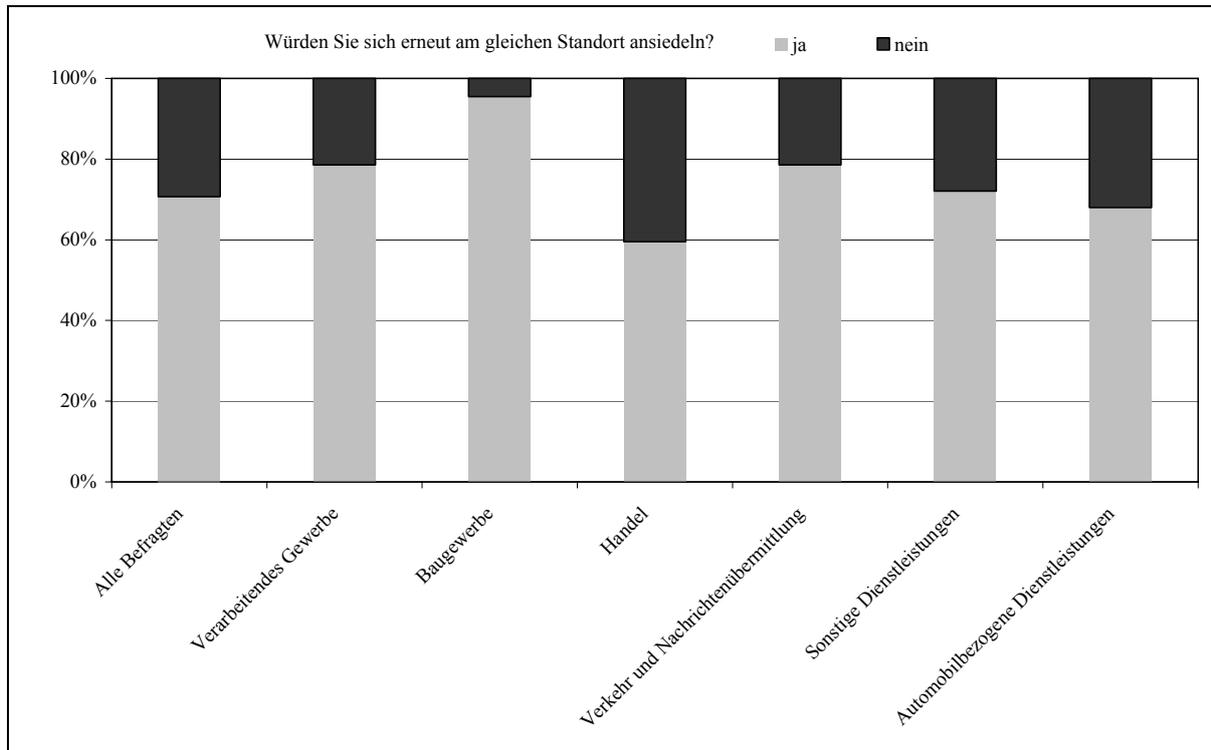


Abbildung 5: Standortzufriedenheit in Halle-Ost<sup>27</sup>

Quelle: Eigene Erhebung (März 2006).

Die durchgeführten Analysen zeigen insgesamt, dass keiner der Faktoren von der Gesamtheit der befragten Unternehmer als Schwäche moniert, also schlecht beurteilt wird. Im Gegenteil verfügt das ehemalige Industriegebiet Halle-Ost aus der Perspektive der Unternehmen über einige Stärken, wozu die Flughafennähe, die Straßenanbindung, die Nähe zu den Kunden sowie das Miet- und Bodenpreisniveau zählen. Trotz dieser Pluspunkte erfüllen jedoch einige der Faktoren die von den Unternehmen gestellten Anforderungen nicht. Dies trifft u. a. auf die Kundennähe und die Straßenanbindung sowie die Größe des relevanten Marktes zu. Daneben sind es noch andere Faktoren, die zumindest in einzelnen Branchen als Problemfelder wahrgenommen werden. Demgemäß antworteten beinahe 30 % der Unternehmen auf die im Rahmen der Untersuchung gestellte Frage, ob sie ihren jetzigen Standort im ehemaligen Gewerbegebiet Halle-Ost erneut wählen würden, mit ‚nein‘ (vgl. Abbildung 5). Hierbei zeigen sich allerdings zum Teil beträchtliche Differenzen zwischen den einzelnen Branchen: Die Unternehmen der Baubranche – jene Branche, die vergleichsweise am zufriedensten ist und Standortkriterien mit Abstand am besten beurteilt (vgl. Tabelle 5) – würden ihren Standort beinahe ausnahmslos erneut wählen (95,5 %). Unternehmen jener Branchen mit ausgedehnter Unzufriedenheit und weniger günstigen Standortfaktorenbewertungen – Handel und automobilbezogene Dienstleistungen (vgl. Tabelle 5) – würden den derzeitigen Standort in ca. 40 % bzw. 32 % der Fälle nicht nochmals wählen, was auf konkrete Missstände schließen lässt. Die in diesem Kapitel geführte Diskussion sollte einen Beitrag zur Identifizierung dieser Missstände leisten.

<sup>27</sup> Angegeben sind nur solche Branchen, in denen mindestens zehn Antworten vorliegen.

## 5 Aktuelle Entwicklungstendenzen in Halle-Ost

### 5.1 Entwicklung der Branchenstruktur

In Kapitel 3.2 wurde bereits angesprochen, dass sich die Anzahl der Betriebe im Untersuchungsgebiet Halle-Ost in den letzten Jahren merklich verringert hat. Abbildung 6 verdeutlicht, dass mit dieser Schrumpfung auch eine Verschiebung der Branchenstruktur im Gebiet einherging. Einige Branchen schrumpften in den vergangenen vier Jahren stärker als andere, wenige Wirtschaftszweige verzeichneten sogar ein geringfügiges Wachstum. Den mit Abstand größten Rückgang hatte der sekundäre Sektor zu verzeichnen. Hatte das verarbeitende Gewerbe in 2002 noch einen Anteil von knapp 13 % aller in Halle-Ost ansässigen Betriebe, so waren es zum Zeitpunkt der Untersuchung nur noch etwa 9 %. Die Anzahl der Betriebe halbierte sich in diesem Zeitraum von damals 66 auf lediglich 39 Betriebsstätten im Frühjahr 2006.<sup>28</sup> Der Standort Halle-Ost kann sich dem bundesweit zu konstatierenden Trend des Rückgangs des industriellen Sektors (vgl. z. B. Statistisches Bundesamt 2004, S. 255 ff.) offensichtlich nicht entziehen, so dass die von der Wirtschaftsförderung der Stadt Halle angestrebte (INTERVIEW A 2006) und von den im Gebiet ansässigen Unternehmern gewünschte Stärkung des verarbeitenden Gewerbes im ehemaligen Gewerbegebiet Halle-Ost (INTERVIEW D 2006) unrealistisch erscheint.

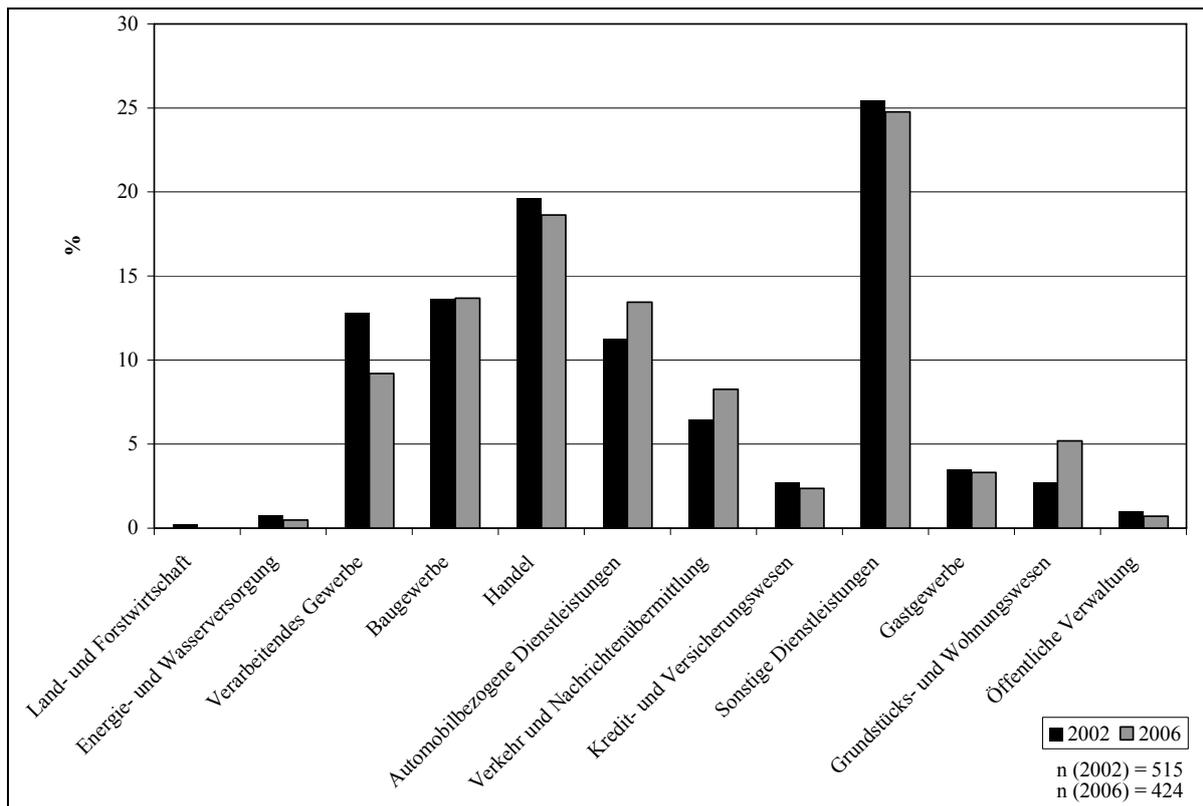
Zwar hielten die meisten Branchen, darunter auch das Baugewerbe, der Handel und die sonstigen Dienstleistungen, ihren prozentualen Anteil im Laufe der letzten vier Jahre weitgehend stabil. Dies darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass sie absolut gesehen zum Zeitpunkt der Untersuchung mit weniger Betrieben am Standort vertreten waren als noch vier Jahre zuvor.

Nur drei Branchen konnten ihren Anteil an der Gesamtzahl der Betriebsstätten in Halle-Ost spürbar vergrößern: automobilbezogene Dienstleistungen, Verkehr und Nachrichtenübermittlung sowie Grundstücks- und Wohnungswesen.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> Infolge der geringfügig größeren Abgrenzung des Untersuchungsgebietes durch ZIERVOGEL (2002) ist zu erwarten, dass die absoluten Rückgänge der Anzahl der Betriebsstätten in den Branchen leicht überzeichnet werden, Zuwächse hingegen in den vorliegenden Daten etwas geringer ausfallen als in der Realität.

<sup>29</sup> Die Zahl der Betriebe des Grundstücks- und Wohnungswesens stieg von 14 im Jahr 2002 auf 22, womit der Anteil nahezu verdoppelt werden konnte. Auch der Anteil der automobilbezogenen Dienstleistungen stieg an, die Zahl der Betriebe reduzierte sich hingegen um eins auf 57. Allerdings verfügt diese Branche nur über ein geringes Wertschöpfungspotenzial und damit über eine eingeschränkte Impulswirkung für den Standort Halle-Ost. Eine nahezu identische Entwicklung – ausgehend von einem niedrigeren Niveau – erfuhren die Betriebe des Verkehrs und der Nachrichtenübermittlung. Ebenso wie die Betriebe der automobilbezogenen Dienstleistungen erhöhten sie ihren Anteil um ca. 2 %, die Anzahl der Betriebe stieg von 33 auf 35.



**Abbildung 6: Branchenstruktur in Halle-Ost im Vergleich der Jahre 2002 und 2006**

Quelle: Eigene Erhebung (März 2006) und ZIERVOGEL (2002).

## 5.2 Beschäftigtenentwicklung

Abbildung 7 zeigt die Mitarbeiterentwicklung einzelner Branchen seit 2003 und die prognostizierte Entwicklung bis 2009 jeweils bezogen auf das Jahr 2006. Es wird ersichtlich, dass die Mehrheit der Befragten die Anzahl ihrer Mitarbeiter in den vergangenen drei Jahren erhöht hat. Darüber hinaus übersteigt die Anzahl der befragten Unternehmen, die in den nächsten drei Jahren von einer Aufstockung ihrer Mitarbeiterzahl ausgehen, jene mit negativen Erwartungen relativ deutlich. Diese Beobachtung deutet darauf hin, dass die zum Zeitpunkt der Befragung in Halle-Ost ansässigen Unternehmen in der Summe eine günstige Beschäftigtenentwicklung in dem betrachteten 6-Jahres-Zeitraum verzeichnet haben bzw. noch verzeichnen werden. Zwischen den Branchen unterscheiden sich die Entwicklungen allerdings zum Teil erheblich:

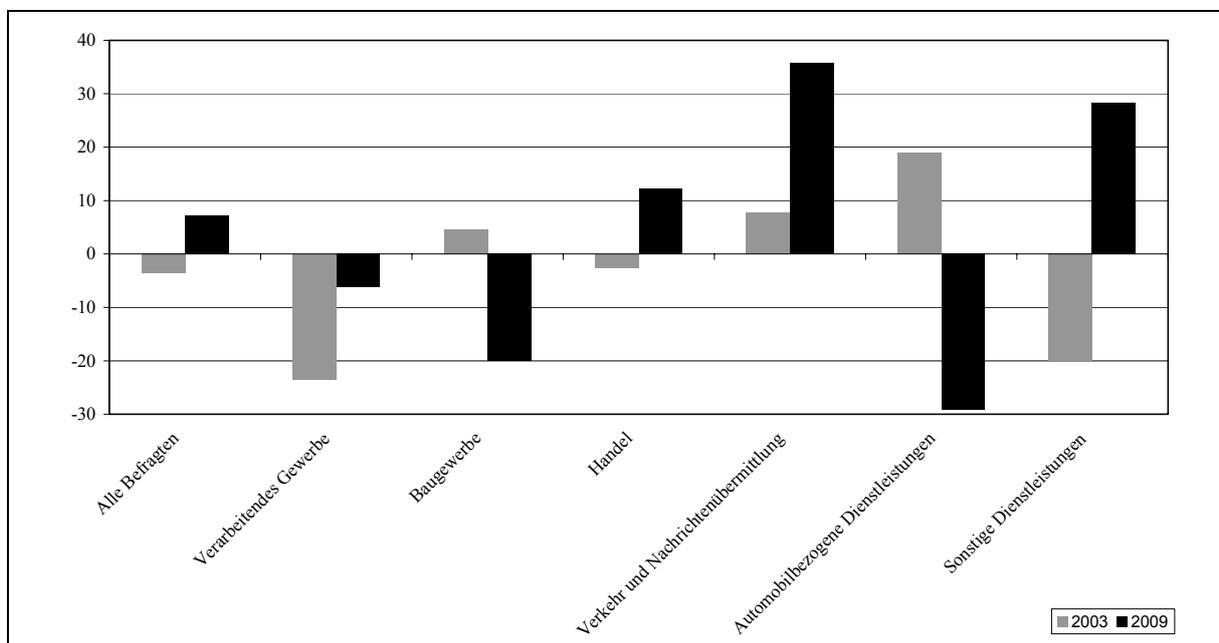
Eine relativ konstante Entwicklung lässt sich aus den Angaben der Befragten des Baugewerbes und der automobilbezogenen Dienstleistungen ableiten. Eine Mehrheit der Unternehmen dieser beiden Branchen beschäftigte vor drei Jahren noch mehr Mitarbeiter als derzeit, eine jeweils noch deutlichere Mehrheit geht auch innerhalb der nächsten drei Jahre von einem weiteren Abbau ihrer Belegschaft aus. Trotz stabiler bzw. positiver Entwicklung der Betriebsstättenzahl in beiden Branchen in den vier Jahren vor der Untersuchung hat sich die Zahl der Mitarbeiter in den bestehenden Betrieben in den drei Jahren seit 2006 tendenziell verringert und wird dies auch bis zum Jahr 2009 tun, sollten die Prognosen der Befragten eintreffen.

Weniger konstant stellt sich die Entwicklung im verarbeitenden Gewerbe dar. Mehr als 35 % der Befragten gaben an, 2003 weniger Mitarbeiter beschäftigt zu haben als zum Zeitpunkt der Befragung, wogegen nur knapp 12 % in den drei Jahren vor der Untersuchung Beschäftigte abbauten. In der Summe blicken die Unternehmen des sekundären Sektors auf drei Jahre positive Beschäftigtenentwicklung zurück. Zugleich gehen sie jedoch davon aus, dass dieser

Trend sich in den kommenden drei Jahren nicht fortsetzen wird. Hier überwiegt der Anteil der Unternehmen, die von einer Reduzierung der Mitarbeiterzahl bis 2009 ausgeht, jenen mit positiven Erwartungen. Insgesamt wird damit das Bild des schrumpfenden industriellen Sektors, das sich bereits in der vorigen Betrachtung ergab (vgl. Abbildung 6), noch verstärkt.

Eine nahezu gegenläufige Betrachtung scheint sich bei den Unternehmen des Verkehrs und der Nachrichtenübermittlung zu vollziehen. Gab eine knappe Mehrheit der Befragten an, die Anzahl der Arbeitsplätze ihres Unternehmens zwischen 2003 und 2006 reduziert zu haben, so erwarten deutlich mehr als 40 % in den nächsten drei Jahren eine Ausweitung der Beschäftigung. Nur etwa 7 % gehen demgegenüber von einem Abbau ihrer Belegschaft bis 2009 aus. Damit scheint sich diese Branche am Standort Halle-Ost insgesamt günstig zu entwickeln. Die Zahl der Unternehmen vor Ort ist in den vergangenen Jahren leicht gestiegen und wird sich im Zuge der Ansiedlung der DHL am Flughafen Leipzig-Halle möglicherweise auch weiterhin positiv entwickeln. Die Mehrheit der Unternehmen dieser Branche geht zudem in den kommenden Jahren von der Einstellung weiterer Mitarbeiter aus. Die Branche Verkehr und Nachrichtenübermittlung ist damit die einzige der untersuchten Branchen, die in beiden Punkten eine relativ günstige Entwicklung aufweist.

Auf eine durchgehend positive Beschäftigtenentwicklung deuten die Befragungsergebnisse in den Branchen Handel und sonstige Dienstleistungen hin. Eine knappe Mehrheit der befragten Händler und eine deutliche Mehrheit der befragten Unternehmen der sonstigen Dienstleistungen gaben an, im Jahr 2003 im Vergleich zum Befragungszeitpunkt weniger Mitarbeiter beschäftigt zu haben und in den letzten Jahren zusätzliche Mitarbeiter eingestellt zu haben. In beiden Branchen geht zudem eine Mehrheit davon aus, auch in den kommenden drei Jahren weitere Arbeitsplätze zu schaffen. Dies kann als Indiz für eine Konsolidierung der Unternehmen in diesen Branchen gewertet werden, deren Zahl in den zurückliegenden vier Jahren spürbar gesunken ist (vgl. Abbildung 6).



**Abbildung 7: Entwicklung der Mitarbeiterzahlen in Halle-Ost<sup>30</sup>**

Quelle: Eigene Erhebung (März 2006).

<sup>30</sup> Das Diagramm bezieht sich auf die Fragen 5b und 5c des Fragebogens. (vgl. Anhang). Auf der Ordinate des ist die Differenz des Anteils positiver mit jenem negativer Antworten abgetragen. So gaben beispielsweise 25,2 % aller Befragten an, sie hätten im Jahr 2003 mehr Mitarbeiter beschäftigt, als dies zum Zeitpunkt der Befragung der Fall war. Etwa 28,8 % sagten demgegenüber, sie hätten drei Jahre zuvor weniger Mitarbeiter beschäftigt. Die daraus resultierende Differenz von -3,6 % ist im Diagramm abgetragen (Balken ganz links).

## 6 Handlungsempfehlungen und mögliche Entwicklungsstrategien

Ausgehend von den in Kap. 4.1 dargestellten Anforderungen der in Halle-Ost ansässigen Unternehmen und ihrer Beurteilung des Standortes sowie unter Berücksichtigung weiterer Untersuchungsergebnisse, dabei insbesondere der in den Leitfadeninterviews gewonnenen Erkenntnisse, lassen sich die wesentlichen Stärken und Schwächen des Untersuchungsgebietes zusammenstellen. Tabelle 6 stellt eine solche Zusammenstellung dar, wobei die Faktoren zudem danach unterschieden werden, ob sie von kommunalen Akteuren (Stadtplanung, Wirtschaftsförderung etc.) gestaltet werden können oder ob sie sich einer Beeinflussbarkeit entziehen.

Insgesamt lassen sich jeweils vier markante Stärken und Schwächen identifizieren. Die Flughafenanbindung des Gebietes sowie der betriebliche Aspekt der Lieferantennähe zählen zu den nicht beeinflussbaren Stärken. Das Miet- und Bodenpreisniveau sowie die überregionale Straßenanbindung sind ebenso Pluspunkte des Standortes Halle-Ost, die sich zudem in gewissen Grenzen weiter verbessern lassen. So ließe sich die grundsätzlich gute Anbindung an das überregionale Straßennetz durch einen Ausbau der Zufahrtsstraßen zusätzlich aufwerten. Dabei sollte insbesondere Rücksicht auf die Anforderungen der in Halle-Ost ansässigen Logistikunternehmen genommen werden, deren Lastkraftwagen beispielsweise auf eine Mindeststraßenbreite und -brückenhöhe angewiesen sind. Das bereits niedrige Miet- und Bodenpreisniveau ließe sich möglicherweise durch die Ausweisung weiteren Gewerbebaulandes innerhalb der Stadtgrenzen weiter absenken, allerdings besteht diesbezüglich kein Handlungsbedarf.

Grundsätzlich sollten alle genannten Stärken durch die städtische Wirtschaftsförderung offensiv kommuniziert werden, so dass Unternehmen mit entsprechenden Anforderungen bei der Standortsuche im mitteldeutschen Raum auf das ehemalige Industriegebiet Halle-Ost aufmerksam werden. Zudem scheint es Erfolg versprechend, den besonderen Aspekt der Innenstadtnähe des Gebietes bei gleichzeitig sehr guter Autobahnanbindung stärker in das Zentrum zu rücken. Vor allem für Unternehmen der Logistik, deren Kunden ihren Standort in innerstädtischen Bereichen haben, könnte dieser Aspekt ein wichtiger Standortvorteil sein.

**Tabelle 6: Stärken und Schwächen des Untersuchungsgebietes Halle-Ost**

	<b>(bedingt) beeinflussbar</b>	<b>nicht beeinflussbar</b>
<b>Stärken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Miet- und Bodenpreisniveau</li> <li>■ (überregionale) Straßenanbindung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Flughafenanbindung</li> <li>■ Nähe zu Lieferanten</li> </ul>
<b>Schwächen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ (lokale) Straßenanbindung</li> <li>■ Standortimage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verfügbarkeit regionaler Förderprogramme</li> <li>■ Größe des relevanten Marktes</li> </ul>

Quelle: Eigene Zusammenstellung auf Basis eigener Erhebungen (März 2006).

Als ausgeprägte Schwächen des Untersuchungsgebietes lassen sich die mangelnde Verfügbarkeit regionaler Förderprogramme sowie die von den örtlichen Unternehmen als zu gering empfundene Größe des relevanten Marktes ausmachen. Beide Aspekte lassen sich jedoch von Seiten kommunaler Akteure nicht positiv beeinflussen und kommen daher als Handlungsfelder nicht in Betracht. Demgegenüber konnten mit der ungenügenden lokalen Straßenanbin-

dung und dem schlechten Standortimage<sup>31</sup> zwei Schwächen identifiziert werden, die als Stell-schrauben in Frage kommen. Die kommunalen Akteure sollten daher versuchen, positiv auf diese Faktoren einzuwirken. Die lokale Straßenanbindung weist in erster Linie Defizite im Hinblick auf die innere Gebietserschließung auf. So fällt vor allem der vielfach schlechte bauliche Zustand der Straßen im Gebiet auf, der erstens den Warenan- und -abtransport der an-sässigen Unternehmen bzw. ihrer Zulieferer und Kunden erschwert und zweitens – wie oben bereits angedeutet – dazu führt, dass die sehr gute überregionale Straßenanbindung des Unter-suchungsgebietes in ihrem Wert geschmälert wird. Somit würde eine Beseitigung dieses Defi-zits zugleich auch eine bereits vorhandene Stärke weiter stärken. Auch dem Image des Unter-suchungsgebietes sollte künftig erhöhte Aufmerksamkeit zuteil werden. Insbesondere bei der Neuansiedlung von Unternehmen kann davon ausgegangen werden, dass dieser Faktor im Entscheidungskalkül eine gewisse Rolle spielt. Bereits kleinere Maßnahmen zur Aufwertung des Erscheinungsbildes des Quartiers, wie beispielsweise die Begrünung der Hauptver-kehrachsen im Gebiet, könnten positive Impulse setzen.

Insgesamt ist zu konstatieren, dass eine erfolgreiche Vermarktung des Gewerbegebietes Hal-le-Ost eine deutliche Profilbildung voraussetzt. Die Stärken, aber auch die Schwächen, auf denen eine solche Profilierung ansetzen kann, wurden im Rahmen der vorliegenden Studie versucht herauszuarbeiten. Im Laufe der Untersuchung fanden sich einige Hinweise, die eine zielgerichtete Vermarktung des Gebiets als Logistikstandort Erfolg versprechend erscheinen lassen. Neben der Vielzahl der bereits ansässigen Logistikunternehmen und ihrer überwie-gend positiven Entwicklung sprechen auch die identifizierten Stärken des Untersuchungsge-bietes für diesen Befund. Positive Impulse sind zudem durch die bereits erfolgte Ansiedlung und baldige (Voll-)Inbetriebnahme des DHL-Drehkreuzes am Flughafen Leipzig-Halle zu erwarten, darüber hinaus wird der anstehende Ausbau des Güterbahnhofs an der westlichen Grenze des Gebietes die Attraktivität für Logistikansiedlungen weiter erhöhen.

---

<sup>31</sup> Beim Standortimage wurde von den befragten Unternehmen im Untersuchungsgebiet zwar kein Handlungsbedarf gesehen, allerdings wird dieser Faktor bei geringer Relevanz vergleichsweise schlecht beurteilt. Eine Ausweisung des Standortimages als Schwäche scheint deshalb berechtigt, zumal zu vermuten ist, dass der Faktor bei aus der Sicht Standort suchender Unternehmen eine höhere Relevanz besitzt als für die bereits an-sässigen.

## Quellenverzeichnis

### Literatur

- Böhmer, K. (1990): Funktionale Flächennutzung der Stadtregion Halle und Halle-Neustadt. Diplomarbeit. Halle (Saale).
- Juchelka, R. (2003): Immobilien-Standort-Entwicklung. Eine empirische Untersuchung zu Trends der Standortentwicklung auf Brachflächen in Innenstädten. Aachen.
- Kaaden, H. (1990): Arbeitsstätten und Verkehrsanforderungen in den städtischen Planungseinheiten der Stadt Halle. Diplomarbeit. Halle (Saale).
- Loose, B. (2006): Ostdeutsches Baugewerbe im April 2006: Kräftige Frühjahrsbelebung. In: *Wirtschaft im Wandel* 13 (5), S. 157–158.
- Loose, B. (2006): Ostdeutsches Baugewerbe im Februar 2006: Stimmungsaufschwung trotz anhaltend kalten Winters. In: *Wirtschaft im Wandel* 13 (3), S. 105–106.
- Misselwitz, A. (1913): Die Entwicklung des Gewerbes in Halle a. S. während des 19. Jahrhunderts. Halle (Saale).
- Neuss, E. (1924) Die Entwicklung des halleschen Wirtschaftslebens vom Ausgang des 18. Jahrhunderts bis zum Weltkrieg. Halberstadt.
- Ridinger, R. (1995): Transformation im Wandel. Die Wirtschaftsstrukturen in den neuen Bundesländern. Bonn.
- Roesler, J. (2003): Ostdeutsche Wirtschaft im Umbruch. 1970 - 2000. Bonn (=ZeitBilder).
- Sahner, H. (1994): Leben in Halle. Ergebnisse einer Bürgerumfrage 1993 im Vergleich. Halle (Saale) (=Der Hallesche Graureiher, 94-1).
- Schmidt, U. (1960): Die Industrie als stadtbildender Faktor für Halle an der Saale: Eine ökonomisch-geographische Untersuchung. Dissertation. Halle (Saale).
- Stadt Halle (Hrsg.) (2006): Integriertes Stadtentwicklungskonzept. Gesamtstädtische Entwicklungstendenzen und Entwicklungsziele. Entwurf vom 23.08.2006. Halle (Saale).
- Usbeck, H. (1999): Altstandorte in Stadtregionen. Beispiele aus Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): *Altstandorte in Stadtregionen von Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen*. Hannover, (=Arbeitsmaterial // Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 252), S. 1–6.
- Walossek, W. (1981): Methodologische Grundlagen und Probleme der Erfassung und Bewertung der industriellen Flächennutzung – ein geographischer Beitrag zur Planung einer rationalen Nutzung der Ressource Fläche am Beispiel der Stadt Halle (Saale). Halle (Saale).
- Ziervogel, D. (2002): Probleme der Wirtschaftsentwicklung altindustrieller Gebiete in der Stadt Halle (Saale). Umstrukturierung im Kontext des ostdeutschen Transformationsprozesses. Diplomarbeit. Halle (Saale).

### Statistiken

- Stadt Halle (Hrsg.) (2006): Statistisches Jahrbuch 2005. Halle (Saale).
- Stadt Halle (Hrsg.) (2005): Statistisches Jahrbuch 2004. Halle (Saale).
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2004): Datenreport 2004. Bonn.

## **Interviews**

Interview A vom 23. Mai 2006

Interview B vom 31. August 2006

Interview C vom 08. September 2006

Interview D vom 08. September 2006

# Anhang

□□-□□□

□□-□□□



## Fragebogen zum Forschungsprojekt:

„Struktureller Wandel innerstädtischer Industriegebiete unter besonderer Berücksichtigung der Brachflächenproblematik“

### Unternehmen

<b>1. Name und Rechtsform des Unternehmens:</b> .....				
<b>2. Der hiesige Betrieb ist:</b>				
<input type="radio"/> Hauptwerk	<input type="radio"/> Joint Venture			
<input type="radio"/> Zweigwerk	<input type="radio"/> sonstige Beteiligungsformen			
<input type="radio"/> Tochterunternehmen				
<b>3a. In welchem Jahr wurde die Firma gegründet?</b> Gegründet: .....				
<b>b. Seit wann sind Sie am jetzigen Standort ansässig?</b> ansässig seit: .....				
<b>4. In welcher Branche ist Ihr Unternehmen tätig?</b>				
<input type="radio"/> Landwirtschaft	<input type="radio"/> Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung			
<input type="radio"/> verarbeitendes Gewerbe	<input type="radio"/> Energie- und Wasserversorgung			
<input type="radio"/> Großhandel	<input type="radio"/> Verkehr und Nachrichtenübermittlung			
<input type="radio"/> Einzelhandel	<input type="radio"/> Kredit- und Versicherungswesen			
<input type="radio"/> Baugewerbe	<input type="radio"/> Grundstücks- und Wohnungswesen			
<input type="radio"/> Gastgewerbe	<input type="radio"/> sonstige Dienstleistungen			
<input type="radio"/> Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	<input type="radio"/> Sonstige: .....			
<b>5a. Wie viele Mitarbeiter beschäftigt Ihr Unternehmen derzeit?</b> 2006: .....				
<b>b. Mitarbeiterzahl 2003 im Vergleich zu 2006:</b>		<input type="radio"/> mehr	<input type="radio"/> weniger	<input type="radio"/> genauso viele
<b>c. Mitarbeiterzahl 2009 im Vergleich zu 2006 (Schätzung):</b>		<input type="radio"/> mehr	<input type="radio"/> weniger	<input type="radio"/> genauso viele
<b>6a. Welchen Jahresumsatz erwirtschafteten Sie 2005?</b> 2005: ..... in Tsd. €				
<b>b. Jahresumsatz 2003 im Vergleich zu 2005:</b>		<input type="radio"/> mehr	<input type="radio"/> weniger	<input type="radio"/> gleich bleibend
<b>c. Jahresumsatz 2009 im Vergleich zu 2005 (Schätzung):</b>		<input type="radio"/> mehr	<input type="radio"/> weniger	<input type="radio"/> gleich bleibend
<b>7a. Wie groß ist die Grundstücksfläche ?</b> .....m <sup>2</sup>				
<b>b. Wie groß ist die bebaute Fläche?</b> .....m <sup>2</sup>				
<b>c. Wie groß ist die genutzte Fläche?</b> .....m <sup>2</sup>				
<b>8. Was gedenken Sie mit vorhandenen Reserveflächen zu tun?</b>				
<input type="radio"/> untervermieten	<input type="radio"/> derzeit keine Planung			
<input type="radio"/> selbst nutzen	<input type="radio"/> keine Reserveflächen vorhanden			
<input type="radio"/> verkaufen	<input type="radio"/> sonstige: .....			

**9. Ist Ihr Unternehmen in den letzten 5 Jahren expandiert bzw. haben Sie es in Zukunft vor?**  
 ja, Expansion bereits erfolgt  ja, Expansion geplant  
 nein, weder noch (weiter mit Frage 11)  keine Aussage möglich

**10. Benötigten oder benötigen Sie unternehmensexterne Expansionsflächen?**  
 ja  nein  
 Wenn ja, für welchen Zweck ( z.B. Büroraum, Lagerfläche, Produktionsfläche... )  
 .....

**11. Planen Sie eine Standortverlagerung?**  
 ja, wegen Expansion  ja, andere Gründe (z.B. auslaufender Pachtvertrag)  
 nein

**12. Wenn Sie für sich oder für Ihr Unternehmen noch einmal neu entscheiden könnten:  
 Würden Sie wieder diesen Standort auswählen?**  
 ja  nein  
 Warum? .....

**Standort**

**1. Wie wichtig sind die nachfolgend genannten Standortfaktoren für die Standortwahl Ihres Unternehmens?  
 Wie beurteilen Sie die Standortfaktoren des Gebietes vor Ort?**

Standortfaktor	Rolle des Standortfaktors für das Unternehmen Sehr große → keine	Beurteilung des Standortfaktors am Ort Sehr gut → schlecht
Gleisanbindung	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> weiß nicht
Anbindung Flughafen	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> weiß nicht
Straßenanbindung	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> weiß nicht
Nähe zu Lieferanten	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> weiß nicht
Nähe zu Kunden	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> weiß nicht
Miet- und Bodenpreise	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> weiß nicht
Größe des relevanten Marktes	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> weiß nicht
Regionale Förderprogramme	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> weiß nicht
Standortimage	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> weiß nicht
Lebensqualität	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> weiß nicht
Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> weiß nicht
Regionales Lohn- und Gehaltsniveau	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> weiß nicht
Sonstige:	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> weiß nicht

**2. Befindet sich auf Ihrem Gelände ein Gleisanschluss?**  
 nicht vorhanden  teilweise zurückgebaut  vollständig erhalten

**3. Was müsste Ihrer Meinung nach verbessert werden, um die Attraktivität des Gebietes zu steigern?**  
 1. ....  
 2. ....  
 3. ....

**4. Sind Ihnen Altlasten auf Ihrem Gelände bekannt?**  
 ja  nein (Fragebogenende)

**5a. Wie groß sind die kontaminierten Flächen in etwa? .....m<sup>2</sup>**

**b Wie gehen Sie mit den Altlasten um?**  
 .....  
 .....

**Vielen Dank!**

## **Gesprächsleitfaden für Interview mit einem Mitarbeiter der städtischen Wirtschaftsförderung**

### **Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Gewerbegebietes Halle-Ost**

Welches sind die größten Pluspunkte des Gewerbegebietes Halle-Ost verglichen mit anderen halleschen Gewerbegebieten?

Welche Schwächen / Schwachpunkte verhindern bislang eine günstigere Entwicklung des Gebietes?

Für welche Branchen eignet sich das Gebiet Ihrer Ansicht nach besonders?

### **Flächenverfügbarkeit im Gebiet**

Wie viele sofort verfügbare Flächen sind am Standort in etwa vorhanden? Wie hat sich deren Zahl in den letzten Jahren entwickelt?

Stimmen Größe, Zuschnitt etc. der angebotenen Flächen mit den Anforderungen potenzieller Nachfrager überein?

Sind Altlasten auf den freien Flächen ein Hindernis bei der Ansiedlung neuer Unternehmen?

### **Bodeneigentumsverhältnisse**

Gibt es im Gebiet einen oder wenige Bodeneigentümer, die über große Flächenanteile verfügen?

Sind die Unternehmen vor Ort überwiegend Eigentümer oder Mieter / Pächter der genutzten Grundstücke?

Fragen Ansiedlungsinteressenten vorwiegend Mietflächen nach oder streben sie einen Kauf der Flächen nach?

Inwiefern ist die Bodeneigentümerstruktur für die Neuansiedlung von Unternehmen hinderlich? Gibt es eine sinnvolle und zugleich durchsetzbare Lösung dieses Problems?

### **Schlüsselakteure**

Welche Unternehmer engagieren sich besonders für den Standort?

Gibt es Personen, die für das Gewerbegebiet Halle-Ost eine herausragende Rolle spielen (Unternehmer, Flächeneigentümer etc.)?

Welche weiteren Personen würden Sie als Interviewpartner empfehlen?

### **Optional: Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe**

Schmäkelt die Wohnnutzung im Norden und Westen des Gebietes die Eignung des Standorts für Industrie-/Gewerbeansiedlungen? Gibt es konkrete Konfliktfälle?

Wie könnte die Gestaltung von Pufferzonen aussehen? Ist diese in Anbetracht der Bodeneigentümerstruktur überhaupt möglich?

## **Gesprächsleitfaden für Interviews mit in Halle-Ost ansässigen Unternehmen**

### **Standortanforderungen**

Warum haben Sie sich im Gewerbegebiet Halle-Ost (und nicht z. B. in Trotha oder Ammendorf) angesiedelt? / Welche Faktoren waren für die Ansiedlung Ihres Unternehmens in Halle-Ost ausschlaggebend?

### **Stärken und Schwächen des Gewerbegebietes Halle-Ost**

Was sind aus Ihrer Sicht die größten Stärken des Gewerbegebietes Halle-Ost?

Gibt es Schwächen / Defizite im Gebiet, die eine (noch) günstigere Entwicklung Ihres Unternehmens bislang verhindern? Wenn ja, welche?

Würden Sie anderen Unternehmen Ihrer Branche eine Ansiedlung in Halle-Ost empfehlen?

### **Chancen und Risiken der Gebietsentwicklung**

Welche kurz- bis mittelfristig realisierbaren Maßnahmen können die Entwicklung des Gebietes positiv beeinflussen? Wo sehen Sie Entwicklungspotenzial?

### **Gesamtbeurteilung aus Unternehmensperspektive**

Wenn Sie Ihre Ansiedlungsentscheidung rückblickend betrachten: Würden Sie sich erneut für den Standort Halle-Ost entscheiden?

Was sind die ausschlaggebenden Gründe für diese Entscheidung?

**Heft 12** (September 2007)

Dipl.-Geogr. Matthias Pink  
Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg  
Institut für Geowissenschaften  
Fachgruppe Wirtschaftsgeographie  
Von-Seckendorff-Platz 4  
06099 Halle  
matthias.pink@geo.uni-halle.de

Dr. Sebastian Henn, Dipl.-Geogr.  
Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg  
Institut für Geowissenschaften  
Fachgruppe Wirtschaftsgeographie  
Von-Seckendorff-Platz 4  
06099 Halle  
sebastian.henn@geo.uni-halle.de

**Herausgeber:** Prof. Dr. K. Friedrich, Prof. Dr. W. Thomi,  
Institut für Geowissenschaften, Martin-Luther-Universität  
Halle-Wittenberg

**Verlag:** Selbstverlag des Instituts für Geowissenschaften,  
Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Halle

**Erscheinungsweise:** Unregelmäßig

**ISSN 1618-2111**