



Themenfelder

- Standortwahl von Unternehmen
- Siedlungsstruktur und Stadtentwicklung
- Räumliche Verteilung von Aktivitäten
- Regionale Wachstumsmodelle
- Regionalpolitik
- Stadtpolitik
- **Aktuelle Trends in der Regionalökonomie**
- **Anwendungsfall – Bahnprojekte Stuttgart 21 und NBS
Wendlingen-Ulm**

Aktuelle Trends



- Smart cities
- Complexity economics

Smart cities



- Smart cities
 - Nutzbarmachung digitaler Technologien um Herausforderungen einer modernen Stadtgesellschaft effizienter zu begegnen
 - Stadtentwicklungskonzepte mit Fokus auf
 - technische Innovationen
 - gesellschaftliche Innovationen
 - wirtschaftliche Innovationen

Smart cities



- Technische Innovationen
 - Ausbau digitaler Infrastruktur (Hochgeschwindigkeitsnetze, Cloud, Cyber-Sicherheit)
 - Ausbau moderner Verkehrs- und intelligenter Energienetze

Smart cities



- Gesellschaftliche Innovationen
 - Smart people
 - Hohe Eigenständigkeit
 - Enge Vernetzung untereinander (sharing-Kultur)
 - Nachhaltiger Konsum (Bio-Produkte, Mobilität, Urban Gardening)
 - Smart Governance
 - Transparente und partizipative Planung und Entscheidungsprozesse
 - Digitale Verwaltung
 - Urban Commons

Smart cities



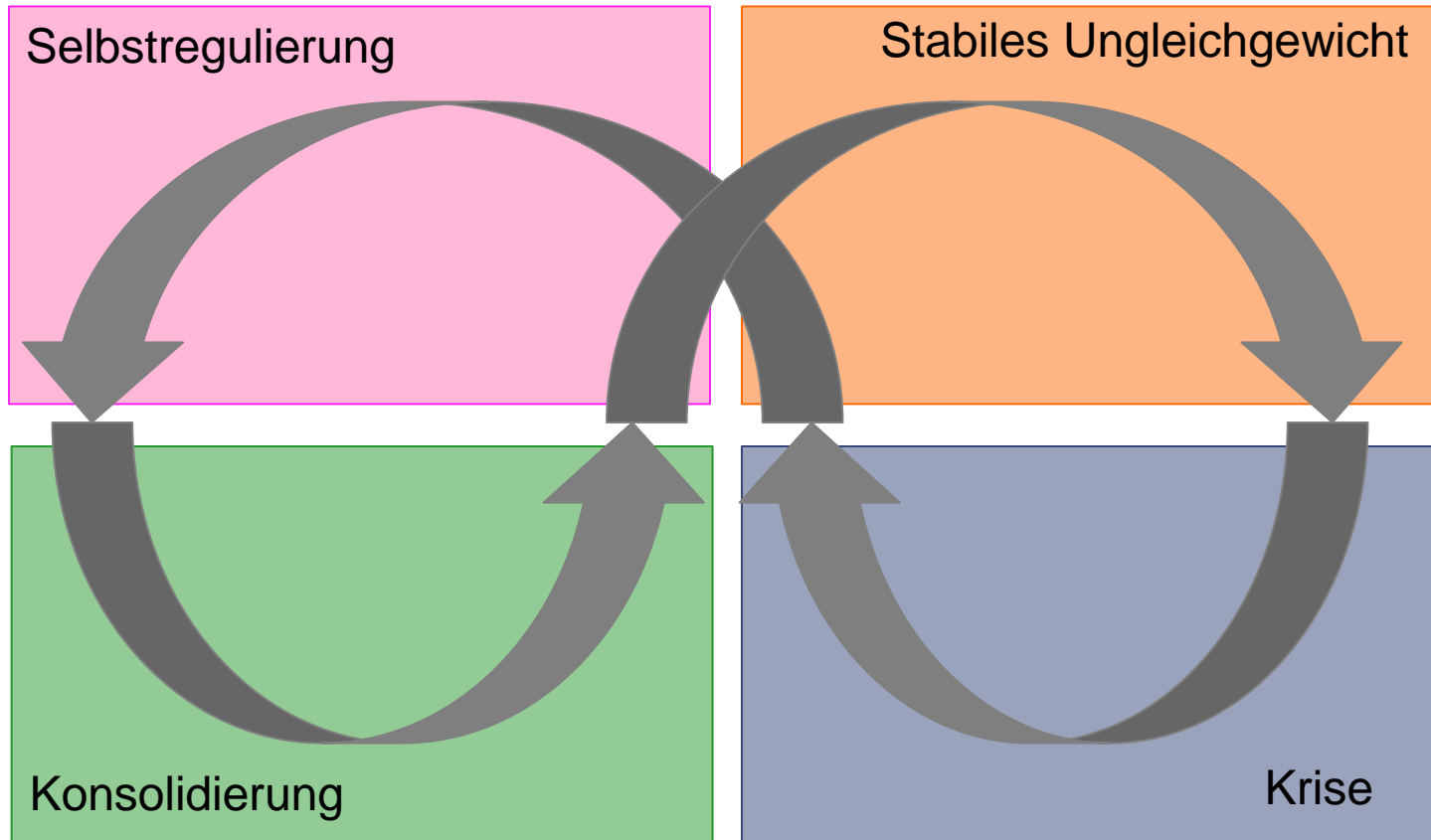
- **Wirtschaftliche Innovationen**
 - **Smart economy**
 - Erhöhung der Produktivität
 - Erleichterung von Wissensspillovern und Wissenstransfers
 - Internet of everything
 - **Smart specialisation strategy**
 - Spezialisierung auf technologische Domains mit regionalen Innovationspotential
 - Innovationspotential hängt von der bestehenden Wissensbasis ab.

Complexity Economics



- Ausgangslage
 - Gleichgewichtsmodelle lassen in vielen Fällen nur eingeschränkte Prognosen über die zukünftige Entwicklung zu. Insbesondere lässt sich keine lineare Entwicklung hin zu einem Gleichgewicht feststellen.
 - Dies liegt in wesentlichen Teilen an der zunehmenden Komplexität des Wirtschaftssystems sowie der Vernetzung dieses Systems mit über- und untergeordneten sowie gleichrangigen Systemen.
 - Die Akteure eines Netzes verfügen daher im besten Fall über eine begrenzte Rationalität.

Complexity Economics



Quelle: in Anlehnung an Evans, 2008

Complexity Economics



Stabilisierendes,
übergeordnetes
System mit Erinner-
ungsvermögen

large & slow



Betrachtetes
System



Störendes
unterge-
ordnetes
System

small & fast



Other socio-ecological systems at different scales (e.g. coal regions and renewable energy research and development regions in India, China, USA; global agriculture and transport systems)

Complexity Economics



■ Idee

- Die Wettbewerbsfähigkeit einer Ökonomie hängt sehr stark vom Grad Ihrer Komplexität und Ihrer Vernetzung mit anderen komplexen Ökonomien ab.
- Der Grad der Komplexität lässt sich anhand der Diversität immobiler *capabilities* messen. Je diversifizierter diese *capabilities*, desto spezifischer sind die Produkte, die von dieser Region hauptsächlich produziert und gehandelt werden. Ökonomien mit geringer Diversität werden dagegen vergleichsweise einfache Produkte herstellen und handeln.
- Zwar werden weniger komplexe Ökonomien ihre Güter in viele (auch komplexe) Ökonomien exportieren, aufgrund der geringen Spezifität der Güter bleibt die Wertschöpfung jedoch vergleichsweise gering.
- Spezifische Produkte werden dagegen in weniger Länder exportiert, sind aber mit einer hohen Wertschöpfung verbunden.
- Der zukünftige Erfolg einer Ökonomie lässt sich daher relativ gut anhand der Komplexität der Ökonomie und der Komplexität der Handelspartner messen.

Großprojekte als regionaler Impulsgeber



Fehmarn-
beltbrücke



Öresund-
brücke

Channel-
tunnel



Stuttgart 21



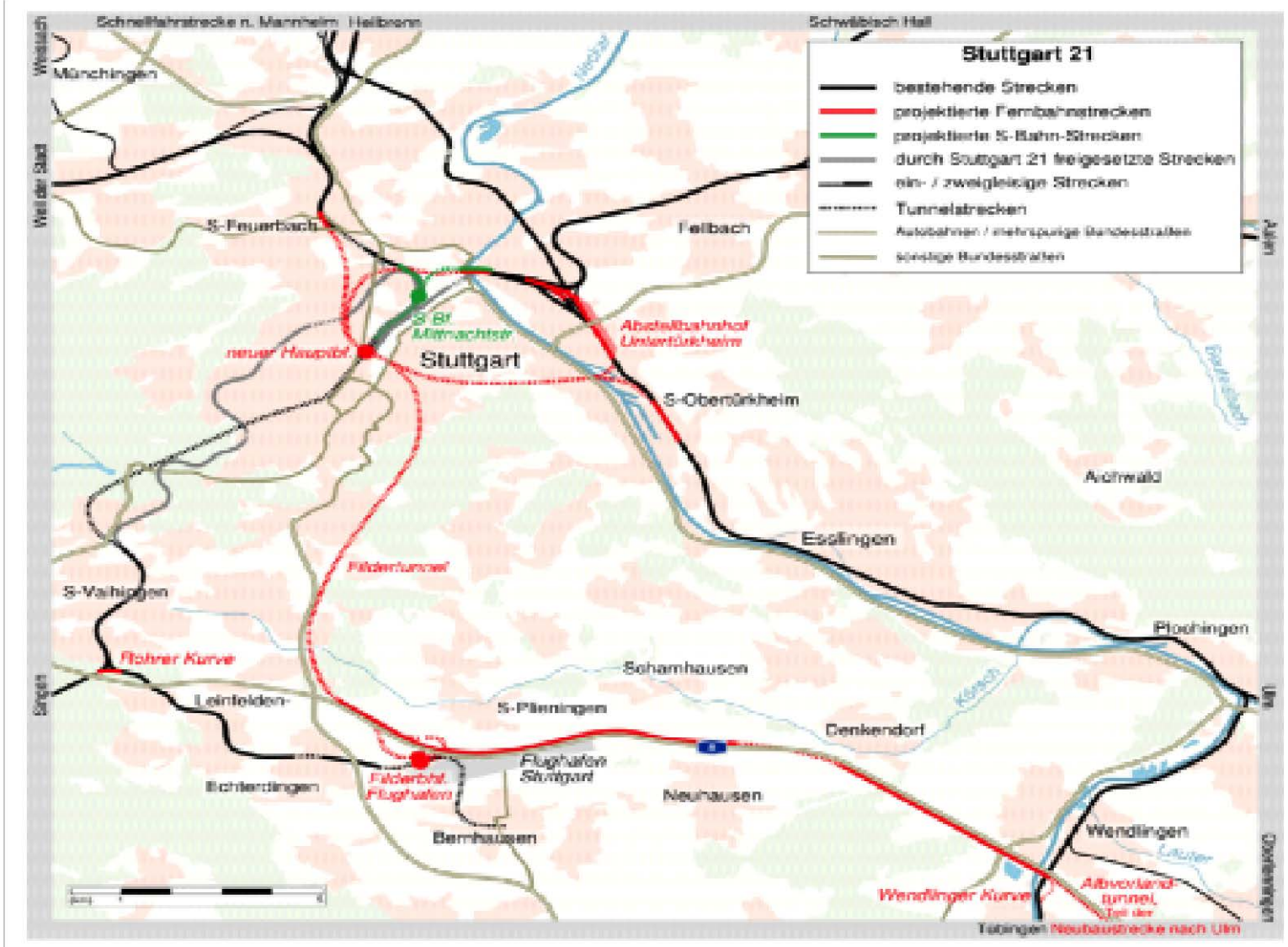
■ Stuttgart 21

- Durchgangsbahnhof ersetzt Kopfbahnhof
- Anbindung Flughafen an Fernverkehr (Filderbahnhof)
- Ausbau des Regionalverkehrs
- Freilassung innerstädtischer Fläche



Großbaustelle im Herzen Stuttgarts: Der Neubau des Bahnhofs Stuttgart 21 © Lino Mirgeler/dpa

Stuttgart 21



Stuttgart 21



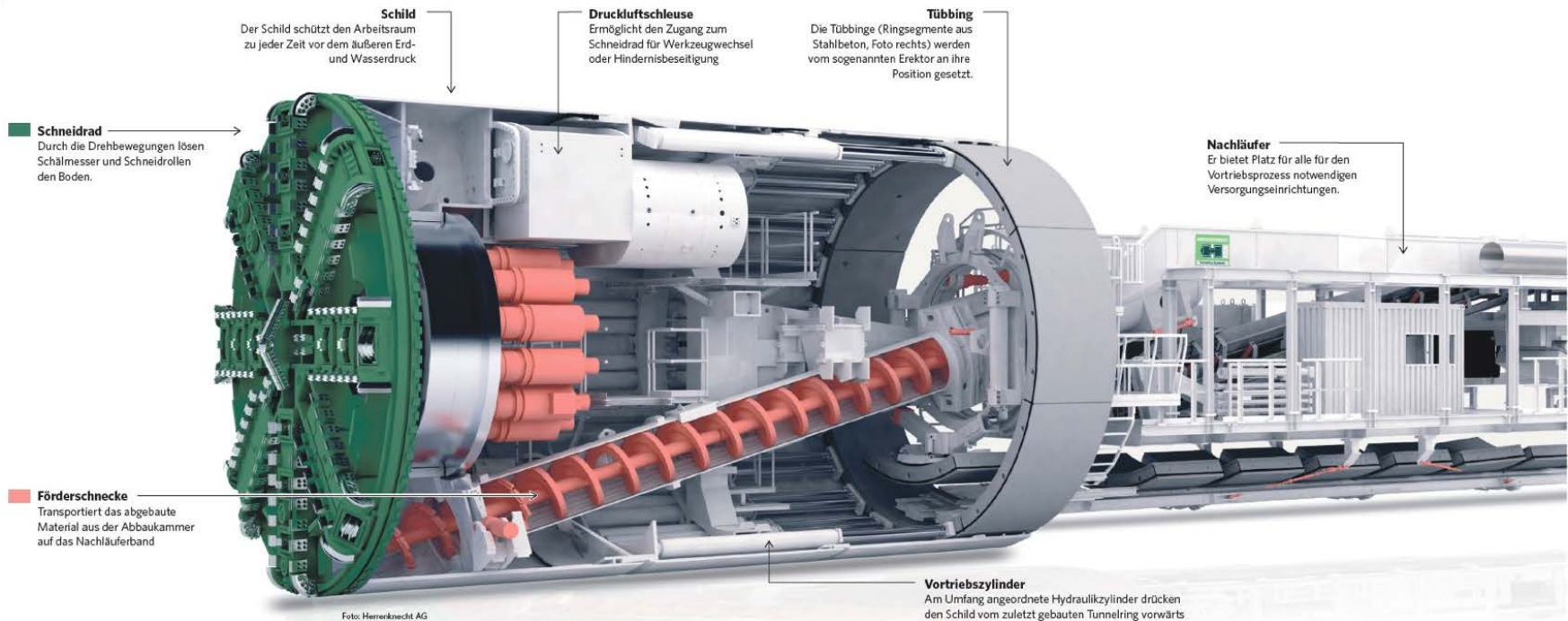
■ Stuttgart 21

- Investitionsvolumen ca. ~~€ 3,1 Mrd.~~ (Großteil in Tunnelbohrungen durch die badische Firma Herrenknecht)
- Verkauf der freierwerdenden Fläche von DB an die Stadt Stuttgart

~~5 Mrd.~~

~~7,6 Mrd.~~

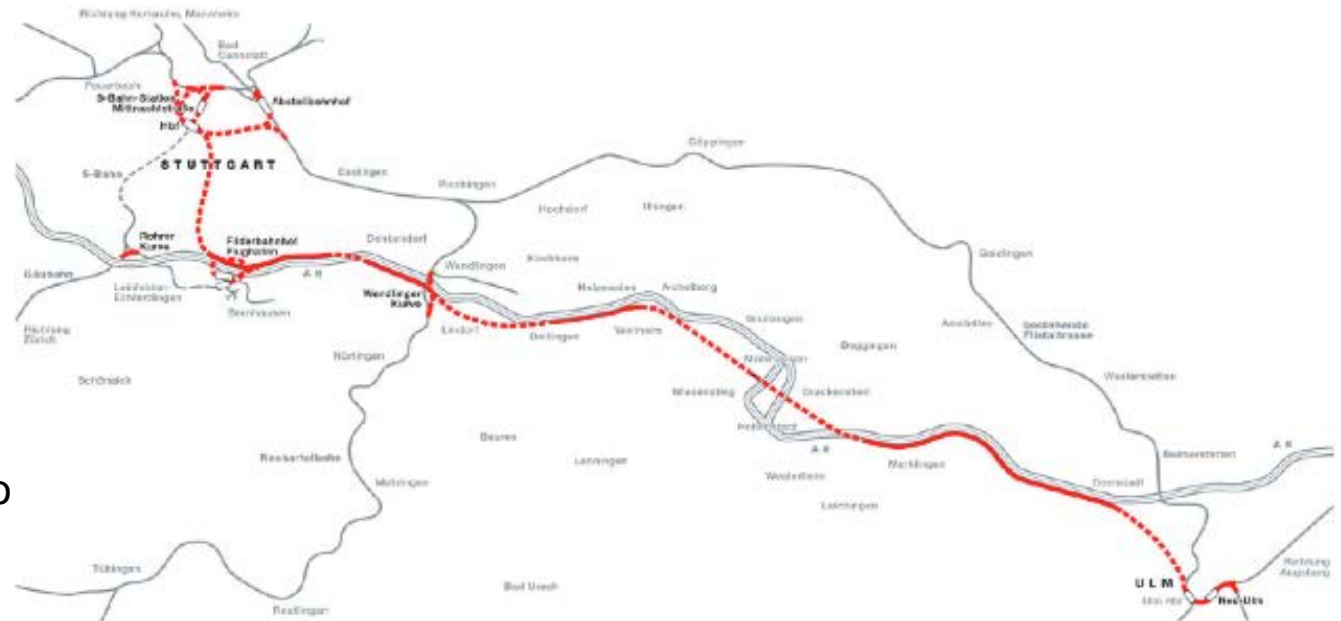
8,2 Mrd.





Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

- Neubaustrecke (Wendlingen-Ulm)
 - Reisezeitverkürzung 25 min.
 - Reisezeitverkürzung zum Flughafen bis zu 55 min.
 - Investitionen i.H. von 2,1 Mrd. Euro



Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



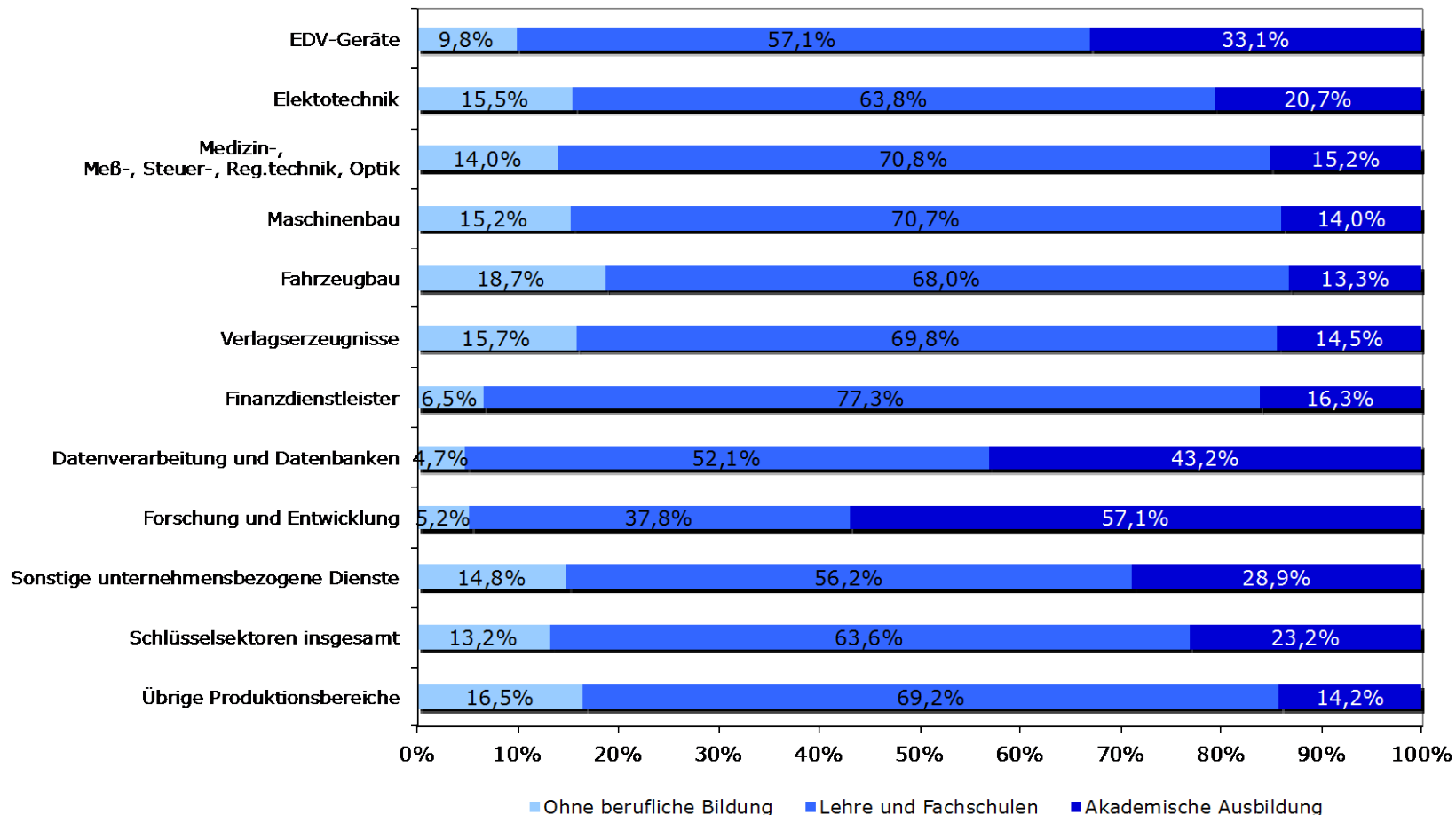
- Standortwahl von Unternehmen
 - Reisezeitverkürzung führt zur Erhöhung der Attraktivität des Unternehmensstandortes Stuttgart
 - Dies gilt insbesondere für Branchen mit hohem Aufkommen an hochqualifizierten Beschäftigten (überdurchschnittlich hohe Zahl an Geschäftsreisen)
 - Die Neubaustrecke ist nicht für den Güterverkehr freigegeben. Daher ist hier höchstens mit indirekten Effekten zu rechnen (Verlagerung des Personenverkehrs auf die Schiene trägt zur Stauvermeidung auf der A8 bei, alte Strecke evtl. für „leichte“ Güterzüge nutzbar)

Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



■ Standortwahl von Unternehmen

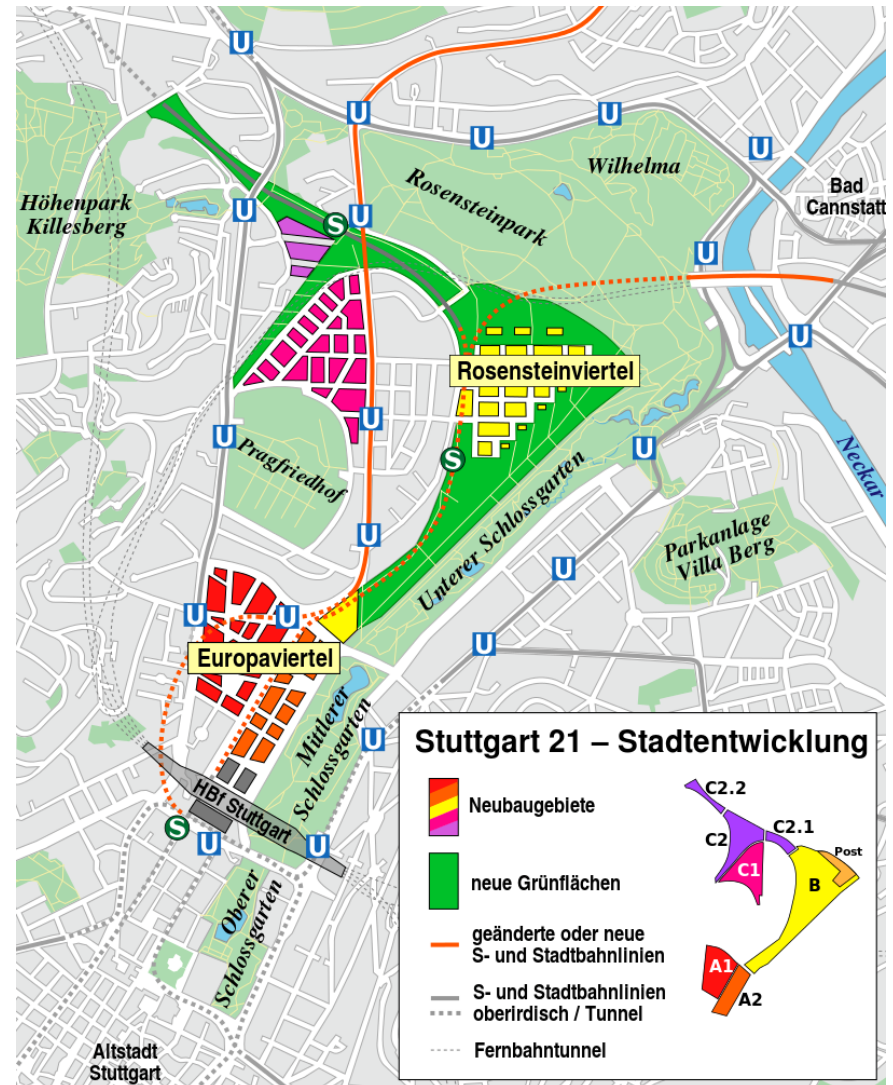
Qualifikationsstruktur der Beschäftigten in Stuttgarts Schlüsselsektoren



Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



- Siedlungsstruktur und Stadtentwicklung
 - Langfristig bebaubare Fläche in zentraler Lage ca. 100 ha
 - 24.000 Arbeitsplätze und ca. 10.000 Wohneinheiten
 - Zusätzliche Grün- und Erholungsflächen



Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



■ Siedlungsstruktur und Stadtentwicklung

Fläche	Beschreibung	Status
A1	16 ha, City/gemischte Baufläche	Fläche verfügbar, Vermarktung größtenteils vollzogen
A2	13 ha, Nutzungsmischung mit Wohnanteil von 40% in der Mischnutzungsfläche	Nach Neubau des geplanten Querbahnhofs vermarktbar
B	44 ha, Bereich heutiger Wartungsbahnhof, geplant für hochwertige Wohn- u. Sondernutzungen; Grün/Parkanlagen	Längerfristig zu entwickeln, Gebäude des Paketpostamtes aufzulassen
C	32 ha, Mischung Wohnen, Arbeiten, Kunst, Kultur, städtebaulicher Wettbewerb um Leitkonzept	Längerfristig zu entwickeln

Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



- Siedlungsstruktur und Stadtentwicklung
 - Stärkung des Stadtkerns
 - Verlagerung von Arbeitsplätzen und Wohnraum in das Stuttgarter Zentrum (aber von wo?)
 - Zusätzliches Angebot führt zu sinkenden Immobilien- bzw. Mietpreisen. Da gleichzeitig von einer preistreibenden gehobenen Ausstattung der neuen Wohn- und Büroflächen auszugehen ist, dürfte dieser Effekt insbesondere für den Wiederverkauf- bzw. Wiedervermietung des Altbestandes gelten.

Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



- Siedlungsstruktur und Stadtentwicklung in Ulm
 - Die Stadt Ulm erhofft sich durch die schnellere Anbindung und vergleichsweise niedrigen Grundstückspreisen einen Zuwachs an Bevölkerung.
 - Dieser Verlagerungseffekt von wurde z.B. im Anschluss an den Bau der Öresundbrücke beobachtet (hier ist Malmö stark gewachsen)

Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



- Verteilung der Aktivitäten im Raum
 - Identifikation von Zukunftsfelder für die Region Stuttgart
 - Fahrzeug- und Maschinenbau (insbesondere Elektromobilität)
 - Medien (insbesondere Verlagserzeugnisse)
 - Informationstechnologie (Entwicklungszentren IBM, HP, Red Hat, Linux)
 - Unternehmens- und Forschungsleistungen
 - Von der besseren Erreichbarkeit im Personenverkehr profitieren insbesondere die Bereiche IT sowie Unternehmens- und Forschungsleistungen

Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



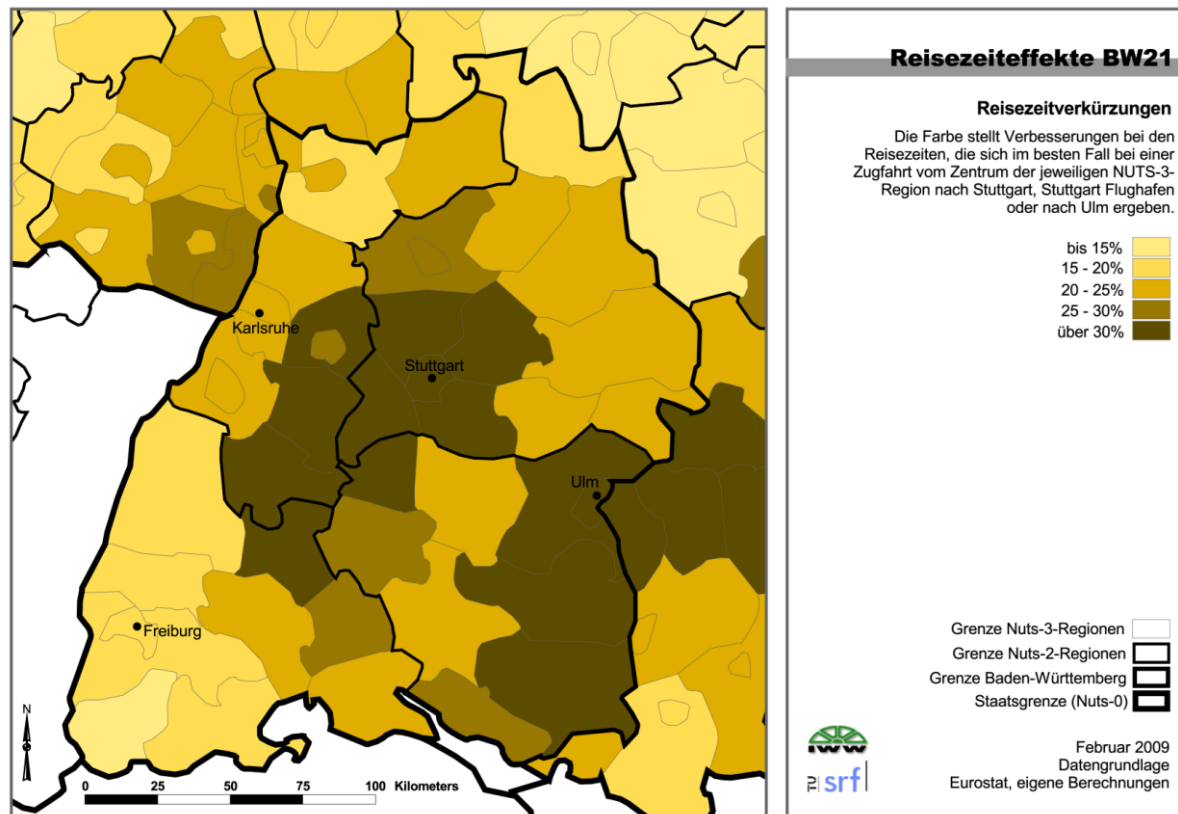
- Regionales Wachstum
 - Erhöhung des öffentlichen Infrastrukturkapitals führt zu höherer Zentralität Stuttgarts und anderer Regionen in Baden-Württemberg

Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



Regionales Wachstum

- Erhöhung des öffentlichen Infrastrukturkapitals führt zur höheren Zentralität Stuttgarts und anderer Regionen in Baden-Württemberg



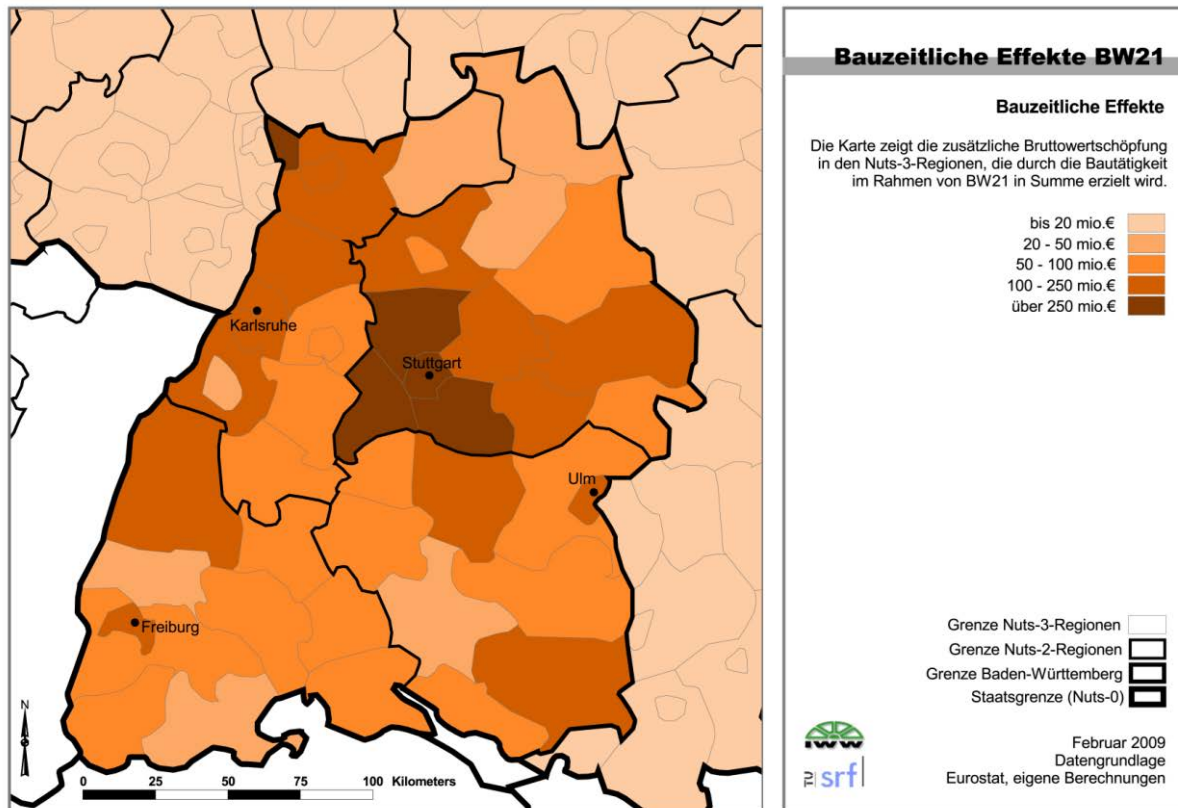
Quelle: Bökemann et al., 2009, Volkswirtschaftliche Bewertung des Projekts Baden-Württemberg 21, Fraunhofer IRB Verlag

Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



Regionales Wachstum

Bauzeitliche Effekte (temporäre Effekte)



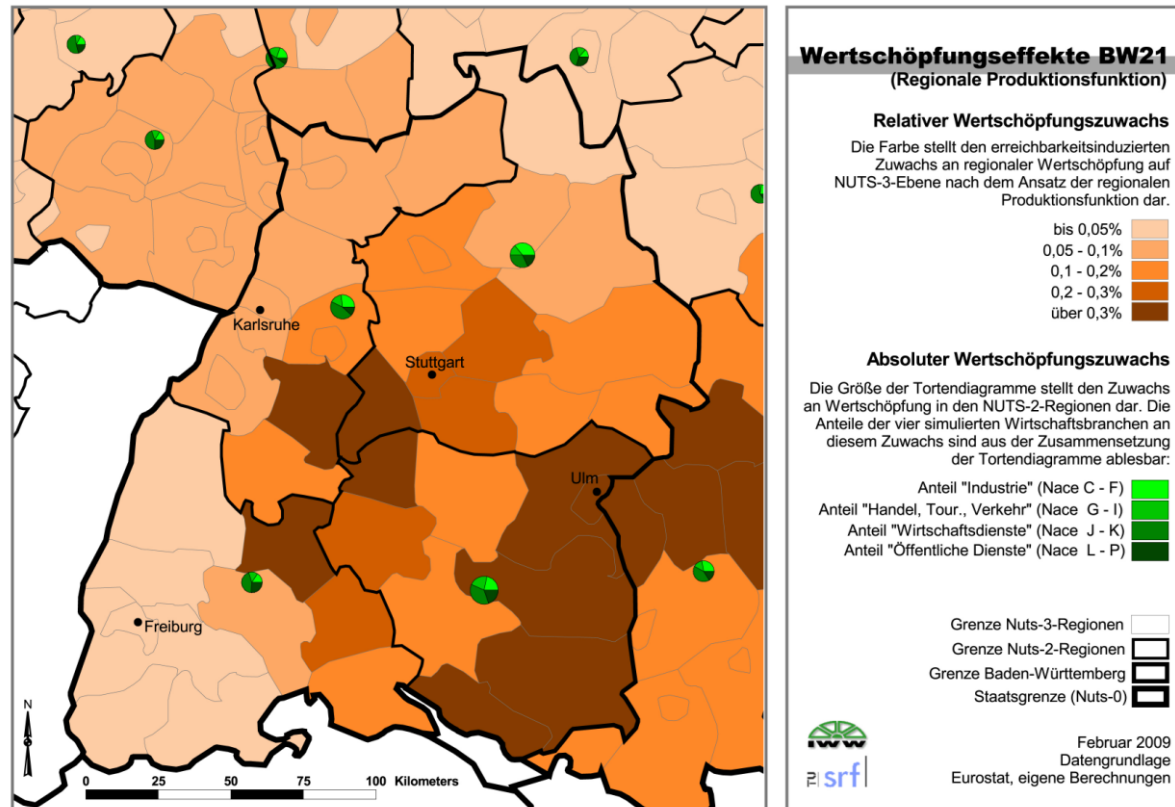
Quelle: Bökemann et al., 2009,
Volkswirtschaftliche Bewertung
des Projekts Baden-Württemberg 21,
Fraunhofer IRB Verlag

Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



Regionales Wachstum

Jährliche Effekte durch dauerhafte Erhöhung des Infrastrukturkapitals



Quelle: Bökemann et al., 2009,
Volkswirtschaftliche Bewertung
des Projekts Baden-Württemberg 21,
Fraunhofer IRB Verlag

Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



■ Regionalpolitik

- Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ist Bestandteil der Magistrale Paris-Budapest
- Aufgrund der hohen Einkommen in der Region ist jedoch nicht mit einem hohen Volumen an Europäischen Fördergeldern zu rechnen
- Ein Großteil der Kosten wird aus Bundes- und Landesmitteln bestritten.
 - Die Zusagen des Bundes beruhen auf dem im Bundesverkehrswegeplan festgestellten Bedarf bzw. die im Bundesschienenwegeausbaugesetz festgeschriebenen Investitionen und sind somit hauptsächlich mit Engpässen im Verkehrsbereich begründet (Investitionszusagen 925 Mio. Euro).
 - Zusagen des Landes basieren explizit auch auf zu erwartenden breit gestreuten regionalen Effekten. Der Finanzierungsanteil (i. H. von 950 Mio. Euro) gilt als freiwillige Beteiligung des Landes
 - DB AG übernimmt einen Anteil von 150 Mio Euro.

Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



■ Stadtpolitik

- Die Stadt möchte durch die Freilassung des alten Personen- und Güterbahnhof, das Stadtzentrum attraktiver gestalten ohne Einbußen bei der Zentralität zu machen.
- Sie trägt zur Finanzierung mit €250 bis €290 Mio. zur Realisierung des Projektes Stuttgart 21 bei (inkl. Risikopuffer). Dies wird zu einem großen Teil durch Gewinne beim Verkauf der freigelassenen Flächen gewährleistet.
- Zudem übernimmt der Flughafen Stuttgart ebenfalls rund €230 Mio (inklusive Risikopuffer) (Eigentümer der Flughafengesellschaft sind das Land BW (65%) sowie die Stadt Stuttgart (35%)).
- Sonstige Investoren (Bund: 1,3 Mrd Euro, Land: 0,8 Mrd. Euro, DB AG: 1,3 Mrd. Euro)

Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



■ Stadtpolitik

- 2009 wurde beschlossen, dass die Bürger einer Erhöhung des Finanzierungsanteils der Stadt zustimmen müssen.
- Dieses partizipative Instrument wurde von der Stadt umgangen, indem die Finanzierungsvereinbarung vor den „endgültigen“ Berechnungen (und vor allen anderen Finanzierungspartnern) unterschrieben wurde.
- Tatsächlich lag dann die von allen Partnern aufzubringende Finanzierungslast über den vorläufigen Berechnungen.
- Hieran entzündete sich eine Debatte, die schließlich zu Demonstrationen gegen den Bau des Bahnhofs führte. Weitere Bedenken (zur Architektur und zu ökologischen Fragen) sowie das mitunter harte Vorgehen der Polizei gegen Demonstranten verschärfte die Widerstände.
- Schließlich kam es unter der Moderation von Heiner Geißler zu Schlichtungsgesprächen aller beteiligter Akteure.

Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



■ Stadtpolitik

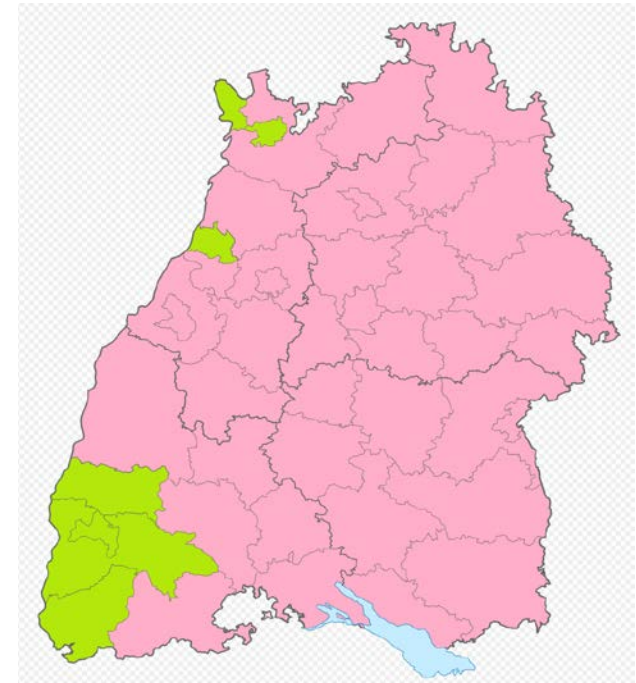
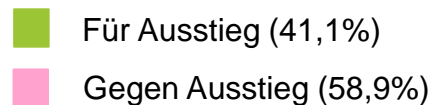
- Das Thema bestimmte sowohl die Bürgermeisterwahlen als auch die Landtagswahlen, die beide von den Grünen gewonnen wurden.
- Unter Leitung der Grünen entschloss sich die neue Landesregierung zur Durchführung einer landesweiten Volksabstimmung bzgl. der Finanzierung durch das Land
- Ein Ausstieg aus dem Projekt
 - Mehrheit der Wähler für Ausstieg
 - Mind. 1/3 der Wahlberechtigten für Ausstieg (Quorum)

Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



■ Stadtpolitik

- Das Thema bestimmte sowohl die Bürgermeisterwahlen als auch die Landtagswahlen, die beide von den Grünen gewonnen wurden.
- Unter Leitung der Grünen entschloss sich die neue Landesregierung zur Durchführung einer landesweiten Volksabstimmung bzgl. der Finanzierung durch das Land
- Ein Ausstieg aus dem Projekt
 - Mehrheit der Wähler für Ausstieg
 - Mind. 1/3 der Wahlberechtigten für Ausstieg



Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm



■ Aktueller Stand

- Geschätzte Kosten Stuttgart 21: 6,3-6,7 Mrd. Euro (Prüfbericht KPMG), bis zu 9 Mrd. Euro (Prüfbericht Bundesrechnungshof), 7,6 Mrd. (neueset Schätzungen DB)
- Inbetriebnahme des Bahnhofs frühestens ~~2022~~^{24 25} (ursprünglich war eine Inbetriebnahme für Ende 2019 angedacht gewesen)
- Geschätzte Kosten Neubaustrecke: 2,9 Mrd. Euro (möglicherweise darunter)
- Inbetriebnahme spätestens Dez. 2019 (ggf. früher)
- Finanzierung: Das Land sieht die bisherige finanzielle Beteiligung als freiwillige Leistung, und möchte sich nicht an Mehrkosten beteiligen. Die Bahn hingegen sieht in der sogenannten Sprechklausel eine Verpflichtung des Landes sich an den Mehrkosten zu beteiligen. Der Sachverhalt wird gerichtlich geklärt.