



# Verkehrswege und Gewerbeflächen – Motoren der Beschäftigtenentwicklung

Heft 80 der Schriftenreihe der IHK Siegen  
April 2008

Heft 80 der Schriftenreihe der IHK Siegen

April 2008

Redaktion: Hermann-Josef Droege  
Stephan Jäger  
Hans Stötzel

# INHALT

<b>Vorwort</b>	<b>2</b>
<hr/>	
<b>1. Bedarfsgerechte Infrastruktur – Voraussetzung zur Standortsicherung</b>	<b>3</b>
<hr/>	
<b>2. Verkehrsinfrastruktur und Standortwahl</b>	<b>4</b>
<hr/>	
<b>3. Beschäftigungseffekte von Autobahnprojekten</b>	<b>5</b>
<hr/>	
<b>4. Beschäftigtenentwicklung im Einzugsbereich der Bundesautobahn 45</b>	<b>6</b>
4.1. Die Beschäftigungsentwicklung in den Kommunen des IHK-Bezirktes Siegen	6
4.2. Abhängigkeit der Beschäftigtenentwicklung von Verkehrswegen und Gewerbeflächen	8
<hr/>	
<b>5. Fazit</b>	<b>12</b>

# Vorwort

Mit der im Jahre 1999 erstmalig aufgelegten Veröffentlichung „Verkehrswege und Gewerbeflächen – Motoren der Beschäftigtenentwicklung“ waren zwei Ziele verbunden: Zum einen sollten die zu erwartenden Beschäftigungseffekte des geplanten Lückenschlusses der Autobahn A 4 vom Autobahnkreuz Olpe bis zum Autobahndreieck Hattenbach der Öffentlichkeit deutlich gemacht werden. Diese Effekte wurden im März 1998 bei der Vorstellung der Zwischenergebnisse der Machbarkeitsstudie von den damaligen Gutachtern auch eindeutig hervorgehoben, waren aber bei der Öffentlichkeit zunächst nicht vollständig angekommen.

Um diesen fälschlicherweise entstandenen Eindruck über Arbeitsplatzeffekte von Autobahnprojekten bzw. Fernstraßen zurechtzurücken, wurde in der Untersuchung von 1999 der theoretische Hintergrund dargestellt, mit dem Arbeitsplatzeffekte von Verkehrsinfrastruktur-Investitionen quantifiziert werden.

Viel interessanter als theoretisch mögliche Effekte waren – und sind weiterhin – jedoch tatsächlich eingetretene und zu beobachtende Wirkungen bei konkreten Verkehrsinfrastrukturprojekten. Als anschauliches Beispiel dient die nähere Untersuchung der Region Siegen-Olpe-Wittgenstein, die durch die Fertigstellung der Autobahn A 45 vor 35 Jahren einen entscheidenden, wahrscheinlich sogar den entscheidenden wirtschaftlichen Impuls erhielt. Dieser trug wesentlich dazu bei, dass die wirtschaftliche Entwicklung im IHK-Bezirk Siegen in den letzten Jahren erfolgreicher verlief als in manch anderen Regionen in Nordrhein-Westfalen.

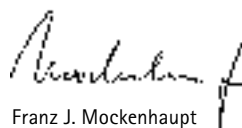
Der wirtschaftliche Erfolg der Region wurde in den letzten dreieinhalb Jahrzehnten nicht allein und entscheidend durch den Bau der A 45 bestimmt. Nimmt man einen zweiten Standortfaktor, das Angebot an Gewerbeflächen, hinzu, so ergeben sich offenkundige Zusammenhänge mit der Beschäftigtenentwicklung: So entwickelte sich die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in jenen Kommunen im IHK-Bezirk deutlich am besten, die entlang der A 45 liegen und die zusätzlich diese günstige Lage verbunden haben mit der rechtzeitigen und großzügigen Ausweisung von Gewerbeflächen.

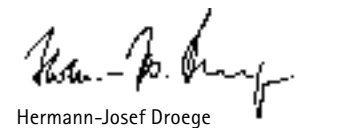
Dass die Standortlage allein nicht ausreicht, um am Beschäftigtenwachstum zu partizipieren, macht das Beispiel der Stadt Siegen deutlich. Hier gelang es nicht, die günstige Standortlage an der Autobahn mit einem ausreichenden Angebot an Gewerbeflächen zu verbinden. Dies hat wiederum dazu geführt, dass die Stadt Siegen bei der Beschäftigtenentwicklung zum absoluten Verlierer unter allen Kommunen im IHK-Bezirk wurde. Den stärksten Beschäftigtenzuwachs hatten die Gemeinden Burbach und Wilns-

dorf. Diese Kommunen haben in hervorragender Weise ihre verkehrliche Standortgunst mit der Ausweisung von Gewerbeflächen kombiniert. Diese Ergebnisse verdeutlichen nachdrücklich, dass die Forderung der IHK Siegen zur Ausweisung weiterer Gewerbeflächen in der Region für die zukünftige Entwicklung allerhöchste Priorität hat. Sie unterstreichen aber auch die Bedeutung unserer damaligen Forderung nach einem Lückenschluss der Autobahn A 4. Richtige strukturpolitische Entscheidungen, wie z. B. die Realisierung des Industrieparks Wittgenstein, werden erst dann zu nachhaltigen Beschleunigern für die Beschäftigtenentwicklung der gesamten Region, wenn eine funktionierende Verkehrsanbindung hinzukommt.

In der nun vorliegenden Untersuchung wird anhand aktualisierter Daten und neuer Berechnungen gezeigt, dass sich an den genannten Zusammenhängen nichts geändert hat. Auch die aktuellen Zahlen belegen am Beispiel der Autobahn A 45, dass Verkehrsinfrastruktur-Investitionen – auch unter dem Aspekt der Schaffung von Arbeitsplätzen – von enormer Bedeutung sind und, gepaart mit einer großzügigen Ausweisung von Gewerbeflächen, eine ganz besondere regionalwirtschaftliche Dynamik ausgelöst haben und immer noch auslösen. Eine entsprechende Beschäftigungsdynamik wurde bisher auch im Zusammenhang mit dem geforderten Lückenschluss der Autobahn A 4 erwartet. Da dieser politisch nicht durchsetzbar ist, soll nunmehr auf der Grundlage einer Machbarkeitsstudie zumindest eine durchgehende und leistungsfähige Bundesfernstraße zwischen Krombach (NRW) und dem „Hattenbacher Dreieck“ (Hessen) realisiert werden, von der die IHK Siegen ähnliche positive Beschäftigungseffekte erwartet.

Wir appellieren daher an Politiker aller Parteien und an die betroffenen Verwaltungen, sich aufgrund dieser Ergebnisse nachdrücklich für diese durchgehende und leistungsfähige Bundesfernstraße zwischen Krombach und dem „Hattenbacher Dreieck“ einzusetzen. Zudem ist die Ausweisung von zusätzlichen Industrie- und Gewerbeflächen von entscheidender Bedeutung für die weitere Entwicklung unserer mittelständisch geprägten Industrieregion. Dies gilt im besonderen Maße für das Oberzentrum Siegen. Mit dem in großen Teilen verabschiedeten Regionalplan für die Region sind zumindest richtige Voraussetzungen für die Ausweisung von Gewerbeflächen geschaffen.

  
Franz J. Mockenhaupt  
Hauptgeschäftsführer

  
Hermann-Josef Droege  
Leiter Geschäftsbereich Standortpolitik

# 1. Bedarfsgerechte Infrastruktur – Voraussetzung zur Standortsicherung

Weltweit wachsen Bevölkerung und Produktion. Seit langem – und verstärkt im Zuge der Globalisierung – nimmt der internationale Austausch von Gütern und Dienstleistungen stetig zu und mit ihm das Verkehrsaufkommen sowohl des Güter- als auch des Personenverkehrs. Verkehr ist dabei nicht Selbstzweck, sondern der entscheidende Träger des weltweiten wirtschaftlichen Warenaustausches.

In der öffentlichen Diskussion wird diese wichtige Funktion des Verkehrs häufig übersehen und allzu oft nur auf die von ihm verursachten ökologischen Beeinträchtigungen abgehoben. Strategien zur verordneten Verkehrsvermeidung und -verlagerung sowie der drastischen Verkehrsverteuerung gewinnen vor diesem Hintergrund zunehmend an Popularität. Die daraus abgeleiteten Forderungen missachten jedoch in eklatanter Weise die Bedeutung des Verkehrs als Grundlage und Voraussetzung für Mobilität und Arbeitsteilung, Wachstum und Beschäftigung. Mit anderen Worten: Ohne Verkehr kann es keinen Wohlstand geben.

Die Entwicklungen in den Industrieländern zeigen für die Vergangenheit einen Megatrend gleichlaufenden Wirtschafts- und Verkehrswachstums. Das gilt insbesondere für den Güter- wie den Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen. Das Automobil wird auch auf absehbare Zeit mit Abstand das bedeutendste Verkehrsmittel bleiben. Die Flexibilität und die Universalität dieses Transportmittels machen es zu einem Garant für die immer höher werdenen Mobilitätsanforderungen moderner Volkswirtschaften. Das Auto ermöglicht seinem Nutzer, sich in räumlich getrennte, aber zeitlich eng aufeinander abgestimmte Produktionsprozesse einzugliedern.

In der Vielfalt seiner Nutzungsmöglichkeiten liegt ein wesentlicher Grund für die herausragende Stellung des Kraftfahrzeuges als Transportmittel. Flexibilität und Schnelligkeit sind dabei wichtige Vorteile, zu dem es im Wettbewerb mit den übrigen Verkehrsträgern keine Alternative gibt. Selbst entlegenste Orte können über das vorhandene Straßennetz miteinander verbunden und erreicht werden, ohne dass ein zeitraubendes und kompliziertes Umsteigen im Haus-Haus-Verkehr erforderlich wird. Dies ist insbesondere auch in den entlegenen Gebieten in den sich marktwirtschaftlich erneuernden Ländern in Osteuropa zu spüren. Die absehbare Nachfrage nach Verkehrsleistungen beruht somit zumindest für Europa, das seine Wettbewerbsfähigkeit in der sich globalisierenden Welt weiter stärken muss, in erster Linie auf dem Sektor Straßenverkehr. Ein Ausgleich der wirtschaftlichen und umweltpolitischen Ziele im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung ist daher im Transportbereich ohne eine auf die Größe des Kraftfahrzeugbestandes zugeschnittene Dimensionierung der Verkehrsinfrastruktur nicht möglich.

Bereits heute entspricht aber die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in Deutschland nicht mehr den Anforderungen, die eine auf Dauer nachhaltige Mobilitätsbewältigung stellt. Hohe Verkehrsbelastungen, viele Staus mit der Folge von vermeidbarer Vergeudung natürlicher Ressourcen, vermeidbarem Ausstoß von Abgasemissionen sowie zunehmende Sicherheitsrisiken sind die Folge. Erheblicher Nachholbedarf besteht im Straßenverkehr insbesondere bei Lückenschlüssen, bei Kapazitätserweiterungen im Fernstraßennetz sowie beim Bau von Ortsumgehungen.

## 2. Verkehrsinfrastruktur und Standortwahl

Der „harte“ Standortfaktor Verkehrsinfrastruktur besitzt eine herausragende Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit von Regionen und Unternehmen. Standorte im „Verkehrsschatten“ haben komparative Nachteile gegenüber Regionen mit guter Verkehrsanbindung. Dies wirkt sich insbesondere im Hinblick auf die immer bedeutender werdenden und auch länderübergreifend konzipierten Logistikketten aus. Die häufig propagierten Vermeidungs- und Verlagerungsstrategien sind bei differenzierter Betrachtung nur in einem sehr geringen Umfang möglich, da sie unmittelbar die ökonomischen Vorgänge treffen, die hinter den jeweiligen Verkehrsbewegungen stehen. Entscheidend geht es darum, durch eine effizientere Verkehrsabwicklung die vorhandenen Infrastrukturen besser zu nutzen und neue dort zu schaffen, wo noch substanzielle Lücken bestehen. Die Motive für Standortentscheidungen von Unternehmen wurden schon in zahlreichen Untersuchungen erfasst. Auch wenn der Stellenwert der Motive nicht überbewertet werden sollte, da die Antworten häufig subjektiv und daher nicht verifizierbar sind, zeigen sie doch eine gewisse Tendenz bei der Standortentscheidung. Als wesentliche Bestimmungsfaktoren für die Standortwahl wurden dabei am häufigsten die Verfügbarkeit von Flächen und Gebäuden sowie das qualifizierte Arbeitskräfteangebot genannt. In den vergangenen Jahren gewann jedoch das Motiv „günstige Absatz- und Transportsituation“ immer mehr an Gewicht.

Die Ergebnisse der vom Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung bereits 1990 im Auftrag der IHK Siegen durchgeführten Untersuchung über die „Standortanforderungen der Unternehmen im Bezirk der IHK Siegen“ unterstreichen die Bedeutung des Faktors Verkehr. Von den zwölf wichtigsten Faktoren zur Verbesserung der Chancen auf den Absatz- und Beschaffungsmärkten setzten alle Unternehmen die Verkehrsanbindung an die erste Stelle. An dieser Rangfolge hat sich durch neue Untersuchungen keine gravierende Änderung ergeben.

Die Verkehrswegeausstattung stellt somit im System der raumbedeutsamen Faktoren eine wichtige Attraktivitätsgröße dar, die allerdings auch mit anderen Merkmalen der Region zusammen wirksam ist.

Auf die regionalen Wirkungen von Verkehrsstraßen hat Prof. Dr. Rainer Willeke (Universität zu Köln) in seinem Gutachten aus dem Jahr 1992 zur Vollendung der Autobahn 4 zwischen dem Autobahnkreuz Olpe und dem Dreieck Hattenbach hingewiesen. Schon nach der Datenlage und Planungsperspektive, wie sie in den 70er und 80er Jahren bestand, hätte die Weiterführung und Vollendung der A 4 im alten Bundesgebiet hohe Transportkosteneinsparungen und daraus folgend eine wesentliche Aufwertung der von ihr beeinflussten Wirtschaftsregionen „Siegen-Olpe-Wittgenstein“ und „Marburg-Biedenkopf“ erbracht. Die Schäden und Wettbewerbsnachteile angesichts des immer noch fehlenden Lückenschlusses ergeben sich aus der ungünstigen Erreichbarkeit, den hohen Transportkosten und in zunehmend höchst verdichteten Verkehren z. B. auf der A 45. In der damaligen Untersuchung wurde festgestellt, dass der Ausbau der A 4 zwischen Olpe und Bad Hersfeld Fahrzeitgewinne für PKW und LKW von bis zu 40 % und dadurch erhebliche Transportkosteneinsparungen erbringen würde.

Die positiven regionalwirtschaftlichen Entwicklungseinflüsse eines Fernstraßenbaus zeigen unter vergleichbaren Bedingungen die prosperierenden gewerblichen Ansiedlungen und Betriebserweiterungen entlang der Sauerlandlinie (A 45).

### 3. Beschäftigungseffekte von Autobahnprojekten

In der Literatur<sup>1</sup> wird die These, dass Verbesserungen der Transportsituation die wirtschaftliche Entwicklung begünstigen oder gar erst in Gang setzen, kontrovers diskutiert. Tatsache ist, dass manche Verkehrsinvestitionen dies in der Tat bewirken, andere jedoch nicht. Dies hängt im Wesentlichen von der Grenzproduktivität der Verkehrsinvestitionen ab: In einem bereits weitgehend kompletten Verkehrsnetz ist die Wirkung einer Investition verständlicherweise geringer als in einer Situation, in der die Verkehrsinvestitionen neue Potenziale und Räume erschließen. Deshalb ist es auch nicht verwunderlich, dass regional nachweisbare Zusammenhänge zwischen dem Wachstum der Industrieproduktion und -beschäftigung und dem Einfluss einer neuen Autobahn generell nicht auf Volkswirtschaften insgesamt übertragen werden konnten. Grundsätzlich gilt, dass, anders als im Frühstadium des Fernstraßenbaus, die Inbetriebnahme einer neuen Autobahn heutzutage tendenziell weniger zum gesamtwirtschaftlichen Wachstum insgesamt beiträgt.

Mit der Einschränkung, dass bei generell zunehmender Netzichte die Auswirkungen neuer Verkehrswege auf die Beschäftigung eher geringer werden, haben die bisherigen Untersuchungen gleichwohl bestätigt, dass in bestimmten Regionen durch die Schaffung einer Autobahninfrastruktur die Standortgunst und damit die Beschäftigung mittel- bis langfristig verbessert werden kann. Dabei spricht vieles dafür, dass bei Ansiedlungsentscheidungen von Unternehmen, bei denen mehrere alternative Standorte zur Wahl standen, vielfach die Autobahn den Ausschlag für einen Standort gegeben hat.

Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur kann auf zweierlei Art zur wirtschaftlichen Entwicklung und damit zu mehr Wohlstand beitragen: Zum einen wirken die Beschäftigungseffekte schon während der Bauphase der Projekte, indem auch solche Erwerbspersonen vor Ort eingesetzt werden können, die wegen mangelnder Mobilität sonst arbeitslos bleiben würden. Bezüglich der baubedingten Beschäftigungswirkung ist verständlicherweise davon auszugehen, dass die Zahl der erhaltenen und geschaffenen Arbeitsplätze im Zeitablauf zwangsläufig wieder schrumpft.

Hinzu kommt, dass z. B. der Aufwand beim Bau einer Autobahn von geologischen, topografischen, ökologischen und weiteren Bedingungen abhängt. Zum anderen spielt die Bautechnik eine wichtige Rolle. Es versteht sich, dass sich auch der Verkehrswegebau ständig um Rationalisierungserfolge bemüht. Mechanisierung, Automatisierung sowie Verbesserung von Ausrüstung und Baustoffen bescheren zwar Einsparungen im direkten Einsatz von Produktionsfaktoren, wandeln aber andererseits Ansprüche an Vorleistungen, z. B. Maschinenbaufahrzeuge und Baustoffe. Schließlich beeinflusst auch die Art des Verkehrsweges und der konkreten Baumaßnahme (Neu- oder Ausbau einer Autobahn) die Baukosten.

Die Attraktivität von Regionen für die gewerbliche Wirtschaft hängt von vielfältigen Faktoren ab. Neben den konventionellen Standortfaktoren wie z. B. der räumlichen Nähe zu Kunden und Lieferanten, dem Angebot an Fachkräften, der Erschließung von gewerblichen Bauflächen, fiskalischen Anreizen, „weichen“ Standortfaktoren wie Angebot an Wohnraum, kulturelle und sportliche Angebote, kann auch die Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur die regionale Attraktivität steigern. Verkehrsinvestitionen sind also ein Faktor unter mehreren. Letztlich verheißen sie dann regionalen Erfolg, wenn zuvor das regionale Angebot an Verkehrswegen einen Engpass bildete, der die wirtschaftliche Entwicklung hemmte. Ein solcher Erfolg fällt umso geringer aus, je mehr bereits vorhandene Verkehrswege die jeweilige Region erschließen und mit anderen Landesteilen verbinden. All diesen Aspekten tragen ökonomische Systemanalysen für die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) Rechnung. Eine empirische Untersuchung<sup>2</sup>, auf die sich diese Planung stützt, deutet darauf hin, dass unter „günstigsten“ Bedingungen, d. h. bei

- unzulänglicher Grundausstattung mit verkehrlicher Infrastruktur,
- regional unzureichendem Arbeitsplatzangebot und
- raumordnerisch effektivster Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene oder Kanal)

<sup>1</sup> Zachcial, M. u. a. (1990): Verbesserung des Verfahrens für die Erfassung von Projektbeiträgen zur Überwindung regionaler Unterbeschäftigung in der Bundesrepublik Deutschland, Endbericht zum FE-Vorhaben 90160/88 des Bundesministers für Verkehr, Bremen 1990.

<sup>2</sup> Moosmayer (1998): Beschäftigungswirkungen von Projekten der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP), Schreiben des Bundesministers für Verkehr, Bonn 1998.

z. B. bei rund 1 Mrd. Euro Baukosten<sup>3</sup> für eine Autobahn in jedem Jahr der Nutzung ca. 150 Arbeitsplätze entstehen. Die gewöhnliche (Mindest-)Nutzungsdauer einer Autobahn wurde dabei mit 35 Jahren angesetzt.

<sup>3</sup> In der Studie von Moosmayer wurden ursprünglich 1. Mrd. DM angesetzt. Rechnet man diese Baukosten in Euro um und schlägt den Inflationsausgleich hinzu, ergeben sich hier Baukosten von 600 Mio. Euro. Zu berücksichtigen sind dabei aber auch noch Baukostensteigerungen von jährlich durchschnittlich 6%. Rechnet man diese für den Zeitraum 1996 bis 2007 hinzu, ergibt sich der hier verwendete Wert von rund 1. Mrd. Euro Baukosten.

Für den geforderten Lückenschluss zwischen Krombach und dem Dreieck Hattenbach im Zuge einer kreuzungsfreien Bundesfernstraße bedeutet dies überschlägig bei 120 Kilometern Fernstraße, bei der pro Kilometer ca. 16,5 Mio. Euro Baukosten angesetzt würden, Gesamtbaukosten in Höhe von ca. 2,0 Mrd. Euro. Unter der vorher genannten Annahme, dass pro 1 Mrd. Euro 150 Arbeitsplätze geschaffen werden, würden also allein durch den Bau der Bundesfernstraße pro Jahr rund 300 Arbeitsplätze entstehen. Auf die Nutzungsdauer von 35 Jahren bezogen wären dies rund 10.500 Arbeitsplätze.

## 4. Beschäftigtenentwicklung im Einzugsbereich der Bundesautobahn 45

In einer Studie des Verkehrsverbandes Westfalen-Lippe e.V. über die Ausbaunotwendigkeit der A 45 wird mit einem Zuwachs des Pkw-Verkehrs zwischen 2005 und 2020 um 10 % gerechnet, für den Lkw-Verkehr werden 15 % Zuwachs angesetzt.

Für den hierzu notwendigen durchgängigen Ausbau von sechs Fahrstreifen von Dortmund bis Gießen ergibt die Kostenschätzung einen Investitionsbedarf von etwa 1,4 Milliarden Euro mit den entsprechenden Beschäftigungseffekten.

Die Autobahn A 45 umfasst im IHK-Bezirk 46 km. Multipliziert mit unterstellten Baukosten von seinerzeit 10 Mio. DM/km, ergaben sich daraus Gesamtkosten von rund 500 Mio. DM für das Teilstück im IHK-Bezirk. Bei den damals kalkulierten Beschäftigungseffekten hätten sich durch den Bau der Autobahn A 45 somit bis heute theoretisch 75 zusätzliche Arbeitsplätze pro Jahr ergeben müssen. Auf den Untersuchungszeitraum von 1976 bis 2006 (30 Jahre) errechnet sich somit (theoretisch) ein Zuwachs von ca. 2.250 Arbeitsplätzen.

Viel interessanter als diese (theoretisch) möglichen Beschäftigungseffekte durch aktuelle Straßenbauinvestitionen sind die im Zusammenhang mit der Autobahn A 45 tatsächlich aufgetretenen Effekte. Diese sollen nun im Folgenden aufgezeigt werden. Im Jahr 1971 wurde die Autobahn 45 von Hagen über Siegen bis Gießen fertiggestellt. Dieses Projekt erfüllte prinzipiell alle theoretischen Voraussetzungen, um maximale Beschäftigungseffekte auszulösen.

Der Bau der Autobahn 45 löste bei vielen Kommunen im unmittelbaren und weiteren Umfeld Aktivitäten zur Aus-

weisung von Gewerbeflächen aus. So wurden z. B. die Gewerbegebiete in Drolshagen (Sengenau), Wenden (Auf der Mark, Hünsborn), Freudenberg (Wilhelmshöhe), Wilnsdorf (Lehnscheid) und Burbach (Industriepark) wegen ihrer sehr günstigen Lage zur Autobahn schnell besetzt.

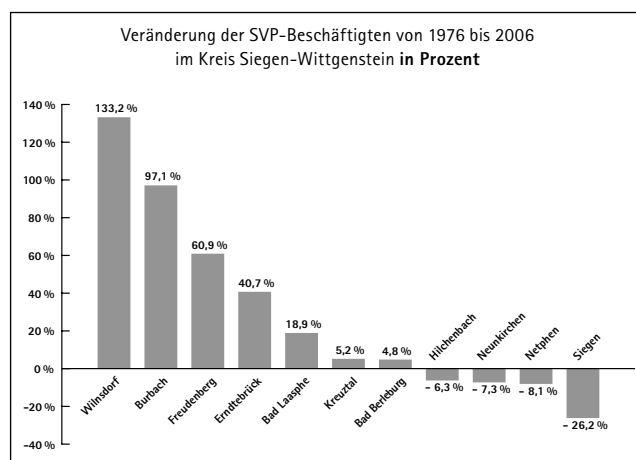
Neben der vor Ort bereits optisch wahrnehmbaren Entwicklung belegen auch die Strukturdaten in der folgenden Untersuchung den Einfluss der BAB „Sauerlandlinie“ auf die Wirtschaftsentwicklung der mittelbaren und unmittelbaren Anrainergemeinden seit Mitte der 80er Jahre. Gewerbeflächen und Autobahnanschluss sind offensichtlich entscheidende Faktoren für wirtschaftliches Wachstum und Strukturwandel in den betroffenen Kommunen gewesen. Städte und Gemeinden, die beide Faktoren nicht nutzen konnten oder wollten, fallen gegenüber den Kommunen mit Autobahnanschluss und Gewerbeflächen deutlich ab.

### 4.1 Die Beschäftigungsentwicklung in den Kommunen des IHK-Bezirk Siegen

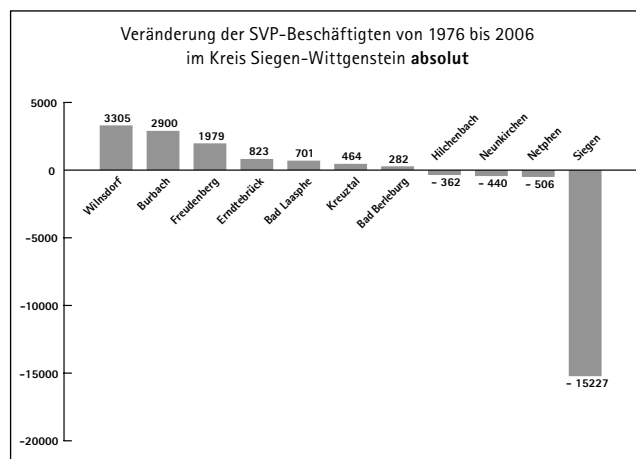
Als Datenbasis und Maßgröße zur Beurteilung des wirtschaftlichen Erfolges der A 45 wurde die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den Kommunen der beiden Kreise Siegen-Wittgenstein und Olpe über den Zeitraum von 30 Jahren zwischen 1976 und 2006 herangezogen. Die Sauerlandlinie ging zwar schon 1971 „in Betrieb“, aufgrund der beiden kommunalen Neugliederungen in den Jahren 1968/69 und 1974

wurden wegen des dadurch verursachten „Datenbruchs“ als Beginn des Untersuchungszeitraumes das Jahr 1976 gewählt. Um saisonale Effekte auszuschließen, wurde für den Vergleich der gleiche Erhebungsmonat gewählt. Die aktuellsten Daten für die Untersuchung stammen deswegen aus dem 3. Quartal 2006.

Während im Kreis Siegen-Wittgenstein 2006 6.081 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte weniger gezählt wurden als 1976, konnte der Kreis Olpe im Jahr 2006 13.378 oder 39,6 % mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aufweisen als 1976. Die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten verlief in den einzelnen Teilregionen sehr unterschiedlich.

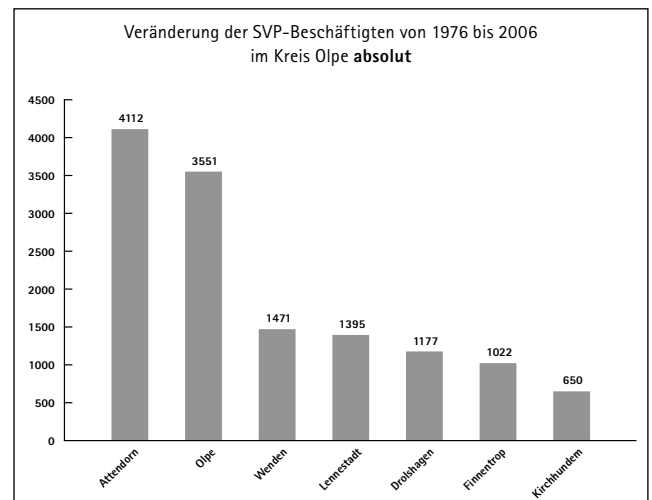
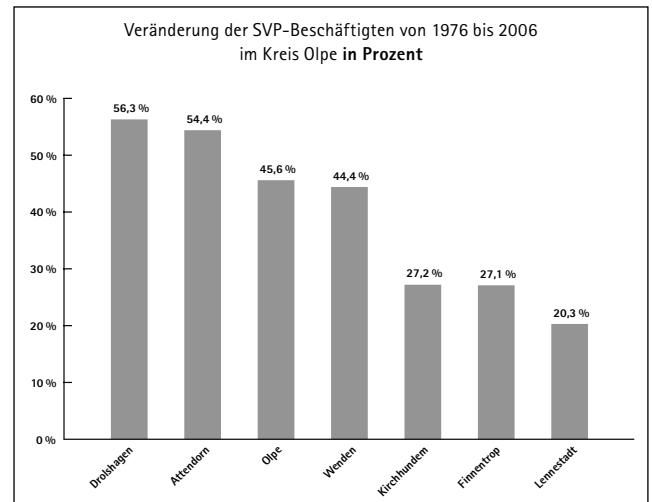


Im Kreis Siegen-Wittgenstein konnten Wilnsdorf (+ 133,2 %), Burbach (+ 97,1 %) Freudenberg (+ 60,9 %) und Erndtebrück (+ 40,7)<sup>4</sup> entgegen der Gesamtentwicklung im Kreisgebiet die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten weit überdurchschnittlich steigern. Bad Laasphe (+ 18,9 %), Kreuztal (+ 5,2 %) und Bad Berleburg (+ 4,8 %) konnten, wenn auch deutlich schwächer als die drei erstgenannten Kommunen, den Anteil der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze immerhin noch ausbauen.



<sup>4</sup> Der Zuwachs von Arbeitsplätzen bei der Gemeinde Erndtebrück ist wegen des interkommunalen Industrieparks Wittgenstein auch den Kommunen Bad Berleburg und Bad Laasphe zum Teil zuzurechnen.

Der Arbeitsplatzabbau in Hilchenbach (- 6,3 %), Neunkirchen (- 7,3 %), Netphen (- 8,1 %) und insbesondere Siegen (- 26,2 %) hat die Zunahme in den anderen Kommunen des Kreises aber (negativ) überkompensiert.



Im Kreis Olpe haben alle Kommunen bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten seit 1976 zulegen können: Drolshagen (+ 56,3 %), Attendorn (+ 54,4 %), Olpe (+ 45,6 %) und Wenden (+ 44,4 %) konnten gegenüber 1976 sehr deutlich zulegen. Der Zuwachs in Kirchhundem (+ 27,2 %), Finnentrop (+ 27,1 %) und Lennestadt (20,3 %) fiel moderater aus.

## 4.2 Abhängigkeit der Beschäftigtenentwicklung von Verkehrswegen und Gewerbeflächen

Die Gründe für die ungleiche Entwicklung der Beschäftigung liegen vor allem in der unterschiedlichen Ausstattung der Kommunen mit „harten“ und „weichen“ Standortfaktoren. Eine zentrale Rolle unter den Standortfaktoren nehmen bei Unternehmen in unserer Region – dies haben frühere Untersuchungen gezeigt (Ifo-Untersuchung zu Standortanforderungen von Unternehmen im IHK-Bezirk Siegen von 1990) – die Faktoren „günstige Verkehrsanbin-

dung“ und „ausreichendes Gewerbeflächenangebot“ ein. Betrachtet man die vorliegenden Ergebnisse unter dieser Prämisse, dann wird der Zusammenhang zwischen diesen beiden Standortfaktoren und der Beschäftigungsentwicklung in den einzelnen Kommunen deutlich.

Wie die nachstehende Tabelle deutlich zeigt, verzeichnen Kommunen wie Wilnsdorf, Burbach, Drolshagen und Freudenberg, die mit ihrer direkten Lage an der Autobahn A 45 über eine optimale Verkehrsanbindung verfügen, die größten relativen Zuwächse. Die geringsten Zuwächse bzw. sogar Rückgänge werden in den Kommunen registriert, die nicht an der A 45 liegen.

### Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten

Region	1976	2006	Veränderungen	
			absolut	in %
<b>Autobahnanrainer</b>				
Olpe	7 787	11 338	3 551	45,6 %
Wilnsdorf	2 482	5 787	3 305	133,2 %
Burbach	2 988	5 888	2 900	97,1 %
Freudenberg	3 252	5 231	1 979	60,9 %
Wenden	3 311	4 782	1 471	44,4 %
Drolshagen	2 091	3 268	1 177	56,3 %
<b>Gesamt</b>	<b>21 911</b>	<b>36 294</b>	<b>14 383</b>	<b>65,6 %</b>
<b>Siegen</b>	<b>58 143</b>	<b>42 916</b>	<b>- 15 227</b>	<b>- 26,2 %</b>

<b>Nicht-Autobahnanrainer</b>				
Attendorn	7 560	11 672	4 112	54,4 %
Lennestadt	6 865	8 260	1 395	20,3 %
Finnentrop	3 772	4 794	1 022	27,1 %
Erndtebrück	2 022	2 845	823	40,7 %
Bad Laasphe	3 706	4 407	701	18,9 %
Kirchhundem	2 393	3 043	650	27,2 %
Kreuztal	8 965	9 429	464	5,2 %
Bad Berleburg	5 921	6 203	282	4,8 %
Hilchenbach	5 719	5 357	- 362	- 6,3 %
Neunkirchen	6 035	5 595	- 440	- 7,3 %
Netphen	6 214	5 708	- 506	- 8,1 %
<b>Gesamt</b>	<b>59 172</b>	<b>67 313</b>	<b>8 141</b>	<b>13,8 %</b>
<b>IHK-Bezirk insgesamt</b>	<b>139 226</b>	<b>146 523</b>	<b>7 297</b>	<b>5,2 %</b>

Einen Sonderfall im negativen Sinne bildet die Stadt Siegen. Der deutliche Rückgang der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten – trotz Autobahnnähe – ist hier vor allem strukturell, durch die ehemalige Dominanz der Branche Eisen- und Stahlerzeugung, bedingt. Neben diesen strukturellen Schwierigkeiten hat aber auch die unzureichende Ausstattung mit geeigneten Gewerbeflächen eine bessere bzw. weniger ungünstige wirtschaftliche Entwicklung verhindert. Wegen dieser besonderen strukturellen Schwierigkeiten und vor allem wegen der statistischen Dominanz der Stadt Siegen ist die Beschäftigtenentwicklung der Stadt Siegen in der Tabelle gesondert ausgewiesen und wird bei den folgenden Überlegungen als Ausnahme gesehen.

Betrachtet man nun die Beschäftigtenentwicklung der Städte und Gemeinden, die an der A 45 liegen (ohne den „Sonderfall“ Siegen), als Gesamtheit, so erkennt man, dass die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten seit 1976 um 65,6 % oder 14.383 Personen angestiegen ist. Stellt man die Gemeinden im IHK-Bezirk dagegen, die nicht an der A 45 liegen, so ist dort die Beschäftigung nur um 13,8 % oder 8.141 Personen gestiegen. Diese Erkenntnisse sind auch aufgrund von Zurechnungs- und Abgrenzungsproblemen sicher noch kein eindeutiger Beweis für die eingangs aufgestellte These. Die Beschäftigungsentwicklung an der A 45 ist aber immerhin ein deutlicher Hinweis darauf, dass offenbar Verkehrsinfrastruktur-Investitionen beschäftigungswirksame Folgen haben.

Das unterschiedliche Wachstum der Beschäftigtenzahl in den Kommunen ist jedoch durch die Autobahn allein nicht zu erklären. Denn warum war z. B. der relative Beschäftigungszuwachs in den Gemeinden Attendorn, Finnentrop und Erndtebrück so stark, obwohl die Gemeinden doch relativ weit von der A 45 entfernt sind? Offensichtlich kommt ein zweiter wichtiger Faktor hinzu, der sich beschäftigungsfördernd auswirkt:

#### Größere Gewerbegebiete im Untersuchungszeitraum 1976 bis 2006:

In Autobahnnähe		Keine Autobahnnähe	
Kommune	Gewerbegebiet	Kommune	Gewerbegebiet
Burbach	„Industriepark“, „Flughafen Siegerland“ <sup>1</sup>	Finnentrop	„Frielentrop“
Wilnsdorf	„Auf'm Lehnscheid“	Attendorn	„Ennest“
Drolshagen	„Sengenau“, „Buchholz“	Erndtebrück	„Industriepark Wittgenstein“ <sup>2</sup>
Freudenberg	„Wilhelmshöhe“	Kreuztal	„Ferndorfthal“, „Littfetal“
Wenden	„Auf der Mark“, „Hünsborn“		

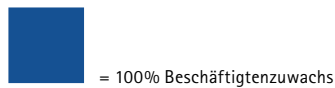
1 Interregional; 2 Interkommunal

Diese zweite Bestimmungsgröße sind eindeutig die Gewerbeflächen. Rechtzeitig und großflächig vorgehaltene Gewerbeflächen beeinflussen nämlich in erheblichem Maße gemeinsam mit der Verkehrsanbindung die Beschäftigtenentwicklung.

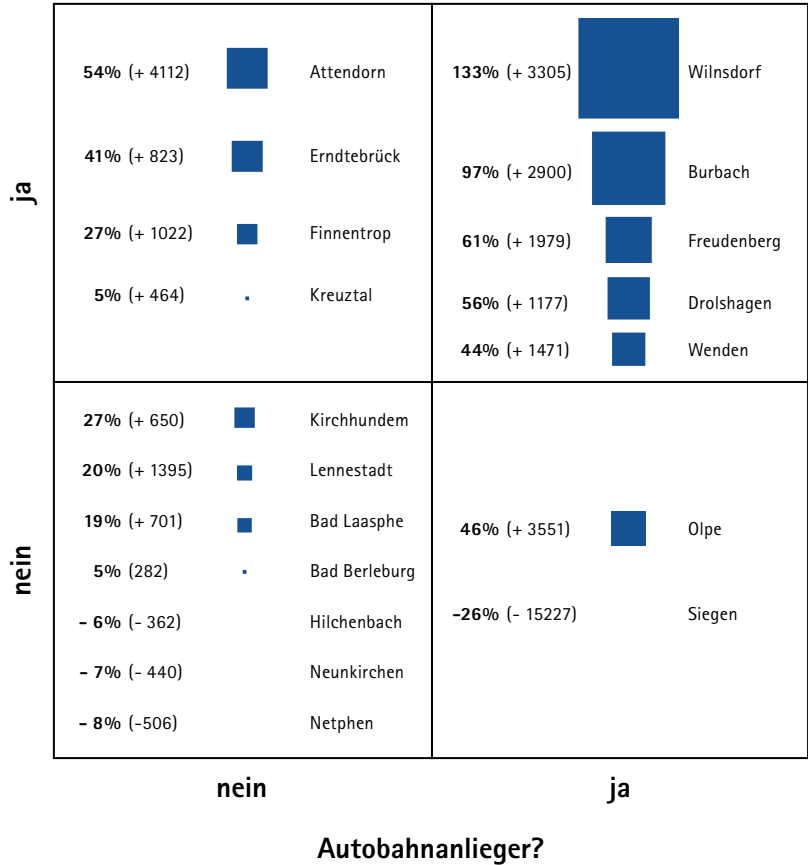
Wirken beide Faktoren zusammen, so wird die unterschiedliche Entwicklung der Städte und Gemeinden im IHK-Bezirk besonders deutlich. Alle jene Kommunen, die an der A 45 liegen und in den vergangenen Jahren in erheblichem Umfang Gewerbeflächen bevorratet haben, verzeichnen eine ausgesprochen günstige Entwicklung. Diese Gemeinden haben die höchsten Beschäftigten-Zuwachsraten. Daran kann z. B. eine Gemeinde wie Finnentrop, die zwar nicht den Standortvorteil der Autobahnnähe hat, die dafür aber in der Vergangenheit in beachtlichem Umfang Gewerbeflächen ausgewiesen hat, gerade noch anschließen.

Der Zusammenhang zwischen dem Beschäftigtenzuwachs in einzelnen Städten und Gemeinden im IHK-Bezirk mit dem Angebot an Gewerbeflächen und der Autobahnnähe wird in der grafischen Darstellung (Seite 10) deutlich:

**Zusammenhang zwischen Autobahnnähe, Gewerbeflächen und Beschäftigtenentwicklung (1976 bis 2006) im IHK-Bezirk:**



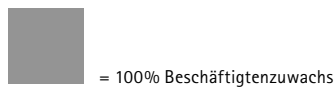
Größeres Gewerbegebiet?



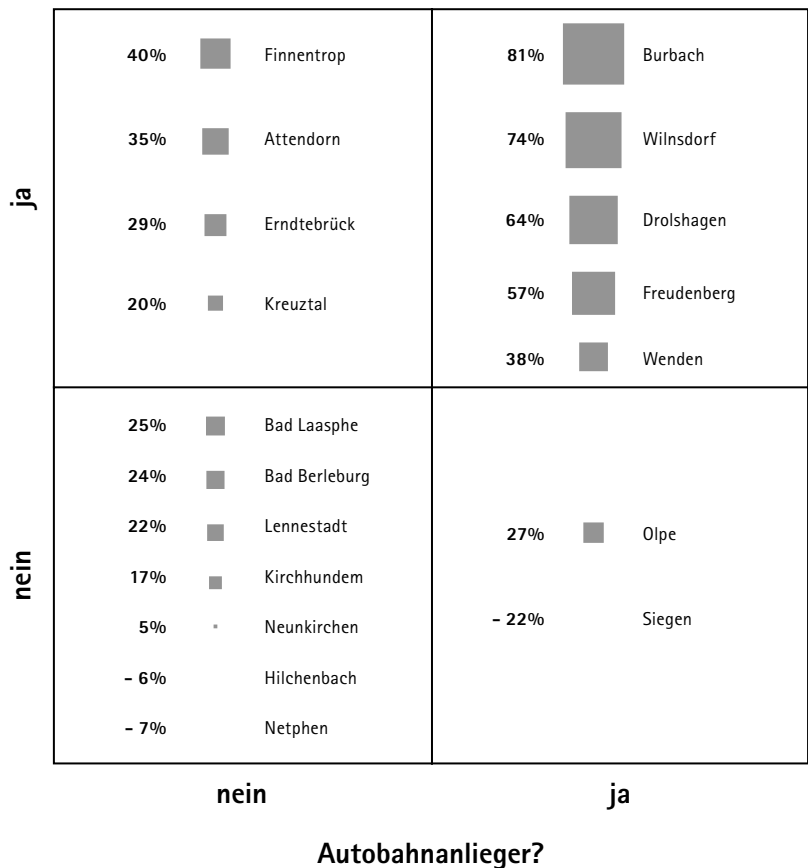
(In Klammern): Abs. Beschäftigungszuwachs/-rückgang

Im Vergleich dazu die Grafik der vorherigen Untersuchung:

**Zusammenhang zwischen Autobahnnähe, Gewerbeflächen und Beschäftigtenentwicklung für den Zeitraum 1976 bis 1996 im IHK-Bezirk:**



Größeres Gewerbegebiet?



Deutlich wird, dass sich bei den Beschäftigtenentwicklungen der Kommunen gegenüber dem ersten Untersuchungszeitraum beachtliche Änderungen ergeben haben, die u.a. auf klare und zukunftsgerichtete Planungsentscheidungen der jeweiligen Kommunen zurückzuführen sind. Enormes Beschäftigungswachstum konnte z.B. Wilsdorf generieren und sich mit einem Plus von 133 % an die Spitze der Zuwachsraten im Untersuchungszeitraum setzen. Darüber hinaus führten unabhängig von strukturellen Verbesserungen auch einzelne Unternehmensentwicklungen zu einem positiveren Beschäftigungsverlauf und zu einer besseren Position gegenüber anderen Kommunen, ohne dass sich dort die Standortfaktoren wesentlich verbessert haben (z.B. in Kirchhundem). An der grundsätzlichen Aufteilung der Kommunen in die unterschiedlichen Quadranten der obigen Grafiken hat sich nichts geändert. Kreuztal ist zu den Kommunen ohne Autobahnanschluss zugeordnet worden, obwohl seit Ende 2006 ein solcher in Verbindung mit der Hüttenentalstraße (HTS) an der Krombacher Höhe vorliegt, damit aber erst nach dem relevanten Untersuchungszeitraum.

Ungünstig bis sehr ungünstig schneiden vor allem jene Kommunen ab, die weder den Standortvorteil der nahen Verbindung zur A 45 aufweisen, noch größere Gewerbeflächen ausgewiesen haben. Beispiele dafür sind Bad Berleburg<sup>5</sup>, Neunkirchen, Hilchenbach und Netphen.

Dieser Zusammenhang lässt sich auch auf einfache statistische Art belegen und näher quantifizieren<sup>6</sup>. Für den IHK-Bezirk – wieder ohne den Ausnahmefall Siegen – zeigen die Zahlen einen hohen und statistisch signifikanten Zusammenhang zwischen den beiden Voraussetzungen „Gewerbefläche“ bzw. „Autobahnnähe“ und dem Beschäftigtenzuwachs in der Vergangenheit. Zwischen dem Vorliegen von größeren Gewerbegebieten und dem Beschäftigungszuwachs ergibt sich ein Korrelationskoeffizient von 0,62 (signifikant auf dem 0,01-Niveau)<sup>7</sup>.

Für den Zusammenhang zwischen Autobahnnähe und Zuwachs der Beschäftigten erhält man einen Koeffizienten von 0,58 (signifikant auf dem 0,01-Niveau). Der Korrelationskoeffizient ist ein Maß für die Stärke des linearen Zusammenhanges zwischen zwei Variablen und bewegt sich in dem Bereich von „-1“ bis „+1“, wobei „+1“ einen perfekten positiven, „-1“ einen perfekten negativen und der Wert „0“ keinen Zusammenhang darstellt.

Fasst man die beiden Voraussetzungen „Gewerbegebiet“ und „Autobahnnähe“ zusammen, ergibt sich sogar der noch höhere Zusammenhang von 0,74 (auf dem 0,01-Niveau), was statistisch gesehen ein sehr hohes Niveau darstellt und die Bedeutung der Faktoren für die Entwicklung der Beschäftigung im IHK-Bezirk unterstreicht.

Die vorliegende Untersuchung belegt am Beispiel der A 45, dass Verkehrsinfrastruktur-Investitionen auch unter dem Aspekt der Schaffung von Arbeitsplätzen von enormer Bedeutung sind und, gepaart mit einer großzügigen Ausweisung von Gewerbeflächen, eine ganz besondere regionalwirtschaftliche Dynamik auslösen. Eine entsprechende Beschäftigungsdynamik wurde bisher auch mit dem geforderten Lückenschluss der Autobahn A 4 verbunden. Da dieser politisch nicht durchsetzbar ist, soll nunmehr auf der Grundlage einer Machbarkeitsstudie zumindest eine durchgehende und leistungsfähige Bundesfernstraße zwischen Krombach (NRW) und dem „Hattenbacher Dreieck“ (Hessen) realisiert werden, von der die IHK Siegen ähnliche positive Beschäftigungseffekte erwartet.

5 Der Zuwachs von Arbeitsplätzen bei der Gemeinde Erndtebrück ist wegen des interkommunalen Industrieparks Wittgenstein auch den Kommunen Bad Berleburg und Bad Laasphe zum Teil zuzurechnen.

6 Für das Vorliegen eines größeren Gewerbegebietes oder für Autobahnnähe wird pro Gemeinde jeweils der Wert „1“ vergeben. Gemeinden, bei denen beide Voraussetzungen gegeben sind, erhalten z. B. den Wert „2“. Gemeinden mit keiner der beiden Voraussetzungen erhalten den Wert „0“. Diese Werte werden mit den Daten des Beschäftigungszuwachses in Relation gesetzt. In diesem Fall wurde eine einfache Korrelation nach Pearson berechnet.

Die Formeln dazu sind wie folgt:  $r_{xy} = \frac{s_{xy}}{s_x \cdot s_y}$  (Korrelationskoeffizient),

$s_{xy} = \frac{1}{N} \sum_{i=1}^N (\bar{x} - x_i)(\bar{y} - y_i)$  (Kovarianz von X und Y),  $s_x = \sqrt{\frac{1}{N} \sum_{i=1}^N (\bar{x} - x_i)^2}$

(Standardabweichung; für y entsprechend).

Wobei  $x_i$  die jeweiligen zusammengefassten Werte für das Vorhandensein von Gewerbegebiet und/oder Autobahnnähe darstellen und  $y_i$  die jeweilige Beschäftigungsentwicklung in der Kommune.

7 Signifikant auf dem 0,01-Niveau heißt, dass der Zusammenhang zu 99 Prozent ein statistisch eindeutiges und kein zufälliges Ergebnis ist.

## 5. Fazit

Zweifellos ist mit dem Bau der Sauerlandlinie und des Teilstückes der A 4 von Köln nach Olpe eine starke Belebung der regionalen gewerblichen Wirtschaft einhergegangen und findet auch aktuell weiter statt. Zugleich darf aber nicht übersehen werden, dass der Wirtschaftsraum Siegen-Wittgenstein/Olpe im Zuge der fortschreitenden Globalisierung und angesichts der anstehenden Entwicklungen im europäischen Binnenmarkt auf weitere regionale Wachstumsimpulse angewiesen ist. Intensive Bemühungen auf allen Gebieten der Wirtschaftspolitik müssen einhergehen mit weiteren Verbesserungen der regionalen Standortbedingungen, wobei die Verbesserung der Verkehrserschließung unseres Raumes und die Ausweisung neuer Gewerbegebiete auch in Zukunft von ausschlaggebender Bedeutung bleiben.

Angesichts der Ergebnisse dieser empirischen Untersuchung kann nicht übersehen werden, dass vor allem die östliche Region des Kreises Olpe, das Wittgensteiner Land, aber auch das Oberzentrum Siegen in wesentlich geringerem Maße an der aufgezeigten Entwicklung teilnehmen konnten und daher dringend sowohl auf eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur als auch – und dies gilt insbesondere für die Stadt Siegen – auf die Ausweisung zusätzlicher Gewerbeflächen angewiesen sind. Vordringlich ist überregional aus Sicht der Wirtschaft der Bau einer durchgehenden und leistungsfähigen Bundesfernstraße zwischen Krombach (NRW) und dem „Hattenbacher Dreieck“ (Hessen) und perspektivisch die Eröffnung der Autobahn 45 durch zwei zusätzliche Fahrstreifen zwischen Dortmund und Gießen.

Wegen der äußerst ungünstigen, teils schwierigen topografischen Lage sind Erweiterungen und Neuerschließungen von Gewerbegebieten per se schwieriger zu realisieren als in anderen Regionen. Damit einhergehend treten oft Konflikte auf, z. B. mit dem Immissionsschutz oder bezüglich nahe gelegener Wohngebiete. Deswegen kommt es in der Region entscheidend darauf an, eine weitsichtige Bodenvorratspolitik zu betreiben, die derartige Planungskonflikte vorausschauend reduziert oder gar ausschließt.

Höchste Priorität hat die Realisierung der landesplanerisch bereits genehmigten Gewerbe- und Industriesiedlungsbereiche „Faule Birke/Eisernhardt“ und „Oberschelden-Seelbach“, um speziell das existenzielle Defizit an Gewerbe- und Industrieflächen im Kernraum des Siegerlandes zu beheben.

Unverzichtbar für die regionale wirtschaftliche Entwicklung bleibt in den nächsten Jahren die zügige und konsequente planerische Umsetzung der im neuen Regionalplan bereitgestellten gewerblichen Siedlungsbereiche in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe. Ebenso notwendig ist es aber, die noch offene landesplanerische Zustimmung zu dem interkommunalen Gewerbegebiet „Ostheldener Höhe“ zu erhalten.

## In der Schriftenreihe der Industrie- und Handelskammer Siegen erschienen bisher:

Heft 1	Die Industrie - Branchen, Adressen, Größe, Produkte	1977	Heft 42	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 1996	9/96
Heft 2	Stellungnahme zum Entwurf des Landesentwicklungsplanes I/II „Raum- und Siedlungsstruktur“	2/78	Heft 43	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 1997	2/97
Heft 3	Leitlinien für die Arbeit der Kammer 1978 - 1982	4/78	Heft 44	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 1997	10/97
Heft 4	Ausbildung der Ausbilder	4/78	Heft 45	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 1998	2/98
Heft 5	Stimmen für die A 4	7/79	Heft 46	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 1998	9/98
Heft 6	Wirtschaft braucht A 4	9/79	Heft 47	Beschäftigung und Arbeitsmarkt im Bezirk der Industrie- und Handelskammer Siegen	10/98
Heft 7	Die Berufsbildung im Wirtschaftsraum Siegen-Olpe-Wittgenstein	10/79	Heft 48	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 1999	2/99
Heft 8	Untersuchungen zum Existenzgründungsverhalten	4/80	Heft 49	Verkehrswege und Gewerbeflächen - Motoren der Beschäftigung	3/99
Heft 9	Perspektiven der Bevölkerungsentwicklung	5/80	Heft 50	Beschäftigungswunder Dienstleistungen!?	7/99
Heft 10	Ausbildungsberufe mit Zukunft	5/80	Heft 51	Entwicklung und Struktur außenwirtschaftlicher Aktivitäten im Bezirk der Industrie- und Handelskammer Siegen	8/99
Heft 11	Fachkräfte für die Wirtschaft	9/80	Heft 52	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 1999	10/99
Heft 12	Was und Wo? Eine Lehrstellenübersicht der IHK Siegen	3/81	Heft 53	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2000	2/2000
Heft 13	Das Einnahme- und Ausgabeverhalten der Städte und Gemeinden im Bezirk der IHK Siegen	9/82	Heft 54	Die Machbarkeitsstudie der A 4 - Plädoyer für einen Weiterbau	5/2000
Heft 14	Wirtschaftskundliche Materialien über die Region Siegen-Olpe-Wittgenstein; Arbeitshilfen für den Unterricht der Fächer Wirtschaftslehre und Erdkunde	12/82	Heft 55	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2000	9/2000
Heft 15	Wanderungsmotivbefragung im Kreis Olpe 1981	12/82	Heft 56	Öffentliche Finanzierungshilfen für Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft im Bezirk der Industrie- und Handelskammer Siegen im Jahr 2001	12/2000
Heft 16	Leitlinien für die Arbeit der Kammer 1983 bis 1987	4/83	Heft 57	Kommunale Standortkosten im Bezirk der Industrie- und Handelskammer Siegen	1/2001
Heft 17	Das Arbeitsplatzangebot in Betrieben unterschiedlicher Beschäftigtengrößenklassen	5/84	Heft 58	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2001	1/2001
Heft 18	Unternehmensberatung: Beratungsdichte und Beratungserwartungen der gewerblichen Wirtschaft im Bezirk der Industrie- und Handelskammer Siegen	6/84	Heft 59	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2001	9/2001
Heft 19	Die Benachteiligung der eisenschaffenden Industrie durch die Tarifgestaltung der Deutschen Bundesbahn	10/84	Heft 60	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2002	1/2002
Heft 20	Ausbildung der Ausbilder: Begleittext für das Seminar zur Vorbereitung auf die Ausbilderprüfung	11/85	Heft 61	Gewerblicher Mietpreisspiegel im Jahr 2002 für den IHK-Bezirk Siegen	3/2002
Heft 21	Existenzgründungsservice	5/86	Heft 62	Einzelhandelsatlas: Verzeichnis aller großflächigen Einzelhandelsbetriebe im IHK-Bezirk Siegen	9/2002
Heft 22	Neue Ausbildung in der Metallindustrie - Das Angebot der Berufsbildungszentren an alle Ausbildungsbetriebe	6/87	Heft 63	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2002	9/2002
Heft 23	Arbeitshilfe bei der Auslandsgeschäftsabwicklung	7/87	Heft 64	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2003	2/2003
Heft 24	Auf dem Wege von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft	9/87	Heft 65	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2003	9/2003
Heft 25	Forschung - Entwicklung - Beratung Wissens- und Forschungspotential zur wirtschaftlichen Verwendung	5/88	Heft 66	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2004	2/2004
Heft 26	Handelsatlas: Großflächige Einzelhandelsbetriebe ab 800 qm Verkaufsfläche im Kammerbezirk Siegen	3/89	Heft 67	Gewerblicher Mietpreisspiegel im Jahr 2004 für den IHK-Bezirk Siegen	6/2004
Heft 27	Info-Stelle Weiterbildung - Baustein einer dynamischen Qualifizierungslandschaft	6/90	Heft 68	Empirische Untersuchung zum IHK-Serviceangebot „Starthilfe“	7/2004
Heft 28	Standortanforderungen der Unternehmen im Bezirk der IHK Siegen	8/90	Heft 69	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2004	9/2004
Heft 29	Mikroelektronik-Atlas	12/90	Heft 70	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2005	1/2005
Heft 30	Geschichte verstehen - Zukunft gestalten - Eine Region im Aufbruch	7/93	Heft 71	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2005	9/2005
Heft 31	Wirtschaft im Dreiländereck	11/93	Heft 72	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2006	2/2006
Heft 32	Wirtschaftsstandort Deutschland in der Krise?	1/94	Heft 73	Gewerblicher Mietpreisspiegel im Jahr 2006 für den IHK-Bezirk Siegen	8/2006
Heft 33	Finanzlage der Kommunen im Bezirk der Industrie- und Handelskammer Siegen	1/94	Heft 74	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2006	9/2006
Heft 34	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 1994	2/94	Heft 75	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2007	1/2007
Heft 35	Statutarisches Recht der Industrie- und Handelskammer Siegen	5/94	Heft 76	Was hält die regionale Wirtschaft von den Absolventen der allgemein bildenden Schulen?	7/2007
Heft 36	Die Kraftfahrzeugzulieferindustrie im Bezirk der IHK Siegen	5/94	Heft 77	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2007	9/2007
Heft 37	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 1994	9/94	Heft 78	Breitbandversorgung im Bezirk der IHK Siegen	1/2008
Heft 38	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 1995	2/95	Heft 79	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2008	2/2008
Heft 39	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 1995	9/95	Heft 80	Verkehrswege und Gewerbeflächen - Motoren der Beschäftigtenentwicklung (Neuaufgabe)	4/2008
Heft 40	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 1996	2/96			
Heft 41	Handelsatlas mit Verzeichnis der großflächigen Einzelhandelsbetriebe	3/96			

