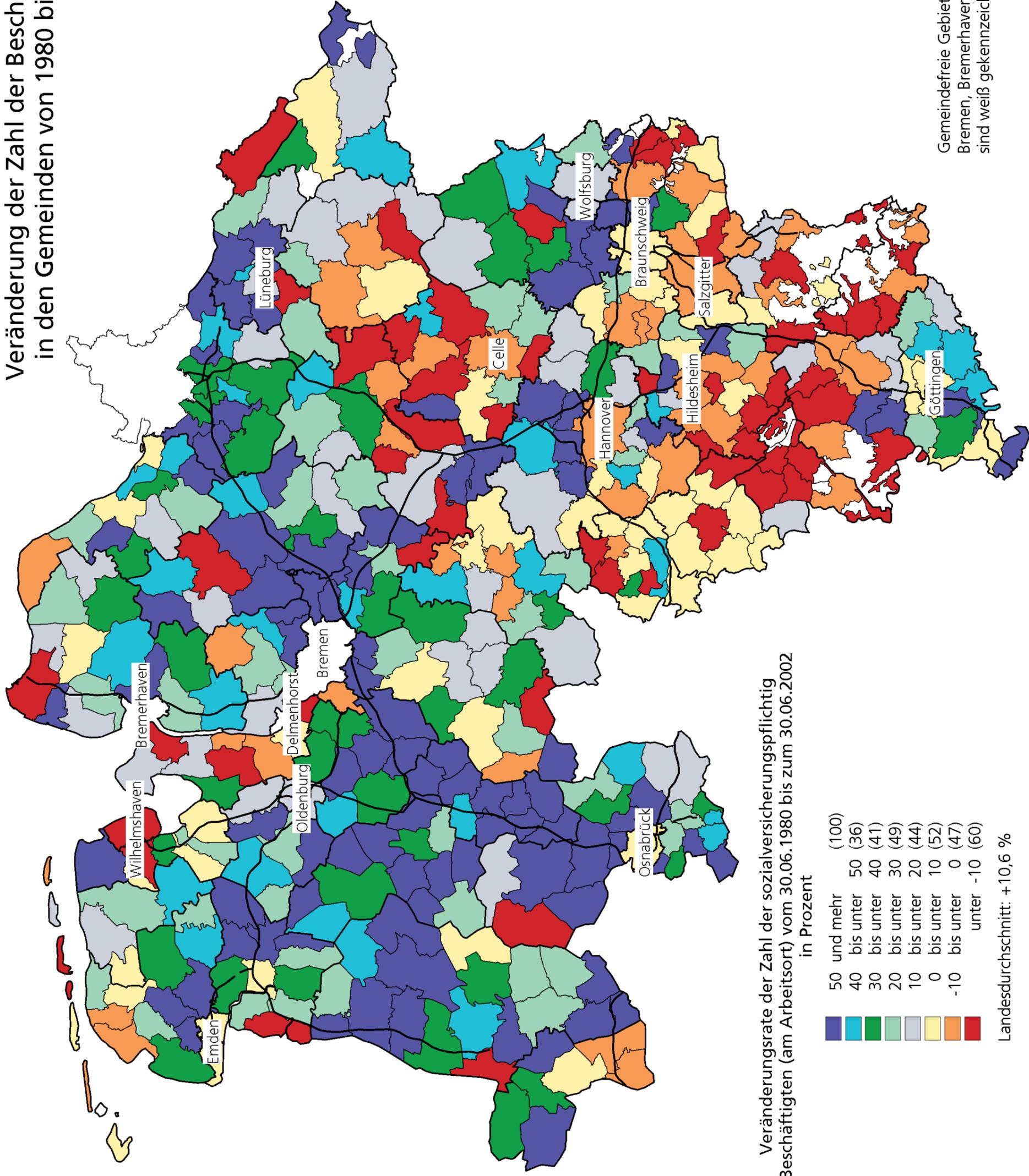


Veränderung der Zahl der Beschäftigten in den Gemeinden von 1980 bis 2002



Veränderungsrate der Zahl der sozialversicherungspflichtig
Beschäftigten (am Arbeitsort) vom 30.06.1980 bis zum 30.06.2002
in Prozent

50 und mehr	(100)
40 bis unter 50	(36)
30 bis unter 40	(41)
20 bis unter 30	(49)
10 bis unter 20	(44)
0 bis unter 10	(52)
-10 bis unter 0	(47)
unter -10	(60)

Landesdurchschnitt: +10,6 %

Gemeindefreie Gebiete,
Bremen, Bremerhaven und Hamburg
sind weiß gekennzeichnet.

Die langfristige Entwicklung der Beschäftigung in den Gemeinden Niedersachsens

Die Karte stellt auf Ebene der Verwaltungseinheiten (Einheits- und Samtgemeinden) die prozentuale Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten vom 30. Juni 1980 bis zum 30. Juni 2002 dar ¹⁾. In der Rubrik „Auf einen Blick“ auf Seite 497 ist bereits derselbe Sachverhalt dargestellt. Ist es dort die Ebene der Gemeinden und kreisfreien Städte, ist es hier regional gröber die Landkreisebene. Durch die Wahl eines langen Vergleichszeitraumes – immerhin 22 Jahre – ist sichergestellt, dass kurzfristige „Strohfeuer“ und zufällige Schwankungen, die keine dauerhaften Auswirkungen hinterließen, keine Berücksichtigung finden.

Bereits in der Gliederung nach Kreisen werden die Hauptlinien der regionalen Beschäftigtenentwicklung deutlich:

- Meist schwache Entwicklungen in den Großstädten
- Gewinne im Umland von Bremen, Hamburg und Hannover
- Beschäftigungsverluste im Süden und Osten des Landes, z.T. auch an der Küste
- kräftige Gewinne im Westen, vor allem im Raum zwischen Oldenburg und Osnabrück.

Landesweit stieg die Zahl der Beschäftigten um +10,6 %. Diese doch relativ hohe Zunahme erklärt sich zu einem großen Teil aus einer Zunahme der Teilzeitbeschäftigung (+111,4 %), also durch eine Umverteilung des Arbeitsvolumens auf mehr Personen als zuvor. Die Zunahme von Teilzeitbeschäftigung ist Basis für das hohe Wachstum der Zahl der weiblichen Beschäftigten (+27,4 %).

Die hier vorgelegte Karte auf Gemeindeebene arbeitet die regionalen Strukturen noch feiner heraus. Da bei einer kleinräumigeren Gliederung die Spannweite der Veränderungsraten ungleich höher ist als auf Kreisebene, wurden die Kommunen in acht Größenklassen eingeteilt. Rot- und Orangetöne markieren Beschäftigungsrückgänge, gelb symbolisiert ein nur schwaches, unterdurchschnittliches Wachstum, Blau- und Grüntöne stehen für überdurchschnittlich hohe Zuwächse.

Außerdem wurden in die Karte die Streckenverläufe der Bundesautobahnen eingezeichnet. Die Autobahnen sind

¹⁾ Mit vier Ausnahmen: Das Amt Neuhaus (LK Lüneburg) gehörte 1980 noch zur DDR. Die ältesten Daten für das Amt Neuhaus stammen vom 30.6.1994, und die dargestellte Veränderungsrate ist die von 1994 bis 2002. Für die Gemeinde Glandorf (LK Osnabrück) stehen Daten ab 1982 vor. Die Veränderungsrate für Glandorf ist damit die von 1982 bis 2002. Bei den Werten für die Gemeinden Moormerland und Uplengen (LK Leer) von 1980 liegen offenbar Datenfehler vor. Hier wurde der Stand vom 30.6.1981 aus Ausgangsbasis genommen

ein ganz entscheidender Bestandteil der wirtschaftlichen Infrastruktur. Immer wieder haben Unternehmensbefragungen ergeben, dass eine gute Verkehrsanbindung und ein gutes Potenzial qualifizierter Arbeitsplätze für die Wirtschaft entscheidend ist.

Für Niedersachsen sind vor allem drei Autobahnlinien von herausragender Bedeutung:

- Die Autobahn A7 (Flensburg – Füssen) ist die wichtigste Nord-Süd-Linie. Von Hamburg über Hannover, Hildesheim, Göttingen und Kassel stellt sie die Verbindung des Nordens mit dem Süden (Frankfurt, München) her. Dies gilt nicht nur national, sondern europäisch: Die A7 ist ein Teil einer europäischen Straßenverbindung von Skandinavien bis Italien.
- Die Autobahn A 2, an der bzw. in deren Nähe Osnabrück, Hannover, Braunschweig und Wolfsburg liegen, verbindet den Westen Deutschlands (Rhein- und Ruhrgebiet) mit dem Osten (Magdeburg, Berlin). Auch die A2 ist Teil einer transeuropäischen Transitstrecke von Paris nach Warschau und weiter bis Moskau.
- Die Autobahn A1 durchquert das Land von Nordost nach Südwest. Sie verbindet, ausgehend von Fehmarn, die Hansestädte Hamburg und Bremen und verläuft über Osnabrück und Münster in das nordrhein-westfälische Ruhrgebiet und weiter nach Südwestdeutschland. Die A1 wurde im Teilstück zwischen Bremen und Hamburg schon 1939 fertiggestellt; die Verbindung von Bremen ins Ruhrgebiet wurde aber erst Ende der sechziger Jahre dem Verkehr übergeben.

Anhand der Karte und dort insbesondere Südniedersachsens wird deutlich, dass der wirtschaftliche Erfolg der Regionen zwar mit der Anbindung an das Autobahnnetz zusammenhängt, dass dies aber durchaus nicht der einzige Faktor ist: also eine notwendige, aber nicht hinreichende Bedingung für den regionalen Erfolg, hier am Beschäftigungswachstum gemessen.

Welche Regionen sind langfristig besonders erfolgreich? Die Karte weist Häufungen von blau (mehr als 50 % Wachstum) bzw. grün (mehr als 40 % Wachstum) eingefärbten Gebieten in den großstadtnahen Bereichen aus, und zwar

- im Umland von Braunschweig und Wolfsburg
- nördlich von Hannover

- südöstlich von Hamburg im Raum Lüneburg
- im Raum zwischen Hamburg und Bremen, dem Verlauf der A1 folgend
- im südlichen Bremer Umland.

Der größte Wachstumsgürtel liegt aber im Raum Osnabrück/Oldenburg, und zwar vor allem in den Landkreisen Vechta, Cloppenburg, Emsland, Oldenburg und Osnabrück. Die hohen Zuwachsraten haben natürlich auch etwas mit modernisierenden Nachholeffekten zu tun – sie gehen statistisch z.T. auf niedrige Basiswerte zurück. Klar ist auch, dass die Verkehrsinfrastruktur (A1) in diesem Raum es erlaubt, die Produkte der Region einerseits in Richtung „Rheinschiene“, andererseits in Richtung Bremen/Hamburg und damit Richtung Weltmarkt zu verschicken. Aber längst nicht alle Kommunen dieser Region, die hohes Wachstum aufzuweisen haben, liegen wirklich nahe an den Autobahnen. Sehr viele liegen ziemlich weit ab „vom Schuss“ und dennoch prosperiert der Arbeitsmarkt. Offenbar entwickeln sich in diesem Raum, u.a. gestützt auf eine hochintensive Landwirtschaft, eine „Ernährungswirtschaftskompetenz“ im weitesten Sinne sowie z.T. auch schon darüber hinaus-

wachsende Unternehmungen, wie beispielsweise die Produktion von Spezialkunststoffen und Kabeln. Gestützt auf ein dynamisches Bevölkerungswachstum ist hier also ein sich selbst verstärkender Wachstumsprozess auf Basis endogener Potenziale zu beobachten.

Welche Regionen weisen langfristig rückläufige Entwicklungen auf? Vereinzelt findet man rot kartierte Gebiete (Abnahmeraten von 10 % und mehr) im Küstenbereich. Schon häufiger gibt es solche Gebiete im Raum der Lüneburger Heide, also im Bereich Celle/Uelzen – obwohl diese durch die A7 verkehrsmäßig gut angebunden sind. Am auffälligsten sind aber die Schrumpfungstendenzen im Raum südlich der Linie Hannover-Braunschweig und südlich der Autobahn A2 im niedersächsischen Berg- und Hügelland (LK Goslar, Osterode, Northeim, Holzminden). Dieses zum großen Teil seit alters her stark industrialisierte Gebiet des Harzes und des Weserberglandes steckt langfristig in einer Abwärtsspirale von Arbeitsplatzabbau, Abwanderungstendenzen und Überalterung der Bevölkerung. Eine Ausnahme macht hier nur der Raum rund um die Wissenschaftsstadt Göttingen.



Jessica Huter
Tel. 05 11 / 98 98 – 11 24
e-mail: jessica.huter@nls.niedersachsen.de



Lothar Eichhorn
Tel. 05 11 / 98 98 – 16 16
e-mail: lothar.eichhorn@nls.niedersachsen.de

Zusammenfassung:

Untersucht wurde die Beschäftigtenentwicklung in den Gemeinden Niedersachsen von 1980 bis 2002. Insgesamt ist dabei ein deutlicher Zuwachs zu verzeichnen, bedingt v.a. durch die Zunahme der Teilzeitbeschäftigung und der Zahl der weiblichen Beschäftigten. Für den regionalen Erfolg ist eine Anbindung an das Autobahnnetz notwendig, aber allein nicht ausreichend. Größtes Wachstumsgebiet ist der Raum zwischen Osnabrück und Oldenburg. Negativentwicklungen unterschiedlichen Ausmaßes sind im Küstenbereich, in der Heide und im südlichen Niedersachsen festzustellen.