

Krieger-Boden, Christiane

Book Part — Digitized Version

Regional- und Verkehrswirtschaft

Provided in Cooperation with:

Kiel Institute for the World Economy (IfW)

Suggested Citation: Krieger-Boden, Christiane (1992) : Regional- und Verkehrswirtschaft, In: Wenzel, Rüdiger (Ed.): Schleswig-Holstein: eine politische Landeskunde, ISBN 3-88312-043-X, Landeszentrale für Politische Bildung, Kiel, pp. 211-221

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/10419/2023>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Regional- und Verkehrswirtschaft

Das Land Schleswig-Holstein ist kein einheitlicher Wirtschaftsraum. Wie sich die geographische Landschaft von Ost nach West und von Nord nach Süd unterscheidet, so differenziert auch die wirtschaftliche Struktur der Teilgebiete oder Regionen in Schleswig-Holstein. Geprägt wird die regionale Wirtschaftsstruktur durch die Standortfaktoren, das heißt durch die unterschiedlichen wirtschaftlichen Bedingungen, die für Unternehmen und Arbeitskräfte an den einzelnen Standorten bestehen. Dazu zählen unter anderem naturräumliche Faktoren, wie z.B. die Lage am Meer, die Entfernungen zu wichtigen Beschaffungs- und Absatzmärkten (am geringsten sind diese in dicht besiedelten Gebieten), und das Vorhandensein von bestimmten Infrastruktureinrichtungen, beispielsweise im Bereich der höheren Bildung, insbesondere aber im Verkehrsbereich (also Straßen, Eisenbahnstrecken usw.).

Zur regionalen Struktur des Wirtschaftsraums Schleswig-Holstein

Kennzeichnend für die regionale Struktur Schleswig-Holsteins ist ein Süd-Nord- und Ost-West-Gefälle (Schaubild 1). Unternehmen und Beschäftigte des Landes konzentrieren sich in erheblichem Maße auf das Hamburger Umland, und hier werden auch je Einwohner besonders hohe Einkommen er-

zielt. Weitere, räumlich begrenzte Schwerpunkte finden sich in den vier kreisfreien Städten des Landes (Kiel, Lübeck, Neumünster und Flensburg) einschließlich ihres Umlands, die alle zur Ostseeküste hin ausgerichtet sind, in Rendsburg am Nord-Ostsee-Kanal und in Brunsbüttel an der Elbe.

Die wirtschaftlichen Zentren weisen unterschiedliche Charaktere auf. Das Hamburger Umland, das natürlich kein eigenständiges Zentrum, sondern nur die durch eine Landesgrenze abgeteilte Umgebung der Wirtschaftsmetropole Hamburg ist, zieht seine Prosperität vor allem aus zahlreichen Industriebetrieben, die sich hier angesiedelt haben und häufig aus Hamburg stammen (Schaubild 1). Es werden chemische, pharmazeutische, elektronische und feinmechanische Produkte erzeugt, Maschinen gebaut und Druckereierzeugnisse, Kunststoff-, Textil- und Lederprodukte gefertigt. Auch die Untereckregion um Brunsbüttel ist industriell geprägt; die Betriebe gehören überwiegend der Mineralölverarbeitung oder Chemischen Industrie an.

Demgegenüber dominiert in den Städten des Landes der Dienstleistungsbereich: Ministerien, Ämter und Behörden, die Verwaltungen von Banken und Versicherungen und Bildungs- und Forschungseinrichtungen sind vor allem in Kiel und Lübeck angesiedelt; in Flensburg und Neumünster spielt insbeson-

Tabelle 1 – Wachstumsraten in Schleswig-Holstein 1970–1990

	Einkommen				Beschäftigte					
	1970-74	1974-76	1976-80	1980-82	1982-88	1970-76	1976-80	1980-82	1982-88	1988-90
Hamburger Umland	3,9	4,1	2,1	1,3	3,3	2,5	3,2	- 0,6	1,3	3,4
Kreisfreie Städte	5,3	1,2	1,3	0,5	1,0	0,4	0,4	- 2,2	0,1	1,9
Elbmarschen	3,5	3,4	4,9	1,8	1,1	0,1	2,6	- 1,1	0,3	1,6
Sonstige Landkreise	4,6	3,5	3,0	- 0,8	0,9	1,5	2,5	- 1,5	1,0	2,6
Schleswig-Holstein	4,5	2,5	2,5	- 1,0	1,8	1,2	1,9	- 1,5	0,7	2,5
Hamburg	2,5	0,5	2,1	0,6	1,4	0,2	0,5	- 1,2	- 0,6	1,8
Bundesgebiet	3,0	1,8	2,7	- 0,3	2,3	0,8	1,2	- 1,2	0,6	2,6

Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein, Bruttowertschöpfung in den Kreisen, Kiel, versch. Jgg. Dass., Versicherungs-
pflichtig beschäftigte Arbeitnehmer, Kiel, versch. Jgg.

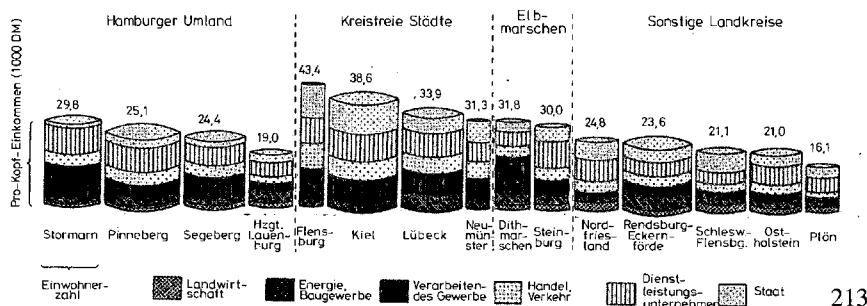
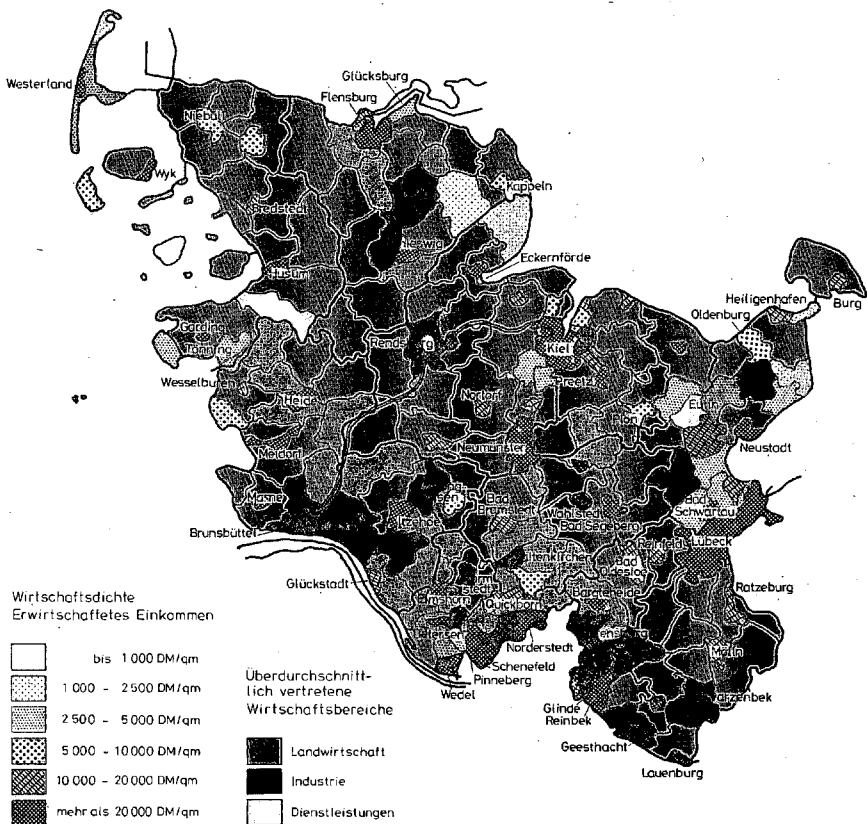
dere der Verkehrsbereich einschließlich der Nachrichtenübermittlung eine besondere Rolle; die kleineren Städte wie Rendsburg, Husum oder Schleswig sind Verwaltungs- und Handelszentren für ihre jeweilige Umgebung. Daneben werden in den Städten aber auch Schiffe und Maschinen gebaut, elektrotechnische und medizintechnische Erzeugnisse und Bekleidung hergestellt.

Von den übrigen Gebieten Schleswig-Holsteins konnten sich einige auf den Tourismus spezialisieren: es handelt sich dabei im wesentlichen um die nordfriesischen Inseln, die Halbinsel Eiderstedt, die Insel Fehmarn mit angrenzenden Ostseeküsten und die Holsteinische Seenplatte. Ansonsten beherrscht weit-
hin die Landwirtschaft das Bild, sowie – darauf aufbauend – die Nahrungsmittelindustrie; es sind dies die Gebiete, in denen die geringsten Pro-Kopf-Einkommen erwirtschaftet werden. Besonders benachteiligt sind die sehr entlegenen Gebiete nahe der dänischen Grenze.

Die so gekennzeichneten Teilräume Schleswig-Holsteins mit ihren erheblichen Unterschieden hinsichtlich der Art der ökonomischen Aktivitäten und der damit zu erreichenden Einkommen haben sich auch recht verschieden entwickelt.

Als besonders dynamisch haben sich aufs ganze gesehen die Gebiete des Hamburger Umlands erwiesen (Tabelle 1). Zahlreiche neue, moderne Arbeitsplätze in zukunftssträchtigen Wirtschaftszweigen sind dort in den letzten zwanzig Jahren geschaffen worden. Dabei hat sich die Entwicklung dieser Gebiete naturgemäß in Abhängigkeit von

Wirtschaftsdichte, Wirtschaftsstruktur und Pro-Kopf-Einkommen in Schleswig-Holstein, 1988

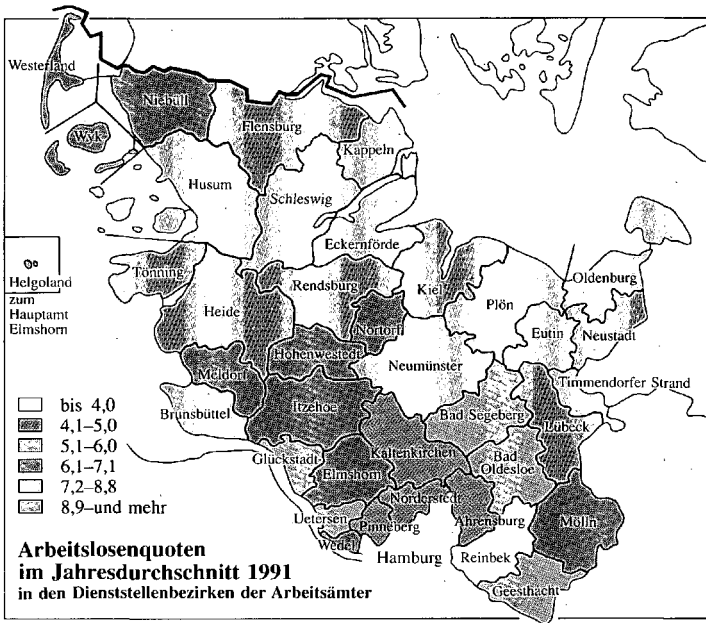


ihrem Zentrum, der Stadt Hamburg, vollzogen. In Zeiten raschen Wirtschaftswachstums in der Hansestadt (Anfang der siebziger Jahre, wieder seit Ende der achtziger Jahre) profitierte das Umland von expansionsbedingten Betriebsauslagerungen aus der Stadt, und die erwirtschafteten Einkommen stiegen. In Zeiten ökonomischer Stagnation in Hamburg verlangsamte sich zwar das Einkommenswachstum auch im Hamburger Umland zeitweilig; weiterhin wurden jedoch Betriebe ausgelagert – nun oft als Flucht aus der Stadt, deren ökonomische Situation als eher unattraktiv eingeschätzt wurde – und die Zahl der Arbeitsplätze im Umland nahm nur vergleichsweise wenig ab. Das relativ moderne Profil der Wirtschaft dieses Raumes verspricht auch für die Zukunft eine recht positive Entwicklung.

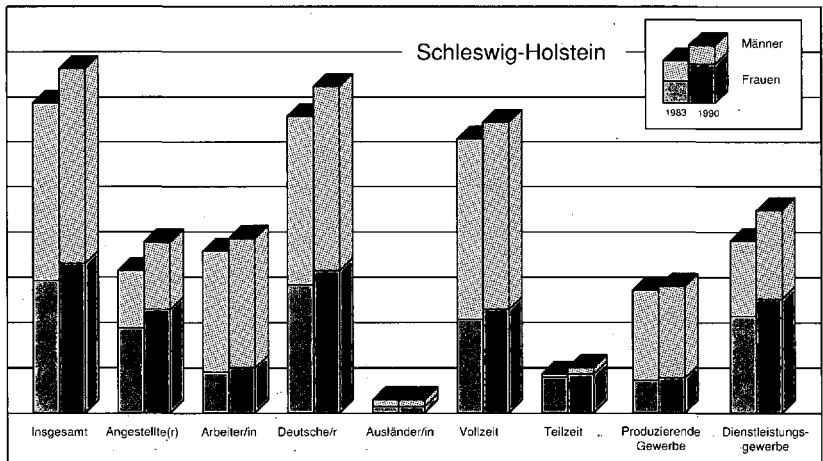
Die Städte Kiel, Lübeck, Flensburg und Neumünster und die übrigen Landkreise, das eigentliche Schleswig-Holstein also, haben sich anders und im ganzen weniger günstig entwickelt (Tabelle 1). Zwar durchliefen diese Gebiete zu Beginn der siebziger Jahre einen Aufholprozeß gegenüber dem übrigen Bundesgebiet (einschließlich des Hamburger Umlands), der sich selbst in den Jahren der Rezession nach 1974 noch fortsetzte; denn diese Rezession verlief hier abgeschwächt aufgrund der geringeren Exportabhängigkeit der vorhandenen Industrie. Gegen Ende der siebziger Jahre kam es jedoch zu einer Wende, und über längere Zeit konnte dieser Raum außerhalb des Hamburger Umlands im Wirtschaftswachstum nicht mehr mit dem übrigen Bundesgebiet mithalten. Vor dem Hintergrund eines

vernachlässigten Strukturwandels und eines Mangels an wettbewerbsfähigen Wirtschaftszweigen haben dabei Subventionskürzungen im Agrarbereich, das Ende des Baubooms an der Ostseeküste und sektorale Krisen in der Nahrungsmittellindustrie und im Schiffbau eine maßgebliche Rolle gespielt. Die größeren Städte sind überdies – wie die meisten Städte, wie auch Hamburg – von Verlagerungen aus dem eigentlichen Stadtgebiet ins Stadtumland betroffen gewesen. Im Jahre 1990 konnte in Schleswig-Holstein erstmals wieder ein über dem Bundesdurchschnitt liegendes Wachstum erzielt werden, zu dem insbesondere die Gebiete an der ehemaligen Zonengrenze beitrugen; es ist aber noch völlig offen, ob damit eine neuerliche, diesmal positive Wende in der Wirtschaftsentwicklung eingeläutet ist.

Wie angesichts solcher räumlichen Unterschiede in der Wirtschaftsstruktur und in der Wirtschaftsdynamik kaum anders zu erwarten, stellt sich auch die soziale Situation der Teilräume unterschiedlich dar. So besteht nicht nur ein Einkommensgefälle von Süd nach Nord, es gibt auch mehr Arbeitslose in den nördlichen, hamburgfernen Gebieten (Schaubild 2). Am stärksten betroffen sind die Arbeitsamtsbezirke Flensburg, Tönning, Heide und Neustadt, am wenigsten die Bezirke rund um Hamburg. Entsprechend vollziehen sich die Wanderungsbewegungen der Bevölkerung. In die nördlichen und die Westküstengebiete sind wenige Menschen, hauptsächlich Nicht-Erwerbstätige, zugewandert; der positive Wanderungssaldo Schleswig-Holsteins wird dagegen stark von den Zuzügen aus Hamburg ins Hamburg-



Tsd. **Beschäftigte nach ausgewählten Merkmalen - Ende März 1983 und 1990**



Quelle: Statistisches Sonderheft, Landesarbeitsamt Schleswig-Holstein – Hamburg, Dezember 1990

Tabelle 2 – Wanderungen in Schleswig-Holstein 1980–1989

Gebiet	1980-1988			1989			je 1000 Einwohner
	Zuzüge	Fortzüge	Saldo	Zuzüge	Fortzüge	Saldo	
Hamburger Umland	506712	456871	49841	62281	50581	11700	14.0
Kreisfreie Städte	308996	308232	764	41075	33036	8039	12.9
Elbmarschen	152472	150630	1842	22837	20050	2787	10.9
Sonstige Landkreise	594213	564424	29789	75322	64639	10683	12.1
Schleswig-Holstein	1562393	1480157	82236	201515	168306	33209	12.8

Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein, Statistisches Jahrbuch Schleswig-Holstein, Kiel, versch. Jgg.

ger Umland (ins „Häuschen im Grünen“) bestimmt – neuerdings werden diese Grundmuster allerdings von starken Wanderungsströmen aus dem Gebiet der ehemaligen DDR und aus Polen überlagert (Tabelle 2).

Standortfaktoren: Das Beispiel Verkehr

Man mag sich fragen, wie es auf so kleinem Raum in Schleswig-Holstein zu doch recht beträchtlichen ökonomischen Gegensätzen kommen kann, und damit rücken die Standortfaktoren ins Blickfeld. Unternehmen richten ihre Standortentscheidung danach aus, wo sich ihnen die besten Bedingungen bieten; Kriterien sind dabei unter anderem die Verfügbarkeit von Arbeitskräften mit der für das Unternehmen benötigten Qualifikation, niedrige Lohnkosten, gute Verkehrsanbindung, Nähe zu den Absatzmärkten, gegebenenfalls das Vorhandensein von Rohstoffen oder besondere Voraussetzungen hinsichtlich der Lage (beispielsweise können Werften nur an schiffbaren Wasserwegen errichtet werden).

Wie wichtig unter diesen Standortfaktoren gerade der Verkehrsbereich für räumliche Strukturen ist, zeigt das Beispiel Schleswig-Holstein recht anschaulich: Bis heute haben sich Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen erhalten, die aus einer Zeit stammen, als die Lage an natürlichen Wasserwegen eine entscheidende Voraussetzung für den wirtschaftlichen Aufstieg einer Siedlung war. Diese Voraussetzung traf für die Hafenstädte an der Elbe (Hamburg) und an der Ostseeküste (Lübeck, Kiel, Flensburg) zu, und so bildeten sich dort Wirt-

schaftszentren heraus, während die unzugänglichere Nordseeküste im Schatten der Entwicklung stand.

Die so gewachsenen Zentren erfüllen seit langem freilich weitere wichtige Funktionen, die sie und ihr Umland attraktiv für Wirtschaftsunternehmen aller Art machen. So stellen sie relativ große Arbeitsmärkte dar, auf denen sich Arbeitskräfte der verschiedensten Qualifikation finden lassen. Sie bieten den Unternehmen kurze Verbindungen zu Banken, Ämtern, Wirtschaftsorganisationen, potentiellen Lieferanten und Kunden und Forschungseinrichtungen. Sie sind Umschlagplätze für Informationen, auf die die Unternehmen bei ihrer Planung angewiesen sind. Naturgemäß ist Hamburg samt seinem Umland hinsichtlich solcher Standortbedingungen mehr begünstigt als die kleineren schleswig-holsteinischen Städte, und unter diesen wiederum der Regierungssitz und Hochschulstandort Kiel mehr als Lübeck und erst recht als Neumünster und Flensburg; dementsprechend sind die verschiedenen Wirtschaftszentren unterschiedlich begehrt als Unternehmensstandorte.

Aber auch die Verkehrsverbindungen – heute vor allem der Eisenbahn-, Straßen- und Luftverkehr und weniger der Verkehr auf dem Wasser – spielen nach wie vor eine große Rolle für die Attraktivität eines Standortes. Rasche und zuverlässige Lieferung gewinnt gegenwärtig sogar noch an Bedeutung, weil zunehmend auf eine umfangreiche, kostenträchtige Lagerhaltung von Vorprodukten verzichtet wird – sie findet jetzt gewissermaßen auf der Autobahn statt. Gerade für moderne Wirtschafts-

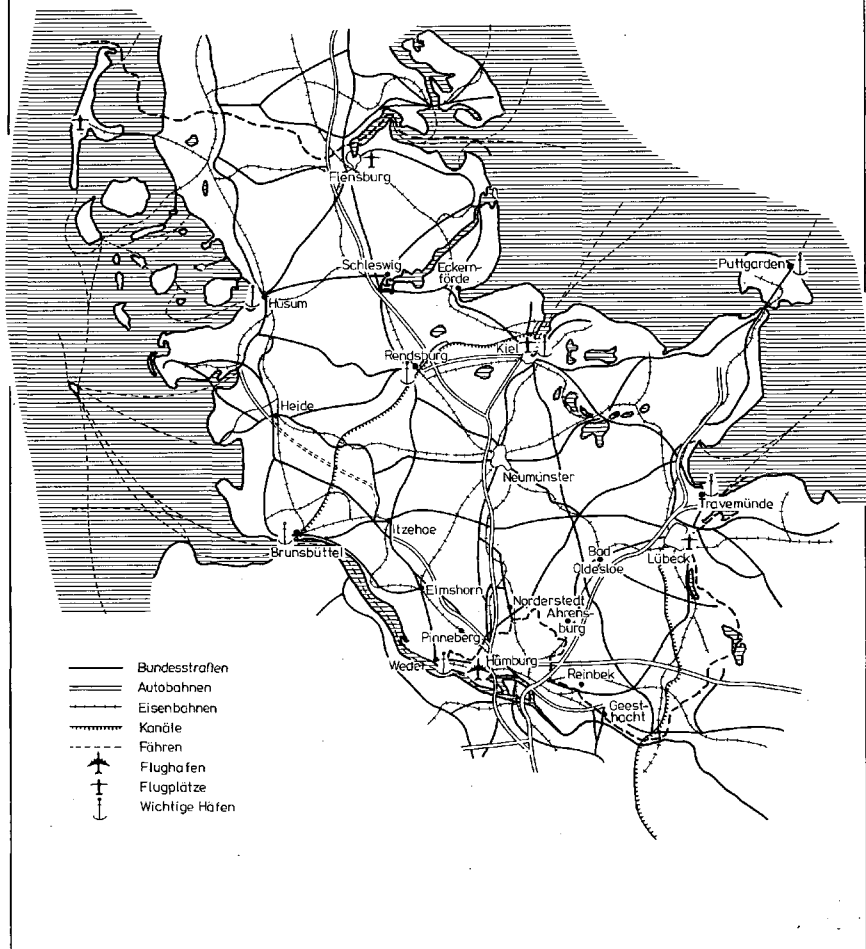
zweige ist dieser Aspekt von großer Wichtigkeit, und die Güte der Verkehrsanbindung beeinflusst daher die wirtschaftliche Struktur und Dynamik von Teilräumen.

Die Verkehrswege Schleswig-Holsteins verbinden vor allem, der Nachfrage entsprechend, die traditionellen Siedlungs- und Wirtschaftszentren des Landes miteinander und nach außen. So führen die wichtigsten und am meisten befahrenen Eisenbahnstrecken von Hamburg über Neumünster nach Kiel und Flensburg und von dort weiter nach Jütland, sowie von Hamburg nach Lübeck und weiter über die Vogelfluglinie nach Dänemark (Schaubild 3). Parallel dazu laufen auch die Autobahnen des Landes. Freilich wird durch diese Art der Verkehrsführung zugleich auch der Fortbestand der traditionellen Zentren begünstigt. Daneben ist es auch entlang dieser Verkehrsachsen – und nicht nur in den Zentren selbst und ihrem Umland – zu einer gewissen Konzentration wirtschaftlicher Aktivitäten gekommen.

Die Gebiete an der Westküste sind demgegenüber weit schlechter versorgt. Ferner sind die Ost-West-Querverbindungen generell von schlechterer Qualität als die Nord-Süd-Verbindungen. Zumindest, was den Straßenverkehr anlangt, soll dieser Zustand durch den Ausbau einer vierspurigen Straße (vielleicht sogar einer Autobahn) aus Mecklenburg kommend über Lübeck und Bad Segeberg nach Kiel und nach Itzehoe bald verbessert werden.

Doch auch für die zentralen Gebiete sind die Verkehrsbedingungen nicht gleich günstig. Was den Luftverkehr an-

Verkehrswege in Schleswig-Holstein



langt, so sind zumindest die westlichen und östlichen Teile des Hamburger Umlands gegenüber anderen Gebieten Schleswig-Holsteins in der Lage bevorzugt, weil der Flughafen Fuhlsbüttel vom Norden her besonders umständlich zu erreichen ist.

Ferner ist der Großteil Schleswig-Holsteins dadurch im Nachteil, daß die Stadt Hamburg einen Verkehrsengpaß bildet. Zum einen gibt es westlich von Hamburg überhaupt keine festen Elbübergänge, und östlich davon auf längerer Strecke keine besonders leistungsfähigen, so daß praktisch aller aus Süden kommende Verkehr nach Schleswig-Holstein (und umgekehrt) über Hamburg gehen muß. Zum anderen sind diese Verkehrswege durch Hamburg seit den achtziger Jahren kaum mehr erweitert worden, und dem steigenden Verkehrsaufkommen zunehmend weniger gewachsen.

Im Eisenbahnpersonenverkehr wurde Schleswig-Holstein in den siebziger Jahren zwar durch einige direkte Intercityzüge und durch häufigere Eilzugverbindungen nach Hamburg (annähernd im Stundentakt) an das Intercitynetz angeschlossen; vom weiteren Ausbau dieses Netzes in den achtziger Jahren und den damit weiter abnehmenden Reisezeiten im übrigen Bundesgebiet blieb Schleswig-Holstein jedoch ausgespart. Ein besonderer Nachteil resultiert aus der immer noch nicht erfolgten Elektrifizierung der Strecken im Land, denn dadurch wird in Hamburg ein Lokomotivwechsel erforderlich, der aus Platzgründen nur in Hamburg-Altona vorgenommen werden kann; der dadurch erzwungene Umweg kostet den Reisenden

etwa eine Viertelstunde. Zudem kann das Land ohne Elektrifizierung nicht an das neue ICE-Netz angeschlossen werden. Auch für den Güterverkehr bildet Hamburg einen Engpaß, da eine Umgehungsstrecke fehlt.

Die Situation im Straßenverkehr hatte sich in den siebziger Jahren zwar ebenfalls verbessert durch den Bau des Elbtunnels und der Autobahn nach Kiel und Flensburg, der weitere Ausbau in den achtziger Jahren (Autobahnabschnitte Kiel-Rendsburg, Hamburg-Heide) blieb hinter der Zunahme des Verkehrs zurück. So stieg vor allem die Zahl der Stautunden im Elbtunnel; jetzt staut sich der Verkehr dort jeden Tag durchschnittlich schon mehr als ein-ein-viertel Stunden (zu Beginn der achtziger Jahre waren es dagegen etwa fünf Minuten).

Von solchen generellen Mißständen sind Hamburg selbst und sein Umland weniger betroffen als das übrige Schleswig-Holstein; insbesondere, weil das Problem verzögerter Anschlüsse von Hamburg aus nach Norden diese Gebiete nicht betrifft; auch, weil die Staus vor dem Elbtunnel weniger gravierend sein mögen, wenn man sich kurz vor ihrem Ende hineinstehlen kann; schließlich, weil die Wirtschaft des Hamburger Umlands besonders stark auf Hamburg selbst ausgerichtet ist. So trägt der Verkehrsbereich – neben anderen Standortfaktoren, die für diesen Raum günstig sind – mit dazu bei, daß sich moderne Wirtschaftszweige, die Garanten für eine positive ökonomische Entwicklung auch in der Zukunft, bevorzugt im Hamburger Umland ansiedeln.

Dagegen macht sich im eigentlichen Schleswig-Holstein die Ungunst der

Verkehrslage wie auch einiger anderer Standortbedingungen deutlich bemerkbar. Weder den schleswig-holsteinischen Städten, noch erst den entlegenen Westküstengebieten, gelingt es in ausreichendem Maße, moderne Unternehmen, insbesondere im Industriebereich, mit zukunftsträglichen Arbeitsplätzen anzuziehen. Und so wird das Süd-Nord- und Ost-West-Gefälle in Schleswig-Holstein wohl noch auf absehbare Zeit bestehen bleiben.

Literaturhinweise:

Böhme, Hans, Perspektiven der Ostseehäfen im vereinigten Deutschland, in: Internationales Verkehrswesen, Jahrgang 43, Heft 10, 1991.

—, Verkehrswege der südlichen Ostsee: Dynamische Verkehrsentwicklung in den Neunzigern, in: Hansa, Jahrgang 127, Heft 12, 1991.

Clausen, Volker, Haupt, Torsten, Zur Diskussion um die Notwendigkeit einer Elbquerung westlich von Hamburg, Institut für Wirtschaftspolitik an der Universität Kiel, Diskussionsbeiträge, Kiel 1989.

Ewers, Hans-Jürgen, Wollmann, Hellmut, Weissert, David, Verbesserung der wirtschaftspolitischen Kooperation in den Regionen Schleswig-Holsteins, Gutachten des Instituts für Stadtforschung und Strukturpolitik im Auftrage der Staatskanzlei des Landes Schleswig-Holstein, Berlin 1990.

Herrmann, Hayo, Zur Lage und Entwicklung der Arbeitsmärkte Schleswig-Holsteins 1980 – 1985, in: Beiträge aus dem Institut für Regionalforschung der Universität Kiel, Heft 8, Kiel 1987.

—, Beschäftigten- und Arbeitsmarktentwicklung in den Regionen Schleswig-Holsteins 1980 – 1987, in: Beiträge aus dem Institut für Regionalforschung der Universität Kiel, Heft 9, Kiel 1989.

—, Beschäftigung und Arbeitslosigkeit in Schleswig-Holstein: die Entwicklung von 1980 bis 1989/1990, in: Beiträge aus dem Institut für Regionalforschung der Universität Kiel, Heft 12, Kiel 1991.

Hoffmeyer, Martin, Krieger-Boden, Christiane, Laaser, Claus-Friedrich, Lammers, Konrad, Merz, Monika, Struktur und Perspektiven der Wirtschaft Schleswig-Holsteins, Institut für Weltwirtschaft, Kiel 1990.

Lammers, Konrad, Soltwedel, Rüdiger, Verbesserung der Ansiedlungsbedingungen für Unternehmen in Schleswig-Holstein, Institut für Weltwirtschaft, in: Kieler Diskussionsbeiträge, 127, Kiel 1987.

Der Minister für Wirtschaft, Technik und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, in: Bericht zur wirtschaftlichen Entwicklung in Schleswig-Holstein, Kiel versch. Jgg.

Radtke, Gerd Paul, Entwicklung und Perspektiven des Güterverkehrs unter besonderer Berücksichtigung Schleswig-Holsteins, in: Stadt und Land, Gesellschaft für Raumpolitische Forschung, Planung und Beratung, Raumpolitische Argumente, Heft 6, 1990.

—, Regionale Effekte und Perspektiven des Güter- und Personenverkehrs in den schleswig-holsteinischen Ostseehäfen, in: Beiträge aus dem Institut für Regionalforschung der Universität Kiel, Heft 11, 1989.

Schleswig-Holstein (Themenheft),
Geographische Rundschau, Heft 5
(Mai), 1990.

Statistisches Landesamt Schleswig-
Holstein, Schleswig-Holstein im Jahre
..., in: Statistische Monatshefte Schles-
wig-Holstein, Heft 4 (April) eines jeden
Jahrgangs.

Struck, Bernd, Regionalmonographie
Schleswig-Holstein, in: Statistische Mo-

natshefte Schleswig-Holstein, 43. Jahr-
gang, Heft 9, 1991.

Studien- und Fördergesellschaft der
Schleswig-Holsteinischen Wirtschaft,
Arbeiten und Leben in Schleswig-Hol-
stein, Portrait eines Wirtschaftsraumes
mit Zukunft, Rendsburg 1989.

Wirtschaftsförderungsgesellschaft
Schleswig-Holstein, Schleswig-Hol-
stein für Unternehmer. Informations-
schrift, Kiel o.J.