ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of
ZBW
Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Niebuhr, Annekatrin; Stiller, Silvia

Article — Published Version

Standortqualität Norddeutschlands auf dem Prüfstand

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Niebuhr, Annekatrin; Stiller, Silvia (2003) : Standortqualität Norddeutschlands auf dem Prüfstand, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Springer, Heidelberg, Vol. 83, Iss. 4, pp. 265-269

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/42076

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.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Annekatrin Niebuhr, Silvia Stiller*

Standortqualität Norddeutschlands auf dem Prüfstand

Die EU-Osterweiterung wird den norddeutschen Bundesländern neue Absatzmöglichkeiten erschließen, der Wettbewerb wird aber auch härter. Ist Norddeutschland gerüstet, die ökonomischen Chancen zu nutzen? Kann es der Konkurrenz aus den mittel- und osteuropäischen Ländern standhalten? Wie schneidet Norddeutschland bei einem innerdeutschen Vergleich im Hinblick auf wichtige Standortfaktoren ab?

Norddeutschland wird im Zuge der anstehenden Erweiterung der EU stärker in das Zentrum des europäischen Wirtschaftsraumes rücken. Wenn sich die mittel- und osteuropäischen Länder weiter öffnen, werden neue Absatzmöglichkeiten entstehen, deren weitere Erschließung für den Norden Deutschlands eine erhebliche ökonomische Chance darstellt. Die EU-Erweiterung und die voranschreitende Globalisierung werden aber auch die norddeutschen Wirtschaftsstandorte stärker der Konkurrenz aussetzen. Sind die norddeutschen Bundesländer für den verschärften Standortwettbewerb gerüstet? In einer zunehmend wissensbasierten Gesellschaft rücken neben traditionellen Standortfaktoren, wie z.B. dem Lohnniveau, der Verkehrsinfrastruktur oder der Nähe zu den Absatzmärkten, so genannte weiche Standortfaktoren in den Vordergrund. Der Zugang zu neuem technischen Wissen, die Verfügbarkeit hochqualifizierter Arbeitskräfte und die Kooperationsmöglichkeiten im Bereich der Forschung und Entwicklung (FuE) sind Voraussetzungen, die Standorte dynamischer Wachstumsbranchen erfüllen müssen. Im Folgenden werden ausgewählte Standortfaktoren für Norddeutschland auf den Prüfstand gestellt. Analysiert werden die Bundesländer Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein.

Innovationspotential

Die Bedeutung von FuE für die Sicherung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und Regionen nimmt kontinuierlich zu[1]. Das Engagement in FuE, auf dem das Innovationspotential und die technologische Leistungsfähigkeit von Unternehmen und Regionen basieren, ist einer der wichtigsten Standortfaktoren des 21. Jahrhunderts. Die regionale FuE-Beschäftigung liefert Hinweise auf die regionale Ausstattung mit qualifiziertem Personal, das für Innovationsprozesse von zentraler Bedeutung ist. Der FuE-Umsatzanteil misst die Aufwendungen für Innovationaktivitäten[2]. Outputindikatoren, wie z.B. die Zahl der Patentanmeldungen, können zur Messung des regionalen Innovationserfolgs verwendet werden.

Der interregionale Vergleich von FuE-Indikatoren zeigt, dass Unternehmen im Mittel bundesweit stärker in FuE investieren als im norddeutschen Raum. Das Innovationspotential dieser Region fällt - gemessen am FuE-Personal und den FuE-Aufwendungen - eindeutig hinter dem Bundesdurchschnitt ab (vgl. Schaubild 1). Lediglich in Hamburg und Niedersachsen stellt sich die Situation etwas günstiger dar. Besonders offensichtlich ist das Innovationsdefizit in Mecklenburg-Vorpommern, das sich weit unter den norddeutschen Durchschnittswerten bewegt. Das insgesamt schwache Innovationspotential spiegelt sich im FuE-Output noch deutlicher wider als in den Inputs. Die Patentintensität liegt in allen norddeutschen Bundesländern mehr oder weniger deutlich unter dem Bundesdurchschnitt. Das Schlusslicht ist wiederum Mecklenburg-Vorpommern mit lediglich zwölf Patentanmeldungen pro 100 000 Einwohner. Öffentliche FuE-Einrichtungen können den Rückstand Norddeutschlands bei der industriellen FuE nicht kompensieren, weil die Verteilung der öffentlichen Einrichtungen auf die Bundesländer relativ gleichmäßig ist (vgl. Tabelle 1). Zudem wäre

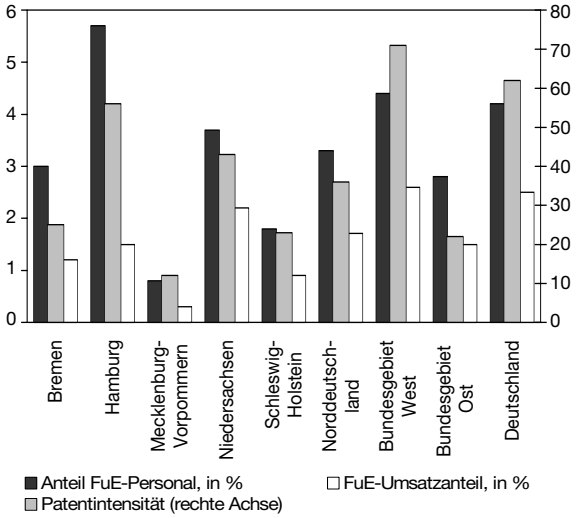
Dr. Annekatrin Niebuhr, 36, und Dr. Silvia Stiller, 35, sind wissenschaftliche Mitarbeiterinnen in der Abteilung „Europäische Integration" im Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) in Hamburg.

*Eine längere Fassung der Untersuchung findet sich unter A. Niebuhr, S. Stiller: Norddeutschland im Standortwettbewerb als HWWA Report Nr. 222 (2003) im Internet: http://www.hwwa.de (Publikationen). Die Studie ist im Auftrag der Vereins- und Westbank, Hamburg entstanden.

[1] Vgl. hierzu G. Maier, F. Tödtling: Regional- und Stadtökonomik I - Standorttheorie und Raumstruktur, Wien 2001.

[2] Vgl. hierzu B. Gehrke, H. Legler: Regional concentration of innovative potential in Western Germany, in: DIW-Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung, 67 (1998), S. 99-112.

Schaubild 1
Innovationskennziffern 1999



Anmerkungen: *FuE-Personalanteil*: Anteil des FuE-Personals an der regionalen Gesamtbeschäftigung in Betrieben mit 20 und mehr Beschäftigten im Bergbau und Verarbeitenden Gewerbe; *FuE-Umsatzanteil*: Anteil der internen FuE-Aufwendungen am Gesamtumsatz der Betriebe mit 20 und mehr Beschäftigten im Bergbau und Verarbeitenden Gewerbe; *Patentintensität*: Zahl der Patentanmeldungen pro 100 000 Einwohner.

Quellen: Stifterverband Wissenschaftsstatistik: FuE-Datenreport 2001, Forschung und Entwicklung in der Wirtschaft 1999–2000, Essen 2001; S. Greif: Patentgeographie. Die räumliche Struktur der Erfindungstätigkeit in Deutschland, in: Raumforschung und Raumordnung, Heft 2/3 (2001), S. 142-153; eigene Berechnungen.

ein solcher Ausgleich auch nur in begrenztem Maße möglich, weil zwischen öffentlicher und privater FuE in erster Linie eine komplementäre Beziehung besteht.

Humankapital

Die Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte ist für den Innovationserfolg von FuE-Investitionen wie auch für die Anwendung neuer Technologien eine grundlegende Voraussetzung. Die Qualifikationsstruktur der Erwerbstätigen ist – gemessen an den beruflichen Abschlüssen – nicht durch wesentliche regionale Abweichungen auf der Ebene der Bundesländer gekennzeichnet (vgl. Tabelle 2). Eine leicht überdurchschnittliche Ausstattung mit hochqualifizierten Arbeitskräften (Fachhochschul- oder Universitätsabschluss) besitzt neben Mecklenburg-Vorpommern auch Hamburg. In Bremen und Schleswig-Holstein ist dagegen der Anteil der Hochqualifizierten etwas niedriger als im Bundesdurchschnitt. Bemerkenswert ist weiterhin der relativ hohe Anteil der Ungelernten in den Stadtstaaten Hamburg und Bremen. Systematische Standortunterschiede zwischen dem norddeutschen Raum und dem Bundesdurchschnitt sind aber bei der Qualifikation der Arbeitskräfte insgesamt nicht festzustellen.

Tabelle 1
Zahl der öffentlichen Forschungseinrichtungen 2001

	MPG[1]	Fraunhofer	BE[2]	WGL[3]	Helmholtz[4]	Gesamt
Bremen	1	1	0	1	1	4
Hamburg	3	0	3	4	1	11
Mecklenburg-Vorpommern	1	1	1	4	0	7
Niedersachsen	6	3	7	6	1	23
Schleswig–Holstein	1	1	2	5	1	10
Norddeutschland	11	6	13	20	4	54
Bundesgebiet West	56	49	41	43	11	200
Bundesgebiet Ost	22	22	9	38	4	95
Deutschland	78	71	50	81	15	295

[1] Max Planck. [2] Bundeseinrichtungen mit FuE-Aufgaben. [3] Einrichtungen der Blauen Liste. [4] Helmholtz-Zentren.

Quellen: www.mpg.de, www.fraunhofer.de, www.wgl.de, www.helmholtz.de.

Verkehrsinfrastruktur und Marktnähe

Die Verkehrsinfrastruktur und die Nähe zu großen Absatzmärkten sind für viele Wirtschaftsbereiche in Europa zentrale Standortfaktoren[3]. Entscheidend für die Standortqualität der Verkehrsinfrastruktur ist die Erreichbarkeit der Verkehrsinfrastruktureinrichtungen selbst und die Erreichbarkeit anderer wichtiger Raumpunkte, die mit der Infrastruktur erzielt wird. Erreichbarkeitsindikatoren für unterschiedliche Verkehrsträger sowie die Fahrzeit zum nächsten internationalen Flughafen zeigen für die Stadtstaaten Hamburg und Bremen einen deutlichen Vorteil gegenüber dem Rest des Bundesgebietes, insbesondere bei der Erreichbarkeit eines internationalen Flughafens (vgl. Tabelle 3). Die norddeutschen Flächenländer fallen dagegen mehr oder weniger deutlich hinter den Bundesdurchschnitt zurück. Innerhalb Norddeutschlands sind in erster Linie für Mecklenburg-Vorpommern Defizite in der Verkehrsanbindung zu beobachten. Insgesamt ist bei diesem Indikator zu berücksichtigen, dass innerhalb der Flächenländer weitreichende Unterschiede in der Qualität der Verkehrsanbindung und bei den verschiedenen Mobilitätsarten bestehen. So ist beispielsweise die Erreichbarkeit in den südlichen Regionen Schleswig-Holsteins wesentlich besser als im Bundesdurchschnitt einzuschätzen. In anderen Gebieten dieses Bundeslandes stellt dagegen die

[3] Vgl. Commission of the European Communities: New location factors for mobile investment in Europe, Final report, Brüssel 1993.

Tabelle 2
Qualifikationsstruktur in den norddeutschen Bundesländern 1998/99

	Höchster beruflicher Abschluss[1] Anteil der Qualifikation an allen Erwerbstätigen in %				
	Ohne Berufsabschluss	Berufs-, Fachschule	Lehre, vergleichbare Ausbildung	Meister, Techniker, Fachwirte	Fachhochschule, Universität
Bremen	19	(3)	54	(10)	14
Hamburg	18	(3)	54	6	18
Mecklenburg-Vorpommern	7	(3)	61	13	17
Niedersachsen	13	3	60	10	15
Schleswig-Holstein	15	(2)	59	10	14
Norddeutschland[2]	14	3	58	10	16
Bundesgebiet West	14	3	57	10	15
Bundesgebiet Ost	4	3	60	14	18
Deutschland	12	3	58	11	16

[1] Werte in Klammern = Feldbesetzung hochgerechnet. [2] Da in der Statistik nur Anteilswerte ausgewiesen sind, konnte ein Wert für Norddeutschland insgesamt nur als arithmetisches Mittel der norddeutschen Bundesländer ermittelt werden.

Quellen: BIBB/IAB-Erhebung 1998/99, IAB-Datenbank VI/4; W. Biersack, W. Dostal, K. Parmentier, H. Plicht, L. Troll: Arbeitssituation, Tätigkeitsprofil und Qualifikationsstruktur von Personengruppen des Arbeitsmarktes, in: Beiträge zur Arbeitsmarkt- und Berufsforschung 248, Nürnberg 2001.

ungünstige Verkehrsanbindung einen gewichtigen Standortnachteil dar.

Die Erreichbarkeit von Kaufkraft ist ein Indikator für die Marktnähe einer Region. In Erreichbarkeitsmaße fließen sowohl die Qualität der Verkehrsinfrastruktur als auch die räumliche Verteilung der Kaufkraft und damit die großräumige Lagegunst von Regionen ein. Es ist festzustellen, dass die norddeutschen Bundesländer beim Standortfaktor Marktnähe etwas hinter den Gebieten im Süden und Westen des Bundesgebietes liegen[4]. Die süd- und westdeutschen Regionen profitieren von ihrer günstigen Lage zu den großen deutschen und westeuropäischen Bevölkerungs- und Wirtschaftszentren. Der Nachteil hinsichtlich der großräumigen Lage wird nicht durch die Ausstattung mit Verkehrsinfrastruktur in Norddeutschland kompensiert mit entsprechenden Konsequenzen für die Erreichbarkeit von Kaufkraft. Infolge der EU-Erweiterung sollte sich der Standortfaktor Marktnähe aus norddeutscher Perspektive verbessern, weil die Bedeutung der relativ nahen Märkte im Nordosten Europas im Zuge der Integration weiter zunehmen dürfte.

Tabelle 3
Qualität der Verkehrsinfrastruktur in Norddeutschland

	Erreichbarkeit von Agglomerationen 1998 (in Minuten)			Fahrzeit zu einem internationalen Flughafen 1999 (in Minuten)[4]
	Luftverkehr[1]	Schienenverkehr[2]	Pkw-verkehr[3]	
Bremen	272	58	63	27
Hamburg	229	42	56	16
Mecklenburg-Vorpommern	338	157	135	153
Minimum	294	94	101	83
Maximum	407	207	187	266
Niedersachsen	285	94	85	60
Minimum	247	43	50	16
Maximum	323	160	121	121
Schleswig-Holstein	275	112	101	63
Minimum	238	69	63	32
Maximum	313	169	145	124
Bundesgebiet West	258	96	80	58
Bundesgebiet Ost	308	130	100	78
Deutschland	271	105	85	63

[1] Durchschnittliche Reisezeit zu allen 41 europäischen Agglomerationsräumen im kombinierten Pkw-/Luftverkehr in Minuten. [2] Durchschnittliche Reisezeit zu den nächsten drei Agglomerationsräumen im Schienenverkehr in Minuten. [3] Durchschnittliche Reisezeit zu den nächsten drei Agglomerationsräumen im Pkw-Verkehr in Minuten. [4] Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit zum nächsten internationalen Verkehrsflughafen im Straßennetz in Minuten.

Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Aktuelle Daten zur Entwicklung der Städte, Kreise und Gemeinden, 1999.

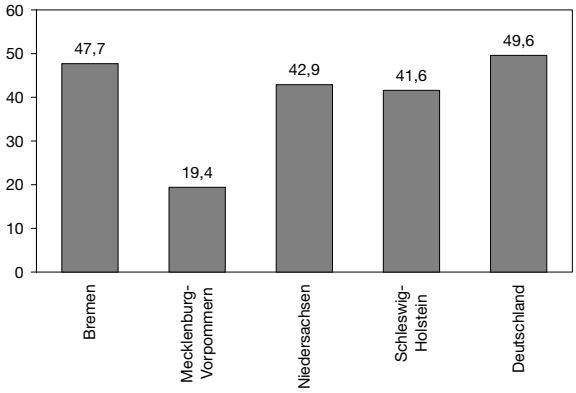
Bodenpreise

Bodenpreise zählen wie die Lohnkosten oder die Infrastruktur zu den so genannten harten Standortfaktoren. Im Zeitablauf hat sich die Bedeutung der Standortfaktoren, die auf die regionalen Kostenbedingungen abzielen, zwar etwas reduziert. Für zahlreiche Branchen spielen Kostenfaktoren aber auch gegenwärtig noch eine zentrale Rolle[5]. Die Verfügbarkeit und die Kosten von Gewerbeflächen können ausschlaggebend sein für eine Standortverlagerung oder die Entscheidung gegen einen bestimmten Standort.

Die Baulandpreise aller norddeutschen Länder (ohne Hamburg, für das keine Daten zur Verfügung stehen) liegen mehr oder weniger deutlich unter dem Bundesdurchschnitt. Besonders niedrig ist das Preisniveau in Mecklenburg-Vorpommern. Aber auch in der Agglomeration Bremen war der Quadratmeter

[4] Vgl. hierzu die Ergebnisse in Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Studienprogramm zur Europäischen Raumplanung, Endbericht, Bonn 2001.

Schaubild 2
Durchschnittlicher Kaufwert für Bauland[1] je Quadratmeter 1999
(in Euro)



Anmerkung: Für Hamburg liegen keine Angaben vor. [1] Durchschnittswert für baureifes Land, Rohbauland und sonstiges Bauland.

Quelle: Statistisches Bundesamt und Statistische Landesämter; http://www.brandenburg.de/statreg/

Bauland 1999 preiswerter zu erwerben als im Bundesdurchschnitt. Insgesamt weist der norddeutsche Raum hier einen Standortvorteil auf. Die Qualität norddeutscher Standorte ist hinsichtlich der Verfügbarkeit von Flächen und ihrem Preisniveau als günstig einzustufen. Dabei ist allerdings auch zu berücksichtigen, dass sich in einem hohen Bodenpreisniveau letztlich die Standortattraktivität einer Region widerspiegelt: In den Gebieten, die im Rahmen der unternehmerischen Standortwahl bevorzugt werden, sind Flächen knapp und teuer.

Weiche Standortfaktoren

Im Standortwettbewerb von Regionen gewinnen die so genannten weichen Standortfaktoren zunehmend an Gewicht[6]. So sieht Straubhhaar[7] in der Gestaltung weicher Standortfaktoren, also etwa der Schaffung eines qualitativ hochwertigen Freizeitangebots, einer hohen Lebensqualität und attraktiver Wohnbedingungen, wesentliche Elemente einer erfolgreichen Standortstrategie zur Attrahierung von qualifizierten Arbeitskräften. Auch das Image der Region, ihr Wirtschaftsklima und das Verhalten der öffentlichen Verwaltung und politischer Entscheidungsträger zählen hierzu[8]. Norddeutschland hat eine reiche Kulturlandschaft zu bieten. Das kulturelle Angebot wird in allen Bundesländern Norddeutschlands durch zahlreiche Musik- und Theater-Festivals ergänzt. Zu einem hohem Freizeitwert der norddeutschen Region trägt ebenfalls das vielseitige Freizeitangebot für sportlich ausgerichtete Aktivitäten bei. Eine hohe Lebensqualität in Norddeutschland ergibt sich nicht zuletzt auch aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten, wie etwa der zahlreichen Seenlandschaften und der Erholungsgebiete an Nord- und Ostsee. Inwieweit sich hierdurch ein spezifischer Standortvorteil Norddeutschlands begründet, lässt sich nicht abschließend beurteilen. Zur Messung weicher Standortfaktoren und damit eines Vergleichs unterschiedlicher Standorte wurde bislang keine überzeugende Methode entwickelt.

Standortdefizite im Norden

Zusammenfassend leitet sich aus den gegenwärtigen Standortbedingungen in Norddeutschland gemessen am bundesdeutschen Durchschnitt Handlungsbedarf zur Verbesserung der Standortqualität ab. In einem wirtschaftlichen Umfeld, für das Wissen und Technologien von zentraler Bedeutung sind, stellen die regionale Innovationsfähigkeit und das Humankapital überaus wichtige Standortfaktoren dar. Vor diesem Hintergrund stellen sich die Bedingungen in den norddeutschen Bundesländern ungünstiger dar als in anderen Gebieten Deutschlands. Norddeutschland weist zwar bei der Qualifikation der Arbeitskräfte keinen Rückstand gegenüber dem Rest des Bundesgebietes auf. Das in FuE beschäftigte Personal und die Umsatzanteile für FuE-Aufwendungen sind aber insgesamt als unterdurchschnittlich einzuschätzen. Standortdefizite zeigen sich auch bei der Marktnähe, d.h. der Erreichbarkeit von Kaufkraft, die neben der räumlichen Verteilung der Bevölkerung und des Einkommens auch durch die Verkehrsinfrastruktur beeinflusst wird. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur liegen die norddeutschen Bundesländer zum Teil deutlich unterhalb des Bundesdurchschnitts.

Gestaltungsmöglichkeiten auf der regionalen Ebene nutzen

Die vorliegende Untersuchung bestätigt andere Beurteilungen der norddeutschen Standortbedingungen darin, dass für eine Verbesserung der Standortqualität im Norden vor allem ein Abbau der zentralen Standortdefizite Norddeutschlands – des unterdurchschnittlichen Innovationspotentials und der Schwachpunkte

[5] Vgl. Commission of the European Communities, a.a.O.

[6] Vgl. hierzu G. Maier, F. Tödtling, a.a.O.

[7] Vgl. T. Straubhaar: Internationalisierung der Arbeitsmärkte - Chance oder Gefahr, in: Bayerisch-Schwäbische Wirtschaft, Heft 3 (2002), S. 2-3.

[8] Auf die Bedeutung des Standortimages für Unternehmen weisen auch die Ergebnisse einer Studie der Deutschen Industrie- und Handelskammer hin. DIHK: Standorte in Deutschland. Ergebnisse einer Unternehmensbefragung durch die Industrie- und Handelskammern, Berlin 2002.

in der Verkehrsinfrastruktur - dringend anzustreben ist. Darüber hinaus gibt es Standortnachteile, die kein spezifisches norddeutsches Problem darstellen, sondern bundesweit als Wachstums- und Investitionshemmnisse einzustufen sind. In der Debatte um den Standort Deutschland werden vor allem die hohe Steuer- und Sozialabgabenlast sowie unflexible rechtliche Rahmenbedingungen kritisiert[9]. Notwendig für die Verbesserung der Zukunftsaussichten der norddeutschen Bundesländer sind deshalb auch Reformen auf Bundesebene.

Standortpolitik ist aber nicht allein eine nationale Aufgabe, sondern liegt auch in erheblichem Maße im Verantwortungsbereich der regionalen Akteure[10]. Zu den regionalen Akteuren zählen die politischen Entscheidungsträger und die Verwaltungen auf Ebene der Länder und der Kommunen sowie Wirtschaftsverbände und Kammern als Vertreter der Privatwirtschaft. Die Möglichkeiten der Landespolitiker hinsichtlich der Standortgestaltung eigenständig wirtschaftspolitisch aktiv zu werden, unterliegen zwar Beschränkungen. Sozial-, Steuer- und Arbeitsmarktpolitik werden weitestgehend auf Bundesebene geregelt. Ansatzpunkte, auf Landesebene aktive Standortpolitik zu betreiben, sind aber dennoch vorhanden - vor allem im Bereich der Bildungspolitik, aber auch im Bereich der Wirtschaftspolitik, wie etwa der Mittelstands- und Forschungsförderung. Eine erfolgreiche Standortpolitik für Norddeutschland erfordert, dass die Länder und Kommunen ihren gestalterischen Spielraum zielgerichtet ausschöpfen. Zusätzlich sollte eine erfolgreiche Standortpolitik für den Norden Kooperationen zwischen den norddeutschen Bundesländern zur Verbesserung der Standortdefizite beinhalten, etwa hinsichtlich des Infrastrukturausbaus, des Aufbaus von Forschungsnetzwerken, des Regionalmarketings und der Bewerbung um Forschungsgelder von Bund und EU.

---

[9] Vgl. Ebenda.

[10] Vgl. hierzu K. Lammers: Nordwestdeutschland und seine Regionen im Standortwettbewerb, in: Raumforschung und Raumordnung, Heft 1 (1998), S. 36-42; sowie M. Beise, B. Gehrke, H. Legler: Attraktivität Deutschlands und seiner Regionen für Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1 (1999), S. 31-44.

Die weltweit größte
Spezialbibliothek
für Wirtschaft.

ZBW
Deutsche Zentralbibliothek für Wirtschaftswissenschaften

ECONIS – die Literaturdatenbank – online
NEU! Mit Links zu kostenlosen Volltexten im Internet
ECONIS Select: Bibliographien zu aktuellen Wirtschaftsfragen

EconBiz & EconDoc
Digitale Fachinformationen

Dokumentlieferung
schnell, zuverlässig, preisgünstig

Düsternbrooker Weg 120 • 24105 Kiel
info@zbw.ifw-kiel.de • **Tel.: 0431 - 88 14 - 3 83 / - 5 55**