

Rosenfeld, Martin T. W.; Kohler, Sebastian

**Book Part**

## Lokale Wirtschaftsentwicklung zwischen Systemtransformation und Standortwettbewerb: Das Beispiel der Stadt Leipzig

**Provided in Cooperation with:**

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

*Suggested Citation:* Rosenfeld, Martin T. W.; Kohler, Sebastian (2012) : Lokale Wirtschaftsentwicklung zwischen Systemtransformation und Standortwettbewerb: Das Beispiel der Stadt Leipzig, In: Kauffmann, Albrecht Rosenfeld, Martin T. W. (Ed.): Städte und Regionen im Standortwettbewerb, ISBN 978-3-88838-067-9, Verlag der ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, pp. 181-199,  
<https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-337202>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/87658>

**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.*

*Martin T.W. Rosenfeld, Sebastian Kohler*

## **Lokale Wirtschaftsentwicklung zwischen Systemtransformation und Standortwettbewerb – Das Beispiel der Stadt Leipzig**

S. 181 bis 199

Aus:

Albrecht Kaufmann, Martin T.W. Rosenfeld (Hrsg.)

## **Städte und Regionen im Standortwettbewerb**

Neue Tendenzen, Auswirkungen und Folgerungen für die Politik

Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL 238

Hannover 2012

Martin T. W. Rosenfeld<sup>1</sup>, Sebastian Kohler

## **Lokale Wirtschaftsentwicklung zwischen Systemtransformation und Standortwettbewerb – Das Beispiel der Stadt Leipzig**

### *Gliederung*

- 1 Systemtransformation als Chance zur Nutzung veränderter Bedingungen im Standortwettbewerb?
  - 2 Die aktuelle Position Leipzigs im Standortwettbewerb: Indikatoren der lokalen Wirtschaftsleistung
  - 3 Sektorale Struktur der Wirtschaft
  - 4 Lokale Ausstattung mit Potenzialfaktoren
  - 5 Politisch-institutionelle Faktoren
  - 5.1 Folgewirkungen der deutschen Teilung und der Wiedervereinigung
  - 5.2 Wirksamkeit politischer Maßnahmen seit 1990
  - 6 Fazit
- Literatur

### **1 Systemtransformation als Chance zur Nutzung veränderter Bedingungen im Standortwettbewerb?**

Vor dem Hintergrund der sich in den vergangenen Jahrzehnten abzeichnenden Tendenzen einer Intensivierung des Standortwettbewerbs<sup>2</sup> stellen sich die Fragen, inwieweit diese Veränderungen bereits sichtbaren Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung konkreter Städte und Regionen nehmen konnten und/oder sich in den Strategien der dortigen politischen Handlungsträger wiederfinden lassen. Eine Beantwortung dieser Fragen am Beispiel der sächsischen Großstadt Leipzig ist aus drei Gründen von besonderem Interesse:

*Erstens* war Leipzig – wie sämtliche Städte in Ostdeutschland sowie in allen ehemals sozialistischen Staaten Mittel- und Osteuropas – nach 1989 dem abrupten Übergang von der Plan- zur Marktwirtschaft ausgesetzt, der notwendigerweise eine Entwertung gegebener wirtschaftlicher Potenziale mit sich brachte (vgl. IWH 2010). Dies hat diese Städte dazu gezwungen, sich ruckartig von alten wirtschaftlichen Strukturen zu befreien, sich auf die allgemein veränderten Bedingungen des Standortwettbewerbs einzustellen und diese für sich so weit wie möglich nutzbar zu machen. Insoweit kann in der

---

<sup>1</sup> Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH), Forschungsabteilung Stadtökonomik, Kleine Märkerstraße 8, 06108 Halle an der Saale (Deutschland). E-Mail: Martin.Rosenfeld@iwh-halle.de

<sup>2</sup> Hierzu sei auf die im ersten Teil dieses Bandes enthaltenen Querschnittsanalysen von Blume, Kauffmann, Benz/Böcher, Mäding, Klüter und Saller verwiesen.

Systemtransformation – bei allen mit ihr verbundenen negativen Nebenerscheinungen – für die betroffenen Städte auch eine Chance gesehen werden, sich rascher als ihre Pendanten im Westen auf die veränderten Anforderungen umzustellen. Andererseits konnten Folgelasten aus der Zeit der Planwirtschaft auf die wirtschaftliche Entwicklung bremsend wirken, entsprechende Bremseffekte können auch aus den spezifischen Ausprägungen der Transformation herrühren. *Zweitens* war Leipzig vor dem Zweiten Weltkrieg einer der bedeutendsten deutschen Banken-, Börsen- und Messestandorte, Sitz des Reichsgerichts sowie von 50 ausländischen Konsulaten (vgl. Henckel et al. 1993: 467). Neben Berlin, Hamburg, München und Köln hatte sich Leipzig als eine der fünf führenden deutschen Großstädte etabliert (vgl. Henckel et al. 1993: 466). Nach dem Übergang zum planwirtschaftlichen Regime verlegten zahlreiche Firmen ihren Sitz nach Westdeutschland. Verbliebene Unternehmenszentralen wurden zudem von der – von Ost-Berlin aus gelenkten – staatlichen Wirtschaftsplanung abhängig. Es stellt sich die Frage, ob und inwieweit – und: weshalb ggf. nicht – Leipzig nach der politischen Wende im Bereich der *headquarters* wieder an frühere Stärken anschließen konnte. *Drittens* war Leipzig seit dem Mittelalter traditionell eine Stadt des Wissens<sup>3</sup> und des Handels (Messewesen, Verlagswesen, Börsenwesen)<sup>4</sup> – damit sind Faktoren bzw. Aktivitäten angesprochen, denen gerade unter den heutigen Bedingungen des Standortwettbewerbs eine hohe Bedeutung zukommt. Für die günstige Entwicklung der Stadt Leipzig in der vorindustriellen Zeit spielten die lokalen Rohstoffvorkommen (speziell an Braunkohle) keine wesentliche Rolle, vielmehr war die Erreichbarkeit der Stadt ein wichtiger Faktor (vgl. Abschnitt 4). Es ist zu fragen, ob die Stadt in den vergangenen zwei Jahrzehnten ihre traditionelle wirtschaftliche Basis erfolgreich reaktivieren und ggf. ausbauen konnte, um sich den aktuellen wirtschaftlichen Herausforderungen zu stellen.

Im Folgenden wird zunächst kurz die aktuelle Position Leipzigs im interlokalen Standortwettbewerb charakterisiert; es wird ein Überblick über verschiedene Indikatoren (im Sinne von „Ergebnisfaktoren“) gegeben, mit denen das aktuelle wirtschaftliche Gesamtergebnis der Stadt Leipzig abgebildet werden kann (Abschnitt 2). Anschließend wird in den Abschnitten 3–5 der Frage nachgegangen, welche Faktoren mit welchen konkreten Ausprägungen zur Erklärung der gegenwärtigen Situation herangezogen werden können; hierbei wird zwischen der gegebenen sektoralen Struktur der Wirtschaft, lokalen Potenzialfaktoren sowie der politischen Einflussnahme auf die Stadtentwicklung unterschieden und zudem herausgearbeitet, inwieweit bestimmte Entwicklungen auf Folgen der Systemtransformation oder auf die Intensivierung des Standortwettbewerbs zurückgeführt werden können. Im abschließenden Abschnitt 6 wird sodann aus der Sicht Leipzigs gefragt, was vor Ort getan werden könnte, um die wirtschaftliche Entwicklung weiter zu fördern.

---

<sup>3</sup> Die Universität Leipzig wurde als eine der ältesten Einrichtungen dieser Art in Deutschland bereits im Jahr 1409 gegründet, ausgelöst durch kirchenpolitische Interessenkonflikte an der Universität Prag und die damit verbundene Abwanderung vieler Akademiker in Richtung Leipzig (Blecher, 2006: 62).

<sup>4</sup> Die Stadt Leipzig erhielt im Jahr 1497, ergänzt um weitere Bestimmungen aus dem Jahr 1507, das Messeprivileg als künstliches Monopol (innerhalb von Mittelddeutschland) zur Abhaltung von Messen (vgl. Brühbach 1994: 412 f.). Hierbei spielte vermutlich das Machtpotenzial des Landesherren – relativ zu jenen der zersplitterten umliegenden Territorien – eine wichtige Rolle (vgl. Straube 1997: 19). Zu den Ursachen für die Verdrängung Frankfurts durch Leipzig im Bereich des Buchhandels seit dem 18. Jahrhundert vgl. Lehmstedt 1997: 66–68.

## 2 Die aktuelle Position Leipzigs im Standortwettbewerb: Indikatoren der lokalen Wirtschaftsleistung

Leipzig liegt im Zentrum der drei mitteldeutschen Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Gegenüber den benachbarten Großstädten Dresden und Chemnitz im sächsischen Raum sowie Halle im angrenzenden Sachsen-Anhalt (vormals: Preußische Provinz Sachsen) befand sich Leipzig stets in einer gewissen Konkurrenzsituation, aber es gab immer auch Komplementaritäten zwischen den Städten. So fungiert innerhalb Sachsens die Stadt Dresden seit mehreren Jahrhunderten als Regierungssitz, Chemnitz hatte traditionell eine Rolle als Produktionsstandort (als das „sächsische Manchester“) inne, während Leipzig stets v. a. als Stadt des Handels galt (vgl. z. B. Plöger 2007: 4). Seit dem 19. Jahrhundert kam es aber auch in Leipzig sowie im Umland der Stadt zum Aufbau eines industriellen Sektors (vgl. Karlsch et al. 2006: 80 ff.).

Die Einwohnerentwicklung sowie speziell die Zu- und Abwanderungszahlen sind relevante Indikatoren für die Attraktivität einer Stadt. Im Verlauf der Industrialisierung war Leipzigs Einwohnerzahl auf mehr als 700.000 zu Beginn der 1930er Jahre angestiegen (vgl. Henckel et al. 1993: 466; Plöger 2007: 6). Nach dem Zweiten Weltkrieg und der deutschen Teilung ging die Einwohnerzahl deutlich zurück, nach 1990 setzte sich diese Entwicklung noch einmal fort, bis auf einen Tiefstand von etwa 440.000 Einwohnern gegen Mitte der 1990er Jahre. Durch die Eingemeindung von umliegenden Kommunen in den späten 1990er Jahren konnte die Einwohnerzahl (in den neuen Grenzen) dann wieder auf mehr als 500.000 angehoben werden. In den letzten Jahren nahm die Einwohnerzahl auch ohne weitere territoriale Erweiterung, innerhalb der jetzt bestehenden Gebietsgrenzen, wieder leicht zu, was zumindest im ostdeutschen Vergleich eher selten ist und als ein Indiz für eine tendenziell stabile Position gewertet werden kann. Diese leicht positive bis stabile Bevölkerungsentwicklung kommt in erster Linie über Zuwanderungen zustande, die sich auch als Zeichen der Attraktivität des Standortes Leipzig interpretieren lassen. In allerjüngster Zeit nahm allerdings die Zahl der Zuwanderungen wieder ab, sodass Leipzig zum 31. Dezember 2010 geringfügig weniger Einwohner als die Landeshauptstadt Dresden aufwies (vgl. Statistisches Landesamt Sachsen 2011: 1).

Mit Blick auf weitere wesentliche Indikatoren für das lokale wirtschaftliche Ergebnis zeigt sich für Leipzig am aktuellen Rand bei einer deutschlandweiten Betrachtung eine eher ungünstige Position (vgl. Franz 2009). Innerhalb Ostdeutschlands steht Leipzig zwar hinsichtlich des lokalen wirtschaftlichen Ergebnisses vergleichsweise günstig da, aber bei weitem nicht so gut wie die sächsische Landeshauptstadt Dresden. Wie aus der Tab. 4 des Beitrags von Köller (2011; in diesem Band) hervorgeht, liegen sowohl die Werte für das verfügbare Einkommen pro Kopf als auch das BIP je Einwohner unter dem Durchschnittswert für Deutschland; das verfügbare Einkommen je Einwohner ist in Leipzig sogar niedriger als in der ländlich strukturierten (westdeutschen) Untersuchungsregion Bitburg-Prüm. Entsprechend der im bundesweiten Vergleich niedrigen lokalen Wirtschaftsleistung in Leipzig liegen auch die Steuereinnahmen je Einwohner unterhalb der Vergleichswerte für andere Großstädte (vgl. Köller, in diesem Band, Tab. 4). Die ungünstige kommunale Finanzsituation schlägt sich auch in einer hohen Pro-Kopf-Verschuldung (kommunal) nieder (vgl. Köller 2011, in diesem Band, Tab. 4).

Hinsichtlich der *headquarters* hatten im Jahr 2006 sieben Unternehmen aus der Liste der 100 dem Umsatz nach größten ostdeutschen Unternehmen ihren Sitz in Leipzig; in Dresden waren es neun, in Chemnitz drei und in Halle zwei (vgl. Rosenfeld et al. 2011: 161). Neben öffentlichen Unternehmen handelte es sich dabei um zwei Firmen aus der Automobilbranche, ein Recycling-Unternehmen, ein Unternehmen aus der IT-Branche und ein Unternehmen aus der Energieversorgungswirtschaft. Zumindest die *headquarters* aus der Automobilbranche sind allerdings hinsichtlich ihrer Dispositionsmöglichkeiten stark von den Entscheidungen der Deutschlandzentralen der betreffenden Firmen abhängig.

In vorliegenden „Rankings“ nimmt Leipzig – wie alle anderen Standorte – immer wieder die unterschiedlichsten Positionen ein. Das siebte „Städteranking“ der Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft (INSM) und der Zeitschrift WirtschaftsWoche weist Leipzig den Platz 90 unter den 100 einwohnerstärksten kreisfreien Städten in Deutschland zu (INSM 2011b). Zum Vergleich: die Nachbarstädte Dresden, Chemnitz und Halle erreichten die Ränge 74 (INSM 2011c), 78 (INSM 2011a) sowie 88 (INSM 2011d). Gegenüber derartigen Rankings sind große Vorbehalte angebracht;<sup>5</sup> hinsichtlich der „Rangfolge“ zwischen den vier genannten Städten ergibt sich aber doch eine tendenzielle Übereinstimmung mit dem Gesamtbild des – ohne eine quantitative Gewichtung durchgeführten – Städtevergleichs im Rahmen der Leipzig-Studie des IWH (Rosenfeld et al. 2011).

### 3 Sektorale Struktur der Wirtschaft

Vor der politischen Wende des Jahres 1989 wurden in Leipzig noch 100.000 Arbeiter im Bereich der Industrie beschäftigt, 1996 waren es nur noch 10.000, seither gab es wieder einen Zuwachs (vgl. Plöger 2007: 10; Rosenfeld et al. 2011: 46, Tab. 3.21.1). Allerdings: Wie in Ostdeutschland insgesamt, war der Neuaufbau der Industrie bislang fast ausschließlich mit der Ansiedlung von reinen Produktionsstandorten verbunden, die *headquarters* der größeren Unternehmen haben ihren Sitz in anderen Städten. Demgemäß sind auch die FuE-Aktivitäten der Industrie zumeist nicht am Standort Leipzig konzentriert, viele Firmen sind nur „verlängerte Werkbänke“, die relativ leicht an andere Standorte verlegt werden können (Rosenfeld et al. 2011: 47).

Der umsatzstärkste Bereich der Industrie war im Jahr 2008 der Fahrzeugbau, der gleichzeitig mit einer Exportquote von 60,9 % den zweithöchsten Exportanteil aller Sektoren hatte (IHK Leipzig 2009: 12). Nur in der Chemischen Industrie lag der Exportanteil noch höher. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass Leipzig im Fahrzeugbau kaum Tradition aufzuweisen hat; hier handelt es sich um einen neuen Sektor, der erst nach der Jahrtausendwende etabliert wurde. Dabei konzentrieren sich die Hersteller auf die Endmontage von Komponenten, die aus anderen Regionen zugeliefert werden. Die fehlende Tradition im Fahrzeugbau kommt auch darin zum Ausdruck, dass (im Jahr 2006) in Leipzig lediglich elf Unternehmen der Automobil- und Zulieferindustrie angesiedelt waren, von insgesamt 681 Firmen, die am sächsischen automobilbezogenen Netzwerk AMZ beteiligt waren (vgl. Rosenfeld et al. 2011: 48). Auch hinsichtlich

---

<sup>5</sup> Vgl. hierzu den Beitrag von Klüter, in diesem Band.

der Beschäftigtenzahlen ist die Kfz-Industrie für Leipzig der wichtigste Industriezweig (3579 Beschäftigte), gefolgt vom Maschinenbau (2886), dem Druck- und Verlagsgewerbe (2694) sowie der Herstellung von Metallserzeugnissen (2489).<sup>6</sup>

Das Druck- und Verlagsgewerbe war in der Vergangenheit gleichsam ein Aushängeschild der Leipziger Wirtschaft. Am Ende des 17. Jahrhunderts entwickelte sich Leipzig zum Zentrum des Buchhandels in Deutschland (Lehmstedt 1997: 65).<sup>7</sup> 1825 gründete sich in Leipzig der Börsenverein des deutschen Buchhandels, als zentraler Branchenverband des Buchhandels. Bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts gab es in Leipzig zudem die größten deutschen Druckereien und die größten Hersteller von Druckmaschinen (vgl. Gormsen 1996: 9). 1912 wurde als komplementäre Einrichtung die Deutsche Bücherei als Nationalbibliothek in Leipzig gegründet. Heute existieren in Leipzig vorwiegend nur noch Klein- und Kleinstverlage. Daneben gibt es einige Zweigniederlassungen größerer Verlage aus Westdeutschland (vgl. Kohler 2009: 53). Es fehlen aber größere Verlage mit einem Hauptsitz in Leipzig. Der Börsenverein und die Nationalbibliothek haben nur noch eine Zweigstelle bzw. einen Zweitsitz in Leipzig. Hinsichtlich des Drucks von neuen Büchern (Erstauflagen) wurden in Leipzig im Jahr 2007 insgesamt 1114 Titel produziert. Damit erreichte Leipzig lediglich den Platz 14 unter allen deutschen Städten (vgl. Börsenverein des Deutschen Buchhandels 2009).

Wie oben bereits erwähnt wurde, war Leipzig traditionell eine Stadt des Handels. Dies kam – wie ebenfalls bereits angeführt wurde – in besonderem Maße in der Position Leipzigs als Messestandort zum Ausdruck, die auch das Image der Stadt über Jahrhunderte stark geprägt hat: „Keine andere Stadt ist so eng mit ihrer Messe verwoben wie Leipzig ...“ (Rodekamp 1997: 353). Am Ende des 19. Jahrhunderts war die Messe in Richtung auf eine sog. Mustermesse verändert worden, bei welcher – wie heute bei Industriemessen allgemein üblich – nur Muster von Gütern ausgestellt werden und kein direkter Warenhandel mehr stattfindet. Heute ist die Leipziger Messe vorwiegend eine Besuchermesse, d. h. eine Konsumgüterausstellung für Privatbesucher. In Bezug auf seine Ausstellungsfläche nimmt Leipzig im nationalen Vergleich den zehnten Platz ein (vgl. AUMA 2009: 119). Trotz ihrer relativ geringen nationalen und internationalen Bedeutung arbeitet die Messe seit Jahren nach eigenen Angaben mit Gewinn. Nach einer Studie des Ifo-Instituts hängen in Leipzig direkt und indirekt mehr als 6.000 Arbeitsplätze von der Messe ab (vgl. Penzkofer 2006: 58). 72% der Besucher kamen im Messejahr 2005 aus der Region Leipzig, lediglich 4,6% aus den alten Bundesländern und nur 2% aus dem Ausland (vgl. Penzkofer 2006: 59, Tab. 1). Es gibt derzeit in Leipzig nur wenige Fachmessen mit überregionaler Ausstrahlungskraft. Die (ursprünglich vor einigen Jahren am Standort Leipzig neu entwickelte) Messe „Games Convention“ hat mittlerweile den Standort verlassen und ist nach Köln gezogen. Auch die überregional durchaus vielbeachtete Leipziger Buchmesse ist eher eine Besuchermesse, während die Frankfurter Buchmesse hauptsächlich als Verkaufsmesse einzuordnen ist (vgl. Kohler

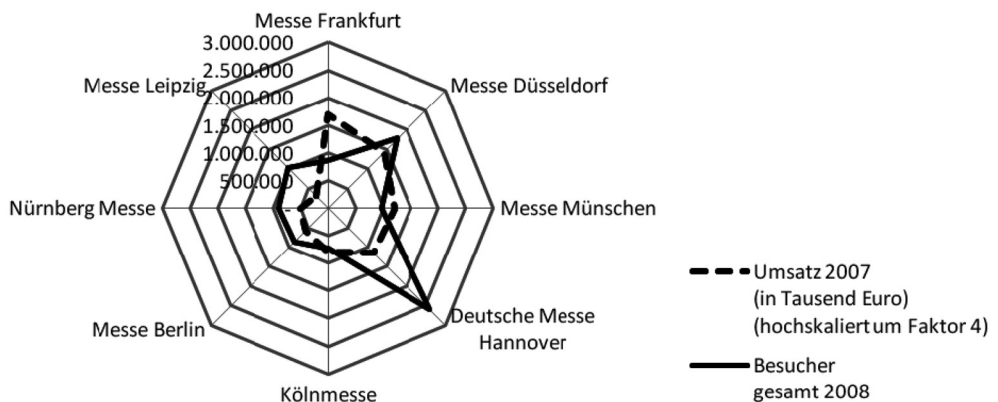
<sup>6</sup> Stand: 2009; Quelle: Eigene Ermittlungen des IWH auf der Basis der Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit.

<sup>7</sup> Zu den Ursachen für die Verdrängung Frankfurts durch Leipzig seit dem 18. Jahrhundert vgl. Lehmstedt 1997: 66-68.

2009: 48). Auf jeden Fall ist die Messe unverändert ein wichtiger Imagefaktor für die Stadt, der die externe Wahrnehmung in den Medien unterstützt. Und mit der Messe „Beach & Boat“ hat Leipzig in jüngster Zeit ein neues Konzept etablieren können, dessen Erfolg allerdings abzuwarten bleibt. Es ist noch darauf hinzuweisen, dass Messen heute – anders als früher – relativ volatil geworden sind; ihre Standortbindung ist deutlich geringer als ehemals, sodass immer auch die Gefahr einer Abwanderung gegeben ist. Insofern sind Messen heute eher mit anderen Großveranstaltungen zu vergleichen und damit als relevante Objekte des modernen Standortwettbewerbs zu betrachten.

Abbildung 1 zeigt die Zahl der Besucher der großen deutschen Messen im Jahr 2008 und stellt diesen Zahlen die Messeumsätze des Jahres 2007 gegenüber. Beide Größen sind zwar Erfolgsindikatoren, jedoch lässt sich an diesen auch die jeweilige Ausrichtung einer Messe (als Besucher- vs. Verkaufsmesse) ablesen. Die Leipziger Messe hat in Bezug auf die Besucherzahlen einen durchaus günstigen Wert aufzuweisen, der dabei generierte Umsatz ist allerdings im Vergleich zu anderen Messen sehr niedrig.

Abb. 1: Umsatz und Besucher der wichtigsten deutschen Messen nach Standorten, skaliert



Quelle: Eigene Darstellung auf der Basis der Bilanz von 2008 des Ausstellungs- und Messeausschuss der Deutschen Wirtschaft e.V.

Eine moderne Branche, die es früher in der heutigen Abgrenzung nicht gab und von deren Entwicklungsdynamik (die mit den allgemeinen Veränderungen des Standortwettbewerbs eng verwoben ist) auch die Stadt Leipzig zu profitieren hofft, ist die Logistikwirtschaft. Die Stadt Leipzig bezeichnet sich selbst als einen „trimodalen Logistikknoten“ (vgl. Stadt Leipzig 2009a: 23). Die Stadtverwaltung betrachtet die Stadt als im Schienensystem, im Straßensystem und in der Luftfahrt gut aufgestellt. Jedoch gibt es derzeit keinen Anschluss an eine überregional bedeutsame Wasserstraße. Die Erreichbarkeit der Stadt im überregionalen Personenverkehr der Bahn ist im Vergleich zu anderen Städten aufgrund einer relativ geringen Zahl von Verbindungen via IC und ICE eher ungünstig. Positiv verlief in den letzten Jahren die Entwicklung im Bereich der Luftfracht, hier gab es eine deutliche Steigerung des Umschlags (vgl. Kohler 2009: 56). Beim Passagieraufkommen kam es demgegenüber zu einer Stagnation. Insgesamt



gesehen befindet sich der Flughafen Leipzig/Halle im unteren Mittelfeld der deutschen Flughäfen (vgl. ADV 2009). Verschiedene Logistik- und Transportunternehmen haben sich in den letzten Jahren im Umfeld des Flughafens angesiedelt. „Seit dem Jahr 2008 nutzt die Deutsche Post World Net [den Flughafen] Leipzig/Halle als ihr europäisches DHL-Drehkreuz“ (Stadt Leipzig 2009b: 10). In Anbetracht der hohen Arbeitslosigkeit in Leipzig gerade unter den Geringqualifizierten ist der Logistiksektor ein wichtiger Bereich zur Erhöhung der Beschäftigung (vgl. Kohler 2009: 59).

Auch die Tourismusbranche zählt zu jenen Sektoren, die sich in den vergangenen Jahrzehnten in allen Industrieländern sehr positiv entwickelt haben. In früheren Zeiten war der Tourismus auf Städte und Regionen mit speziellen Attraktionen konzentriert und spielte v. a. dort eine Rolle als Wirtschaftsfaktor. Hingegen sind heute Touristen generell für die Attraktivität einer Stadt von Bedeutung (z. B. für das Angebot an gastronomischen Betrieben) und können auch ihr externes Image beeinflussen; auch dies sind neuere Tendenzen im Standortwettbewerb. Für Leipzig lässt sich ein kontinuierlicher Aufbau der Beschäftigung im Gastgewerbe konstatieren, auch die Zahl der Übernachtungen nahm zumindest bis 2006 deutlich zu (vgl. Rosenfeld et al. 2011: 60). Allerdings stagnierte die Aufenthaltsdauer zwischen 2001 und 2006 bei 1,9 Tagen. Zudem bewegte sich (im Jahr 2004) die Zahl der Übernachtungen je 1.000 Einwohner lediglich auf dem gesamtdeutschen Durchschnittsniveau; die Stadt Dresden konnte hier unverändert deutlich höhere Werte vorweisen.

#### 4 Lokale Ausstattung mit Potenzialfaktoren

Die in diesem Beitrag vorgenommene Trennung zwischen „Ergebnisfaktoren“ (die im Abschnitt 2 vorgestellt wurden) und „Determinanten der Wirtschaftsleistung“ ermöglicht eine klare gedankliche Strukturierung verschiedener Sachverhalte und der zwischen ihnen vermuteten Kausalitäten innerhalb einer Stadt oder Region. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die Ergebnisfaktoren ihrerseits auch immer „Determinanten der Wirtschaftsleistung“ sein können. Ein hohes Einkommen z. B. wirkt sich positiv auf die Umsätze in einer Stadt aus; eine hohe wirtschaftliche Aktivität in einer bestimmten Branche kann zu Lokalisationsvorteilen für Unternehmen aus dieser Branche führen. Hinsichtlich des derzeit nur maßvollen Erfolgs der Messe spielt z. B. der Umstand eine Rolle, dass in Leipzig bislang keine starke heimische Industrie vorhanden ist, deren Güter auf der Leipziger Messe präsentiert werden könnten.<sup>8</sup>

Bei den „Determinanten der Wirtschaftsleistung“ wird im Folgenden zwischen „Potenzialfaktoren“ (die in diesem Abschnitt behandelt werden)<sup>9</sup> und „politisch-institutionellen Faktoren“ (s. dazu: Abschnitt 5) unterschieden; auch diese Trennung ist genau genommen eine Fiktion, in der Realität bestehen auch zwischen diesen beiden Kategorien zahlreiche Interdependenzen. Hinsichtlich der Potenzialfaktoren ist zu berücksichtigen, dass sie grundsätzlich bereits seit jeher eine wichtige Rolle für die Entwicklung einer

<sup>8</sup> Die Messe InTec (Fachmesse für Fertigungstechnik, Werkzeugmaschinen- und Sondermaschinenbau), die vor einigen Jahren von Chemnitz nach Leipzig gewandert ist, könnte von dem in Chemnitz (sowie im mitteldeutschen Raum insgesamt) vorhandenen Potenzial an Maschinenbauunternehmen profitieren.

<sup>9</sup> Grundsätzlich zum Begriff der Potenzialfaktoren vgl. Biehl et al. 1975: 14 ff.

Stadt spielten, jedoch einige von ihnen in den vergangenen Jahrzehnten – im Kontext der Intensivierung des Standortwettbewerbs – an Bedeutung gewonnen haben und sowohl in der Wissenschaft als auch in der Wirtschaftspolitik heute mehr Beachtung als in früheren Zeiten finden. Entsprechende, quasi „moderne“ Potenzialfaktoren, die durch jüngere Theorien wie die endogene Wachstumstheorie sowie die New Economic Geography verstärkt Eingang in die Diskussion gefunden haben, sind das Humankapital, die Innovationskompetenz, die Bildungs- und Wissenschaftsinfrastruktur, die Tourismusinfrastruktur und touristisch relevante Amenities, die lokalen Voraussetzungen für Ballungsvorteile sowie das lokale Image.<sup>10</sup> Für andere Faktoren wie z. B. für die Lage einer Stadt im Raum hat sich deren Bedeutung im Zeitverlauf etwas relativiert (s. hierzu weiter unten, unter „Verkehrsinfrastruktur und Erreichbarkeit“).

**Einwohner und Humankapital:** Die Gesamteinwohnerzahl von Leipzig liegt deutlich unter einer Million, selbst wenn man das Umland relativ großzügig mit einberechnet. Grundsätzlich haben mittlere Großstädte gegenüber Millionenstädten natürlich auch Vorteile. Allerdings kann manchmal die Gesamtzahl der Einwohner eine wesentliche Restriktion für wirtschaftlichen Erfolg darstellen. Der Bundesverband Interaktive Unterhaltungssoftware e. V. führte für seine Entscheidung, die Messe „Games Convention“ nach Köln zu verlegen, u. a. den zu geringen Einzugsbereich (die zu geringe Anzahl an potenziellen Messebesuchern) an. Dies lässt sich so interpretieren, dass – für das Angebot von Messen – in Leipzig der *home market effect* gering ausfällt und nicht dazu in der Lage ist, für eine Basis-Nachfrage in diesem Bereich zu sorgen.<sup>11</sup>

Hinsichtlich der Struktur der Bevölkerung in Leipzig ist bemerkenswert, dass hier besonders viele Hochqualifizierte (Personen mit abgeschlossenem Hochschulabschluss) beschäftigt sind, auch die Zahl der Studierenden und jene der Abiturienten sind überdurchschnittlich hoch. Auf der anderen Seite gibt es eine hohe Zahl von Langzeitarbeitslosen sowie hohe Anteile von nur gering qualifizierten Beschäftigten und von Schulabgängern ohne Schulabschluss (vgl. Rosenfeld et al. 2011: 73 ff.). Hinsichtlich des Anteils der Hochqualifizierten an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist noch zu konstatieren, dass dieser in Leipzig unterhalb des Wertes für die Stadt Dresden liegt. Gleichwohl kann der Stadt Leipzig insgesamt eine günstige Humankapitalausstattung zugebilligt werden.

Unter Bezugnahme auf Floridas „*Theorie der Kreativen Klasse*“ (Florida 2002) hat das IWH für das Jahr 2006 einen Vergleich zwischen Leipzig und den drei benachbarten Großstädten hinsichtlich der jeweiligen Ausstattung mit sozialversicherungspflichtig Beschäftigten durchgeführt, die der „Kreativen Klasse“ zugeordnet werden können. Demzufolge weist Leipzig v. a. für die Teilgruppe der „Bohemiens“ (= der künstlerisch

---

<sup>10</sup> Vgl. hierzu u. a. die Beiträge von Blume und Kauffmann in diesem Band.

<sup>11</sup> „Den Nintendos und Microsofts ist Leipzig zu klein geworden. Zu wenige Betten, zu wenige Flüge, zu wenig Messefläche. Und: zu weit vom Schuss, für Besucher wie Aussteller.“ (Artikel „Computerspiele – Abbau Ost“. In: Die Zeit Online, [http://www.zeit.de/online/2008/35/games\\_convention](http://www.zeit.de/online/2008/35/games_convention) (20.12.2011). Hierbei muss beachtet werden, dass der Verband selbst seinen Sitz in Köln hat. Es ist möglich, dass dieser Umstand bei der Verlagerung der Messe die entscheidende Rolle spielte und andere – wenngleich plausible – Argumente nur zur Legitimation der Entscheidung vorgeschoben wurden.

Tätigen) mit 2,0% aller SV-Beschäftigten einen deutlich höheren Wert als die Vergleichsstädte auf (vgl. Rosenfeld et al. 2011: 150).

**Innovationskompetenz:** Es stellt sich die Frage, ob die bislang erläuterten Bedingungen bzw. Faktoren in Leipzig auch in wirtschaftlich relevante Innovationen umgesetzt werden können. Betrachtet man hierfür als Näherungsgröße die Zahl der Patentanmeldungen – mit der allerdings eigentlich Inventionen, nicht Innovationen gemessen werden – je 1.000 Einwohner, so zeigt sich für Leipzig für den Zeitraum 2000–2005 mit 1,1 der bei weitem niedrigste Wert im Vergleich zu den Nachbarstädten Chemnitz, Dresden und Halle; für Deutschland insgesamt liegt der Wert bei 3,2 (vgl. Rosenfeld et al. 2011: 144). Der Anteil der FuE-Beschäftigten je 1.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigter ist in Leipzig sehr gering; dieser Wert wird – im Vergleich zwischen den in diesem Band untersuchten Städten und Regionen – nur von Bitburg-Prüm noch unterschritten (vgl. Köller, in diesem Band, Tab. 7).

**Bildungs- und Wissenschaftsinfrastruktur:** Die Universität Leipzig wurde als eine der ältesten Einrichtungen dieser Art in Deutschland bereits im Jahr 1409 gegründet. Mittlerweile sind im Umfeld der Universität zahlreiche weitere Wissenschaftseinrichtungen etabliert worden. Studien auch des IWH haben allerdings gezeigt, dass eine reine örtliche Massierung von Wissenschaftseinrichtungen keineswegs ausreicht, um positive Effekte für die wirtschaftliche Entwicklung zu erzeugen (vgl. Rosenfeld et al. 2005: 142 f.). Unter anderem spielt die „Absorptionsfähigkeit“ der privaten Unternehmen in einer Stadt eine wesentliche Rolle für die Wirksamkeit von Wissenschaftseinrichtungen. Vieles spricht dafür, dass eine gewisse Deckungsgleichheit oder „Kongruenz“ zwischen der fachlichen Ausrichtung der Wissenschaftseinrichtungen und jener der privaten Unternehmen in einer Region für den Wissenstransfer und damit für die Wirksamkeit der Wissenschaftseinrichtungen von Vorteil ist. Das IWH hat hierfür den Begriff der „Branchenkongruenz“ geprägt und eine Operationalisierung vorgeschlagen, mit welcher sich die Branchenkongruenz für einzelne Städte messen und vergleichen lässt (vgl. Rosenfeld et al. 2011: 153–157). Für Leipzig konnte – im Vergleich zu Chemnitz, Dresden und Halle – die niedrigste Branchenkongruenz ermittelt werden. Hierin kommt die relativ geringe technisch-naturwissenschaftliche Ausrichtung der Leipziger Wissenschaftseinrichtungen zum Ausdruck. Speziell für das verarbeitende Gewerbe kann diese Ausstattung ein Entwicklungshemmnis darstellen und sowohl die Innovationstätigkeit als auch die Versorgung mit Humankapital erschweren; allerdings können die Unternehmen auf entsprechende Wissenschaftseinrichtungen in den Nachbarstädten Zugriff nehmen, dann aber ohne Vorteile der Nähe, die sich am Standort Leipzig ergeben könnten.

**Privates Sachkapital:** Im Vergleich zu anderen Städten in Ostdeutschland, speziell gegenüber der Stadt Dresden, sind in Leipzig seit der Wende vergleichsweise geringe private Investitionen getätigt worden. Demgegenüber wurde in Leipzig v. a. in die kommunale Infrastruktur investiert (vgl. Rosenfeld et al. 2011: 81–87).

**Verkehrsinfrastruktur und Erreichbarkeit:** Zumeist wird hervorgehoben, dass Leipzig schon seit dem Mittelalter eine sehr günstige verkehrliche Lage hat, nämlich im Kreuzungspunkt der von Skandinavien nach Italien und von Spanien nach Osteuropa führenden zwei wichtigen Handelsstraßen „Via regia“ und „Via imperii“ (vgl. Brübach 1994:

399). Der Flughafen ist direkt an das Autobahn- und Schienennetz angeschlossen. Es gibt dort vier Umschlagterminals (Straße-Schiene) (vgl. Stadt Leipzig 2009a: 25). Der Leipziger Hauptbahnhof zählt aus der Sicht der Leipziger Stadtverwaltung zu den acht wesentlichen Fernverkehrsknoten der Deutschen Bahn (vgl. Stadt Leipzig 2009a: 23).

Die verkehrsgünstige Lage war ursprünglich ein wesentlicher Faktor für die Entwicklung der Leipziger Messe; solange diese eine Verkaufsmesse war, konnte ein zentral gelegener Ort vorteilhaft sein, zu dem die zum Verkauf angebotenen Güter kostengünstig transportiert werden konnten. Durch den von Leipzig selbst initiierten Übergang zu einer Mustermesse im ausgehenden 19. Jahrhundert wurde dieser Vorteil relativiert. Andere Branchen profitieren demgegenüber unverändert von der guten Erreichbarkeit. Dies gilt natürlich nicht zuletzt für den Logistiksektor. Es bleibt darauf hinzuweisen, dass die gute schienenmäßige Anbindung Leipzigs sowie der moderne Flughafen nicht automatisch zu einer guten Erreichbarkeit per Bahn oder per Flugzeug führen. So weist Leipzig (Stand: 2008) hinsichtlich der täglichen Abfahrten im Fernverkehr der DB lediglich eine Zahl von 79 auf, die deutschen mittleren Großstädte kommen im Durchschnitt auf 105; allerdings erreichte die Stadt Dresden im Jahr 2008 aufgrund ihrer peripheren Lage nur eine Zahl von 34, Chemnitz lag sogar bei 0 (vgl. Rosenfeld et al. 2011: 135). Hinsichtlich des (Personen-)Flugverkehrs ist das geringe Angebot an Linienflügen ein deutliches Manko. So führte der Bundesverband Interaktive Unterhaltungssoftware e. V. für seine Entscheidung, die Messe „Games Convention“ nach Köln zu verlegen, u. a. auch die Vorteile Kölns bei der Verkehrsanbindung an (FTD 2008).

**Tourismusinfrastruktur und touristisch relevante Amenities:** Die Leipziger City mit ihren Handelshöfen weist eine recht hohe Attraktivität für den Einzelhandel auf. Das Gewandhaus mit seinen hochwertigen musikalischen Angeboten hat eine erheblich überregionale Ausstrahlung. Daneben gibt es zahlreiche weitere kulturelle Einrichtungen mit hoher touristischer Relevanz in Leipzig. Der Umgebung von Leipzig wurde in der Vergangenheit zumeist ein nur geringer landschaftlicher Reiz zugebilligt. Der Braunkohlentagebau im vergangenen Jahrhundert hat zu einer zusätzlichen Verschlechterung des Erholungswerts der Region Leipzig geführt. Nach der Wende hat sich dies durch die Restrukturierung und Flutung der Tagebaue verändert. Mit entsprechenden Maßnahmen, die in kleinerem Umfang auch bereits vor der Wende erfolgt waren, soll ein „Leipziger Seenland“ geschaffen werden, das auch für den Erholungstourismus attraktiv sein soll (vgl. hierzu auch unten, Abschnitt 5.2). Darüber hinaus ist die Aufenthaltsqualität in Leipzig v. a. durch Großinvestitionen im Bereich des Zoologischen Gartens verbessert worden; in diesem Zusammenhang ist im Juli 2011 das Großprojekt „Gondwanaland“ (eine künstliche Tropenerlebniswelt) abgeschlossen worden (vgl. Zoo Leipzig 2011).

**Potenziale für Ballungsvorteile:** Zur Ermittlung von lokalen Branchenschwerpunkten (= räumlich konzentrierte Vorkommen von Firmen aus ein- und derselben Branche) kann der Lokalisationskoeffizient<sup>12</sup> Anwendung finden. Im Bereich des Verarbeitenden Gewerbes und unter Zugrundelegung der Zahl der in einer Branche jeweils tätigen

---

<sup>12</sup> Der Lokalisationskoeffizient gibt das Verhältnis zwischen dem Anteil einer Branche an allen Beschäftigten in einer Sub-Region (hier: Leipzig) und dem Anteil dieser Branche an allen Beschäftigten in einer die Sub-Region einschließenden Großregion (hier: Ostdeutschland) an.

sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wurden vom IWH für das Jahr 2006 sieben herausragende Branchenschwerpunkte ermittelt (mit einem Lokalisationskoeffizienten von mindestens 1,4): Verlagsgewerbe, Druckgewerbe, Gießereien, Herstellung von Dampfkesseln, Herstellung von Elektrizitätsverteilungs- und Schalteinrichtungen, Herstellung von sonstigen elektrischen Ausrüstungen, Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (vgl. Rosenfeld et al. 2011: 91). Eine Analyse der Netzwerkbeziehungen macht – unter Zugrundelegung von Daten zu formellen Netzwerken – deutlich, dass sich die in Leipzig vorhandenen Unternehmensnetzwerke insbesondere in den Branchen entwickelt haben, die von der Stadt Leipzig als Schwerpunktbranchen besonders hervorgehoben werden (s. hierzu weiter unten unter „Politik“). Allerdings sind weniger als die Hälfte der Leipziger Netzwerke auf die zuvor genannten örtlichen Branchenschwerpunkte bezogen; in Dresden und in Chemnitz hingegen sind nahezu alle Netzwerke in jenen Bereichen etabliert worden, in denen es dort auch jeweils einen Branchenschwerpunkt gibt. Dies deutet darauf hin, dass den Netzwerken in Leipzig – zumindest zum Zeitpunkt der Erhebung durch das IWH – eine Untersetzung durch wirtschaftliche Aktivitäten fehlt bzw. fehlte (vgl. Rosenfeld et al. 2011: 106 ff.). Gleichwohl kann in den bestehenden Netzwerken ein Potenzial für zukünftige Entwicklungen gesehen werden. Ihre Existenz ist zum großen Teil von der Politik unterstützt bzw. initiiert worden. (s. hierzu weiter unten, Abschnitt 5.2)

*Image:* Nach der Wende galt Leipzig zunächst als „Boomtown“, als Ort der fast unbegrenzten Entwicklungsmöglichkeiten. Das hat sich mittlerweile relativiert, wenngleich das allgemeine, überregionale Image Leipzigs unverändert überwiegend positiv sein dürfte.

## 5 Politisch-institutionelle Faktoren

### 5.1 Folgewirkungen der deutschen Teilung und der Wiedervereinigung

Für die Einwohnerentwicklung in Leipzig seit dem Zweiten Weltkrieg dürfte die deutsche Teilung insoweit eine wichtige Rolle gespielt haben, als – ebenso wie in allen anderen Regionen Ostdeutschland – ein großer Teil der wirtschaftlichen Elite in die westlichen Landesteile abwanderte. Möglicherweise traf dies Leipzig aufgrund der traditionellen sektoralen Ausrichtung der Stadt stärker als andere Städte. Die politische Wende wirkte sich auf die Einwohnerschaft durch Migrationsströme sowohl nach Westdeutschland als auch in das Umland der Stadt aus. Die zuvor aufgrund der in der DDR herrschenden Bedingungen „eingefrorene“ Stadtentwicklung (vgl. Franz 1998: 12) wurde durch eine große Suburbanisierungswelle drastisch verändert. Dabei blieben die nunmehr im suburbanen Raum angesiedelten Bewohner für die Stadt Leipzig als (potenzielle) Arbeitskräfte erhalten.

Hinsichtlich der räumlichen Lage von Leipzig innerhalb staatlicher Strukturen ist zu berücksichtigen, dass bereits durch die Abtrennung der früheren deutschen Ostgebiete nach dem Zweiten Weltkrieg die Stadt Leipzig innerhalb Deutschlands an Zentralität eingebüßt hatte. Die Teilung Deutschlands bewirkte einen weiteren Rückgang an Zentralität; in der DDR war Ostberlin das Zentrum, Leipzig hatte nur noch Bedeutung als Hauptstadt eines DDR-Bezirks. Durch die Wiedereinführung der Länder nach der

Wende hat sich die Stellung Leipzigs im Verwaltungssystem nicht grundlegend verändert. Dresden, nicht Leipzig, wurde Landeshauptstadt von Sachsen. Möglicherweise wirkt sich die heutige Landesgrenze zwischen Sachsen und Sachsen-Anhalt ungünstiger für die interkommunale Zusammenarbeit aus als die frühere Grenze zwischen den DDR-Bezirken. Dies könnte speziell für die Kooperation zwischen Leipzig (ehemals zugehörig zum Bezirk Leipzig, jetzt zum Freistaat Sachsen) und Halle (ehemals zugehörig zum Bezirk Halle, jetzt zum Land Sachsen-Anhalt) relevant sein.

Neben den Einwohnern wanderten mit der deutschen Teilung auch diverse *headquarters* von Leipzig in die westlichen Regionen ab. Insbesondere Firmen aus dem Bereich des Verlagswesens hatten zwar auf der einen Seite eine deutliche Bindung an den Standort Leipzig gehabt, auf der anderen Seite war es für sie relativ einfach, den Standort zu verlagern, da sie in erster Linie ihre Kunden- und Autorendateien als ihr zentrales Kapital mit in den Westen nehmen mussten.<sup>13</sup> Entsprechende Zusammenhänge dürften auch für die früher in Leipzig vorhandenen *headquarters* von Versicherungsfirmen und Banken gelten; vermutlich hat hier zusätzlich die zentrale Wirtschaftslenkung der DDR zu einer Aushöhlung oder Eliminierung der betreffenden Unternehmen gesorgt. Nach der Wende war es aufgrund der wirtschaftlichen Präponderanz Westdeutschlands innerhalb von Gesamtdeutschland und der im Westen bereits bestehenden oligopolistischen Strukturen im Banken- und Versicherungssektor kaum möglich, in Leipzig oder in anderen ostdeutschen Städten neue Firmen in diesem Bereich zu etablieren; es fehlten im Osten infolge der jahrzehntelangen Planwirtschaft zudem auch die *entrepreneurs*, die entsprechende Initiativen hätten entfalten können.

Die noch immer – im Vergleich zum Westen – geringere Produktivität der ostdeutschen (und damit auch der Leipziger) Unternehmen ist als eine Folge der sozialistischen Wirtschaftsplanung in der DDR (unzureichende Anpassung an technologische Entwicklungen und neue Produktionstechniken) einzustufen, aber auch als Folge der Wiedervereinigung: Noch immer wird vielfach für Ostprodukte ein geringerer Preis als für vergleichbare Westprodukte gezahlt, weil Ostprodukte in Westdeutschland unverändert einen geringen Bekanntheitsgrad und damit Absatzschwierigkeiten haben. Die Produktivität der ostdeutschen Industrie insgesamt lag 1991 auf einem Niveau von unter 30 % des westdeutschen Wertes, bis zum Jahr 2008 konnte ostdeutschlandweit (ohne Berlin) ein Wert von ca. 82 % erreicht werden (vgl. Heimpold 2009: 429). Aus der geringen Produktivität zum Zeitpunkt der politischen Wende leitete sich die fehlende Wettbewerbsfähigkeit ostdeutscher Firmen am Weltmarkt ab (und die folgende Massenarbeitslosigkeit). Nur in Spezialbereichen (Beispiel: Feinoptische Industrie in Jena) wurde das Weltniveau erreicht. Im Prinzip stand Leipzig nach der Wende in allen ökonomischen Bereichen als „Newcomer“ dar. Ein Großteil der Industrie war in einem wettbewerblichen System nicht konkurrenzfähig, die betreffenden Betriebe mussten schließen. Damit einher ging ein starker Einbruch der wirtschaftlichen Leistung in der Stadt.

---

<sup>13</sup> Hierbei ist zu berücksichtigen, dass ein relativer Niedergang des Verlags- und Druckereigewerbes in Leipzig bereits vor dem Zweiten Weltkrieg zu verzeichnen war. Einerseits gab es bereits nach dem Ersten Weltkrieg eine Tendenz zur Verlagerung der Zeitungs- und Zeitschriftenproduktion nach Berlin und München; andererseits trug nach 1933 die Kulturpolitik des NS-Staates dazu bei, die Exportchancen der Verlagsproduktionen zu vermindern (vgl. Hess 1996: 77).

Die fehlende internationale Wettbewerbsfähigkeit der Industrie in der DDR spielte vermutlich auch für den Niedergang des Verlags- und Druckereigewerbes in Leipzig eine Rolle. Darüber hinaus wurde das Verlagswesen durch gegebene institutionelle Regelungen zum Zeitpunkt der Wende negativ getroffen. Die Lizenzen der ostdeutschen Verlage wurden von einem Tag auf den anderen wertlos, weil die ostdeutschen Verlage nur Lizenzen für den Druck von Büchern in Ostdeutschland hatten. Westdeutsche Verlage hingegen, die ostdeutsche Autoren bereits unter Vertrag hatten, konnten nun ihren Vertrieb auch auf Ostdeutschland ausweiten (vgl. Links 2009: 34 f.).

In Bezug auf das Messewesen gab es für Leipzig nach 1945 zunächst durchaus – scheinbar – positive Veränderungen. Unter dem Regime der DDR wurde Leipzig für alle sozialistischen Staaten Mittel- und Osteuropas zu einem „Schaufenster des Sozialismus“ (Rodekamp 1997: 356). Innerhalb der DDR erhielt die Leipziger Messe erneut ein Monopol, als einzige Messe in der DDR, als zentrale Messe für den gesamten sozialistischen Block und zudem auch als ein Forum für Kontakte von Wirtschaftsführern und Politikern aus Ost und West (vgl. Rodekamp 1997: 356). Allerdings, wie bereits erwähnt, änderte sich im Zeitverlauf weltweit die Nachfrage nach Messen. So wurde im Westen das Konzept der Spezialmessen sowie der Verbrauchermessen durchgesetzt, in Leipzig hielt man hingegen – geschützt durch das Monopol und die Abschottung vom Wettbewerb mit westlichen Messestädten – an der Universalmesse fest (vgl. Rodekamp 1997: 355 f.). Nach der Wende fiel diese Konzeption in sich zusammen; Leipzig hatte nicht die Gelegenheit, rechtzeitig vor diesem Schock neue, eigene Spezial- und Verbrauchermessen zu entwickeln. Mit der Wende fielen zudem auch die osteuropäischen Märkte fort, sodass es an Ausstellern aus diesen Ländern fehlte, die ggf. für eine Stabilisierung der Messe in Leipzig hätten sorgen können. In der Folge hat Leipzig im gesamtdeutschen Konzert der Messestädte heute noch immer die Position eines *newcomers*. Ein solcher hat durchaus die Chance, eine größere und bedeutende Messe entweder neu zu etablieren oder von anderen Standorten abzuwerben; Messen sind heute vergleichsweise volatil, wie bereits oben erläutert wurde.

## 5.2 Wirksamkeit politischer Maßnahmen seit 1990

Bereits in den bisherigen Ausführungen wurde mehrfach auf den Einfluss politischer Maßnahmen der Stadt Leipzig verwiesen, wobei die städtische Politik immer im Kontext mit Maßnahmen der sächsischen Staatsregierung und Förderprogrammen auf der Bundesebene gesehen werden muss. Hier lässt sich keine Veränderung in der Intensität der politischen Einflussnahme seit 1990 feststellen; allerdings gab es strukturelle Veränderungen, die in erster Linie in den Objekten der Wirtschaftsförderung sowie in der auch in Leipzig – wie überall – seit dem Ende der 1990er Jahre üblichen „Clusterpolitik“ zum Ausdruck kommen. Die Clusterpolitik stellt insgesamt eine deutliche Reaktion auf die strukturellen Veränderungen des Standortwettbewerbs dar, auch wenn hinsichtlich der jeweiligen örtlichen Ausrichtung und ihrer Erfolgchancen Zweifel bestehen mögen. Im Folgenden werden die Inhalte von wesentlichen Bereichen der lokalen Wirtschaftspolitik in ihren Grundzügen skizziert.

**Industriepolitik:** In Bezug auf die Objekte der Wirtschaftsförderung haben – nach Einschätzung verschiedener Experten – die kommunalen Politiker zu Beginn der Transformation darauf gesetzt, Leipzig zu einer reinen Dienstleistungsmetropole zu machen. Dies hatte eine gewisse Vernachlässigung der Möglichkeiten einer Reaktivierung der industriellen Basis zur Folge. Hierbei spielten auch die negativen Erfahrungen mit der „schmutzigen Industrie“, wie sie in der DDR üblich war, eine Rolle. Aufgrund des starken Rückgangs der Industrieproduktion wurde zu Beginn der 1990er Jahre in Ostdeutschland allgemein darüber diskutiert, inwieweit die ostdeutschen Städte den säkularen Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungs- und Informationsgesellschaft gewissermaßen vorwegnehmen könnten. Es herrschte teilweise die Auffassung vor, die industrielle Produktion würde langfristig weitgehend obsolet werden, und die Politik sollte dies sogar noch weiter verstärken. In Leipzig wurde diese Politik aufgrund der traditionellen Orientierung der Stadt auf den Dienstleistungssektor von vielen Akteuren besonders stark aufgegriffen. (Vgl. zu der Annahme, dass „... eine Stärkung des Dienstleistungssektors erforderlich“ ist: Henckel et al. 1993: 468 f.) Mittlerweile hat sich diese Strategie allerdings als nur sehr bedingt tragfähig erwiesen. Die Dienstleistungsbranche ist im Allgemeinen v. a. dort günstig entwickelt, wo eine industrielle Basis (mit einer Nachfrage nach den sog. unternehmensnahen Dienstleistungen) vorhanden ist. Allein mit haushaltsnahen Dienstleistungen ist es aufgrund ihrer nur bedingt gegebenen Handelbarkeit kaum möglich, die wirtschaftliche Entwicklung voranzubringen. Vor diesem Hintergrund und auch aufgrund mangelnder Erfolge bei der Entwicklung des Dienstleistungssektors in Leipzig wurde mittlerweile auch in Leipzig die Strategie verändert und der industriellen Entwicklung wieder ein breiterer Raum zugebilligt. Dies zeigt sich nicht zuletzt in der Ansiedlung von zwei namhaften Pkw-Herstellern, welche die Endmontage für einige ihrer Modelle an den Standort Leipzig verlegt haben. Die Idee der Dienstleistungsmetropole war eng mit dem Image der „Boomtown Leipzig“ verbunden, das von der Stadtverwaltung im Verbund mit Marketing-Experten und Investment-Firmen verbreitet wurde: Das Bild einer internationalen Handels-, Messe- und Medienstadt. In diesem Zusammenhang kam es zu Beginn der 1990er Jahre in Leipzig zu einem weltweit beachteten Boom in der Bauwirtschaft, sozusagen als besonders herausragendes Element des allgemeinen Aufschwungs der Bauaktivitäten im Osten Deutschlands.

**Kommunalwirtschaftspolitik:** Eine weitere „Leipzig-typische“ Politikausrichtung war und ist die hohe Relevanz der Kommunalwirtschaft. Die Tätigkeit der kommunalen Unternehmen in Leipzig wurde auch als Anker für eine günstige Beschäftigungsentwicklung angesehen und entsprechend unterstützt. So positiv dieses Anliegen grundsätzlich ist, muss doch auch festgestellt werden, dass es in Teilbereichen zu einer Konkurrenz der städtischen mit den privaten Anbietern in Leipzig kommen kann, mit entsprechenden negativen Folgen für die private Wirtschaftsentwicklung. Speziell das Engagement kommunaler Firmen auf ausländischen Märkten birgt Risiken für den städtischen Haushalt (vgl. Rosenfeld et al. 2011: 183).

**Clusterpolitik:** Leipzig hat sich – wie heute die meisten größeren Städte – den Clustergedanken zu eigen gemacht. Die von der Stadt besonders geförderten Branchen sind Energie- und Umwelttechnik, Gesundheit/Biotechnologie/Medizintechnik/Life Sciences, Medien und Kommunikationstechnik/IT sowie Automobil- und Automo-



bilzulieferindustrie (vgl. Rosenfeld et al. 2011: 88 ff.). Für diese Branchen existieren in Leipzig sowohl besondere Potenziale als auch Wachstumshemmnisse. Es gibt eine deutliche Korrespondenz zwischen diesen Branchen und den in Leipzig vorhandenen Unternehmensnetzwerken. Dies deutet darauf hin, dass sich die Netzwerke in die Förderpolitik der Stadt einordnen. Hinsichtlich der möglichen Erfolge dieser Politik ist allerdings darauf hinzuweisen, dass die geförderten Branchen kaum Wertschöpfungsketten aufweisen, die intraregional geschlossen sind (vgl. Rosenfeld et al. 2011: 124 ff.). Demgemäß lässt sich die Clusterstrategie in Leipzig als sehr ambitioniert oder sogar als tendenziell wenig tragfähig bewerten.

Es bleibt darauf hinzuweisen, dass die Akteure in Leipzig das sich verändernde Umfeld nur bedingt wahrnehmen und teilweise davon ausgehen, dass ihre Stadt zur „Europa-Liga“ der Städte gehören. Die Realität sieht anders aus. So wird z. B. die zunehmende Bedeutung von Erfurt (ein ehemaliger Wettbewerber Leipzigs auf dem Messe-Markt, jetzt auch auf dem Logistik-Markt) von den politischen Entscheidungsträgern in Leipzig nur unzureichend wahrgenommen. In der Folge werden dann z. T. Strategien gewählt, die der tatsächlichen Situation nicht gerecht werden können.

**Messepolitik:** In früheren Zeiten bildete – neben staatlichen Privilegien – v. a. die Lage im Raum, an wesentlichen Fernhandelstraßen, den wesentlichen Faktor für das Entstehen eines Messeplatzes. Heute ist dieser Faktor kaum noch von Bedeutung, wie bereits gezeigt wurde. Wichtiger geworden ist die kleinräumige Erreichbarkeit per Pkw (einschließlich vorhandener Parkplätze) und ÖPNV; auch die technischen Anforderungen an Messehallen sind heute deutlich anders als früher. Da das alte Messegelände nicht mehr den modernen Ansprüchen genügte, wurde in Leipzig bereits im Jahr 1992 der Beschluss gefasst, eine neue Messe zu errichten. Das neue Messeareal entstand auf dem ehemaligen Flugplatz Leipzig-Mockau im Norden der Stadt, der gut zu erreichen ist (Flughafen Leipzig-Halle, Autostraßen, Parkplätze, Bahn-Anbindung). Die Großinvestitionen in die Leipziger Neue Messe bringen den Versuch der lokalen Wirtschaftspolitik (unterstützt von Bund und Land) zum Ausdruck, die Leipziger Messe national und international wieder wettbewerbsfähig zu machen. Ob die Investitionen sich langfristig rentieren können, ist eine andere Frage. Ein neues Messemonopol, mit dessen Hilfe eine Konzentration aller Messen auf wenige Standorte innerhalb Deutschlands möglich wäre (Leipzig, Frankfurt, Köln ...?), brächte allerdings zahlreiche neue Probleme mit sich.

**Amenity-Strategie:** Nachdem die Braunkohlenförderung im Umland von Leipzig zum größten Teil eingestellt worden war, wurde damit begonnen, die ehemaligen Tagebaugelände in eine Naturlandschaft umzuformen. Hierfür wurden bzw. werden die Tagebaulöcher geflutet, eine neue künstliche Seenlandschaft ist im Entstehen. Mittel von Bund, Ländern und Kommunen (der Umlandkommunen von Leipzig) kommen zum Einsatz. Vonseiten der beteiligten Leipziger Akteure wird in der Seenlandschaft nicht nur ein Potenzial für die Naherholung der Leipziger gesehen, sondern auch für den überregionalen Tourismus. Damit tritt Leipzig in Konkurrenz zu Seengebieten mit einer langen Tradition, wie z. B. die Mecklenburgische Seenplatte. Auch im Umfeld von Halle in Sachsen-Anhalt sowie in der Lausitz werden vergleichbare Seenlandschaften neu geschaffen. Ob sich hieraus dann längerfristig auch innerhalb der Stadtgrenzen eine

Wertschöpfung ergeben wird, bleibt abzuwarten (vgl. Kauffmann et al. 2010: 483). Zwar ließe sich mithilfe von Mega-Projekten in einer Kommune ein neuer Entwicklungspfad legen (vgl. ebd.). Ob hierfür die Investitionen im Leipziger Seenland eine hinreichende Basis bieten, wird die Zukunft zeigen. Gleichwohl kann in der Entwicklung des Leipziger Seenlands auf jeden Fall ein Beitrag zur Verbesserung der Naherholungsqualität in Leipzig gesehen werden; demgemäß hat Leipzig mit der Seen-Politik einen Aspekt aufgegriffen, der für die Positionierung der Stadt im heutigen Standortwettbewerb immer bedeutsamer wird. Ähnliches gilt für die Mega-Investition im Leipziger Zoo, der zu einem besonderen Aushängeschild der Leipziger Kulturlandschaft geworden ist. Mit der Eröffnung der bereits oben erwähnten tropischen Erlebniswelt im Jahr 2011 dürfte sich die nationale Ausstrahlung des Zoos weiter erhöhen (vgl. Zoo Leipzig 2011).

Die bereits an anderer Stelle angeführte konzentrierte Bauaktivität in Leipzig zu Beginn der 1990er Jahre hat nicht zuletzt dazu beigetragen, das System der Einkaufspassagen in Leipzig weiter auszubauen und allgemein die Gebäudesubstanz in den Haupteinkaufsstraßen zu modernisieren. Damit wurde Aufenthaltsqualität in diesem Bereich der Stadt deutlich höher als in den meisten anderen deutschen Städten. Allerdings ist die Einzelhandelszentralität Leipzigs niedriger als die von Dresden (vgl. Rosenfeld et al. 2011: 167).

Mit der Olympia-Strategie versuchte Leipzig, durch die Austragung der Olympischen Spiele im Jahr 2012 auf einen Schlag wieder zu einer Metropole von europäischem Rang aufzusteigen (vgl. Kronthaler, Franz 2004). Auch dieser Ansatz lässt sich den veränderten Bedingungen des Standortwettbewerbs zuordnen. Zwar verlief die Bewerbung erfolglos; gleichwohl hat die Bewerbung dazu beigetragen, das „Wir-Gefühl“ der Leipziger weiter zu steigern und den Bekanntheitsgrad der Stadt zu erhöhen. Ggf. hätten diese Effekte aber auch mit einem geringeren Mitteleinsatz erreicht werden können.

**Verkehrspolitik:** Innerhalb der fünf Cluster, die von der Stadt Leipzig als entwicklungs-fähig angesehen werden, wird eines vom Bereich Logistik und Dienstleistungen gebildet (vgl. Stadt Leipzig 2009a: 3). Neben Großinvestitionen im Bereich des Flughafens Leipzig/Halle wurde in erheblichem Umfang auch in die Bahn-Infrastruktur investiert. So wird zur Überwindung der Nachteile eines Kopfbahnhofs ein S-Bahn-Tunnel vom Hauptbahnhof zum Bayerischen Bahnhof gebaut. Dies ist allerdings für die Fernverkehrs-anbindung Leipzigs ohne Bedeutung. Es wird jedoch damit gerechnet, dass durch einen Haltepunkt unmittelbar in der Leipziger City deren Attraktivität erhöht werden kann (vgl. Gormsen 1996: 2) und dass hiervon der innerstädtische Handel profitieren wird. Der derzeitige Ausbau der ICE-Strecke Berlin-Erfurt-München ist für Leipzig ebenfalls nur partiell von Vorteil; die Strecke wird im südlichen Stadtgebiet von Halle in zwei Trassen aufgespalten, von denen die eine über Leipzig nach Berlin führt, die andere über den (für den Fernverkehr wesentlich günstigeren) Durchgangsbahnhof Halle. Die Option, eine neue ICE-Strecke zu bauen, die das Stadtzentrum nur tangiert hätte (und mit einem Umsteigen am Flughafen-Bahnhof verbunden gewesen wäre), wurde verworfen, um möglichst alle Fahrgäste direkt in die Innenstadt zu leiten.

**Metropolregions-Strategie:** Wie in anderen Teilen Deutschlands, so hat sich auch in Mitteldeutschland seit dem Ende der 1990er Jahren eine Bewegung zur interlo-

kalen Vernetzung der Städte etabliert. Die seit 2010 so genannte „Metropolregion Mitteldeutschland“ wurde allerdings bislang eher halbherzig unterstützt, teilweise ausschließlich getrieben von der Erwartung auf Fördermittel für Metropolregionen – die bis heute ausblieben. Es ist zu fragen, unter welchen Bedingungen eine polyzentrische Metropolregion funktionieren kann. In verschiedenen Bereichen weist die Kooperation zwischen den mitteldeutschen Städten Mängel auf. Beim Stadtmarketing zeigen sich Defizite hinsichtlich der Vernetzung von Angeboten – z. B. im Kultursektor – der Stadt Leipzig mit entsprechenden Angeboten in der Region, durch welche die Stadt an Exzellenz gewinnen könnte (vgl. Knieling et al. 2007; Kauffmann 2011).

## 6 Fazit

Leipzig verfügt grundsätzlich durchaus über eine gute bis sehr gute Ausstattung bei wesentlichen Potenzialfaktoren. Es stellt sich aber die Frage, wie aus dieser Ausstattung mehr als bislang gemacht werden könnte. Immerhin gibt es in jüngster Zeit einige sehr hoffnungsvolle Entwicklungen. So soll bei der Produktion des neuen Porsche-Geländewagens Cajun die Fertigungstiefe am Standort Leipzig gegenüber den bisherigen Baureihen des Automobilherstellers erhöht werden. Gleichwohl wird es in Leipzig auch in Zukunft keine Forschungs- und Entwicklungstätigkeit dieses Herstellers geben (vgl. Schulze 2011).

Ungeachtet der günstigen Ausstattung mit Potenzialfaktoren und der positiven Entwicklungen in jüngster Zeit, auch bei einer weitsichtigen sowie an den gegebenen Stärken und Schwächen der Stadt orientierten kommunalen Wirtschaftspolitik ist nicht zu erwarten, dass Leipzig in absehbarer Zeit wieder seine frühere Position im deutschen Städtesystem erreichen könnte. Das Streben nach dieser Position hat den Vorteil, dass die Politiker eine klare Vision vor Augen haben und auch daran gemessen werden, inwieweit sie die Stadt Stück für Stück weiter nach vorn bringen. Aber bei all dem ist zu bedenken, dass auch eine Stadt auf der zweiten Stufe der Städtehierarchie eine hohe Lebensqualität und eine hohe Wirtschaftsleistung bieten kann. Und soweit mit den Maßnahmen der Wirtschaftsförderung der Einsatz kommunaler Finanzmittel verbunden ist, sollte stets sorgfältig geprüft werden, ob die jeweils geplanten Maßnahmen nicht überdimensioniert sind und sich zu sehr an der Vision, zu wenig an den aktuellen Erfordernissen der Stadtentwicklung und an den in Leipzig ansässigen Unternehmen orientieren.

## Literatur

- ADV - Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (2009): ADV-Monatsstatistik August. [http://www.adv.aero/fileadmin/pdf/statistiken/2009/August\\_2009.pdf](http://www.adv.aero/fileadmin/pdf/statistiken/2009/August_2009.pdf) (13.10.2009).
- AUMA - Ausstellungs- und Messeausschuss der Deutschen Wirtschaft e.V. (2009): [http://www.auma.de/\\_pages/d/16\\_Download/download/Messegewirtschaft/AUMA\\_Bilanz\\_2008.pdf](http://www.auma.de/_pages/d/16_Download/download/Messegewirtschaft/AUMA_Bilanz_2008.pdf) (18.04.2010).
- Biehl, D. et al. (1975): Bestimmungsgründe des regionalen Entwicklungspotentials. = Kieler Studien 133. Tübingen.

- Blecher, J. (2006): Vom Promotionsprivileg zum Promotionsrecht. Das Leipziger Promotionsrecht zwischen 1409 und 1945 als konstitutives und prägendes Element der akademischen Selbstverwaltung. Leipzig.
- Börsenverein des Deutschen Buchhandels (2009): Zahlen und Fakten. [http://www.boersenverein.de/de/sachsen\\_sachsenanhalt\\_thueringen/Zahlen\\_und\\_Fakten/158464](http://www.boersenverein.de/de/sachsen_sachsenanhalt_thueringen/Zahlen_und_Fakten/158464) (gelesen am 08.09.2009).
- Brübach, N. (1994): Die Reichsmessen von Frankfurt am Main, Leipzig und Braunschweig. = Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Stuttgart.
- Florida, R. (2002): *The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure, Community, and Everyday Life.* New York.
- Franz, P. (2009): Wo stehen die ostdeutschen Städte im gesamtdeutschen Städtesystem? Eine Zwischenbilanz anhand ökonomischer Indikatoren nach 20 Jahren Deutscher Einheit. In: *Wirtschaft im Wandel* 15 (10), 435-444.
- Franz, P. (1998): Wie lässt sich die Naherholungsqualität der ostdeutschen Stadtregionen verbessern? Defizite und Handlungsbedarf bei einem weichen Standortfaktor. In: *Wirtschaft im Wandel* 4 (15), 10-15.
- FTD – Financial Times Deutschland (2008): Games Convention zieht von Leipzig nach Köln. <http://www.ftd.de/it-medien/it-telekommunikation/:games-convention-zieht-von-leipzig-nach-koeln/322308.html> (30.03.2011).
- Ganteföhr, M. (2008): Abbau Ost. Die Games Convention 2008 ist zu Ende. Sie war wieder ein Erfolg, auch für Leipzig. Trotzdem ziehen die Branchengrößen 2009 zur GamesCom nach Köln um. Die Sachsen sind sauer. In: *Die Zeit*, 28.11.2008. <http://www.zeit.de/online/2008/35/games-convention> (20.12.2011).
- Gormsen, N. (1996): Leipzig – Stadt, Handel, Messe. Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Leipzig als Handels- und Messestadt. Leipzig.
- Heimpold, G. (2009) Von der De-Industrialisierung zur Re-Industrialisierung: Sind Ostdeutschlands industrielle Strukturen nachhaltig? In: *Wirtschaft im Wandel* 15 (10), 425-434.
- Henckel, D. et al. (1993): *Entwicklungschancen deutscher Städte – Die Folgen der Vereinigung*, Stuttgart etc. = Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik 86. Stuttgart.
- Hess, U. (1998): Sachsens Industrie in der Zeit des Nationalsozialismus: Ausgangspunkte, struktureller Wandel, Bilanz. In: Bramke, W.; Hess, U. (Hrsg.): *Wirtschaft und Gesellschaft*. Leipzig, 53-88.
- IHK Leipzig – Industrie- und Handelskammer Leipzig (2009): Statistischer Bericht. I. Quartal 2009. [http://www.leipzig.ihk.de/de/Portaldata/1/Resources/dokumente/01\\_sop/wipo/konjunktur/statistikportal/QUARTAL-2009.pdf](http://www.leipzig.ihk.de/de/Portaldata/1/Resources/dokumente/01_sop/wipo/konjunktur/statistikportal/QUARTAL-2009.pdf) (08.09.2009).
- INSM – Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft (Hrsg.) (2011a): Städteranking 2010: Das Stärken-Schwächen-Profil – Chemnitz. [http://www.insm-wiwo-staedteranking.de/2010\\_stadt\\_chemnitz.html](http://www.insm-wiwo-staedteranking.de/2010_stadt_chemnitz.html) (22.02.2012).
- INSM – Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft (Hrsg.) (2011b): Städteranking 2010: Das Stärken-Schwächen-Profil – Leipzig. [http://www.insm-wiwo-staedteranking.de/2010\\_stadt\\_leipzig.html](http://www.insm-wiwo-staedteranking.de/2010_stadt_leipzig.html) (22.02.2012).
- INSM – Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft (Hrsg.) (2011c): Städteranking 2010: Das Stärken-Schwächen-Profil – Dresden. [http://www.insm-wiwo-staedteranking.de/2010\\_stadt\\_dresden.html](http://www.insm-wiwo-staedteranking.de/2010_stadt_dresden.html) (22.02.2012).
- INSM – Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft (Hrsg.) (2011d): Städteranking 2010: Das Stärken-Schwächen-Profil – Halle (Saale). [http://www.insm-wiwo-staedteranking.de/2010\\_stadt\\_halle-saale.html](http://www.insm-wiwo-staedteranking.de/2010_stadt_halle-saale.html) (22.02.2012).
- IWH – Institut für Wirtschaftsforschung Halle (Hrsg.) (2010): 20 Jahre Deutsche Einheit: Von der Transformation zur europäischen Integration. In: IWH – Institut für Wirtschaftsforschung Halle (Hrsg.): „20 Jahre Deutsche Einheit – Von der Transformation zur europäischen Integration“ am 11. und 12. März 2010 in Halle (Saale). = Sonderheft des IWH 3. Halle, 463.

- Karlsch, R.; Schäfer, M. (2006): Wirtschaftsgeschichte Sachsens: im Industriezeitalter. Leipzig, 80 ff.
- Kauffmann, A. (2011): Metropolregion Mitteldeutschland: Wie stark sind die Pendlerverflechtungen zwischen den Städten? In: *Wirtschaft im Wandel* 17 (2), 70-78.
- Kauffmann, A.; Rosenfeld, M. T.W. (2010): Ausbau der kommunalen Tourismus-Infrastruktur in Sachsen: Positive Effekte in Urlaubsorten mit Tradition, Chancen für Newcomer sind begrenzt. In: *Wirtschaft im Wandel* 16 (10), 475-483.
- Knieling, J. et al. (2007): Metropolregionen – Chancen der Raumentwicklung durch Polyzentralität und regionale Kooperation. In: *Werkstatt: Praxis Heft* 54. Bonn.
- Kohler, S. (2009): Chancen kommunaler Wirtschaftspolitik im interregionalen Standortwettbewerb – Eine Untersuchung anhand ausgewählter Handlungsfelder der Stadt Leipzig. = Diplomarbeit an der Juristischen und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg.
- Kronthaler, F.; Franz, P. (2004): Methoden und Probleme der Abschätzung regionalökonomischer Effekte großer Sportveranstaltungen – dargestellt am Fall der Ausrichtung der Olympischen Spiele 2012 in der Region Leipzig. In: *Tourismus Journal* 7 (4), 439-455.
- Lehmstedt, M. (1997): „Ein notwendiges Übel“, Die Leipziger Buchhändlermesse. In: *Stadt Leipzig* (Hrsg.): Leipzig, Stadt der wa(h)ren Wunder; 500 Jahre Reichsmesseprivileg. Leipzig.
- Links, C. (2009): Das Schicksal der DDR-Verlage. Die Privatisierung und ihre Konsequenzen. Leipzig.
- Penzkofer, H. (2006): Wirtschaftliche Bedeutung der Leipziger Messen: Über 6000 Personen durch Veranstaltungen und Kongresse beschäftigt. In: ifo Schnelldienst 24/2006. [http://www.cesifo-group.de/pls/guest/download/ifo%20Schnelldienst/ifo%20Schnelldienst%202006/ifosd\\_2006\\_24\\_3.pdf](http://www.cesifo-group.de/pls/guest/download/ifo%20Schnelldienst/ifo%20Schnelldienst%202006/ifosd_2006_24_3.pdf) (20.04.2009).
- Plöger, J. (2007): Leipzig City Report. [http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1163152#](http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1163152#) (20.04.2009).
- Rodekamp, V. (1997): Messe im 20. Jahrhundert. Wendezeiten – Zeitbilder. In: *Stadt Leipzig* (Hrsg.): Leipzig, Stadt der wa(h)ren Wunder. 500 Jahre Reichsmesseprivileg. Leipzig.
- Rosenfeld, M. T.W.; Franz, P.; Haug, P.; Heimpold, G.; Horny, C.; Schwart, M.; Weiß, D. (2011): Wirtschaftliche Perspektiven für Leipzig: Wachstumspotentiale im Städtevergleich und mögliche Entwicklungsstrategien. Halle (IWH-Sonderheft 4/2011).
- Rosenfeld, M. T. W.; Franz, P.; Roth, D. (2005): Was bringt die Wissenschaft für die Wirtschaft in einer Region? Baden-Baden. In: *Schriften des Instituts für Wirtschaftsforschung Halle* 18. Halle.
- Schulze, M. (2011): „Cajun wird in Leipzig gebaut“. In: *Sächsische Zeitung*, 17.03.2011. <http://www.sz-online.de/nachrichten/artikel.asp?id=2715089> (29. 04.2011).
- Stadt Leipzig, Dezernat Wirtschaft und Arbeit (2009a): Leipzig facts 2009. [http://www.leipzig.de/imperia/md/content/80\\_wirtschaftsfoerderung/03\\_downloads/leipzigfacts2009.pdf](http://www.leipzig.de/imperia/md/content/80_wirtschaftsfoerderung/03_downloads/leipzigfacts2009.pdf) (gelesen am 11.10.2009).
- Stadt Leipzig, Dezernat Wirtschaft und Arbeit (2009b): Wirtschaftsbericht 2009. [http://www.leipzig.de/imperia/md/content/80\\_wirtschaftsfoerderung/03\\_downloads/wirtschaftsbericht2009.pdf](http://www.leipzig.de/imperia/md/content/80_wirtschaftsfoerderung/03_downloads/wirtschaftsbericht2009.pdf) (gelesen am 11.10.2009).
- Statistisches Landesamt Sachsen (Hrsg.) (2011): Vorläufige Bevölkerung des Freistaates Sachsen am 31. Dezember 2010 nach Gemeinden. Gebietsstand 31. Dezember 2010. [http://www.statistik.sachsen.de/download/100\\_Berichte-A/A\\_1\\_2\\_hj1\\_10.pdf](http://www.statistik.sachsen.de/download/100_Berichte-A/A_1_2_hj1_10.pdf) (18.03.2011).
- Straube, M. (1997): „Wir Maximilian von Gottes Gnaden ...“ – Über die Bedeutung des Messeprivilegs Maximilians I von 1497. In: *Stadt Leipzig* (Hrsg.): Leipzig – Stadt der Wa(h)ren Wunder: 500 Jahre Messeprivileg, 17-20.
- Zoo Leipzig (2011): Gondwanaland: Ein tropisches Paradies in Leipzig. [http://www.zoo-leipzig.de/index.php?strg=9\\_13\\_56&baseID=56](http://www.zoo-leipzig.de/index.php?strg=9_13_56&baseID=56) (30.03.2011).