

## Global City Frankfurt – Finanz- und Verkehrszentrum Kontinentaleuropas

Die Entwicklung von Frankfurt am Main zu einem Dienstleistungszentrum von weltweiter Bedeutung ist eher ein Ergebnis der neuesten Zeit. Zwar war die Stadt bereits im Mittelalter ein wichtiger Handelsplatz: Ab dem 12. Jh. nutzte man die Lage am Kreuzungspunkt bedeutender Fernhandelsstraßen sowie an einem wichtigen Flussübergang zur Errichtung von Handelshäusern und seit dem 14. Jh. fanden in der Freien Reichsstadt regelmäßig Messen statt. Im 17. und 18. Jh. schließlich wurden hier die ersten bedeutenden privaten Bankhäuser gegründet. Doch dann brach der bis dahin recht kontinuierliche Aufstieg der Stadt zum Handels- und Finanzzentrum ab und man verlor beständig an Bedeutung. Ein besonderes Beispiel hierfür waren die neuen Aktienbanken, die die notwendigen Finanzierungen im Zuge der Industrialisierung moderner und risikobereiter abwickelten als die in der Tradition verhafteten Privatbanken und die allesamt außerhalb Frankfurts gegründet wurden. Die Entwicklung zur heutigen Bedeutung setzte erst nach dem Zweiten Weltkrieg ein: 1947 wurde hier der bi- bzw. trizonale Wirtschaftsrat eingerichtet, 1948 entstand in Frankfurt die Bank Deutscher Länder und nach der Gründung der Bundesrepublik im Mai 1949 ihre Nachfolgerin, die Deutsche Zentralbank (ab 1957 Deutsche Bundesbank). Dieser gewachsenen Bedeutung der Stadt trugen auch die Großbanken Rechnung, die hierher ihre Hauptsitze umsiedelten. Ein vorläufiger Schlusspunkt in die-

ser Entwicklung wurde dann in Verbindung mit der Euro-Einführung gesetzt, als man sich gegenüber anderen Finanzmetropolen (London, Paris, Amsterdam) durchsetzte und Sitz der Europäischen Zentralbank wurde. Parallel zur Entwicklung im Bankensektor wurde Frankfurt zur Verkehrsdreh-scheibe von internationalem Rang; hier findet man den zweitgrößten Passagierflughafen, den größten Frachtflughafen und den am stärksten frequentierten Bahnhof Europas.

### M 3.47 Ausgewählte Statistische Kennzahlen Frankfurts (2003)

Fläche	249 km <sup>2</sup>
Einwohner	650 000
davon aus den USA, Großbritannien, Frankreich, Japan, Schweiz und Südkorea	71 000
Beschäftigte 2002	728 600
davon 82 % im Tertiären Sektor	
Einpendler	318 000
BIP	44 Mrd. Euro
davon erzeugt 17 % im Sekundären, 83 % im Tertiären Sektor	
BIP/Kopf	67 940 Euro
Kaufkraft/Ew. (Deutschland = 100)	112,6
Unternehmen	44 258
Unternehmensorientierte Dienstleis- tungsunternehmen (ohne Banken, Versicherungen)	ca. 15 000
Messen/Aussteller	53/40 472
Tagungen und Kongresse 2002	58 200

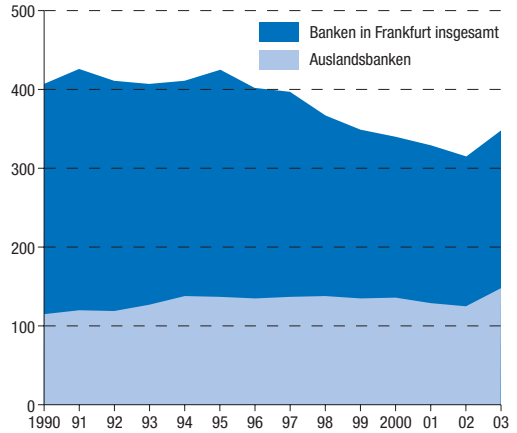
Nach verschiedenen Statistiken der Stadt Frankfurt am Main, 2003

**Finanzsektor.** Kaum eine andere europäische Stadt außer London wird so mit dem Begriff eines Finanzplatzes identifiziert wie Frankfurt am Main. Obwohl die deutschen Banken sich in einem deutlichen strukturellen Wandel befinden und weitere Konzentrationen im Bankensektor angesichts der weltweiten Tendenzen zu immer größeren Einheiten unvermeidlich scheinen, ist Frankfurt immer noch ein dynamisches Finanzzentrum. Rund 80000 Beschäftigte arbeiteten 2002 in den Frankfurter Banken, die zusammen ein Geschäftsvolumen von 2,2 Billionen Euro besaßen (2001). Im weltweiten Vergleich allerdings befindet sich Frankfurt hier auf der zweiten Stufe der Hierarchie; die oberste Stufe belegen eindeutig New York, Tokyo und London.

Städtebaulicher Ausdruck der globalen Bedeutung Frankfurts ist seine Skyline; Image und Prestige haben eine Hochhaussilhouette entstehen lassen, die sich in Europa sonst nirgendwo vergleichbar findet (vgl. M 3.4 auf S. 107). Auffällig ist hierbei die Konzentration auf die Innenstadt, auch dies maßgeblich eine Folge des Repräsentationswillens.

**M 3.48** Entwicklung der Zahl der Banken in Frankfurt und Anteil der Auslandsbanken

Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main: Bankenstatistik, 2003 (nach: Deutsche Bundesbank)



**M 3.49** Beschäftigtenentwicklung (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) bei Kreditinstituten – Frankfurt im Vergleich zur Bundesrepublik

Nach ebenda

Per 30.6. (ab 1994 mit Neuen Bundesländern, ab 1998 gemäß neuer Systematik)	Frankfurt		Bundesgebiet		Anteil der Bankbeschäftigten an der Gesamtbeschäftigung (%)		Beschäftigte in Frankfurt insgesamt	
	Anzahl (1000)	Veränderung (%)	Anzahl (1000)	Veränderung (%)	Frankfurt	Bundesgebiet	Anzahl (1000)	Veränderung (%)
1985	45,0	3,7	581,8	1,8	7,4	2,9	596,3	1,7
1986	48,4	7,5	596,5	2,5	7,6	2,9	610,9	2,5
1987	51,4	6,2	610,4	2,3	7,9	2,9	629,0	3,0
1988	53,2	3,5	615,2	0,8	8,2	2,9	641,8	2,8
1989	54,5	2,4	623,0	1,3	8,3	2,9	656,6	2,3
1990	57,0	4,5	635,9	2,1	8,4	2,8	676,7	3,1
1991	59,9	5,2	650,7	2,3	8,6	2,8	695,9	2,8
1992	61,9	3,3	667,4	2,6	8,8	2,8	707,2	1,6
1993	63,7	2,9	680,5	2,0	9,1	2,9	696,3	-1,5
1994	64,6	1,4	765,0	-	9,5	2,7	679,5	-2,4
1995	64,5	-0,1	763,6	-0,2	9,7	2,7	663,6	2,3
1996	65,2	1,1	755,7	-1,0	9,8	2,7	665,3	0,2
1997	66,2	1,5	747,8	-1,1	10,0	2,7	662,8	0,4
1998	68,9		754,5		10,3	2,8	667,0	0,6
1999	71,4	3,8	755,5	0,1	10,5	2,7	683,6	2,5
2000	75,1	5,2	768,3	1,7	10,6	2,8	711,7	4,1
2001	78,9	5,0	769,5	0,2	10,8	2,8	732,5	2,9
2002	80,0	1,4	763,9	-0,7	11,0	2,8	728,6	-0,5

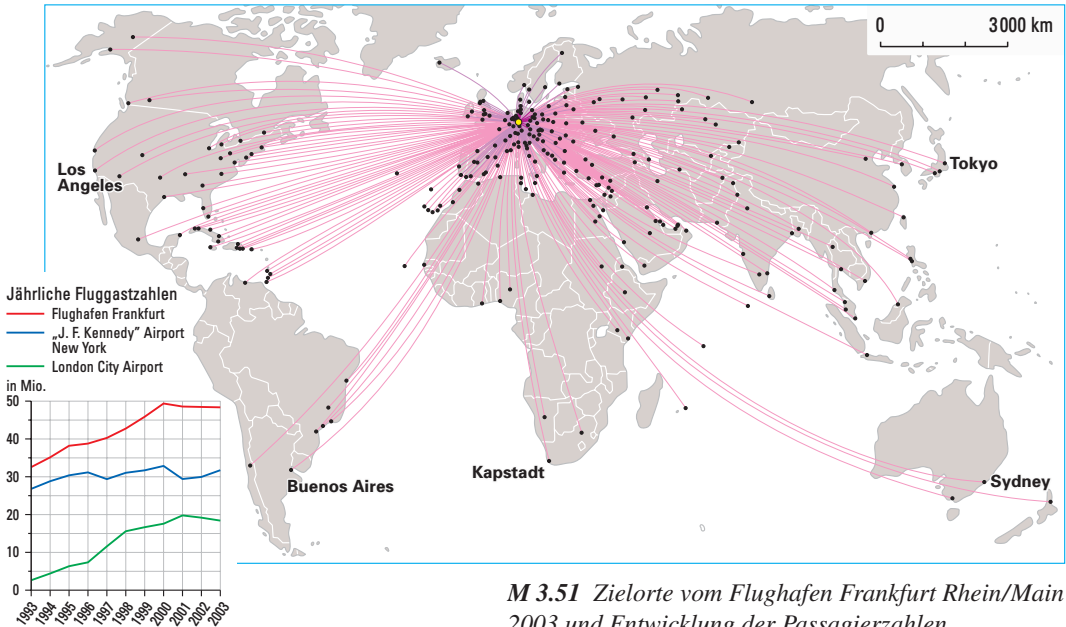
**Kommunikationswirtschaft.** Frankfurt ist in Deutschland die wichtigste Schnittstelle der Telekommunikation und des Internets und auch international belegt die Stadt eine herausragende Position. Hier kreuzen sich Datennetze und der längste Datenhighway der Welt hat hier seinen Ausgangspunkt. Er verbindet die Stadt mit zahlreichen Stationen in anderen Ländern bis hin zum Endpunkt, Shanghai, der aufstrebendsten Stadt Ostasiens. Alle international führenden Telefongesellschaften haben in Frankfurt Niederlassungen. Im Stadtgebiet und der umgebenden Rhein-Main-Region haben 208 Telekommunikationsunternehmen und Internetprovider ihren Sitz. Auch der De-CIX (Deutsche Commercial Internet Exchange) ist in Frankfurt zu Hause; er wickelt 85 % des deutschen und damit 35 % des europäischen Internetverkehrs ab. Nach einer Statistik der TeleGeography Inc. rangierte Frankfurt 2002 weltweit auf Platz 4 unter den 50 größten Internet Hub Cities (bedeutendste Knotenpunkte des Internetverkehrs) hinter London, New York und Amsterdam. Ein weiterer Baustein rundet die nationale, aber auch globale Bedeutung in diesem Bereich ab: In Frankfurt sitzt die DENIC – German Network Information Center, die Internet-Domain-Registrierungen unter „.de“ vornimmt, monatlich ca. 200 000.

**Verkehrsknoten.** Frankfurts Verkehrsbedeutung hat vier Säulen: die Einbindung in das Autobahnnetz mit der wichtigsten deutschen Nord-Süd-Achse, der A 3, einem bedeutenden Binnenhafen, dem größten Bahnhof Europas sowie einem der größten Flughäfen der Welt: Frankfurt Rhein/Main.

Flughafen Frankfurt Rhein/Main	
Passagiere	48,5 Mio.
Passagier-Linienflüge je Woche	4030
Linienfluggesellschaften	102
Zielländer/Destinationen	104/300
Flüge je Woche	in die USA 325
	nach China, Japan, Indien, Südkorea 94
Luftfracht	1,5 Mio. t
Frankfurter Hauptbahnhof	
Passagiere werktags	350 000
Züge pro Werktag	2 624
ICE nach Köln, München, Amsterdam, Basel, Brüssel, Berlin, Hamburg, Dresden, Paris (ab 2007)	
Frankfurter Binnenschifffahrtshafen	
Gesamtfläche	1,46 km <sup>2</sup>
Schiffe pro Jahr	2 500
Güterumschlag pro Jahr	13,4 Mio. t,
	davon 32 153 TEU*

\* TEU: Twenty Feet Equivalent Unit (Containereinheit: Maßangaben: 20 x 8 x 8 Fuß)

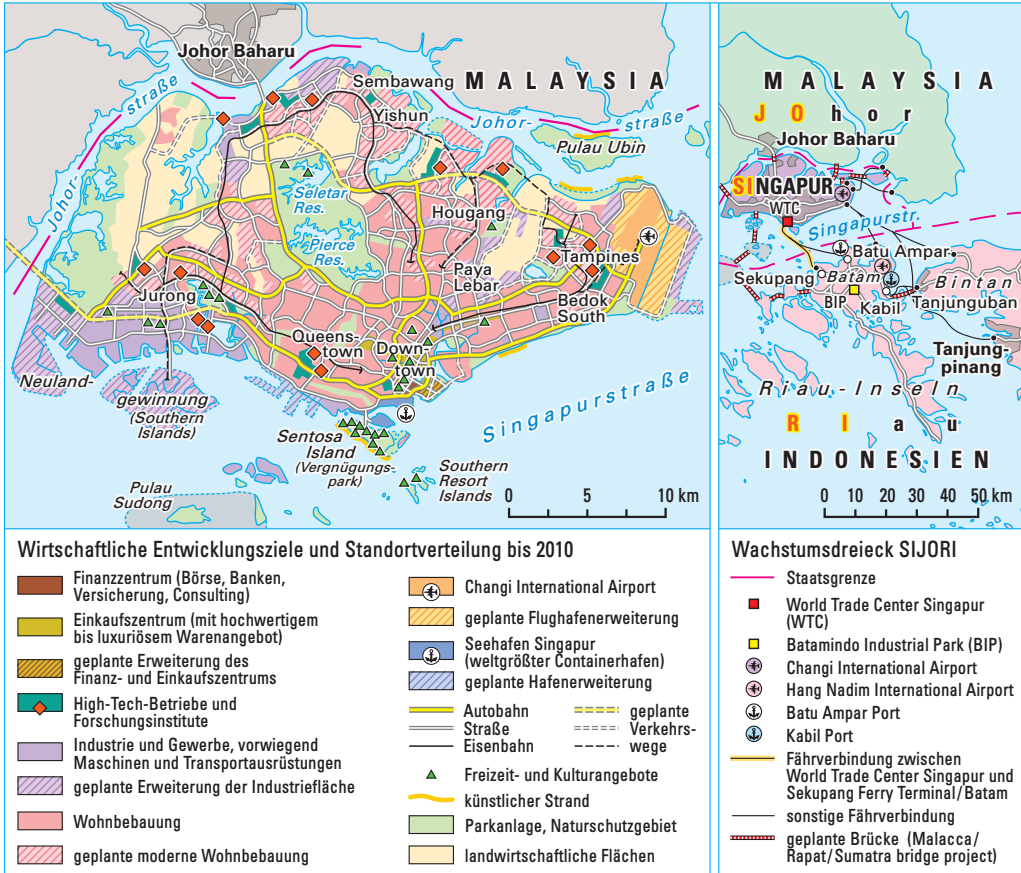
**M 3.50 Verkehrsknoten Frankfurt am Main – Daten und Fakten (2002)**



**M 3.51 Zielorte vom Flughafen Frankfurt Rhein/Main 2003 und Entwicklung der Passagierzahlen**

## Global City Singapur – Drehscheibe Südostasiens

### M 3.52 Singapur auf dem Weg zum perfekten Wirtschaftsstandort



### M 3.53 Singapurs Aufstiegsbedingungen

„–Singapur verfügt über eine starke wirtschaftliche Basis, die zu einem großen Teil von ausländischen MNU [Multinationalen Unternehmen] getragen wird. Zwar ist der Binnenmarkt vergleichsweise klein, doch gibt es mit der hohen Konzentration von MNU eine große Nachfrage nach Finanzdienstleistungen.

- Der Singapur Dollar ist eine stabile Währung.
- Die günstige geographische Lage Singapurs zwischen den Zeitzonen der wichtigen Finanzplätze in Japan, Europa und den USA erlaubt es den Händlern, von Singapur aus auf den Finanzmärkten einen 24-Stunden-Handel zu betreiben.
- Seit den 1980er Jahren ist eine deutliche Zunahme der Präsenz internationaler Banken in

Singapur zu beobachten. Neben den Hausbanken ist der Stadtstaat insbesondere für Investmentbanken und Offshorebanken ein wichtiger Standort geworden. Im Jahr 2000 war Singapur der viertgrößte Finanzplatz der Welt, gemessen an der Zahl der vertretenen Banken.

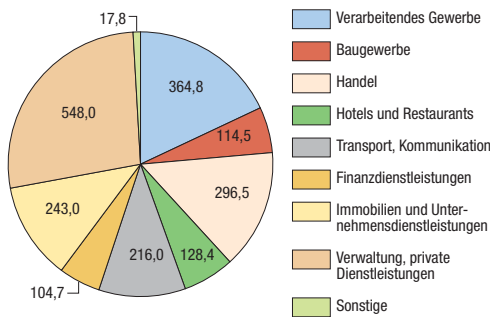
- Neben den ausländischen Banken gibt es vier bedeutende lokale Großbanken, die ebenfalls international tätig sind und besonders in den ersten Jahren der Entwicklung zu einem bedeutenden Finanzplatz eine wichtige Magnetfunktion ausgeübt haben.
- Am Finanzplatz Singapur sind im Wettbewerb mit anderen Finanzzentren wichtige neue Finanzinstrumente, Finanzmärkte und Warenmärkte entwickelt und erschlossen worden. Das hat Singapur entscheidende Wettbewerbsvorteile gebracht.

– Schließlich gibt es mit der Monetary Authority of Singapore (MAS), der Zentralbank des Stadtstaates, und zahlreichen Verbänden der Finanzwirtschaft einen umfangreichen institutionellen Rahmen für finanzielle Aktivitäten ...

Dennoch ist die Planbarkeit der Entwicklung zu einer Global City [war in Singapur so seit ca. 1980 gegeben] infrage zu stellen. Singapur hatte unvergleichlich gute Ausgangsbedingungen ... Und Singapur hatte einen frühzeitigen Take-off seiner Entwicklung erlebt, der der Stadt einen entscheidenden Zeitvorsprung vor den anderen Staaten Südostasiens verschaffte. Es ist aber auch nicht von der Hand zu weisen, dass die aktive und zielgenaue Förderpolitik Singapurs sowie ihr wirtschaftsfreundliches Klima erheblichen Anteil an der erfolgreichen Entwicklung des Stadtstaates hatten. In Zukunft wird Singapur trotz gestiegener Konkurrenz anderer Städte der Region (vor allem Malaysia mit Kuala Lumpur) sicher seine Funktion als Schaltstelle für die Region behalten. Offen dagegen ist, wie sich Singapur im Vergleich mit den anderen Global Cities positionieren können. Heute ist Singapur eine Global City der zweiten Hierarchieebene. Erklärtes Ziel der Regierung ist es aber, die Stadt zu dem Dienstleistungsknoten Asiens zu entwickeln.“

Sebastian Kinder, a. a. O.: S. 23, 25

**M 3.54 Beschäftigtenstruktur Singapurs nach Branchen, Juni 2003 (in 1 000)**



Nach Ministry of Manpower, Singapur

**M 3.55 Entwicklung von Post- und Telekommunikation sowie der Informationstechnologie in Singapur**

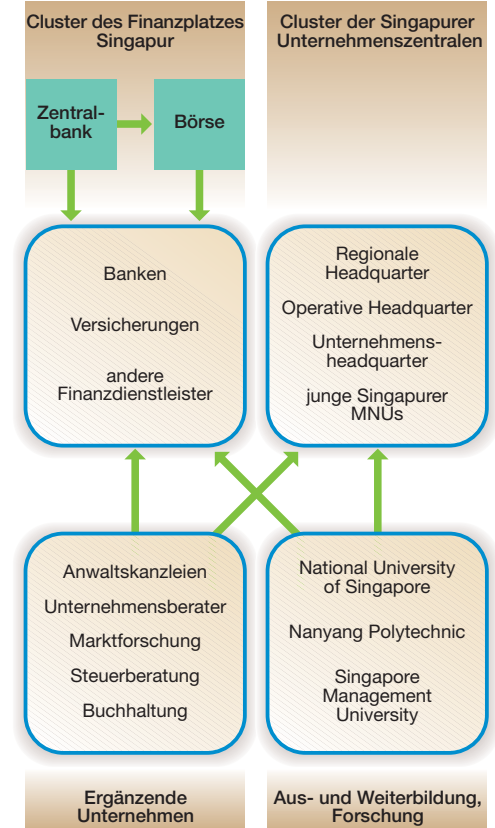
Nach www.singstat.gov.sg

	1999	2000	2001
Betriebe	2048	2397	2716
Beschäftigte	19763	22154	24241
Umsatzerlöse (Mrd. US-\$)	3,657	4,632	4,803

**M 3.56 Finanzeinrichtungen in Singapur**

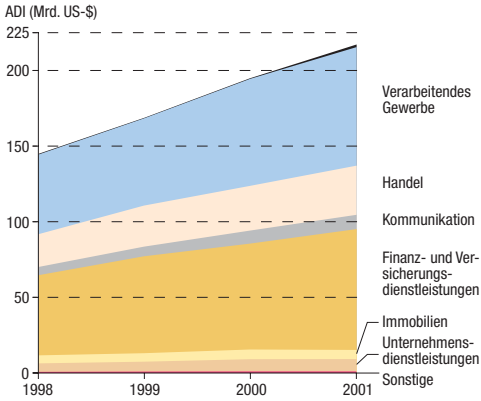
- Monetary Authority of Singapore (Zentralbank)
- Börse (hinter Tokyo und gemeinsam mit Hongkong zweitgrößte im asiatisch-pazifischen Raum)
- 168 Banken, davon 110 ausländische Institute
- weitere 49 Repräsentanzen ausländischer Banken
- 1010 weitere Finanzdienstleister (Devisenhändler, Vermittler, Broker ...) einschl. Versicherungen

**M 3.57 Die wichtigsten Akteure bei den unternehmensorientierten Dienstleistungen in der Global City Singapur** Nach Sebastian Kinder, a. a. O.: S. 23

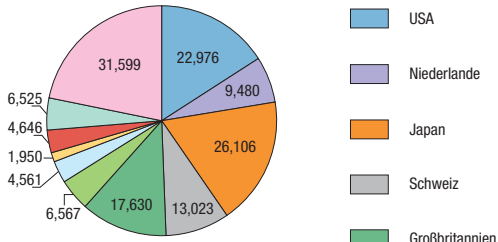




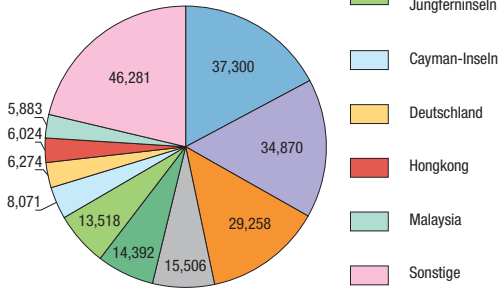
**M 3.58** Ausländische Direktinvestitionen in Singapur – Investitionen auf die einzelnen Branchen



1998  
ADI insgesamt (Mrd. US-\$): 144,954



2001  
ADI insgesamt (Mrd. US-\$): 217,282



**3.22** Formulieren Sie, in Abgrenzung zu den konsumorientierten Dienstleistungen, eine ‚griffige‘ Definition für den Begriff „unternehmensorientierte Dienstleistungen“.

**3.23** Erläutern Sie die Feststellung, dass die technologischen Dienstleistungen für ein hoch entwickeltes Industrieland und seine weitere wirtschaftliche Entwicklung von besonderer Bedeutung sind und dass Deutschland hier eine problematische Bilanz vorzuweisen hat (S. 125).

**M 3.59** Entwicklung wichtiger Transportdaten des internationalen See- und Lufttransportes von Singapur \* vgl. Anmerkung zu M 3.52

	2000	2001	2002	2003
Seegüterumschlag insgesamt (Mio. Fracht-t)	325,6	313,5	335,2	347,7
Containerumschlag (Mio. TEU*)	17,087	15,571	16,941	18,411
Schiffspassagiere (Mio.)	6,894	7,024	6,655	6,419
Luftfrachturnschlag insgesamt (Mio. Fracht-t)	1,689	1,510	1,641	1,616
Flugpassagiere (Mio.)	26,971	26,557	27,394	23,163
Flugankünfte	90 286	92 996	91 041	81 023

M 3.58 und M 3.59 nach www.singstat.gov.sg

**3.24** Analysieren Sie M 3.40 auf S. 125 und erläutern Sie die Veränderungen von 1990 nach 2000.

**3.25** Erklären Sie, ob und inwieweit das System der zentralen Orte Spiegelbild der räumlichen Verteilung unternehmensorientierter Dienstleistungen ist.

**3.26** Werten Sie M 3.44 und M 3.45 zu den Global Citys auf S. 127 aus. Begründen Sie dabei vor allem das räumliche Verteilungsmuster und erläutern Sie die Problematik, die sich hieraus für viele Staaten der Erde ergibt.

**3.27** Global City Frankfurt

a) Erläutern Sie, warum die Bereiche „Finanzsektor, Kommunikationswirtschaft und Verkehr“ sowohl für unternehmensorientierte Dienstleistungen als auch für die Charakterisierung einer Global City besonders aussagekräftig sind.

b) Wo liegen, auch im Vergleich zu Singapur, die Stärken und Schwächen Frankfurts?

c) „Berlin – Global City der Zukunft“ – diskutieren Sie, was dafür spricht, was dagegen (s. auch M 3.38 auf S. 123).

**3.28** Global City Singapur

Werten Sie – am besten in Partner- oder Gruppenarbeit – die Materialien zu Singapur (S. 131–133) aus und stellen Sie die Aspekte, die Singapur zur Global City machen, in Form eines Kurzreferates zusammen. Weitere Informationen erhalten Sie unter den in den Materialien angegebenen Quellen.

### Lufttransport verkürzt Raum und Zeit

Der rasche Aufschwung des Luftfrachtverkehrs seit den 1960er Jahren hat seine Ursachen in der zunehmenden weltweiten Vernetzung von Wirtschaftsstandorten. Die globale Verteilung einzelner Produktionseinheiten *Transnationaler Unternehmen (TNC)*, der zunehmende Austausch von Zulieferteilen für die Produktmontage über nationale Grenzen hinweg oder die globale Vermarktung von Endprodukten sind u. a. verantwortlich für die Ausdehnung von Transportreichweiten und die Erhöhung der Transportmengen im gesamten Welthandel. Gleichzeitig kommt es im Zusammenhang mit der *Globalisierung* der Wirtschaft zu einem Wandel der Art der transportierten Güter sowie der Qualität des Transportes selbst. Hierbei bietet das Flugzeug als Transportmedium besondere Vorteile. So senkt die zunehmende Miniaturisierung von Gütern (z. B. in der Mikroelektronik) Transportvolumen und -gewicht. Außerdem verlangt der weltweite Aktionsraum der Unternehmen eine zeitliche Beschleunigung des Transports. Der zuletzt genannte Faktor erhält vor allem im Zusammenhang mit dem *Just-in-time-System* (vgl. S. 53–54), bei dem die zeitliche Verlässlichkeit bezüglich der Warenankunft un-

verzichtbar ist, eine immer größere Bedeutung. Die Erhöhung der Transportgeschwindigkeit durch das Flugzeug macht auch den Lufttransport von hochwertigen gewichtsarmen, leicht verderblichen Gütern, wie z. B. Schnittblumen, Frischgemüse oder exotischen Früchten, rentabel.

Der wachsende Luftfrachttransport ist einerseits Folge des Globalisierungsprozesses, andererseits kann er selbst globale arbeitsteilige Produktionsprozesse und Vermarktungen vorantreiben und damit die weltweite Bildung und Vernetzung neuer Wirtschaftsstandorte begünstigen.

**Beispiel Flughafen Frankfurt am Main.** Der mit Abstand führende Frachtflughafen Deutschlands ist der Rhein-Main-Airport Frankfurt. Bezogen auf die Frachtmenge und die interkontinentalen Fracht-Flugverbindungen nahm er im Jahr 2001 innerhalb Europas sogar die führende Position ein. Im Vergleich zu den europäischen Konkurrenz-

1965	0,016	1996	1,361
1966	0,230	1999	1,428
1976	0,605	2000	1,589
1986	1,048	2001	1,494

[www.fraport.de](http://www.fraport.de)

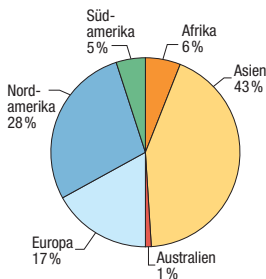
**M 3.77** *Entwicklung des Luftfrachtaufkommens am Flughafen Frankfurt (in Mio. t)*

flughäfen – Paris, London, Amsterdam – ist der Flughafen Frankfurt durch seine zentrale Lage innerhalb des Kontinents begünstigt. Dies verstärkt die Funktion als Drehscheibe für die Verteilung von Luftfracht im innereuropäischen Raum. Mit der Öffnung der osteuropäischen Märkte seit Beginn der 1990er Jahre erhielt diese Funktion einen zusätzlichen Schub. Prozentual nimmt der europäische Luftfrachtverkehr des Frankfurter Flughafens hinter der Asien- und Nordamerika-route allerdings nur den dritten Rang ein.

Eine entscheidende Voraussetzung für eine führende Position im weltweiten Luftfrachtflugverkehr bildet darüber hinaus das logistische Potenzial des Flughafens. Frachtkapazitäten, Umschlaggeschwindigkeit, Zahl und räumliche Ausrichtung der Flugverbindungen und -bewe-

**M 3.79** Struktur des Luftfrachttransports (reiner Fracht-Linienverkehr) am Flughafen Frankfurt am Main im Vergleich zu europäischen Konkurrenzflughäfen

	Frankfurt	Amsterdam	Paris-Charles de Gaulle	London-Heathrow
Airlines	12	13	14	8
Ziele	53	25	60	15
Planmäßige Starts				
gesamt	118	68	157	20
ins Inland	1	0	0	0
nach Europa	17	10	63	2
interkontinental	100	58	94	18
Verbindungen				
	213	100	251	33
Frachtkapazität (t/Woche)				
	10968	6659	11360	1904
Anteil Großraumflugzeuge (%)				
	95,8	85,3	87,2	85,0



**M 3.80** Frachtanteil am Flughafen Frankfurt am Main nach Kontinenten

gungen sowie die Qualität der angeschlossenen landgebundenen Verkehrsinfrastruktur stellen hierbei wesentliche Faktoren dar.

**Cargo City Süd Frankfurt am Main – Integration von „Luft“ und „Land“.** Voraussetzung für schnellen Gütertransfer und damit termingerechte Kundenbelieferung ist ein *Logistikkonzept*, das verschiedene Verkehrsträger räumlich und zeitlich eng vernetzt.

Der speziell für den Frachtflugumschlag errichtete Komplex CargoCity Süd gliedert sich in den vorfeldnahen Bereich (Frachtbereich), in dem die Frachtfluggesellschaften und ihre Frachthandlingspartner untergebracht sind. Hier, auf der „Luftseite“, wird Luftfracht angenommen, ausgeliefert, für den Flug vorbereitet und verzollt. Südlich davon befindet sich das Speditionszentrum Süd (Speditionsbereich), das Distributeuren, Spediteuren, Express- und Kurierdiensten zur Verfügung steht.

Sonderfracht, wie z. B. verderbliche Güter oder Tiere, werden in CargoCity Nord umgeschlagen. Derzeit bestehen in der CargoCity Süd acht Flugpositionen, die auf 14 erweiterbar sind. Insgesamt 56 000 m<sup>2</sup> Bürofläche können von interessierten Unternehmen angemietet werden.

Straßenseitiger Verkehrsanschluss besteht über das östlich direkt angeschlossene Autobahnkreuz A 3/A 5.

**M 3.81** Daten zur CargoCity Süd

M 3.77–M 3.80 aus bzw. nach [www.cargocity.de](http://www.cargocity.de)

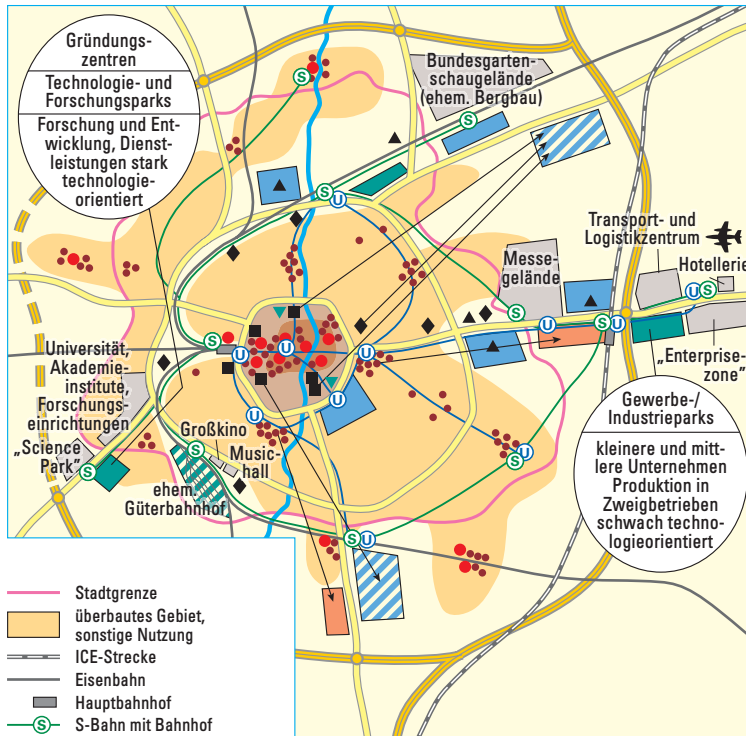
Gesamtfläche	98,0 ha
davon Frachtbereich	48,2 ha
Speditionsbereich	49,8 ha
Hallen-/Lagerfläche	148 000 m <sup>2</sup>
Bürofläche	56 000 m <sup>2</sup>
Beschäftigte 2001	4 850
Unternehmen und Airlines	221

**3.36.** Stellen Sie Zusammenhänge zwischen der Entwicklung des Luftfrachtaufkommens und den postfordistischen Produktionsweisen in der Industrie her (vgl. S. 33, S. 47).

**3.37** Erläutern Sie die Funktion der CargoCity Süd.

**3.38** Erarbeiten Sie Vorteile des Luftfrachtflughafens Frankfurt gegenüber europäischen Konkurrenzflughäfen.





19 Städtische Industrie- und Dienstleistungsstandorte (schematisch)

## Standorte des Tertiären Sektors

Tertiäre Funktionen sind eng an städtische Standorte gebunden. Insbesondere Handel und Verwaltung waren entscheidende Faktoren bei verschiedenen historischen Städtegründungsphasen, so etwa im Mittelalter oder bei den Residenzstädten der Frühen Neuzeit.

Während des Industriezeitalters konnte das rasante städtische Wachstum nur über den Aufbau umfangreicher Transportsysteme und sonstiger Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen bewältigt werden.

Parallel zur zeitlich-räumlichen Entwicklung der Städte unterlag der Tertiäre Sektor einer branchenspezifischen Standortdynamik. Entscheidender Standortfaktor war die Erreichbarkeit der verschiedenen tertiären Einrichtungen. Diese Standortabhängigkeit erfuhr erst im Zusammenhang mit den informationstechnischen Innovationen seit Ende des 20. Jh.s eine allmähliche Auflösung.

Kontaktformen	Persönlicher Kontakt				Kontakt über Medien (z. B. telefonisch, Internet)
	im Unternehmen		beim Kunden		
Dienstleister	← Konferenzen →				z. B. Online-Konferenzen, Online-Dienste
Unternehmensorientierte Dienstleistungen			Messen		
Konsumorientierte Dienstleistungen	häufig	Reisebüro, Kino, Kultur, Hotels/ Gaststätten	episodisch	Anwälte	Onlineshopping, Onlinebanking
Standortbindung					

20 Formen des Kundenkontaktes unternehmens- und konsumorientierter Dienstleistungen und ihre Standortabhängigkeit

8 Nennen Sie unter Zuhilfenahme von Schema 20 weitere Branchenbeispiele des Tertiären Sektors mit räumlich konzentrierten bzw. dispersen Standorten.

9 Erläutern Sie mithilfe der Schemata 20 und 23 die schematische Karte 19 „Städtische Industrie- und Dienstleistungsstandorte“.

**22 Der Medienhafen und seine wirtschaftliche Bedeutung**

„Der Standort (Medienhafen) kombiniert ein attraktives Umfeld mit den Vorteilen kürzester Verbindungen zu wichtigen Vertretern der Branche ... Der Medienhafen hat sich inzwischen zu einem der wichtigsten Bürostandorte in der Landeshauptstadt entwickelt. Er ist geprägt von einer dynamischen Wachstumsbranche und trägt das Image Düsseldorfs als einer der wichtigsten Informations- und Kommunikationsstandorte weit über die nationalen Grenzen hinaus ... Knapp 300 Unternehmen [haben hier] Quartier bezogen, nutzen die einzigartigen Arbeitsbedingungen am Wasser, profitieren vom Image des Medienhafens. Schon heute arbeiten [dort] rund 5 500 Menschen.“

Landeshauptstadt Düsseldorf Medienhafen Wirtschaftliche Entwicklung. Auf: <http://www.duesseldorf.de>, Jan. 2006

**23 Standorttypen von Dienstleistungsunternehmen**

**Multifunktionale innerstädtische Standorte**

- räumlich konzentriert in City/Nebenzentren (bei hoher Kundenfrequenz, Nachbarschaft gleicher/ähnlicher Branchen)
- disperse Standorte

**spezialisierte Teilzentren**

innerstädtisch

- Bürostädte
- ...
- Technologieparks, Gründerzentren (Wissenstransfer FuE <→> Prod. Gewerbe)
- flächenintensive Gewerbeparks

suburban

**Imagestandorte**

z. B. Straße mit besonderem Ruf, Wolkenkratzer Viertel, historische Stadtviertel

**Branchenstruktur im Medienhafen Düsseldorf (Beschäftigtenanteile)**

Audiovisuelle Medien/ Printmedien/	
Werbung	34%
Information und Kommunikation	8%
Unternehmensberatung/ Rechtsberatung	19%
Architektur	8%
Kreditwesen	4%
Verkehr	2%
Gastronomie	8%
Mode/Handel	8%
Sonstige Branchen	8%

**10** Wenden Sie Ihre Ergebnisse für die Aufgaben 8 und 9 auf das Beispiel „Dienstleistungsstandort Medienhafen Düsseldorf“ an.

**11** Führen Sie an Ihrem Schulort eine Kartierung zum Thema „Dienstleistungen und ihre Standorte“ durch (vgl. auch Methodendoppelseite 384–385).