



SCHOOL-SCOUT.DE

Unterrichtsmaterialien in digitaler und in gedruckter Form

Auszug aus:

Vom Standortfaktor zur Standortentscheidung

Das komplette Material finden Sie hier:

School-Scout.de



II.C.3.2

Wirtschaft/Industrie

Vom Standortfaktor zur Standortentscheidung

Dr. Henning Schöpke, Nienburg/Weser

Illustrationen von Oliver Wetterauer, Stuttgart



© RAABE 2020

Foto: ollo/Stock Getty Images Plus

Standortentscheidungen werden von Unternehmen bei der Gründung oder bei Unternehmenserweiterungen getroffen. Man unterscheidet harte und weiche Standortfaktoren. Standortentscheidungen treffen jedoch nicht nur Unternehmen, sondern beispielsweise auch Familien oder Rentner bei der Suche nach einem Wohnsitz beziehungsweise Ruhesitz. Welche Kriterien und Überlegungen fließen in diese Entscheidungsprozesse?

KOMPETENZPROFIL

Klassenstufe:	Sek. II
Dauer:	7 Unterrichtsstunden
Kompetenzen:	Karten auswerten, Modelle anwenden und hinsichtlich ihres Aussagewerts überprüfen, Auswerten von Statistiken und Diagrammen, unterschiedliche Arbeitsmethoden der Geografie zur Informationsgewinnung anwenden
Thematische Bereiche:	weiche und harte Standortfaktoren, unternehmerische Standortwahl, Standortwahl nach Alfred Weber, Bedeutungsverlust der Transportkosten, „Silicon Saxony“, Stadtteilumbau, Standort JadeWeserPort, Standortfrage für ein Unternehmen im ländlichen Raum, familienfreundlicher Wohnstandort, Wohnen im Alter
Medien:	Texte, Diagramme, Grafiken, Statistiken, Karten, Farbfolie, Fotos

Fachwissenschaftliche Orientierung

Die Frage nach dem geeigneten Standort lässt sich nur unternehmensbezogen beantworten. Dabei sind betriebliche Besonderheiten zu berücksichtigen. Dennoch ist die Kenntnis grundsätzlicher Standortunterscheidungen und wesentlicher Entscheidungskriterien wichtig, um die Basis der Entscheidung sowie Alternativen zu kennen. Vor allem bezüglich der harten Standortfaktoren entscheidet letztlich die Nutzwertanalyse die Entscheidungsfindung. Sie integriert und gewichtet qualitative und quantitative Faktoren. Die Standortentscheidung ist dem ökonomischen Prinzip unterworfen. Im Unterricht sollten die Schüler reale Standortentscheidungen von Unternehmen kennenlernen. Zentrale Aspekte sollten gebündelt werden und die Lernenden in die schwierige und nicht eindeutig zu lösende Problemlage einer Standortentscheidung eingeführt werden. Dabei sollten die Schüler bedenken, dass nicht alle vom Unternehmen vorgetragenen Argumente für eine Standortwahl stichhaltig sein müssen. So werden beispielsweise Subventionen möglichst verschwiegen oder der Stellenwert neuer Produkte wird als angebliches Argument einer Standortverlagerung übertrieben dargestellt. Die Auswertung der Materialien setzt grundlegende Kenntnisse zur sozioökonomischen Situation in Deutschland voraus.

Die meisten heutigen Standorttheorien basieren auf den Ideen des Wirtschaftswissenschaftlers **Alfred Weber**. Diese waren in der Frühphase der Industrialisierung im 19. Jahrhundert maßgebend. Weber ging von der Annahme aus, Unternehmen hätten vorrangig die Gewinnoptimierung im Fokus. Deshalb müsste der Standort die **Produktionskosten** verringern helfen. Im Gegensatz zu heute waren im 19. Jahrhundert die vom Zulieferer in Rechnung gestellten Transportkosten hoch. Entsprechendes galt für Kosten der Endprodukte, die an den Konsumenten ausgeliefert wurden. Dies ist dadurch zu erklären, dass die damaligen Fahrzeuge über wenig Laderaum verfügten, nur eine geringe Energieleistung aufwiesen und unwegsame Fahrtrouten bewältigen mussten. Im 20. Jahrhundert begünstigten gut ausgebaute Wasserstraßen und Hafenanlagen den Transport. Der Faktor „Transport“ gewann mit der Arbeitsteilung, die zunehmend global zu sehen war, an Bedeutung. Hingegen wurde der Faktor **„Transportkosten“** infolge großvolumiger und schneller Transportmittel weniger wichtig. Je nach Bedeutung des Faktors „Transportkosten“ wurden die Standortfunktionen diversifiziert und bewirkten häufig einen **Strukturwandel**. So verlor der Manufacturing Belt, basierend auf Kohle und Eisenerz/Stahl, seinen hohen Stellenwert als Industriezentrum, da sich die Produktionskosten am Wasserweg, dem Atlantik, wegen geringerer Transportkosten minimierten. Außerdem beeinflussten der technische Fortschritt – der Kohlebedarf für die Verhüttung des Erzes nahm ab – sowie kostengünstigere Erzimporte die Standortentscheidung am Wasser. Der Bedarf an Rohstoffen und geringe Transportkosten zählen zu den **harten Standortfaktoren**. Auch die Einbindung in den jeweiligen Wirtschaftsraum gehört dazu. Dieser kann nahräumlich gesehen werden – europäisch für Deutschland – oder global aus Sicht von Konzernen.

Lange Zeit galten harte Standortfaktoren als wesentliches Kriterium für die Ansiedlung von Firmen (siehe Alfred Weber). Doch gleichen sich harte Standortfaktoren allmählich an, denn hinreichend große Grundstücke mit Erweiterungsmöglichkeiten, Grundstückspreise, Subventionen, Steuererleichterungen, Arbeitskräfte („Humankapital“), Facharbeiter, Kundennähe, günstige Energie- und gegebenenfalls Wasserpreise sowie politische Stabilität zählen für jedes Unternehmen zu den bedeutsamen Standortfaktoren. Im Widerspruch zu dem genannten Standortfaktor „Kundennähe“ – der auch für den Volkswagen Konzern wichtig ist – dürfte dennoch dessen Absicht zu verstehen sein, das Händlernetz in ländlichen Regionen auszudünnen.

Die New Economy mit ihren forschungsintensiven Produkten orientiert ihre Standortentscheidung an der Lage von Universitäten bzw. Zentren für **Forschung und Entwicklung**. Zudem unterhalten viele Wirtschaftsbranchen auch eigene sowie externe Entwicklungs- und Forschungseinrichtungen. Global Player verlagern ihre Produktion gern in die Nähe der Kunden, da dann die Transportkosten niedrig sind. Zudem sind sie so unabhängig von kontinentalen Konjunkturschwankungen und Währungsdisparitäten – vor allem US-Dollar zu Euro. Auch entfallen Zölle für den Import. Ist die Währung am Produktionsstandort schwach, werden Exporte wegen niedrigerer Produktionskosten begünstigt. So ließ z. B. Thailand Maschinen und Maschinenteile zollfrei importieren – unter der Voraussetzung, dass das Unternehmen einen Mindestbetrag investiert und eine Mindeststückzahl z. B. an Autos jährlich produziert.

Steigende Bedeutung für eine Standortentscheidung haben **Cluster**. Darunter versteht man eine räumliche Standortkonzentration von Industrie- und Dienstleistungsunternehmen einer Branche. Daraus ergeben sich positive Effekte und ökonomische Vorteile. Eine Cluster-Bildung setzt eine Infrastruktur voraus, die die Produktion branchenspezifischer Waren bzw. Dienstleistungen begünstigt. Außerdem sind leistungsfähige Zulieferer und Dienstleister gefragt. Im Unterschied zur Ansicht des US-amerikanischen Wirtschaftswissenschaftlers Michael E. Porter (1991), auf den das Cluster-Modell zurückgeht, werden angesichts der heutigen Transportmöglichkeiten keine Ressourcen mehr im Sinne von Rohstoffen vorausgesetzt. Beispielsweise hat das Volkswagenwerk ein Stern-Cluster aus den Städten Wolfsburg, Braunschweig und Hannover gebildet, in denen arbeitsteilig produziert wird. Die Präsenz rivalisierender Unternehmen in einem Cluster fördert den Wettbewerbsdruck, der sich positiv auf die Innovationsfähigkeit von Unternehmen auswirken kann und somit den Standortfaktor „Cluster“ aufwertet.

Weiche Standortfaktoren sind spezifisch für die jeweilige Region. Leistungsträger, von denen Innovation und **Kreativität** erwartet wird, brauchen weiche Standortfaktoren wie Kultur, Erholungslandschaft und ein ausgeglichenes Klima. **Toleranz** ist ein zunehmend wichtiges Kriterium, denn die multikulturelle Welt spiegelt sich am Arbeitsplatz wider. In Regionen, die wegen Ausländerfeindlichkeit bezüglich Religion oder Migranten berüchtigt sind, wird sich ein Unternehmen nur mit größten Bedenken ansiedeln. Standortfaktoren werden zumeist aus der Perspektive von Unternehmen betrachtet. Weiche Standortfaktoren haben jedoch auch einen Bezug zu sozialen Komponenten wie Familien(wohnsitz) und Rentnerresidenz (Pensionopolis).

Die Massenproduktion wird in billige Schwellenländer verlagert. Beispielsweise übernehmen Arbeiterinnen in Marokko das Pulen von Nordsee-Krabben.

Fernstraßen, Häfen oder Bahnhöfe sind bekannte Kreuzungspunkte und Ausgangspunkte der Raum- und Immobilienentwicklung sowie des Handels. Im 19. Jahrhundert war der **Bahnhof** ein wichtiger Standort und Impulsgeber für die **Stadtentwicklung**, zumindest sofern er stadtnah lag wie z. B. in Braunschweig. Allerdings ist der Berliner Hauptbahnhof eher ein Gegenbeispiel. Er grenzt an das Regierungsviertel, doch nur Mitarbeiter des unteren und mittleren Dienstes werden mit dem Zug reisen. Die Hauptfunktion des Berliner Hauptbahnhofs besteht nicht vorrangig in einer Förderung der Stadtentwicklung, sondern ist funktional das Zentrum des Bahnnetzes.

Der **JadeWeserPort** erweist sich bis jetzt als neuer Standort, der nicht die in ihn gesetzten Erwartungen erfüllt. Das hat diverse Ursachen und hängt – wie so oft bei neuen Projekten – von nicht eingehaltenen Zusagen einplanter Reedereien ab. Ähnliche Probleme gab es seinerzeit nach dem Bau des Elbe-Seitenkanals, als der Miteigentümer Deutsche Bahn es vorzog, die hohen zugesagten Transportmengen an Eisenerz doch auf der Schiene von Hamburg zum Hüttenwerk nach Salzgitter zu befördern.

Dass Standorte nicht nur aus der Perspektive von Industrieansiedlungen sowie Raum- und Immobilienentwicklung zu bewerten sind, zeigt der Bedeutungswandel von Flughäfen. Der im Vergleich noch junge **Verkehrsknotenpunkt „Flughafen“** hat sich in den zurückliegenden Jahrzehnten im Zuge der Globalisierung und der feingliedrigen Arbeitsteilung der Wirtschaft sukzessive zu einem Ort **wissensbasierter Aktivitäten** verdichtet. Es entwickeln sich räumlich funktionale Wertschöpfungsketten. Das erfordert eine schnelle Erreichbarkeit. Persönliche physische Interaktionen mit anderen Wissensträgern generieren neues Wissen. Der Flughafen München hat allerdings nach Ansicht von Unternehmen für Interaktionen den Nachteil, unzureichend in das überregionale Schienennetz eingebunden zu sein.

Zu diesen Kriterien der Ansiedlung im unmittelbaren Flughafenumland gesellt sich die ökonomische Notwendigkeit von Flughäfen, sich zusätzlich um Einnahmen außerhalb des Flugverkehrs, des Aviation-Bereichs, bemühen zu müssen. Der Standort eines **Großflughafens** wird nicht nur vom **Passagier- und Luftfrachtaufkommen** sowie den **Dienstleistungen** auf dem Flughafengelände wie Shopping, Gastronomie, Parken, Verpachtung von Immobilien usw. geprägt, sondern bezieht Standorte an der Peripherie mit ein wie Hotels, Bahnhof, Treibstoffdepots. Die **globale Erreichbarkeit**, als Treffpunkt für Meetings innerhalb des Flughafens oder im angrenzenden Hotel oder in Unternehmenshauptverwaltungen, die gute **Infrastruktur**, also Schiene und Autobahn, sowie die **Arbeitsplätze in den Zulieferbetrieben** sind von großer Bedeutung. Sie sorgen für die Entwicklung der Stadt oder mehrerer Städte sowie ganzer Regionen, aus denen sich weitere Fluggäste und Konsumenten rekrutieren. Die Agglomeration von Büro-, Gewerbe- und Wohnparks, Einkaufszentren und Hotels entwickelt sich häufig zu **Edge Cities**. Wohnparks finden das Interesse von global agierenden Geschäftsleuten und Mitarbeitern des Flughafens. Sofern diese Gebäude nur marginal vom Fluglärm behelligt werden und in einen Park eingebettet sind, dienen sie als **weicher Standortfaktor** der Lebensqualität. Die Qualität des Wohnumfeldes ist als weicher Standortfaktor personenbezogen.

Standortfaktoren orientieren sich zumeist an **räumlichen Gegebenheiten** und Vorzügen. Darüber hinaus werden häufig „Subventionen“ oder „Steuererleichterungen“ als **fiskalisches Argument** genannt. Auch der **Grundstückspreis** ist einzukalkulieren. Henning Vöpel, Direktor des Hamburgischen Weltwirtschaftsinstituts (HWWI), meint, dass Wissensmetropolen und Hightech-Unternehmen andere Unternehmen anziehen. Das sei der Schlüssel, um tatsächlich Zukunftsfähigkeit zu erlangen. Bereits jeder zweite Beschäftigte, ca. 48,9 Prozent, arbeite in einem wissensintensiven Wirtschaftszweig. So ist es nicht verwunderlich, dass München nach dem Ranking deutscher Städte, das das Hamburgische Weltwirtschaftsinstitut (HWWI) und die Privatbank Berenberg im Jahr 2015 durchgeführt hatten, den ersten Platz belegt und damit Frankfurt/Main abgelöst hat. Für das Ranking zur Zukunftsfähigkeit der Städte analysierten die Forscher die Entwicklung von Produktivität und Demografie sowie Standortfaktoren wie Bildung, Innovationsfähigkeit, Erreichbarkeit und Internationalität. Auf den hinteren Plätzen liegen Städte wie Chemnitz, Kiel und die nordrhein-westfälischen Industriestädte Gelsenkirchen, Bochum, Wuppertal und Duisburg, da deren Bevölkerung sowie deren Arbeitsplatzangebot besonders stark zurückgehen.

Bedeutsame Gesichtspunkte bezüglich Standortfaktoren, die nicht offenkundig sichtbar werden, sind Gewerbesteuer, Solidaritätsbeitrag, Ausbildungs- und Leistungsniveau lokaler Arbeitskräfte, die Qualität von IT-Services, das zunehmende Offshoring im Zuge einer immer stärker vernetzten Welt, Internationalität, Erreichbarkeit, Flexibilität der Verträge sowie die Gefahr politischer Krisen oder das von Regierungen geforderte Mitspracherecht bei Standortentscheidungen. So meinte der französische Industrieminister im Jahr 2010, das Recht einfordern zu können, dass ein Renault in Frankreich zu bauen sei, wenn er dort verkauft werde. Anlass war die Absicht von Renault, die Fertigung aus Kostengründen von Flins-sur-Seine bei Paris nach Bursa in der Türkei zu verlegen, wo

bereits das größte Clio-Werk steht. Renault fertigte damals ein für ca. 14.000 Euro verkauftes Auto in der Türkei um ca. 1400 Euro günstiger als in Frankreich. Derartige Einmischungen geschehen vor allem dann, wenn Großaktionäre – z. B. der Staat oder Hedgefonds – Einfluss auf die Politik des Unternehmens nehmen wollen – sei es zwecks Sicherung von Arbeitsplätzen oder aus Profitdenken. Noch prekärer wird die Situation, wenn der Staat einem Automobilunternehmen mit Verschrotungsprämien durch die Absatzkrise hilft oder den Aufbau einer Fertigung von Elektroautos sowie von Batterien bezuschusst. Auch Industrieverbände fordern, die Politik müsse konkurrenzfähige Rahmenbedingungen schaffen. So seien die Steuern für Unternehmen in Deutschland vergleichsweise zu hoch. Dabei verschweigen die Unternehmer geflissentlich, dass die Löhne im Vergleich zu anderen Industrienationen relativ niedrig sind. Dies senkt die Produktionskosten.

Das vormalig von der Schwerindustrie geprägte Ruhrgebiet hat sich zu einer Schwerpunktregion für **postmoderne Freizeiteinrichtungen**, wie industrielle Kulturdenkmäler und Freizeitparks, sowie zu einer postindustriellen Dienstleistungsregion gewandelt. Beispiele hierfür sind der Landschaftspark Duisburg-Nord oder die Zeche Zollverein in Essen – seit 2001 Weltkulturerbe und Landmarke für das gesamte Ruhrgebiet sowie im Jahr 2010 zentraler Ankerpunkt der „RUHR.2010 – Kulturhauptstadt Europas“. In der Folge trat das negative Ruhrgebetsimage nach und nach in den Hintergrund. Die hohen Arbeitsplatzverluste durch das Ende der Montanindustrie konnten durch Freizeitangebote und Tourismus nur partiell kompensiert werden. Wenn Einheimische aus dem Ruhrgebiet und Touristen aus angrenzenden Regionen angezogen werden und einige auch dort übernachten, dann stellt sich die Frage, ob diese Freizeitangebote auch als weicher Standortfaktor neue Unternehmen ins Ruhrgebiet locken können. Ein guter Freizeitwert ist ein weicher Standortfaktor, der Ansiedlungen unterstützen kann. Doch seine Bedeutung bleibt sekundär, da er wenig Arbeitsplätze schafft. Nur Arbeitsplätze im Verbund mit anderen Standortfaktoren ziehen Siedlungswillige an.

ThyssenKrupp ist mit der Errichtung des neuen Hauptsitzes in Essen-Altendorf zu den historischen Wurzeln zurückgekehrt. Unternehmen kommen zunehmend aus dem Ausland zurück nach Deutschland, da die Löhne auch im Ausland steigen. Die Entscheidung von ThyssenKrupp für Essen-Altendorf soll die heimische Region unterstützen. Der Konzern möchte in Essen einen Beitrag zur Revitalisierung der Region leisten. Die Stadtplanung im Westteil der Stadt wird in dem von Arbeitsplatzverlusten betroffenen Ruhrgebiet neue Lebenswelten schaffen. Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit sollen stärker miteinander verknüpft werden.

Die hohe Siedlungsdichte in attraktiven Wohnorten lässt kaum Raum für **Neuansiedlungen**. Konversionsflächen, Wirtschaftsbetriebe sowie aufgegebene Bahnhöfe bieten Chancen der Umwidmung. So hat sich das bayerische Kabinett im Jahr 2015 als Standort des neuen Münchner Musiksaals für ein **stillgelegtes Werksviertel** am Münchner Ostbahnhof entschieden. Eine Erbpachtlösung berge ein geringeres finanzielles Risiko als ein Bau im Westen der Stadt auf dem Gelände einer alten Paketposthalle. In dem neuen Konzertsaal soll vor allem das Symphonieorchester des Bayerischen Rundfunks (BR) auftreten.

Didaktisch-methodische Orientierung

Als Einstieg erstellen die Schüler anhand von Pressemeldungen ihre individuelle Mindmap „Was die Pressemeldungen über Standorte aussagen“ (**M 1**). Sie betrachten die Standorte der Eisenerz- und Kohlelagerstätten im 19. Jahrhundert und suchen nach der Standorttheorie von Alfred Weber zwei mögliche Standorte, die sie auf einer Karte markieren. Sie begründen ihre Entscheidung. Sie veranschaulichen den Bedeutungsverlust des Standortfaktors „Transportkosten“ in einem Tafelbild und begründen diese Entwicklung. Die Lernenden vergleichen ihre Standortentscheidung nach Alfred Weber. Sie beschreiben und begründen die heutige Verlagerung der Standorte von Hüttenwerken

(M 2). Sie listen weiche und harte Standortfaktoren auf und definieren beide Begriffskategorien. Sie diskutieren die Abgrenzung von harten und weichen Standortfaktoren (M 3). Ausgehend vom Bundesland des jeweiligen Schulortes, bestimmen und beschreiben die Schüler den Prozentsatz der Hoch kreativen sowie den Talent-Index, nennen deren Bedeutung für eine Standortentscheidung und überlegen in einer Kleingruppe Gründe für den jeweiligen Rang, der dem Bundesland des Schulortes zugeordnet wurde (M 4). Sie erklären, warum der Volkswagen-Konzern Neueinstellungen vornehmlich in der VR China vornimmt. Sie begründen die Entscheidung von VW, neue Produktionsstätten in China zunehmend im Westen zu schaffen. Die Lernenden leiten aus der Karte für jeden Kontinent eine Schlussfolgerung für einen Produktionsstandort ab und vergleichen ihre Folgerungen (M 5). Am Beispiel eines Unternehmens, das seine Produktion aus Kostengründen in ein Billiglohnland verlegt hat, recherchieren sie Vor- und Nachteile für das Unternehmen (M 6). Sie nennen die Vorzüge des Standorts „Silicon Saxony“ sowie Gründe für eine Standortentscheidung für Ostdeutschland. Sie bilden Gruppen und kommentieren Lesermeinungen zur neuen Halbleiter-Produktionsstätte (M 7). Die Schüler informieren sich in Medien über die Lage der neuen Konzernzentrale von ThyssenKrupp in Essen-Altendorf und den damit verbundenen Stadtumbau West. Sie nehmen Stellung zum Anspruch des Konzerns, durch seine Lage angrenzende Stadtquartiere zu revitalisieren und Funktionen mit der Stadt zu verknüpfen. Sie informieren sich über die Geschichte von ThyssenKrupp und bewerten die Argumente, zum Standort Essen zurückzukehren (M 8). Die Lernenden erläutern die Ausgangsposition des Seehafens JadeWeserPort in Wilhelmshaven, erklären die Fehleinschätzung des Güteraufkommens und erstellen eine Prognose für die Zukunft (M 9). Sie informieren sich über die Lage von Nienburg/Weser und beschreiben dessen Standortvorteil für ein Logistik-Unternehmen (M 10). Sie erfahren, wie ein Unternehmer die Bedeutung verschiedener Standortfaktoren für seinen Betrieb beurteilt (M 11). Die Schüler erläutern, welche Herausforderungen und Chancen sich aus einer Unternehmensbefragung für den Standort Deutschland ergeben, und nehmen Stellung zu den genannten Standortqualitäten sowie deren Rang und ergänzen die Tabelle (M 12). Sie nennen weiche Standortfaktoren, die für Familien wichtig sind, und erstellen ein Tafelbild. Sie tragen in eine Skizze Standorte von Kindertagesstätten und Ganztagschulen ein (M 13). Sie beschreiben die Lage von Görlitz und stellen Gründe zusammen, warum Rentner nach Görlitz ziehen sollten (M 14). Die Unterrichtseinheit schließt mit einer Lernerfolgskontrolle mit zwei Beispielen zum Thema „Standortentscheidung“ für eine Konzerthalle sowie für eine Automobilfabrik.

Auf einen Blick

1. Stunde

Thema: Standortsuche – eine Einführung

- M 1** (Tx) **Pressemeldungen zum Thema „Standorte“** / Erstellen einer Mindmap
M 2 (Tx/Ka) **Standorttheorie nach Alfred Weber** / Kartenarbeit, Suchen eines kostengünstigen Standorts für ein Hüttenwerk, Erstellen eines Tafelbilds, Veranschaulichen des Bedeutungsverlusts des Standortfaktors „Transportkosten“

Benötigt: Atlas Internet

2. Stunde

Thema: Unterteilung von Standortfaktoren

- M 3** (Fo/Gd) **Harte und weiche Standortfaktoren** / Auflisten und Definieren von weichen und harten Standortfaktoren, Diskutieren über die Abgrenzung
M 4 (Tx/Ka) **Standorte für Kreative und Talente** / Kartenarbeit, Entnehmen des Prozentsatzes der Hochkreativen und des Talent-Indexes aus einer Karte, Bewerten der Begriffe „hochkreativ“ und „Talent“ für eine Standortentscheidung

Benötigt: OH-Projektor bzw. Beamer/Whiteboard
 Folienkopie bzw. digitale Fassung von M 3
 Internet
 farbige Darstellung der Karten auf CD für Beamer oder PC

3. Stunde

Thema: Standortentscheidungen von Global Players

- M 5** (Ka/Ta) **Standortentscheidung des Global Players Volkswagen** / Kartenarbeit, Begründen des hohen VW-Absatzmarkts in China und der globalen Absatzmärkte
M 6 (Tx/Gd) **Wie wichtig sind Lohnkosten? – Beispiel Nokia** / Recherchieren von Vor- und Nachteilen der Entscheidung von Nokia, seinen Standort zu verlagern

Benötigt: Atlas Internet

4. Stunde

Thema: Industriestandort Deutschland

M 7 (Tx/Bd) **Bosch produziert in Silicon Saxony** / Textarbeit, Nennen von Gründen für eine Standortentscheidung für Ostdeutschland

M 8 (Tx/Bd) **ThyssenKrupp und der Stadtumbau Essen-West** / Erfassen von positiven Aspekten der Standortwahl eines Großkonzerns für die Entwicklung der umliegenden Stadtviertel

Benötigt: Atlas Internet

5. Stunde

Thema: Standorte für Güterumschlag in Norddeutschland

M 9 (Ta) **JadeWeserPort – ein idealer Tiefseehafen?** / Erläutern der Ausgangsposition des Seehafens JadeWeserPort in Wilhelmshaven, Erklären des schlecht eingeschätzten Güteraufkommens, Erstellen einer Prognose

M 10 (Tx/Bd) **Beispiel eines Logistikunternehmens im ländlichen Raum** / Beschreiben des Standortvorteils eines Logistik-Unternehmens in Nienburg/Weser

M 11 (Tx/Ta) **Standortfaktoren – Bewertung eines Unternehmers** / Textarbeit

Benötigt: Atlas Internet

6. Stunde

Thema: Harte und weiche Standortfaktoren für verschiedene Bereiche

M 12 (Ta/Gd) **Standortqualitäten des Standorts Deutschland** / Erläutern von Herausforderungen für den Standort Deutschland

M 13 (Tx/Bd) **Weiche Standortfaktoren – Wohnsitz für Familien** / Nennen von Standortfaktoren, Erstellen eines Tafelbilds, Markieren von Standorten

M 14 (Tx) **Görlitz – ein Paradies für Rentner?** / Textarbeit

Benötigt: Atlas Internet

7. Stunde

Thema: Standortfaktoren bedingen eine Standortentscheidung

LEK **Nach welchen Kriterien lege ich den Standort fest?** / Lernerfolgskontrolle



SCHOOL-SCOUT.DE

Unterrichtsmaterialien in digitaler und in gedruckter Form

Auszug aus:

Vom Standortfaktor zur Standortentscheidung

Das komplette Material finden Sie hier:

School-Scout.de

