



Hamburgisches
WeltWirtschafts
Institut

Privatbankiers  *gegründet 1590*
BERENBERG BANK
Joh. Berenberg, Gossler & Co. AG

HWWI/Berenberg-Städteranking.

**Die 30 größten Städte Deutschlands
im Vergleich: Stuttgart**



Hamburgisches
WeltWirtschafts
Institut

HWWI/Berenberg-Städteranking: Die 30 größten Städte Deutschlands im Vergleich

Stuttgart

»HWWI/Berenberg-Städteranking: Die 30 größten Städte Deutschlands im Vergleich«

Autoren: Dr. Michael Bräuninger, Dr. Silvia Stiller

Stand: Mai 2008

Wir haben uns bemüht, alle in dieser Studie enthaltenen Angaben sorgfältig zu recherchieren und zu verarbeiten. Dabei wurde zum Teil auf Informationen Dritter zurückgegriffen.

Einzelne Angaben können sich insbesondere durch Zeitablauf oder infolge von gesetzlichen Änderungen als nicht mehr zutreffend erweisen. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität sämtlicher Angaben kann daher keine Gewähr übernommen werden.

Bezug über:

Berenberg Bank · Unternehmenskommunikation

Neuer Jungfernstieg 20 · 20354 Hamburg

Telefon (040) 350 60-710 · Telefax (040) 350 60-907 · e-Mail: presse@berenberg.de

Inhaltsverzeichnis

Teil 1: HWWI/Berenberg-Städteranking	4
Zusammenfassung	4
1 Einleitung	6
2 Demografie und Ökonomie	7
2.1 Entwicklung in der jüngeren Vergangenheit	7
2.2 Bevölkerungsprognose	14
3 Standortfaktoren	18
3.1 Überblick	18
3.2 Bildung und Innovationsfähigkeit	19
3.3 Internationalität	22
3.4 Erreichbarkeit	25
4 HWWI/Berenberg-Städteranking	26
Indikatoren	31
Teil 2: Stadtportrait Stuttgart	33
1 Bevölkerung	33
2 Wirtschaft im Überblick	35
3 Standortattraktivität	37
4 Ausblick	41
Literatur- und Quellenverzeichnis	43

Teil 1: HWWI/Berenberg-Städteranking

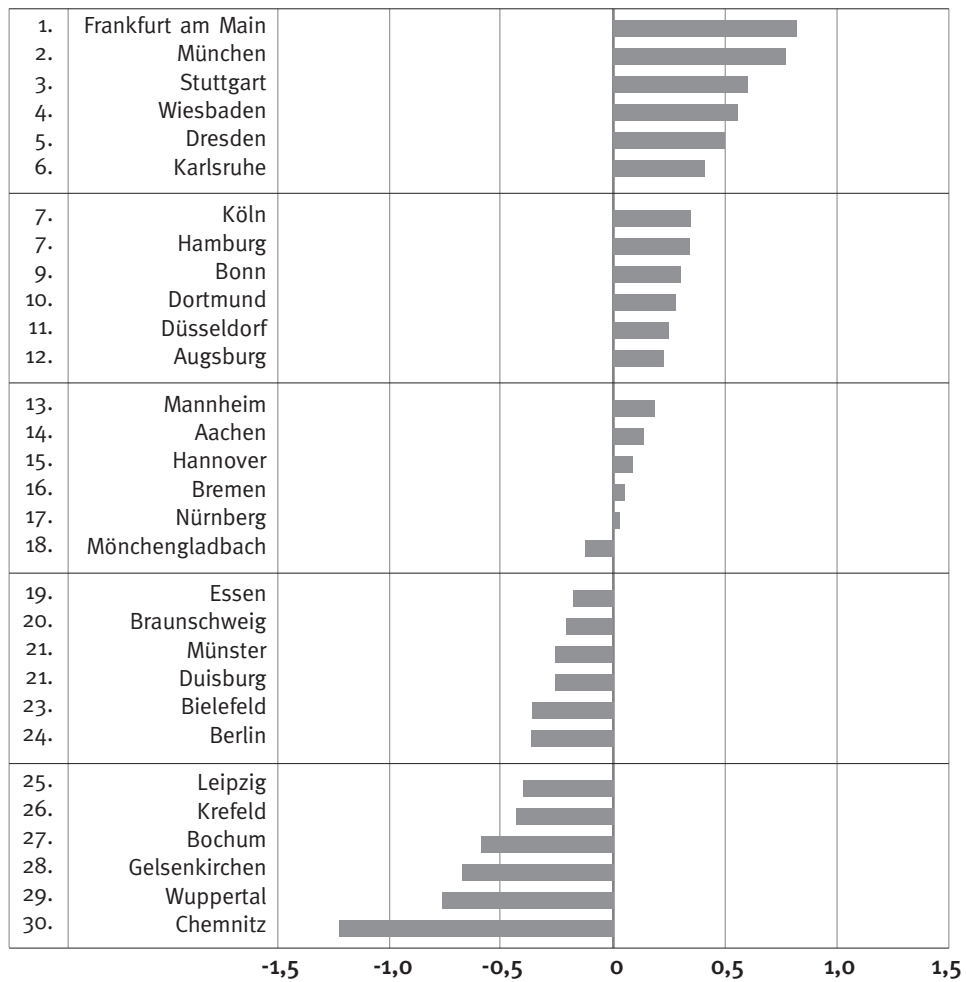
Zusammenfassung

Aufgrund der ausgeprägten Konzentration von wirtschaftlichen Aktivitäten in Städten sind ihre zukünftigen Entwicklungen von hoher Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland insgesamt. Welche Wachstumschancen Städte haben werden, hängt insbesondere von ihrer Attraktivität für Arbeitskräfte und Investoren ab. Generell werden die Standortwahl von Unternehmen und die Entscheidung von Menschen, sich in einer bestimmten Stadt anzusiedeln oder dort zu bleiben, von zahlreichen Standortfaktoren und deren Zusammenspiel beeinflusst. In der vorliegenden Studie werden die Standortbedingungen der Städte im Hinblick auf wirtschaftliche Dynamik, Bildung und Innovationen, Internationalität und die Erreichbarkeit europäischer Agglomerationen verglichen. Ziel der Analyse dieser Faktoren für die einzelnen Städte und eines hierauf basierenden Städte-Rankings ist es zu beurteilen, welche Städte eine eher günstige Kombination von Standortfaktoren aufweisen und wo die Standortbedingungen in den untersuchten Bereichen eher als ungünstig einzustufen sind.

Der Städtevergleich verdeutlicht, dass es gegenwärtig stark ausgeprägte Unterschiede in den Standortbedingungen zwischen den deutschen Städten gibt und dass unterschiedlich strukturierte Städte günstige Ausgangsbedingungen für die zukünftige Entwicklung aufweisen. Das HWWI/Berenberg-Städteranking führt die deutsche internationale Dienstleistungsmetropole Frankfurt am Main an, dicht gefolgt von München und Stuttgart, die weiterhin durch starke Positionen im Bereich wissens- und forschungsintensiver Wirtschaftsbereiche glänzen. Darauf folgen mit Wiesbaden und Dresden zwei eher kleinere Städte. Am unteren Ende der Skala sind Chemnitz und die Ruhrgebietsstädte Bochum, Gelsenkirchen und Krefeld sowie Wuppertal zu finden. Diese Städte befinden sich weiterhin in einer Abwärtsspirale anhaltenden Arbeitsplatzabbaus und fortschreitender Bevölkerungsverluste, die in erheblichem Maße auf den ausstehenden Strukturwandel dieser Städte zurückzuführen ist.

Insgesamt lässt sich aus den Analysen der Schluss ziehen, dass ein großer Teil der deutschen Städte gut für die Zukunft gerüstet ist, während die Zukunftsaussichten der Städte am unteren Ende unseres Städterankings als ungünstig einzustufen sind.

HWWI/Berenberg-Städteranking



Quelle: siehe Übersicht, S. 31.

1. Einleitung

Weltweit konzentriert sich das Wirtschaftsgeschehen zunehmend auf die Städte. Die Vereinten Nationen prognostizieren, dass im Jahre 2030 60% der Weltbevölkerung in Städten leben werden, während es im Jahr 2005 nur 50% waren.¹ In Deutschland wird etwa ein Drittel aller Dienstleistungen und Güter in den 30 größten Städten produziert, 27% aller deutschen Arbeitsplätze befinden sich hier und 22% der deutschen Bevölkerung leben in einer dieser Städte.² Aufgrund der ausgeprägten Konzentration von ökonomischen Aktivitäten in Städten sind ihre zukünftigen Entwicklungen von hoher Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland insgesamt. Dabei wird die zukünftige Entwicklung von Städten insbesondere durch die Intensivierung der weltweiten Arbeitsteilung, die zunehmende Internationalisierung ökonomischer Aktivitäten und den fortschreitenden Strukturwandel zu humankapitalintensiven Wirtschaftsbereichen, zu denen forschungsintensive Industrien sowie wissensintensive Dienstleistungen zählen, beeinflusst.³ Welche Anpassungserfordernisse und Wachstumschancen diese Entwicklungen für einzelne Städte mit sich bringen, hängt letztlich von deren Standortbedingungen und ihrer gegenwärtigen Wirtschaftsstruktur ab. Besonders bedeutsam ist die Attraktivität der Städte für (hoch) qualifizierte Arbeitskräfte. Aufgrund der anstehenden wirtschaftsstrukturellen Veränderungen wird die Nachfrage nach (hoch) qualifizierten Arbeitskräften in Deutschland zukünftig weiter expandieren.⁴ Die Positionierung in der Konkurrenz um diese Arbeitskräfte bestimmt wesentlich die Wettbewerbsfähigkeit der Städte. Deshalb sind Standortbedingungen, welche die Verfügbarkeit von (hoch) qualifizierten Arbeitskräften positiv beeinflussen, besonders wichtig. Zu diesen zählen insbesondere eine hohe wirtschaftliche Dynamik, gute Bedingungen in den Bereichen »Demografie«, d.h. eine günstige Entwicklung der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter, sowie eine gute Positionierung im Hinblick auf »Innovationsfähigkeit und Bildung«. Zudem werden im Zuge der zunehmenden Internationalisierung der Arbeitsmärkte und der weltweiten Verflechtung von Wirtschaftsbeziehungen die »Internationalität« von Städten und ihre »Erreichbarkeit« von steigender Relevanz für die Stadtentwicklung sein.⁵

Die vorliegende Studie befasst sich mit den Rahmenbedingungen für ökonomische Aktivitäten in den 30 größten deutschen Städten. Zunächst werden die demografischen und ökonomischen Entwicklungstrends in diesen Städten in der jüngeren Vergangenheit dargestellt, um deren gegenwärtige ökonomische Leistungsfähigkeit zu skizzieren. Im Anschluss werden die Standortbedingungen zwischen diesen Städten auf Basis ausgewählter Indikatoren für die Bereiche »Demografie«, »Bildung und Innovationsfähigkeit«, »Internationalität« und »Erreichbarkeit« verglichen. Abschließend wird anhand eines »Städterankings«, welches die aktuellen Entwicklungstrends und die Qualität der Standortfaktoren zusammenfasst, bewertet, welche Städte hinsichtlich der analysierten Standortfaktoren gut und welche weniger gut gerüstet erscheinen für die Zukunft.

1 Vgl. United Nations (2006).

2 Berechnungen HWWI auf Basis des Statistischen Bundesamtes (2008a).

3 Vgl. Otto et al. (2007).

4 Vgl. BMBF (2007).

5 Vgl. Niebuhr/Stiller (2004).

2. Demografie und Ökonomie

2.1 Entwicklung in der jüngeren Vergangenheit

Die Analysen in der vorliegenden Studie beziehen sich auf die 30 größten deutschen Städte, in denen insgesamt 18 Mio. Menschen leben. Zwischen diesen Städten gibt es stark ausgeprägte Größenunterschiede: Während Berlin etwa 3,4 Mio. Einwohner hat, befinden sich unter den 30 größten deutschen Städten insgesamt 21, die weniger als eine halbe Million Einwohner haben, davon zehn Städte mit weniger als 300 Tsd. Einwohnern, unter denen Braunschweig (245 Tsd. Einwohner), Chemnitz (246 Tsd. Einwohner) und Krefeld (237 Tsd. Einwohner) die kleinsten

Die 30 größten deutschen Städte, 2006

Einwohner je km², in Tausend

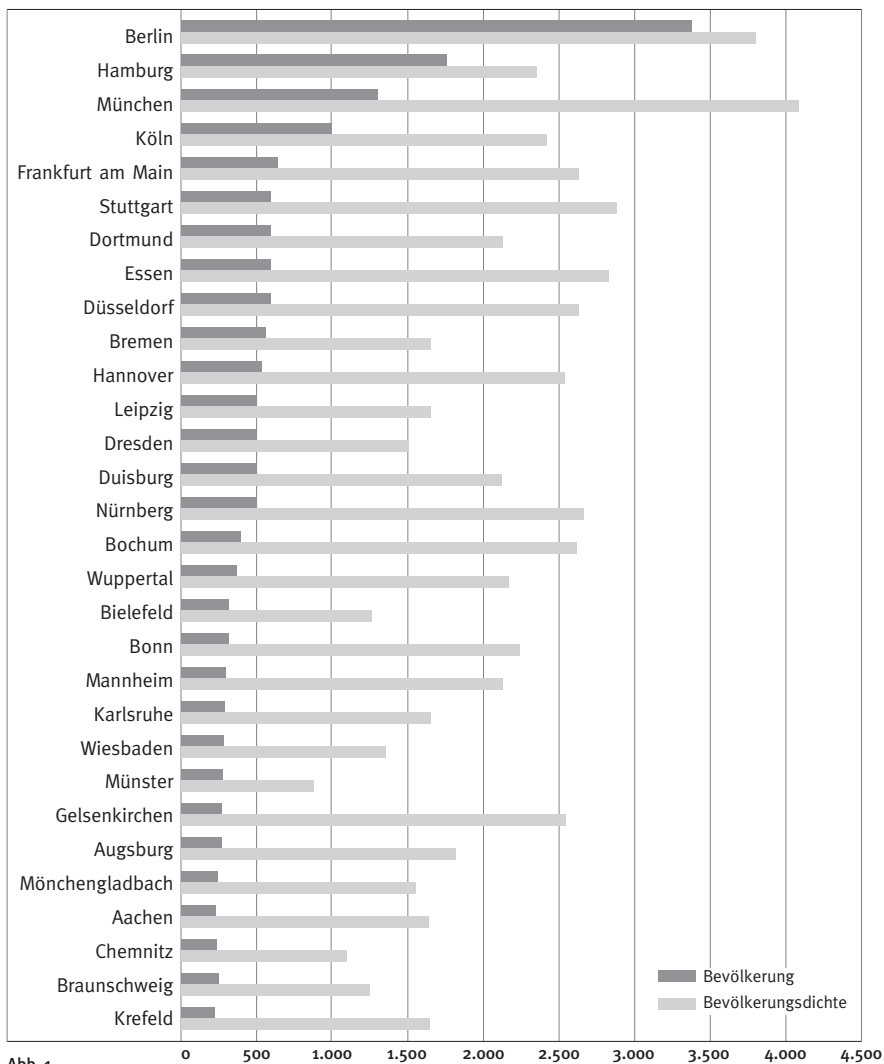


Abb. 1

Quellen: Statistisches Bundesamt (2008a);
Niedersächsisches Landesamt für Statistik (2008).

Städte sind (vgl. Abbildung 1). Neben Berlin sind Hamburg (1,75 Mio. Einwohner) und München (1,3 Mio. Einwohner) die einzigen Millionenstädte, während Köln mit 986 Tsd. Einwohnern diese Grenze knapp verfehlt. Die nächstgrößeren Städte sind Frankfurt mit 649 Tsd. und Stuttgart mit 593 Tsd. Einwohnern.

Die 30 größten deutschen Städte und damit die mit ihnen verbundene Wirtschaftskraft sind sehr ungleichmäßig über Deutschland verteilt (vgl. Abbildung 2). So befinden sich unter diesen Städten gerade einmal vier ostdeutsche Städte einschließlich Berlin, während 13 der größten deutschen Städte in Nordrhein-Westfalen zu finden sind. Die wirtschaftsgeografische Lage von Städten ist relevant für ihre ökonomische Entwicklung, weil Regionen u. a. über Dienstleistungs-, Güter- und Arbeitsmärkte miteinander verflochten sind. Aufgrund dieser interregionalen Beziehungen übertragen sich Entwicklungsimpulse – negativer oder positiver Art – zwischen Regionen. Diese räumlichen Entwicklungszusammenhänge sind distanzabhängig und deshalb besonders stark zwischen benachbarten Regionen und Städten ausgeprägt, die vergleichsweise intensive interregionale Verflechtungen aufweisen.⁶ Ceteris paribus entwickelt sich eine Stadt umso besser (schlechter), je höher (niedriger) das ökonomische Wachstum ihrer Nachbarregionen ist. Zudem ist die wirtschaftsgeografische Lage relevant für den Marktzugang und die Erreichbarkeit von Bevölkerungspotenzialen. Städte, die in hoch verdichteten Regionen liegen, haben deshalb im Hinblick auf die »Marktnähe« einen Standortvorteil.

Im Zeitraum von 2000 bis 2005⁷ hatten 20 der betrachteten Städte Bevölkerungszuwächse zu verzeichnen, wobei es keinen eindeutigen Zusammenhang zwischen der Siedlungsstruktur und dem Bevölkerungswachstum gab (vgl. Abbildung 3). Relativ kleine oder auch vergleichsweise wenig verdichtete Städte wie beispielsweise Aachen (+5,5%), Bonn (+3,8%), Dresden (+2,8%) und Karlsruhe (+2,5%) konnten ebenso deutlich überdurchschnittliche Bevölkerungszuwächse erzielen wie die drittgrößte Stadt München mit der höchsten Bevölkerungsdichte (+4,4%). Stark ausgeprägte Bevölkerungsverluste und damit eine Abnahme der Bevölkerungsdichte hatten insbesondere Städte im Ruhrgebiet wie Duisburg (-2,8%), Essen (-1,7%), Gelsenkirchen (-4%) und die daran angrenzende Stadt Wuppertal (-2%) zu verzeichnen. Am stärksten ausgeprägt war der Bevölkerungsrückgang in dem betrachteten Zeitraum mit -5,3% in Chemnitz. Wie zahlreiche Regionen in Ostdeutschland hat Chemnitz seit 1990 aufgrund massiver Abwanderung Einwohner verloren (insgesamt 29%), und dieser Trend ist bis zum Jahr 2005 nicht zum Stillstand gekommen. In Dresden und Leipzig, die ebenfalls nach der Wende von Abwanderungen stark betroffen waren, hat sich dieser Trend rückläufiger Bevölkerungszahlen umgekehrt. Sowohl in Leipzig (+1,3%) als auch in Dresden (+2,8%) hat die Einwohnerzahl seit dem Jahr 2000 zugenommen. Außerdem hat Dresden das fünfthöchste Bevölkerungswachstum unter den betrachteten Städten zu verzeichnen.

⁶ Vgl. Funke/Niebuhr (2005).

⁷ Die Zahlen zur Beschreibung der demografischen und ökonomischen Entwicklung beziehen sich alle einheitlich auf den Zeitraum von 2000 bis 2005. Dieser Zeitraum wurde gewählt, weil für die Erwerbstätigenzahlen zum Zeitpunkt der Erstellung der Studie keine aktuelleren Daten als für das Jahr 2005 auf der Ebene der Städte verfügbar waren.

Die 30 größten Städte Deutschlands



Abb. 2

Quelle: HWWI (2008).

Bevölkerungsentwicklung, 2000 bis 2005

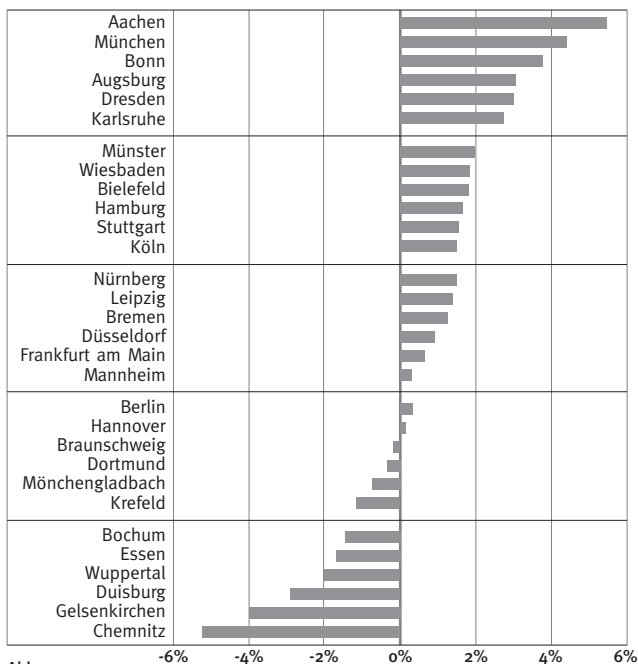


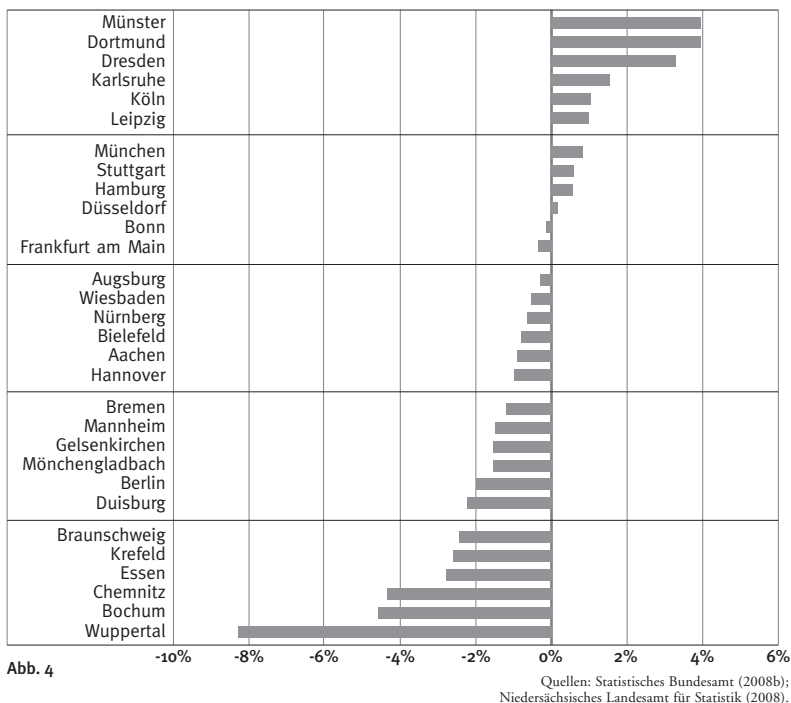
Abb. 3

Quellen: Statistisches Bundesamt (2008a);
Niedersächsisches Landesamt für Statistik (2008).

Nach der deutschen Wiedervereinigung kam es zu einer stark räumlich differenzierten Bevölkerungsentwicklung. Diese Differenzierung betraf zum einen Ost- und Westdeutschland, zum anderen die ländlich peripheren Regionen auf der einen Seite und die verdichteten Agglomerationsräume auf der anderen Seite. Dies ist ökonomisch relevant, weil es zahlreiche direkte Zusammenhänge zwischen demografischer und ökonomischer Entwicklung gibt.⁸ Das Bevölkerungswachstum und die Altersstruktur der Bevölkerung beeinflussen die Ökonomie über die regionale Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen, die Bedingungen für die Bereitstellung von Infrastruktur (Schulen, kulturelle Einrichtungen, ÖPNV etc.) und die Immobilienmärkte. Weil die Bevölkerungsgröße und ihre Struktur relevant sind für das qualitative und quantitative Arbeitsangebot, haben die demografischen Bedingungen zudem erhebliche Bedeutung für den Arbeitsmarkt. So geht das Erwerbspersonenpotenzial bei konstanten Erwerbsquoten zurück, wenn der Umfang der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter abnimmt. Als Folge hieraus treten dann Engpässe auf dem Arbeitsmarkt auf, wenn der Arbeitskräftebedarf nicht entsprechend rückläufig ist.

⁸ Vgl. zu den Zusammenhängen zwischen demografischer und ökonomischer Entwicklung Institut der deutschen Wirtschaft Köln (2004).

Entwicklung der Zahl der Erwerbstätigen, 2000 bis 2005



Ein wichtiger Aspekt für die Erklärung differierender Bevölkerungsentwicklungen zwischen Regionen sind Unterschiede in der Situation der regionalen Arbeitsmärkte, welche auch die Attraktivität von Städten für Zu- und Abwanderungen beeinflussen.⁹ Die Arbeitsmarktbedingungen und die Zahl der Erwerbstätigen in den deutschen Städten haben sich im Zeitraum von 2000 bis 2005 sehr unterschiedlich entwickelt (vgl. Abbildung 4). Dortmund und Münster haben bei der Zahl der Erwerbstätigen ein Plus von 4 Prozent aufzuweisen, und in Dresden hat deren Zahl in diesem Zeitraum um 3,2 Prozent zugenommen. Der positiven Arbeitsmarktentwicklung in diesen Städten stehen Rückgänge der Erwerbstätigenzahlen von -8,3 Prozent in Wuppertal, -4,6 Prozent in Bochum und -4,5 Prozent in Chemnitz gegenüber. Diese drei Städte waren somit von überdurchschnittlichen Rückgängen der Erwerbstätigen- sowie der Bevölkerungszahlen betroffen, wobei diese Entwicklungen sich gegenseitig verstärkt haben könnten.

⁹ Vgl. Burkert et al. (2007).

Produktivitätsentwicklung,* 2000 bis 2005

*BIP pro Erwerbstätigen

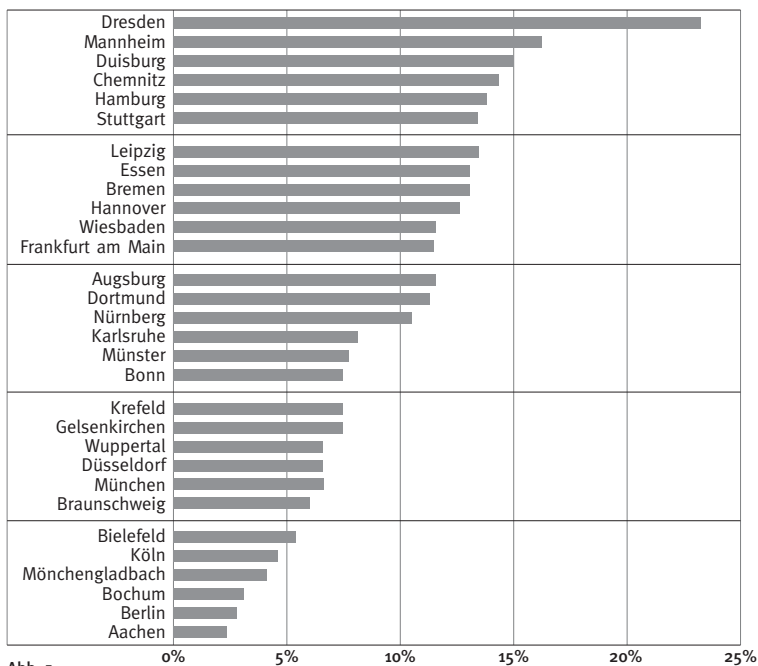


Abb. 5

Quelle: Statistisches Bundesamt (2008b).

Der Wandel der Wirtschaftsstrukturen im Zuge der sich verändernden Standortkonkurrenz und Wettbewerbsposition der deutschen Städte führt zu einer zunehmenden Spezialisierung auf höherwertige Wirtschaftsbereiche und geht in der Regel einher mit Produktivitätszuwächsen. Das heißt, im Durchschnitt nimmt das von einem Erwerbstätigen produzierte BIP zu. Aus ökonomischer Sicht ist die Produktivitätsentwicklung ein wichtiger Maßstab für die Beurteilung der Entwicklung der Standortbedingungen, weil sie als ein Indikator für die technologische Leistungsfähigkeit betrachtet werden kann. Bei dem Vergleich des Produktivitätswachstums zwischen den Städten ist allerdings zu berücksichtigen, dass aufgrund sehr unterschiedlicher Ausgangsbedingungen im Hinblick auf die Wirtschaftsstrukturen sowie die technologische Leistungsfähigkeit die Produktivitätsentwicklung in einzelnen Städten von unterschiedlichen standortspezifischen Faktoren beeinflusst wird. So lag das Produktivitätsniveau im Jahr 2005 in den ostdeutschen Städten im Durchschnitt aufgrund ihrer spezifischen Wirtschaftsgeschichte weiterhin deutlich unterhalb des Niveaus vieler westdeutscher Städte (vgl. Abbildung 5). So beträgt die Produktion pro Erwerbstätigen in Hamburg rund 79 Tsd. Euro, 83 Tsd. Euro in Frankfurt und 72 Tsd. Euro in München. Dagegen lag die Produktivität in Chemnitz sowie in Leipzig bei 44 Tsd. Euro und bei 50 Tsd. Euro in Dresden.

Betrachtet man die Entwicklung seit dem Jahr 2000, so lässt sich kein genereller Trend im Hinblick auf die Angleichung der Produktivitätsniveaus zwischen den Städten feststellen: Relativ wenig produktive Städte realisieren nicht systematisch einen höheren Produktivitätszuwachs als vergleichsweise produktive Städte. Die relativ niedrige Produktivität in Berlin und Aachen hat sich im Analysezeitraum kaum erhöht. Ein stark ausgeprägter Aufholprozess im Hinblick auf die Produktivität zeigt sich hingegen in Dresden: Mit +23,2 Prozent im Zeitraum von 2000 bis 2005 ist die Produktivität hier so stark gewachsen wie in keiner der anderen betrachteten Städte (vgl. Abbildung 6), und es wurden gleichzeitig Zuwächse bei den Erwerbstätigenzahlen realisiert. Darauf folgen Mannheim (+16,2%) und Duisburg (+15,1%) mit ebenfalls stark überdurchschnittlichen Produktivitätszuwächsen, während allerdings im gleichen Zeitraum die Zahl der Arbeitsplätze in diesen Städten abgenommen hat.

Produktivitätsentwicklung

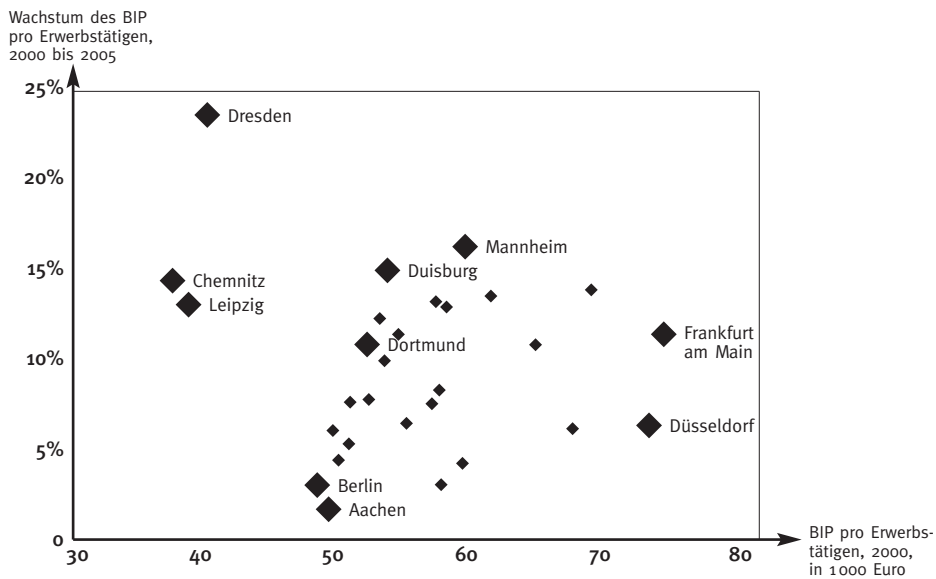


Abb. 6

Quellen: Statistisches Bundesamt (2008b); Berechnungen HWWI.

2.2 Bevölkerungsprognose

In den kommenden Jahren wird die Bevölkerung insgesamt und besonders die erwerbsfähige Bevölkerung in Deutschland abnehmen.¹⁰ Hiervon werden einzelne deutsche Städte und Regionen sehr unterschiedlich betroffen sein. So unterscheiden sich ihre gegenwärtige Altersstruktur, die Fertilitätsraten und auch die Wanderungssalden. Die Einwohnerzahl einer Stadt nimmt in einem bestimmten Zeitabschnitt zu, wenn die Summe der natürlichen Bevölkerungsentwicklung (Geburten abzüglich Sterbefälle) und der Wanderungsbilanz (Zuwanderung abzüglich Abwanderung) positiv ausfällt. In fast allen deutschen Städten wird der natürliche Bevölkerungssaldo zukünftig zunehmend negativ werden aufgrund seit Jahrzehnten niedriger Fertilitätsraten. In der regionalisierten Bevölkerungsprognose des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR) wird zwar die Annahme getroffen, dass die durchschnittliche Kinderzahl pro Frau bis zum Jahre 2020 im Durchschnitt aller deutschen Regionen leicht ansteigen wird. Sie wird aber auch weiterhin deutlich unterhalb von durchschnittlich 2,1 Kindern pro Frau bleiben, welches das erforderliche Niveau ist, damit eine Elterngeneration ihre Müttergeneration ersetzt. Unter diesen Bedingungen sind für viele Städte ein Rückgang ihrer Bevölkerung sowie die Alterung der Bevölkerung vorprogrammiert. Wie sich die demografische Entwicklung in den einzelnen Städten zukünftig

¹⁰ Vgl. Statistisches Bundesamt (2006).

Wanderungsprognose, 2003 bis 2020

Angaben in Tausend

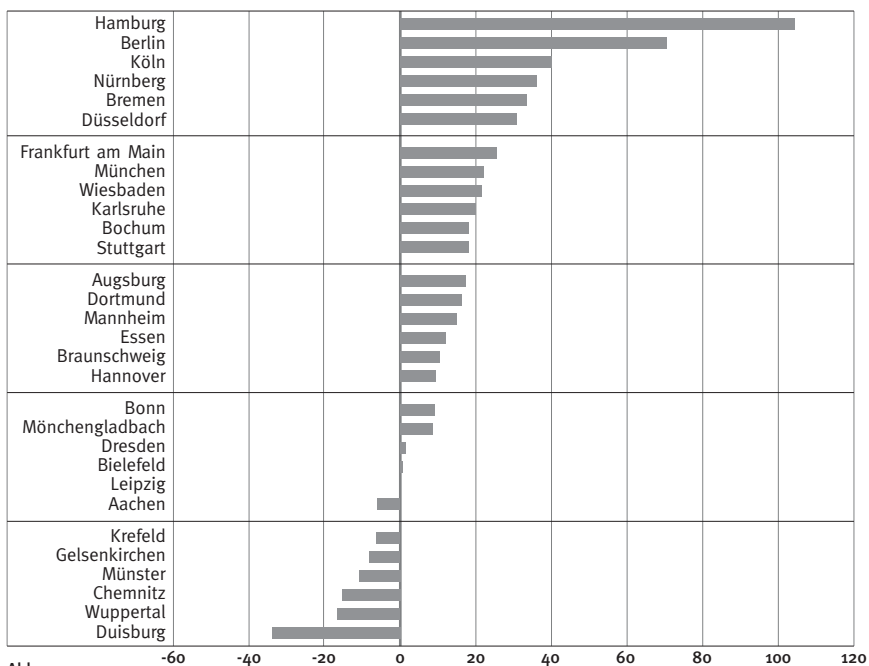


Abb. 7

Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2006).

**Entwicklung der Bevölkerung insgesamt und der erwerbstätigen Bevölkerung,
Ende 2006 bis 2020** Angaben in Prozent

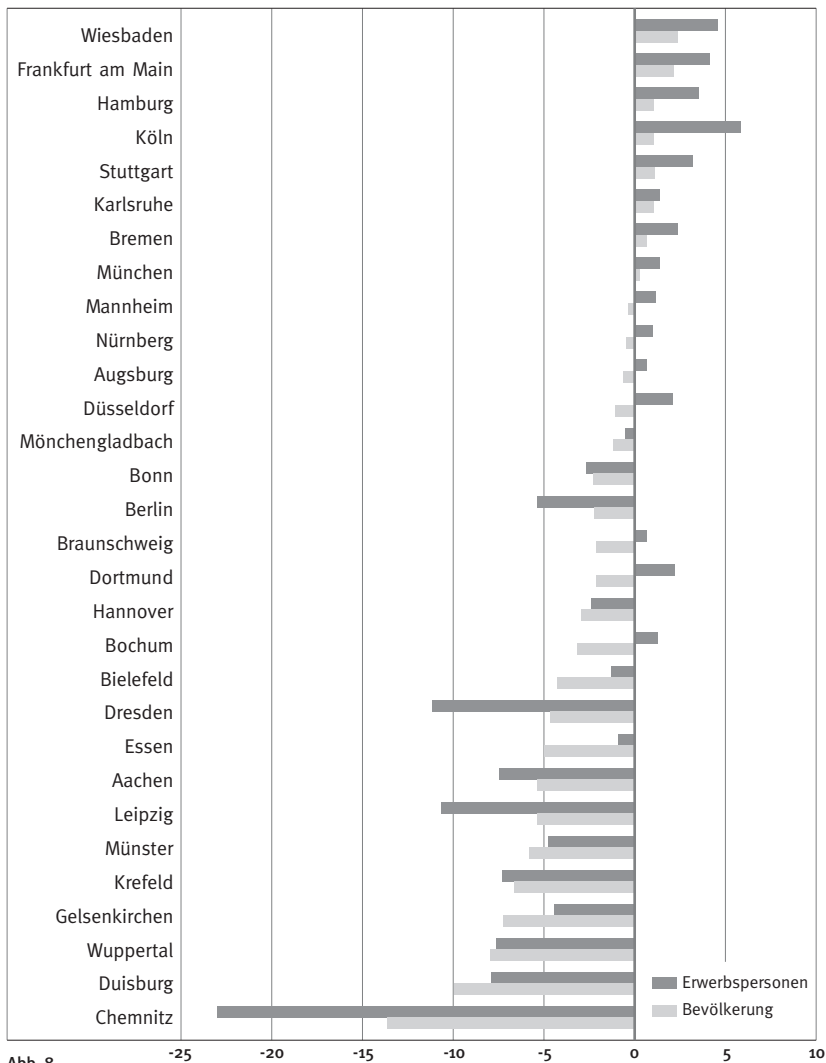


Abb. 8

Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2006).

darstellen wird, hängt deshalb entscheidend davon ab, wie viele Menschen aus anderen Teilen Deutschlands und aus dem Ausland zuziehen beziehungsweise aus der jeweiligen Stadt abwandern. Hinsichtlich der Entwicklung der Wanderungssalden für die deutschen Städte ergibt die BBR-Prognose ein sehr differenziertes Bild (vgl. Abbildung 7), wobei insbesondere die größten deutschen Städte zukünftig hohe Wanderungsgewinne realisieren könnten. Die höchsten Zuwanderungssalden werden für Hamburg (104 Tsd.), Berlin (70 Tsd.) und Köln (40 Tsd.) pro-

gnostiziert. Und unter den betrachteten ostdeutschen Städten ergibt sich auch für Dresden ein leicht positiver Zuwanderungssaldo. Auffallend sind zudem im Vergleich zu ihrer Größe die stark ausgeprägten prognostizierten Zuwanderungssalden in Karlsruhe und Wiesbaden, die in diesen Städten fast 6,8 Prozent bzw. 8,1 Prozent zur Bevölkerung im Jahre 2006 betragen. Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse der BBR-Prognose, dass Zuwanderung eine wesentliche Determinante der zukünftigen Stadtentwicklung sein wird. Entsprechend den regionalisierten Bevölkerungsprognosen des BBR werden sich die zukünftigen Entwicklungen der Bevölkerung und der Erwerbspersonen – und damit die Ausstattung der Städte mit Arbeitskräften – zwischen den deutschen Städten deutlich unterscheiden (vgl. Abbildung 8).

Im Prognosezeitraum bis 2020 sagt die BBR-Prognose nur für sieben der analysierten Städte einen Bevölkerungszuwachs voraus. Und die Spanne der prognostizierten Entwicklungen reicht von +2,4 Prozent (Wiesbaden) und +1,9 Prozent (Frankfurt) bis -8,1 Prozent (Wuppertal), -10 Prozent (Duisburg) und -13,4 Prozent (Chemnitz). Für viele der Städte setzen sich in diesen Prognosen die Trends der Jahre 2000 bis 2005 fort. Es gibt aber auch Ausnahmen, wie beispielsweise Dresden und Aachen, wo sich die Bevölkerungszahlen in der jüngeren Zeit anders entwickelt haben, als für die mittlere Frist in der BBR-Prognose vorhergesagt wird. Generell ist im Hinblick auf die prognostizierten regionalen demografischen Trends zu berücksichtigen, dass regionale Bevölkerungsprognosen große Unsicherheiten bergen. Dabei lässt sich das Fertilitätsverhalten, welches im Verlauf der letzten Jahrzehnte relativ konstant war, relativ gut prognostizieren. Im Gegensatz dazu variieren die Wanderungssalden der Städte im Zeitablauf stark. Insofern sind die jeweiligen Bevölkerungsprognosen, die auf einer bestimmten Projektion zur Wanderungsentwicklung basieren, als ein mögliches Szenario der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung zu betrachten. Dieses zeichnet dennoch einen Trend ab, weil der Altersaufbau und die Besetzung der Altersklassen einer Stadtbevölkerung im Basisjahr der Prognose wesentliche Determinanten ihrer zukünftigen Entwicklung sind.

Ein Indikator für potenzielle Unterschiede der wirtschaftlichen Folgen des demografischen Wandels zwischen den Städten ist die Entwicklung des Umfangs der Erwerbspersonen (vgl. Abbildung 8), welche die Verfügbarkeit von Arbeitskräften beeinflusst. Deutliche Zuwächse bei den Erwerbspersonen gäbe es entsprechend den Prognosen des BBR in Köln (+5,8%), Wiesbaden (+4,4%), Frankfurt (+3,7%), Hamburg (+3,2%) und Stuttgart (+3%). In zahlreichen Städten wird die Entwicklung der Erwerbspersonen bis 2020 hingegen deutlich negativ ausfallen. Dies könnte entsprechend der BBR-Prognose sowohl für Dresden und Leipzig (vgl. Abbildung 8) mit einer Abnahme der Erwerbspersonen um -11 Prozent als auch Chemnitz mit -23 Prozent zutreffen. Für die ostdeutschen Städte ist dieser Rückgang das Resultat aus Abwanderungen in der Vergangenheit und niedrigen Fertilitätsraten, die zu einem relativ hohen Durchschnittsalter der gegenwärtigen Bevölkerung geführt haben, und der sehr schwachen Besetzung von den in den 1990er-Jahren geborenen Menschen. In Westdeutschland könnten die demografischen

Entwicklung der Bevölkerung unter 20 Jahren, Ende 2006 bis 2020

Angaben in Tausend

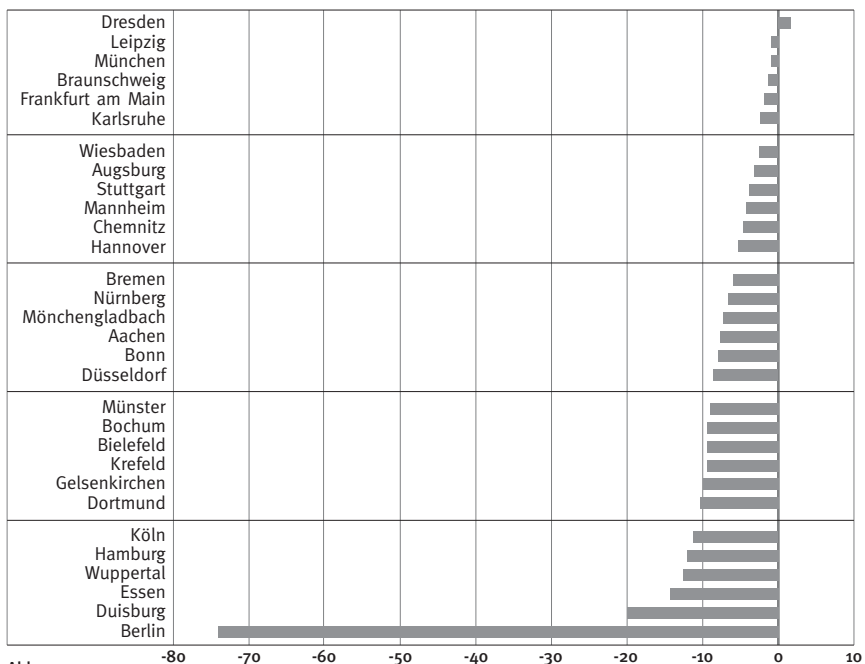


Abb. 9

Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2006).

Entwicklungstrends insbesondere in den Städten im Ruhrgebiet und Wuppertal zu einem weiteren Rückgang der Erwerbspersonen führen.

Erhebliche Effekte auf die Stadtentwicklung dürfte auch die Entwicklung der Bevölkerung unter 20 Jahren haben. Deren Umfang ist u.a. relevant für den Bedarf an Kinderbetreuungs- und Bildungsinfrastruktur. In Städten, in denen beispielsweise der Bedarf an Bildungsinfrastruktur zurückgeht, lassen sich zwar durch das Schließen von Schulen Kostenersparnisse realisieren. Gleichzeitig reduziert sich hierdurch jedoch auch die Vielfalt im schulischen und vorschulischen Bereich sowie das Freizeitangebot für Jugendliche (Kultur und Sport), was in Abhängigkeit von den jeweiligen Strukturen einer Stadt negative Konsequenzen für die Qualität der Bildungsinstitutionen, die Leistungsfähigkeit des Bildungssystems und die weichen Standortfaktoren (»Lebensqualität«) haben kann. Zudem ist die Entwicklung der Bevölkerung unter 20 Jahren ein Indikator für das »Elternpotenzial« zukünftiger Generationen. Diese Bevölkerungsgruppen werden in zahlreichen Städten ganz massiv zurückgehen, insbesondere in Berlin (vgl. Abbildung 9). Hingegen wird sie entsprechend der BBR-Prognose in Dresden leicht zunehmen, was als ein deutlich positiver demografischer Trend für diese Stadt zu bewerten ist.

3. Standortfaktoren

3.1 Überblick

Generell werden die Standortwahl von Unternehmen und die Entscheidung von Menschen, in einer bestimmten Region oder Stadt zu leben, von zahlreichen Standortfaktoren beeinflusst. Auf der Grundlage vorliegender empirischer Studien über die Relevanz verschiedener Standortfaktoren lässt sich allerdings weder eine eindeutig abgegrenzte Gruppe zu berücksichtigender Einflussfaktoren bilden noch eine Rangfolge der Standortdeterminanten aufstellen, sodass ein Vergleich von Standortbedingungen immer nur einen Ausschnitt aller relevanten Aspekte der Standortqualität abbilden kann. Im Folgenden werden die Standortbedingungen der Städte im Hinblick auf:

- Bildung und Innovationsfähigkeit,
- Internationalität und
- Erreichbarkeit von europäischen Agglomerationen

verglichen. Ziel dieser Analyse und des sich anschließenden Rankings ist es zu beurteilen, welche Städte eine eher günstige Kombination von Standortfaktoren aufweisen und wo die Standortbedingungen in den untersuchten Bereichen eher als ungünstig einzustufen sind.

Die Auswahl der betrachteten Standortfaktoren für den Vergleich der deutschen Städte trägt insbesondere dem fortschreitenden Strukturwandel zu wissensbasierten Tätigkeiten in Deutschland Rechnung. Im Zuge des weiter expandierenden Dienstleistungsbereichs und der Technisierung werden immer weniger Arbeitsplätze im Bereich der niedrig qualifizierten Tätigkeiten angesiedelt sein.¹¹ Von zunehmender Bedeutung für die Deckung des zukünftigen Arbeitskräftebedarfs werden deshalb Arbeitskräfte mit akademischem Abschluss sein. Insgesamt dürften also jene Städte am besten für die Erfüllung des Arbeitskräftebedarfs der Zukunft gerüstet sein, die eine gut ausgebildete Bevölkerung und ein leistungsfähiges Bildungssystem haben.

Die zunehmende Bedeutung von »Wissen« für den ökonomischen Erfolg von Städten wird auch im Zusammenhang mit dem Konzept der kreativen Städte diskutiert. Dieser Ansatz zur Erklärung urbanen Wachstums ist durch die Arbeiten des amerikanischen Ökonomen Richard Florida (2002) inspiriert worden, der die Bedeutung von »Talent«, »Technologie« und »Toleranz« für die internationale Wettbewerbsfähigkeit von Städten herausstellt. Seine zentrale Hypothese ist, dass Städte, die günstige Standortbedingungen hinsichtlich der »drei Ts« aufweisen, kreative Menschen anziehen, was die Entwicklung des kreativen Sektors (zu diesem zählen u.a. Tätigkeiten in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Kultur, Kunst, Musik, Design sowie wissensbasierte Berufe in den Bereichen Gesundheit, Finanzen und Recht) fördert.¹² Florida argumentiert, dass Zuwanderung die »Diversität« (Mischung von sozialem, kulturellem Kapital sowie Humankapital) von Städten erhöht, was weitere kreative Menschen anzieht und zu einem sich selbst verstärkenden Wachstumsprozess dieser Städte führen kann. In diesem Zusammenhang wird auch zunehmend die Bedeutung der Internationalität (der national-ethnischen Vielfalt) der

¹¹ Vgl. Otto et al. (2007) und Bonin et al. (2007).

¹² Für eine Studie zur Bedeutung kreativer Wirtschaftsbereiche in den deutschen Regionen vgl. Fritsch/Stützer (2007).

Bevölkerung und der Erwerbsbevölkerung betont, welche die Attraktivität von Standorten für Zuwanderer positiv beeinflusst. Die Internationalität eines Standortes ist beispielsweise auch dann bedeutsam, wenn infolge einer Standortentscheidung hoch qualifizierte Arbeitskräfte mit dem Unternehmenssitz aus dem Ausland zuwandern müssen oder das Unternehmen Arbeitskräfte auf dem nationalen oder internationalen Arbeitsmarkt anwerben muss.

Ein weiteres Kriterium für die Auswahl der betrachteten Indikatoren ist, dass die geografische Dimension des relevanten Marktgebietes in Europa aufgrund der zunehmenden internationalen Verflechtungen von wirtschaftlichen Aktivitäten – der Internationalisierung – während der vergangenen Jahrzehnte stetig gewachsen ist, sodass die Bedeutung des gesamten europäischen Marktes gegenüber den nationalen Märkten gestiegen ist.¹³ Die räumliche Nähe zu Kunden, Lieferanten und Kooperationspartnern, also klassische Agglomerationsvorteile, werden in Deutschland als wichtiger Standortvorteil angeführt.¹⁴ Deshalb ist die Verkehrsinfrastruktur nach wie vor für bestimmte Wirtschaftsbereiche in Europa ein dominierender Standortfaktor, etwa für Transportunternehmen. Besondere Bedeutung wird dabei der Erreichbarkeit von Flughäfen beigemessen, die eine gute Anbindung an andere große Wirtschaftszentren in Europa ermöglicht. So ist beispielsweise für Unternehmenszentralen die Nähe eines internationalen Flughafens ein Standortaspekt von höchster Priorität.¹⁵

3.2 Bildung und Innovationsfähigkeit

Hinsichtlich des Bildungsniveaus der Beschäftigten und der Bevölkerung zeigen sich zwischen den deutschen Städten stark ausgeprägte Unterschiede (vgl. Abbildung 10). Während in Gelsenkirchen, Hamburg, Leipzig und Nürnberg mehr als 10 Prozent der Schulabgänger nicht einmal einen Hauptschulabschluss erreichen, liegt dieser Anteil in Aachen und Bonn bei 5,5 Prozent bzw. 5,6 Prozent. Ähnlich starke Disparitäten gibt es auch bei den Schulabgängern mit Hochschulreife: Diese erreichen in Bonn und Münster rund 42 Prozent, während es in Gelsenkirchen und Nürnberg gerade einmal halb so viele Abiturienten sind. Weil die Anzahl von Menschen mit Hochschulreife als ein Indikator für das regionale Akademikerpotenzial herangezogen werden kann, lässt sich aus den gegenwärtigen Unterschieden bei den höchsten erreichten Schulabschlüssen für die deutschen Städte feststellen, dass die Ausstattung mit der Schlüsselressource »Wissen« und die zukünftigen Perspektiven für die Ausstattung mit (hoch) qualifizierten Arbeitskräften sehr unterschiedlich sind. Dies betrifft auch die Position der Städte im Hinblick auf die Realisierung von Wachstumspotenzialen im Zusammenhang mit dem fortschreitenden Strukturwandel zu wissensintensiven Wirtschaftsbereichen. Ungünstig im Hinblick auf diesen Aspekt ist die Position der altindustriellen Städte im Ruhrgebiet, beispielsweise in Gelsenkirchen und Duisburg, wo gerade einmal 5,5 Prozent bzw. 5,9 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (hoch) qualifiziert sind (vgl. Abbildung 10), zu bewerten. In Dresden hingegen ist

¹³ Vgl. Niebuhr/Stiller (2004).

¹⁴ Niebuhr/Stiller (2004).

¹⁵ Vgl. Niebuhr/Stiller (2004).

Bildungsniveau

	Anteil der Schulabgänger ohne Hauptschulabschluss in %, 2004	Anteil der Schulabgänger mit Hochschulreife in %, 2004	Anteil der Beschäftigten mit Fach-, Fachhoch- oder Hochschulabschluss an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort, 2005
Aachen	5,6	35,8	19,5
Augsburg	9,9	26,3	10,4
Berlin	10,5	32,1	14,0
Bielefeld	5,6	27,2	10,7
Bochum	8,1	30,2	11,1
Bonn	5,5	42,4	21,9
Braunschweig	6,4	27,0	16,1
Bremen	9,8	26,7	12,2
Chemnitz	10,4	27,3	16,5
Dortmund	8,9	26,0	9,8
Dresden	8,7	32,9	21,5
Duisburg	8,9	22,4	5,9
Düsseldorf	7,4	30,7	14,9
Essen	8,7	31,1	10,5
Frankfurt am Main	9,1	34,2	17,1
Gelsenkirchen	10,8	21,1	5,5
Hamburg	11,3	31,5	12,1
Hannover	7	21,2	11,1
Karlsruhe	7,5	31,6	16,9
Köln	7,3	29,4	14,8
Krefeld	9,1	26,0	9,2
Leipzig	12,1	30,6	17,6
Mannheim	10,1	21,9	12,1
Mönchengladbach	7,8	26,1	7,2
München	9,4	27,6	19,5
Münster	6,2	42,4	17,7
Nürnberg	13,9	20,3	11,2
Stuttgart	8,8	32,6	18,2
Wiesbaden	10,3	36,3	14,1
Wuppertal	10,1	25,5	8,0

Abb. 10

Quellen: siehe Übersicht, S. 31.

dieser Anteil viermal so hoch wie in Gelsenkirchen. Das Bildungsniveau der Beschäftigten ist von hoher Bedeutung für die Fähigkeit der Beschäftigten, Innovationen sowie technologische Neuerungen hervorzubringen und zu adaptieren. Dies ist eine grundlegende Voraussetzung für den Strukturwandel zur »Wissensökonomie«. Gleichzeitig ist die Qualifikation der Bevölkerung relevant für die Innovationsfähigkeit auf der Ebene der Unternehmen. Ein wichtiger Indikator für den »Innovationsoutput« sind die Patentanmeldungen. Abbildung 11 zeigt deutliche Disparitäten der Patentleistungen zwischen den Städten. Städte mit unterdurchschnittlichen Anteilen von (hoch) qualifizierten Beschäftigten an allen Beschäftigten weisen sehr geringe Patenterfolge auf (u.a. Duisburg, Gelsenkirchen und Mönchengladbach). Aachen, Dresden, München und Stuttgart, die ein sehr hohes durchschnittliches Qualifikationsniveau der Beschäftigten aufweisen, sind dagegen überdurchschnittlich erfolgreich im Hinblick auf Patente.

Patente und hoch qualifizierte Beschäftigte, 2005

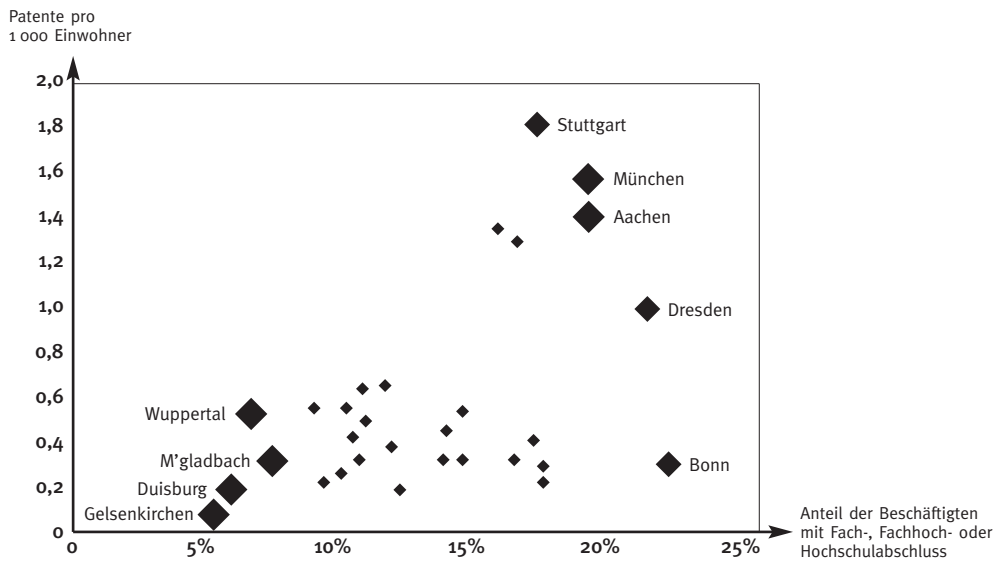


Abb. 11

Quellen: Statistisches Bundesamt (2008a);
Deutsches Patent- und Markenamt (2006).

3.3 Internationalität

Mit dem Attribut »Internationalität« werden Eigenschaften von Städten beschrieben, die ihre internationalen Funktionen (beispielsweise im Bereich Bildung, Logistik und Tourismus) und ihre nationale Zusammensetzung betreffen. Internationalität ist bereits gegenwärtig ein prägendes Merkmal zahlreicher deutscher Großstädte. Diese weisen eine besonders hohe Konzentration von Menschen unterschiedlicher nationaler Herkunft auf. So lebt in Deutschland allein in den sechs größten Städten ein Fünftel der gesamten ausländischen Bevölkerung Deutschlands, während dort nur knapp 10 Prozent aller deutschen Staatsbürger leben.¹⁶

Die Bedeutung der Internationalität von Stadtgesellschaften und internationaler Funktionen von Städten wird zukünftig – im Zuge der fortschreitenden internationalen Arbeitsteilung und des sich dynamisch entwickelnden Welthandels – weiterhin an Bedeutung gewinnen. Im Folgenden werden in diesem Zusammenhang drei Indikatoren betrachtet, für die bezüglich der Städte vergleichbare Daten vorliegen. Diese sind der Anteil ausländischer Studierender an allen Studierenden, der Anteil ausländischer Beschäftigter an allen Beschäftigten und die Anzahl der Übernachtungen von Ausländern im Fremdenverkehr bezogen auf die Bevölkerung. Ferner ist die »Erreichbarkeit«, die unter 3.4 dargestellt wird, ein wichtiger Indikator für die Positionierung einer Stadt im Hinblick auf die Übernahme von internationalen Dienstleistungsfunktionen innerhalb der internationalen Arbeitsteilung. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass »Internationalität« generell von zahlreichen weiteren Aspekten beeinflusst wird, die nicht in ihrer Gesamtheit quantitativ erfasst werden können. Dies ist bei der Interpretation der Daten in der vorliegenden Studie zu berücksichtigen.

Gegenwärtig stellt sich die Teilnahme von Ausländern am Bildungswesen in den Städten sehr unterschiedlich dar. Am höchsten ist der Anteil ausländischer Studenten in Stuttgart (21%), Krefeld (20,4%) und Frankfurt am Main (19,7%), die mit 23,7 Prozent, 13,3 Prozent und 21,6 Prozent auch einen überdurchschnittlich hohen Bevölkerungsanteil von Ausländern aufweisen. Deutlich unterdurchschnittlich ist der Ausländeranteil unter den Studenten in den ostdeutschen Städten (mit Ausnahme von Berlin), aber auch in Bielefeld (9,2%) und Münster (8,2%), wo vergleichsweise wenig ausländische Menschen leben. Die Attraktivität des Bildungssystems der Städte für ausländische Studierende wird zukünftig aufgrund des zunehmenden Bedarfs an hoch qualifizierten Arbeitskräften an Bedeutung gewinnen. Denn die Ausstattung von Städten mit hoch qualifizierten Arbeitskräften resultiert nicht nur aus der Ausbildung der inländischen Bevölkerung, sondern auch aus der Ausbildung von ausländischen Personen. Dies können dauerhaft im Inland lebende Studenten sein und auch ausländische Studenten, die zum Zweck des Studiums in eine bestimmte Stadt wandern. Das amerikanische Beispiel zeigt, wie wichtig es ist, ausländische Studenten durch attraktive Ausbildungsangebote zur Zuwanderung zu motivieren. In den USA bleibt die Hälfte aller ausländischen Doktoranden nach ihrem Abschluss für einige

¹⁶ Vgl. Damelang et al. (2007).

¹⁷ Vgl. Straubhaar (1999).

Zeit oder dauerhaft in den USA und erhöht dort das Angebot an qualifizierten Arbeitskräften.¹⁷ Zudem werden ausländische Studenten in den kommenden Jahrzehnten, insbesondere vor dem Hintergrund des abnehmenden Akademikerpotenzials, an zahlreichen Hochschulstandorten eine zunehmende Bedeutung erlangen.¹⁸ Sie können dazu beitragen, eine »kritische Masse« zu erreichen, die zur Aufrechterhaltung von bestimmten Studiengängen oder Hochschulstandorten erforderlich ist.

Die grundlegende Voraussetzung dafür, dass sich die potenziellen positiven ökonomischen Effekte im Zusammenhang mit Zuwanderung regional entfalten können, ist die Teilnahme von Zuwanderern am Wirtschaftsleben, insbesondere ihre Arbeitsmarktintegration. In Frankfurt am Main, Stuttgart und München liegt der Anteil der ausländischen Beschäftigten an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zwischen 14 und 15 Prozent (vgl. Abbildung 12), somit am höchsten unter allen betrachteten Städten. Allgemein kann festgehalten werden, dass diese drei Städte bereits auf eine lange Historie der Zuwanderung von Industriearbeitern zurückblicken. Deshalb hat in diesen Städten die Beteiligung von ausländischen Arbeitskräften am Wirtschaftsleben ein überdurchschnittlich hohes Gewicht.¹⁹ In Dresden und Leipzig haben hingegen lediglich etwas mehr als 1 Prozent der Beschäftigten eine ausländische Nationalität. Auch in Berlin sind nur etwa 6 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Ausländer. Im Ostteil Berlins hat, ebenso wie in Leipzig und Dresden, seit der Maueröffnung erst eine vergleichsweise geringe Internationalisierung unter den Arbeitskräften stattgefunden. Die verschiedenen Zuwanderungstraditionen der deutschen Städte haben zur Folge, dass die Erfahrungen hinsichtlich der Arbeitsmarktintegration von Zuwanderern in den 30 größten deutschen Städten sehr unterschiedlich sind. Zudem variiert das Qualifikationsniveau zwischen den ausländischen Beschäftigten in den einzelnen Städten erheblich, was ihre Potenziale für die Arbeitsmarktintegration beeinflusst. Während in Stuttgart 45,8 Prozent und in Frankfurt 39 Prozent der ausländischen Beschäftigten einen sekundären oder tertiären Bildungsabschluss haben, sind es in Berlin nur 29 Prozent.²⁰

Bei der Anzahl der Übernachtungsgäste aus dem Ausland liegt Frankfurt, ebenso wie bei den anderen Indikatoren zur Internationalität, weit vorn. Das Gleiche trifft im Wesentlichen auch auf Berlin, Düsseldorf, Köln und München zu. Diese Städte sind auch nach einem Ranking der BBR die fünf deutschen Städte, in denen die Internationalitätsfunktionen am stärksten ausgeprägt sind.²¹ Bei den Übernachtungszahlen von Gästen aus dem Ausland schneiden Bochum, Gelsenkirchen und Wuppertal stark unterdurchschnittlich ab. Leipzig und insbesondere Dresden befinden sich hier bereits unter den Städten, die durchschnittlich stark von Gästen aus dem Ausland besucht werden. Die zunehmende Attraktivität einer Stadt für Gäste aus dem Ausland leistet einen Beitrag zur Internationalität im Bereich Tourismus, der Rückwirkungen auf zahlreiche mit dem Tourismus verknüpfte Wirtschaftsbereiche hat.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass es für die betrachteten »Internationalitäts-Indikatoren« erhebliche Disparitäten zwischen den deutschen Städten gibt. Während beispielsweise Frankfurt,

18 Vgl. KMK (2006).

19 Vgl. Plahuta (2007).

20 Vgl. Damelang et al. (2007).

21 Vgl. Rozenblat/Cicille (2004). In dieser Analyse erreicht Berlin 55 Punkte, München 52 Punkte, Köln 50 Punkte, Frankfurt 46 Punkte und Düsseldorf 45 Punkte (Platz 1: Paris mit 81 Punkten).

**Anteil ausländischer sozialversicherungspflichtig Beschäftigter am Arbeitsort, 2005;
Anteil ausländischer Studierender, 2004 und
Anzahl der ausländischen Übernachtungen im
Fremdenverkehr, 2005**

	Anteil ausländischer Studierender, 2004, in %	Anteil ausländischer sozialversicherungspflichtig Beschäftigter am Arbeitsort, 2005, in %	Anzahl der ausländischen Übernachtungen im Fremdenverkehr pro Einwohner, 2005
Aachen	18,8	11,3	0,82
Augsburg	12,9	9,7	0,48
Berlin	14,6	6,1	1,48
Bielefeld	9,2	7,2	0,27
Bochum	13,9	7,0	0,17
Bonn	15,5	7,6	0,83
Braunschweig	12,0	3,9	0,29
Bremen	16,5	5,9	0,49
Chemnitz	6,7	0,8	0,18
Dortmund	15,8	7,2	0,22
Dresden	8,7	1,5	0,89
Duisburg	19,3	9,3	0,13
Düsseldorf	17,2	9,9	1,89
Essen	14,3	6,5	0,29
Frankfurt am Main	19,7	14,6	3,53
Gelsenkirchen	8,6	6,8	0,13
Hamburg	12,9	7,7	0,75
Hannover	15,6	6,6	0,64
Karlsruhe	17,8	9,7	0,55
Köln	13,0	10,4	1,48
Krefeld	20,4	8,3	0,25
Leipzig	7,8	1,2	0,51
Mannheim	15,6	11,6	0,77
Mönchengladbach	14,6	8,1	0,19
München	16,2	14,6	2,96
Münster	8,2	4,5	0,34
Nürnberg	11,1	10,4	1,21
Stuttgart	21,0	14,0	1,12
Wiesbaden	14,2	10,1	1,00
Wuppertal	16,4	9,8	0,15

Abb. 12

Quellen: siehe Übersicht, S. 31.

**Durchschnittliche Reisezeit
zu 41 europäischen
Agglomerationszentren im
kombinierten PKW-/Luftverkehr
in Minuten, 2004**

Erreichbarkeit	
Frankfurt am Main	192,44
Wiesbaden	198,00
Düsseldorf	199,47
Duisburg	207,41
Köln	210,14
München	210,53
Essen	210,82
Berlin	213,87
Stuttgart	214,94
Bonn	215,08
Mönchengladbach	215,26
Krefeld	216,69
Wuppertal	220,76
Hamburg	221,63
Bochum	221,65
Mannheim	224,25
Gelsenkirchen	225,43
Aachen	228,59
Dortmund	229,54
Karlsruhe	234,82
Hannover	238,47
Augsburg	238,48
Nürnberg	245,50
Münster	251,00
Bremen	252,26
Braunschweig	269,47
Bielefeld	269,65
Dresden	270,67
Chemnitz	300,96
Leipzig	314,27

Abb. 13

Quellen: siehe Übersicht, S. 31.

München und Stuttgart sehr hohe Werte bezüglich der betrachteten Indikatoren aufweisen, ist dieser Aspekt der Standortbedingungen insbesondere in den ostdeutschen Städten im Sample (Chemnitz, Dresden und Leipzig) vergleichsweise wenig ausgeprägt. Generell ist es schwer abzuschätzen, ob die Disparitäten zwischen den Städten hinsichtlich der Internationalität im Bildungs-

bereich bestehen bleiben. Dafür spricht, dass Netzwerkeffekte eine wichtige Determinante der Wanderung sind. Ein Standort gewinnt demnach an Attraktivität für bestimmte Personengruppen, wenn dort bereits Menschen aus dem gleichen kulturellen Umfeld ansässig sind. Netzwerkwanderungen können auch im Bereich der Bildungszuwanderung aus dem Ausland eine sich selbst verstärkende Dynamik haben, weil die Zahl der zuwandernden Studenten aus einem Land von der Zahl der bereits ansässigen Studenten aus diesem Land an einem bestimmten Hochschulstandort abhängen könnte.²² Relevant für das Ziel zukünftiger internationaler Zuwanderungen – damit auch der Attraktivität von deutschen Großstädten für international mobile Arbeitskräfte – sind neben der Existenz von Arbeitsplätzen soziale Netzwerke. Standortentscheidungen von Zuwanderern orientieren sich zudem an der »Offenheit« und anderen weichen Standortfaktoren in der Zielregion.²³ Insbesondere Städte, die bereits einen hohen Ausländeranteil aufweisen, dürften auch zukünftig verstärkt Zuwanderer aus dem Ausland anziehen.²⁴

3.4 Erreichbarkeit

Ein wichtiger Aspekt im Zusammenhang mit Internationalität ist zudem die geografische Lage einer Stadt in Europa, weil diese ihre Marktnähe und Erreichbarkeit beeinflusst, welche wieder relevante Aspekte für Ansiedlungsentscheidungen von Unternehmen und ihre Logistikfunktionen sind. Die regionalen und großräumigen Erreichbarkeitsverhältnisse variieren zwischen den deutschen Städten erheblich. Diese Disparitäten bildet das Erreichbarkeitsmodell des BBR ab, in welchem die durchschnittliche Reisezeit im kombinierten PKW-Luftverkehr von den deutschen Städten und Kreisen zu 41 europäischen Agglomerationen berechnet wird (vgl. Abbildung 13).²⁵ Die beste Erreichbarkeit weisen in diesem Modell Frankfurt am Main und Wiesbaden auf, die u.a. von dem größten internationalen Flughafen Deutschlands in ihrer Region profitieren. Eine sehr gute Erreichbarkeit ist zudem ein positiver Standortfaktor von zahlreichen Städten in Nordrhein-Westfalen, auch im Ruhrgebiet, aufgrund ihrer geografischen Lage in der am höchsten verdichteten Region Westeuropas mit einer sehr guten Verkehrsinfrastrukturausstattung. Auf die Erreichbarkeit von München, Berlin, Stuttgart und Hamburg wirkt sich die Existenz der jeweiligen Flughäfen ebenfalls sehr günstig aus.

Die Erreichbarkeit von Chemnitz, Dresden und Leipzig ist die schlechteste der Städte im Sample. Dies ist zum einen damit zu begründen, dass die großräumige Lage dieser sächsischen Städte in der Nähe der Grenzen zu Polen und Tschechien sehr ungünstig ist. Zum anderen sind diese Städte weiter als der große Teil der anderen deutschen Städte von den dicht besiedelten Regionen Europas entfernt. Zudem gibt es in der verkehrsinfrastrukturellen Ausstattung in Sachsen und den angrenzenden polnischen und tschechischen Regionen noch erhebliche Potenziale für Qualitätsverbesserungen, u.a. hinsichtlich der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur.²⁶

22 Vgl. Niebuhr/Stiller (2004).

23 Vgl. Florida (2002).

24 Vgl. BBR (2006).

25 Das Modell bezieht sich auf das Jahr 2004, sodass danach stattgefundenen Veränderungen in der Verkehrsinfrastruktur hierin nicht berücksichtigt sind.

26 Vgl. Hildebrandt et al. (2006).

4 HWWI / Berenberg-Städteranking

Die zuvor für die Städte beschriebenen Indikatoren zu Teilbereichen der Standortbedingungen werden im Folgenden zusammengefasst. Generell besteht bei jedem Ranking die Problematik der Auswahl der Indikatoren, ihrer Aggregation und Gewichtung. Dennoch bieten Rankings die Möglichkeit, relevante Einflussfelder auf der Ebene von Städten zusammenzufassen und zu kontrastieren. Das HWWI/Berenberg-Städteranking basiert auf einem »Trendindex«, einem »Standortindex« und einem »Demografieindex«, die jeweils zu gleichen Teilen in den »Gesamtindex« eingehen.

- Der »Trendindex« fasst die Entwicklung der Bevölkerung, der Erwerbstätigkeit und der Produktivität für den Zeitraum von 2000 bis 2005 zusammen, die jeweils zu einem Drittel in diesen Indikator einfließen.
- Der »Standortindex« basiert zu je einem Drittel auf Indikatoren zu den Bereichen »Bildung und Innovationsfähigkeit«, »Internationalität« und »Erreichbarkeit«, wobei folgende Daten berücksichtigt wurden: Internationalität (Anteil ausländischer sozialversicherungspflichtig Beschäftigter am Arbeitsort 2005; Anteil ausländischer Studierender 2004; Anzahl der ausländischen Übernachtungen im Fremdenverkehr pro Einwohner 2005), Bildung und Innovationsfähigkeit (Anteil Schulabgänger mit Hochschulreife 2004; Anteil Schulabgänger ohne Hauptschulabschluss 2004; Anteil FuE-Beschäftigte 2007; Anteil Beschäftigte mit Fach-, Fachhochschul-, Hochschulabschluss 2004; Patente pro 1000 Einwohner) und Erreichbarkeit (durchschnittliche Reisezeit zu 41 europäischen Agglomerationen 2004).
- Der »Demografieindex« fasst die demografischen Entwicklungstendenzen (BBR-Prognose) bis zum Jahre 2020 (die Entwicklung der Bevölkerungszahlen, der Erwerbspersonenzahlen und des Anteils der unter 20-Jährigen an der Bevölkerung) und die Fertilitätsrate im Durchschnitt der Jahre 2002 und 2004 zusammen.

Die Abbildungen 14 bis 16 stellen die Reihenfolge der Städte bei den einzelnen Indikatoren dar, und Abbildung 17 fasst diese zusammen. Der Städtevergleich verdeutlicht die jeweiligen Stärken und Schwächen der einzelnen Städte in Bezug auf unterschiedliche Standortfaktoren.

Beim Trendindex liegt Dresden mit deutlichem Abstand aufgrund der überdurchschnittlich guten Performance der Elbmetropole in der jüngeren Vergangenheit vorne. Im Zeitraum von 2000 bis 2005 ist die Zahl der Arbeitsplätze mit 3,3 Prozent so stark gestiegen wie in kaum einer anderen Stadt. Die Produktivität hat um rund ein Fünftel zugenommen und Dresden hatte – entgegen dem Trend vieler Regionen in Ostdeutschland – mit +2,8 Prozent einen deutlichen Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen. Auf den weiteren Plätzen folgen sehr unterschiedliche Städte wie die 271 Tsd. Einwohner zählende Stadt Münster und die zweitgrößte deutsche Stadt Hamburg, die etwa gleich platziert ist mit Dortmund, Leipzig und Stuttgart. Städte mit überdurchschnittlich guter Performance befinden sich somit gegenwärtig in allen Teilen Deutschlands, und sie weisen ganz unterschiedliche Strukturen auf. Während Hamburg und Stuttgart zu den

Trendindex

Gewichtete Summe der Abweichung vom Mittelwert (in Standardabweichungen) für alle Indikatoren

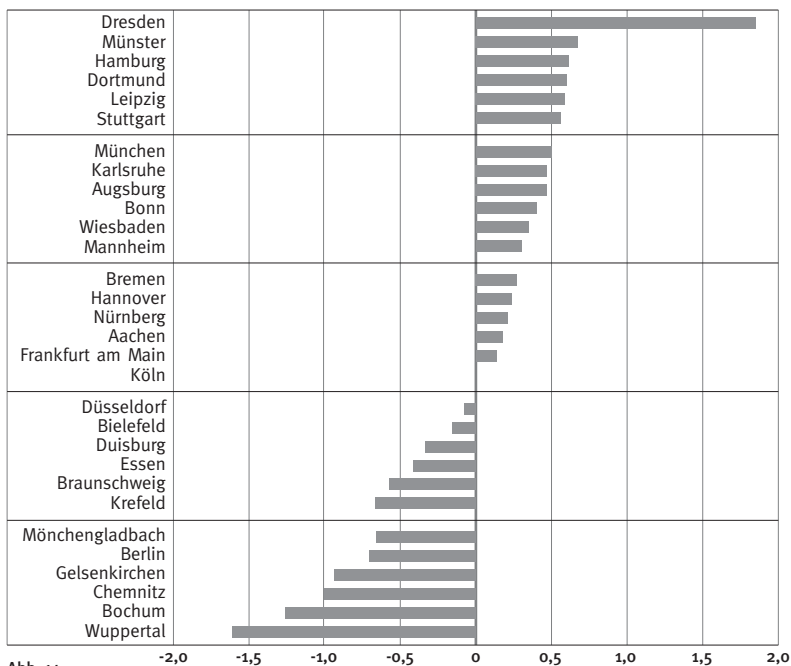


Abb. 14

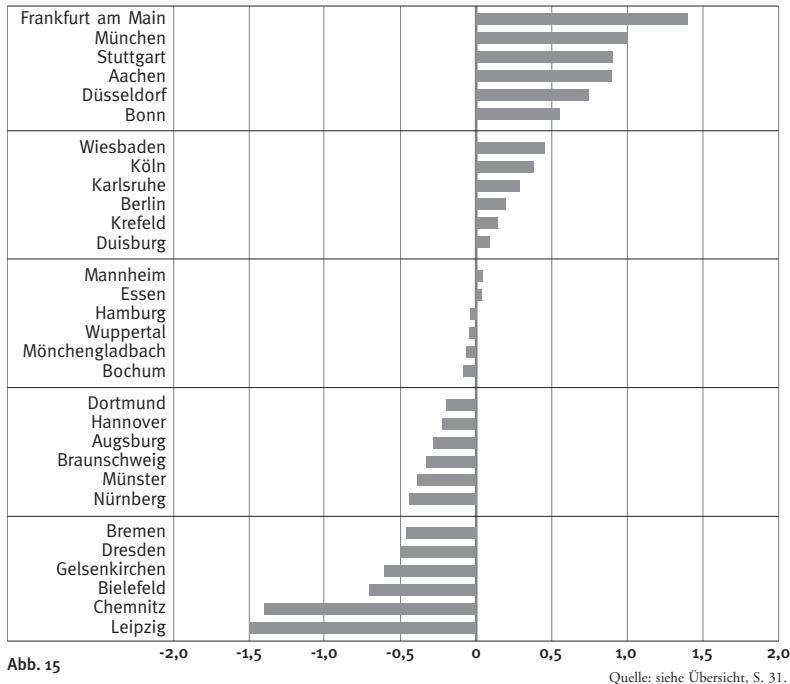
Quelle: siehe Übersicht, S. 31.

Städten mit der höchsten Produktivität zählen, sind Dresden, Dortmund und Leipzig Städte, die seit einer geraumen Zeit massive Strukturveränderungen zu bewältigen haben. Dies gelingt Städten ganz unterschiedlich gut, wie ein Blick auf die unteren Plätze beim Trendindex zeigt. Hier sind mit Gelsenkirchen, Chemnitz, Bochum und Wuppertal vier Städte zu finden, die im Analysezeitraum (teilweise deutlich) von Arbeitsplatzabbau betroffen waren und starke Bevölkerungsverluste verzeichneten. Diesen Städten gelingt es gegenwärtig vergleichsweise wenig, den Abbau von Arbeitsplätzen im Industriebereich durch die Expansion des Dienstleistungssektors auszugleichen. Anzumerken ist zudem die ungünstige Positionierung Berlins, das zwar gegenwärtig keine Bevölkerung mehr verliert, wo aber weiterhin keine neuen Arbeitsplätze entstehen und die Produktivität – von einem nach wie vor sehr geringen Niveau ausgehend – nur unterdurchschnittlich steigt.

Ebenso wie beim Trendindex zeigt sich eine deutliche Differenzierung zwischen den Städten beim Standortindex. Frankfurts »Führung« beim Standortindex basiert auf einer (sehr) guten Position in allen betrachteten Bereichen. Hinsichtlich der Internationalität sowie der Erreichbarkeit belegt Frankfurt Platz 1 und weist eine Position im oberen Drittel bei »Innovationsfähigkeit und Bildung« auf. München und Stuttgart belegen jeweils die Plätze 2 und 3 bei der Interna-

Standortindex

Gewichtete Summe der Abweichung vom Mittelwert (in Standardabweichungen) für alle Indikatoren



tionalität und haben eine vordere Position bei der Erreichbarkeit. Die drei »führenden« Städte weisen somit in allen drei betrachteten Bereichen gute bis sehr gute Standortbedingungen auf. Am unteren Ende der Rangfolge beim Standortindex befinden sich Bielefeld, Chemnitz und Leipzig, die eine sehr schlechte Erreichbarkeit aufweisen und auch bei der Internationalität weit hinten platziert sind. Hervorzuheben ist zudem, dass sich unter den ostdeutschen Städten Dresden von Chemnitz und Leipzig in seinen Standortbedingungen positiv abhebt. Die sächsische Landeshauptstadt weist bei zahlreichen Standortbedingungen Werte im Mittelfeld und bei einigen im vorderen Bereich auf. So befindet sich Dresden im Bereich »Innovationsfähigkeit und Bildung« auf Platz vier von allen Städten und weist eine stärker ausgeprägte Internationalität auf als Chemnitz und Leipzig.

Auch beim Demografieindex ergeben sich erhebliche Unterschiede zwischen den Städten: Während aktuelle Bevölkerungsprognosen für Frankfurt am Main, Köln, München und Wiesbaden bis zum Jahr 2020 Bevölkerungszuwächse, einen Anstieg der erwerbsfähigen Bevölkerung und einen nur sehr geringen Rückgang bei der Bevölkerung unter 20 Jahren prognostizieren, könnten sich deutlich anders verlaufende demografische Trends in den ostdeutschen Städten und den Städten im Ruhrgebiet bereits bis zum Jahr 2020 zeigen.

Demografieindex

Gewichtete Summe der Abweichung vom Mittelwert (in Standardabweichungen) für alle Indikatoren

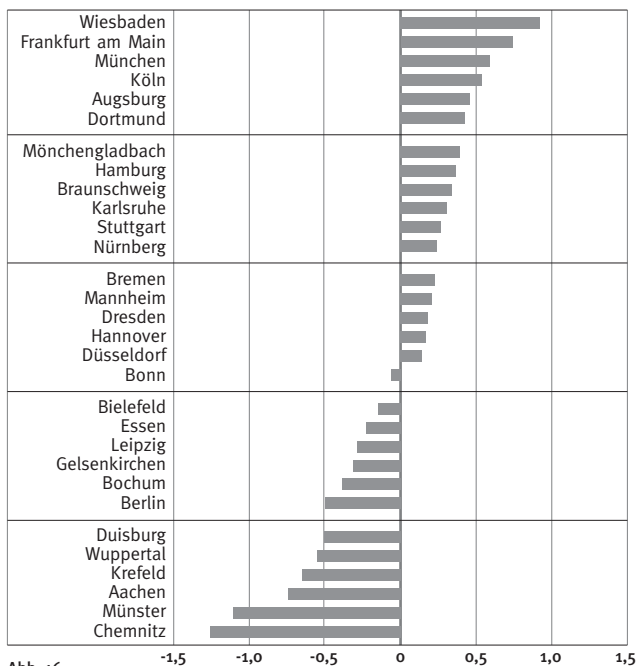


Abb. 16

Quelle: siehe Übersicht, S. 31.

Die Abbildung 17 zeigt die Positionierung der 30 Städte im Gesamtranking, welches die Ergebnisse des »Trendindex«, des »Standortindex« und des »Demografieindex« zusammenfasst. Aus dem Ranking lässt sich insgesamt der Schluss ziehen, dass ein großer Teil der Städte für die Zukunft (sehr) gut gerüstet ist, während die Zukunftsaussichten der Städte am unteren Ende des Rankings als ungünstig einzustufen sind.

An der Spitze des Gesamtrankings befindet sich Frankfurt am Main, gefolgt (mit einem sehr geringen Rückstand) von München sowie mit einem etwas deutlicheren Abstand von Stuttgart und Wiesbaden. Für diese vier Städte können die gegenwärtigen Bedingungen insgesamt als sehr günstig bewertet werden, weil sie in keinem der betrachteten Bereiche ausgeprägte Defizite aufweisen. Die Ausgangsbedingungen für die zukünftige Entwicklung dieser Städte sind deshalb als sehr positiv zu bewerten. Auf Platz fünf im HWWI/Berenberg-Städteranking befindet sich mit einem sichtbaren Abstand zur Spitze Dresden, das in der jüngeren Vergangenheit bereits hinsichtlich zahlreicher Standortbedingungen seine Position deutlich verbessert hat. Insbesondere hinsichtlich »Bildung und Innovationen« liegen sehr gute Ergebnisse vor, aber in anderen Bereichen wie der Internationalität (im Vergleich zu Städten wie Frankfurt, Stuttgart und München) weist Dresden noch deutlich andere Bedingungen auf. Auch die auf den Plätzen 5 bis 10 platzier-

HWWI/Berenberg-Städteranking

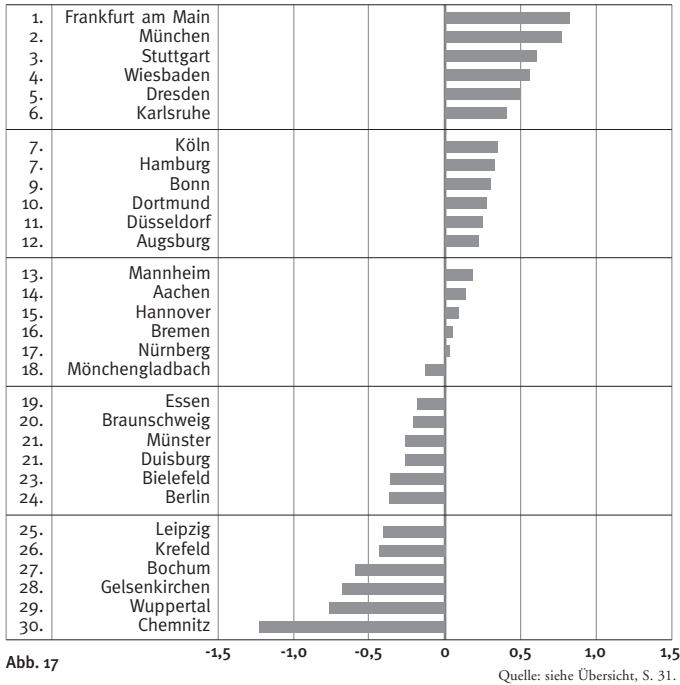


Abb. 17

Quelle: siehe Übersicht, S. 31.

ten Städte zeichnen sich durch eine überdurchschnittlich gute Position hinsichtlich zahlreicher Standortfaktoren aus.

Zu den deutschen Städten mit vorderen Plätzen im Ranking zählen somit drei der sechs größten deutschen Städte (Frankfurt, München und Stuttgart) wie auch relativ kleine Städte (Dresden und Wiesbaden). Dominante Erklärungsfaktoren für die TOP-Plätze von Frankfurt und München sind ihr hervorragendes Abschneiden beim Standort- und Demografieindex, während bei den anderen Städten die gegenwärtigen Wachstumstrends weitaus positiver sind. Dies gilt besonders für Dresden, das aufgrund dieser Tatsache weit vorne im Ranking liegt.

Am unteren Ende der Skala sind Chemnitz und die Ruhrgebietsstädte Bochum, Gelsenkirchen und Krefeld sowie Wuppertal platziert. Diese Städte weisen in zahlreichen Teilbereichen unterdurchschnittliche Positionen auf, was in erheblichem Maße noch auf den Strukturwandel dieser alt-industriellen Städte bzw. den ostdeutschen Umbruch zurückzuführen ist. Aber nicht alle Städte, die hiervon betroffen sind, haben noch gleich stark ausgeprägte Standortnachteile aufzuweisen. Dresden und auch Dortmund haben gegenwärtig (sehr) gute Positionierungen in Teilaspekten des Rankings erreicht und konnten sich beide im Gesamtranking unter den TOP 10 platzieren.

Indikatoren	Quellen
Anteil ausländischer sozialversicherungspflichtig Beschäftigter am Arbeitsort, 2005, in %.*	Statistisches Bundesamt (2008a).
Anteil ausländischer Studierender, 2004, in %.*	BBR (2007).
Anteil Beschäftigter in Forschung und Entwicklung im Bereich Natur-, Ingenieur-, Agrarwissenschaften und Medizin an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten insgesamt, 2007.*	Bundesagentur für Arbeit (2008a).
Anteil der Schulabgänger mit Hochschulreife, 2004, in %.*	BBR (2007).
Anteil der Schulabgänger ohne Hauptschulabschluss, 2004, in %.*	BBR (2007).
Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigter mit Fach-, Fachhoch- oder Hochschulabschluss am Wohnort, 2005, in %.	Statistisches Bundesamt (2008a).
Anzahl der ausländischen Übernachtungen im Fremdenverkehr pro Einwohner, 2005.	DTV (2006).
Durchschnittliche Reisezeit zu 41 europäischen Agglomerationszentren im kombinierten PKW-/Luftverkehr, 2004, in Minuten.*	BBR (2008).
Entwicklung der Bevölkerung 2000–2005.	Statistisches Bundesamt (2008a).
Entwicklung des Bevölkerungsanteils der unter 20-Jährigen, 2007–2020, in %.	BBR (2006).
Entwicklung der Bevölkerung, 2007–2020, in %.	BBR (2006).
Entwicklung der Erwerbstätigen 2000–2005.	Statistisches Bundesamt (2008b).
Entwicklung der Erwerbspersonen, 2007–2020, in %.	BBR (2006).
Entwicklung der Produktivität 2000–2005.	Statistisches Bundesamt (2008b).
Fertilitätsziffer: Durchschnittliche Fertilitätsrate 2002–2004.*	BBR (2007).
Patente pro Tsd. Einwohner 2005.*	Deutsches Patent- und Markenamt (2006).

* Daten für Hannover beziehen sich auf die *Region* Hannover.

Die Daten für die Stadt Hannover stammen vom Niedersächsischen Landesamt für Statistik.

Teil 2: Stadtportrait Stuttgart

Stuttgart in Zahlen

Einwohner am 30. April 2008: 590.720

Bevölkerungsdichte 2008: 2.848 Menschen pro km²

BIP pro Kopf 2005: 55.147 Euro (Deutschland: 27.175 Euro)

Wachstum BIP pro Kopf 2000 bis 2005: 12,2 %

Produktivität 2005: 70.198 Euro (Deutschland: 57.724 Euro)

Produktivitätswachstum 2000 bis 2005: 13,4 %

Arbeitslosenquote Mai 2008: 5,3 %

1. Bevölkerung

Stuttgart ist die Hauptstadt des 10,7 Millionen Einwohner umfassenden Bundeslandes Baden-Württemberg und liegt in dessen Mitte am Ufer des Neckars. Mit einer Fläche von 207,36 km² ist die Stadt das Zentrum der europäischen Metropolregion Stuttgart, in der 5,5 Prozent der gesamten Bevölkerung Baden-Württembergs leben. Mit 590 Tausend Einwohnern ist Stuttgart die sechstgrößte deutsche Stadt nach Berlin, Hamburg, München, Köln und Frankfurt am Main.

Stuttgart weist eine stark ausgeprägte nationale Vielfalt auf: Gegenwärtig haben 23,2 Prozent der Stuttgarter einen ausländischen Pass, und Menschen aus über 170 verschiedenen Nationen leben und arbeiten hier.¹ Damit gehört Stuttgart – wie auch Frankfurt am Main (24,8%) und München (23%) – zu den Städten, die im Bereich der Bevölkerung eine ausgeprägte Internationalität aufweisen.² In puncto wirtschaftliche Integration von Ausländern ist Stuttgart Deutschlands Vorzeigestadt. Stuttgart hat im Jahre 2005 den Integrationspreis des bundesweiten Wettbewerbs »Erfolgreiche Integration ist kein Zufall. Strategien kommunaler Integrationspolitik«, der vom Bundesministerium des Innern und der Bertelsmann Stiftung verliehen wurde, erhalten.

Stuttgarts Bevölkerungsdichte liegt mit 2.848 Menschen pro km² zwischen jener von Hamburg (2.323) und Berlin (3.820). Stuttgart gehört damit zu den relativ dicht besiedelten unter den 30 größten deutschen Städten. Und die demografischen Trends stehen auf Wachstum: Die Bevölkerung hat von 2000 bis 2006 um 1,7 Prozent zugenommen³ und bis zum Jahre 2020 prognostiziert das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) ein weiteres Bevölkerungswachstum von 1,2 Prozent und eine Zunahme der Erwerbspersonen in der Stadt um 3,4 Prozent (vgl. Abbildung 18).⁴ Stuttgart gehört damit zu den Städten, für die auch zukünftig – trotz generell sinkender Bevölkerungszahlen in Deutschland – eine Zunahme der Bevölkerung prognostiziert wird. Dies wird dann der Fall sein, wenn die baden-württembergische Landeshauptstadt

1 Vgl. Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt (2008).

2 Vgl. Statistisches Amt der Landeshauptstadt München (2006) und Amt für Statistik/Frankfurt am Main (2006).

3 Vgl. Statistisches Bundesamt (2008a).

4 Vgl. BBR (2006).

Bevölkerungs-, Erwerbspersonen- und Haushaltsprognose, 2002 bis 2020

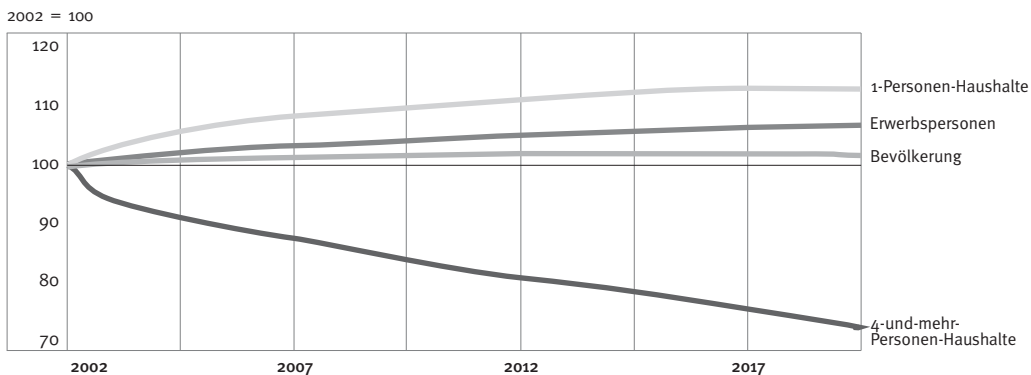


Abb. 18

Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2006).

weiterhin ein attraktives Ziel für Zuwanderer aus anderen Regionen Deutschlands und aller Welt sein wird. Hervorzuheben ist, dass insbesondere junge Menschen in die schwäbische Metropole ziehen. Der Anteil der 21- bis 35-Jährigen an den Zugezogenen beträgt seit 2003 jährlich in etwa 60 Prozent.

Die für Großstädte charakteristischen demografischen Veränderungen werden auch Auswirkungen auf die Haushaltsstruktur haben: Fast die Hälfte der 305 Tausend Haushalte in Stuttgart sind bereits »Single«-Haushalte (2007). Während für die Zahl der Ein-Personen-Haushalte bis zum Jahre 2020 ein Anstieg um 12 Prozent prognostiziert wird, wird eine gegenläufige Entwicklung für die 4-und-mehr-Personen-Haushalte um -26 Prozent erwartet (vgl. Abbildung 18).⁵ Diese Entwicklungen werden entsprechende Rückwirkungen auf die Angebots- und Nachfrageseite der Immobilienmärkte nach sich ziehen.

Für die zukünftigen Entwicklungspotenziale Stuttgarts ist auch die Dynamik in den angrenzenden Kreisen relevant, die mit Stuttgart u. a. über den Handel mit Gütern und Dienstleistungen, den Arbeitsmarkt sowie aufgrund der Funktion Stuttgarts als Bildungsstandort eng verflochten sind. Stuttgart ist Bestandteil einer Region mit hohem Bevölkerung- und Wirtschaftspotenzial und ist in die Region Stuttgart eingebunden, welche aus der Stadt Stuttgart, den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und dem Rems-Murr-Kreis besteht (vgl. Abbildung 19). Auf der Gesamtfläche von 3.654 km² lebten 2006 rund 2,6 Millionen Menschen. Zusammen mit den Regionen Heilbronn-Franken, Nordschwarzwald, Neckar-Alb und Ostwürttemberg bildet die Region Stuttgart die Metropolregion Stuttgart, die mit 5,3 Mio. Einwohnern (2007) eine von elf deutschen Metropolregionen darstellt.

⁵ Vgl. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2006).

Region Stuttgart



Abb. 19

Quelle: Darstellung HWWI.

2. Wirtschaft im Überblick

Im Vergleich zu anderen deutschen Städten basiert Stuttgarts ökonomischer Erfolg noch zu einem höheren Anteil auf dem industriellen Sektor. Im Jahre 2007 waren 0,4 Prozent aller 340 Tausend sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Primärsektor, 26,6 Prozent in der Industrie und 72,8 Prozent im Dienstleistungssektor tätig. Im deutschen Großstadtvergleich und im internationalen Vergleich ist Stuttgart damit die Metropolregion mit dem höchsten Anteil an Produzierendem Gewerbe.⁶ Hervorzuheben ist im Hinblick auf die Wirtschaftsstruktur die Spezialisierung auf forschungsintensive Industrien. In Stuttgart beträgt der Beschäftigtenanteil in diesem Wirtschaftsbereich etwa 20 Prozent. Im Vergleich: In München lag dieser Wert im Jahre 2006 bei 12,7 Prozent, in Hamburg bei 6,7 Prozent und in Berlin bei 5,4 Prozent. Die Schwergewichte in der Industrie sind die Automobilherstellung (10% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten), die Produktion elektronischer Geräte (12 Tausend Beschäftigte) und Softwarehäuser (10 Tausend Beschäftigte). Zusammen mit dem Landkreis Böblingen, in dem weitere 37 Tausend Menschen in der Automobilindustrie tätig sind, stellt Stuttgart einen der führenden deutschen Standorte für die Automobilherstellung dar.⁷ In Stuttgart sind zahlreiche auf den Weltmärkten etablierte Unternehmen wie beispielsweise Daimler, Porsche, IBM Deutschland, Kodak und Leitz angesiedelt. Die starke industrielle Struktur der Stadt setzt sich in ihrem Umland fort, in dem zahlreiche Unternehmen vertreten sind, die in ihren Branchen zu den Weltmarktführern gehören (beispielsweise Bosch, Hewlett-Packard, WMF, Märklin, Ritter Sport, Stihl und Kärcher). Ein Indikator für die Wettbewerbsfähigkeit der Firmen in dieser Region ist, dass die Industrie der Region Stuttgart durch überdurchschnittliche Exportaktivitäten gekennzeichnet ist: Über die Hälfte der produzierten Güter wird ins Ausland exportiert. Unter den deutschen Städten ist Stuttgart die exportstärkste Stadt mit einer Exportrate von 59,7 Prozent in der Industrie.⁸ Stuttgarts Industrie

⁶ Vgl. Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2007).

⁷ Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2007).

⁸ Vgl. IHK (2008).

Wachstum der Erwerbstätigkeit im Industrie- und Dienstleistungssektor 2000 bis 2005

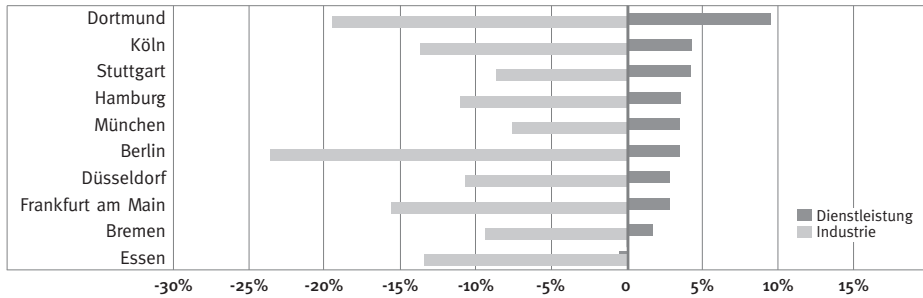


Abb. 20

Quellen: Statistisches Bundesamt (2008a);
Niedersächsisches Landesamt für Statistik (2008); Berechnungen HWWI.

Erwerbstätige im Dienstleistungssektor

Wachstum des Anteils der Erwerbstätigkeit im Dienstleistungssektor, in Prozentpunkten, 2000–2005

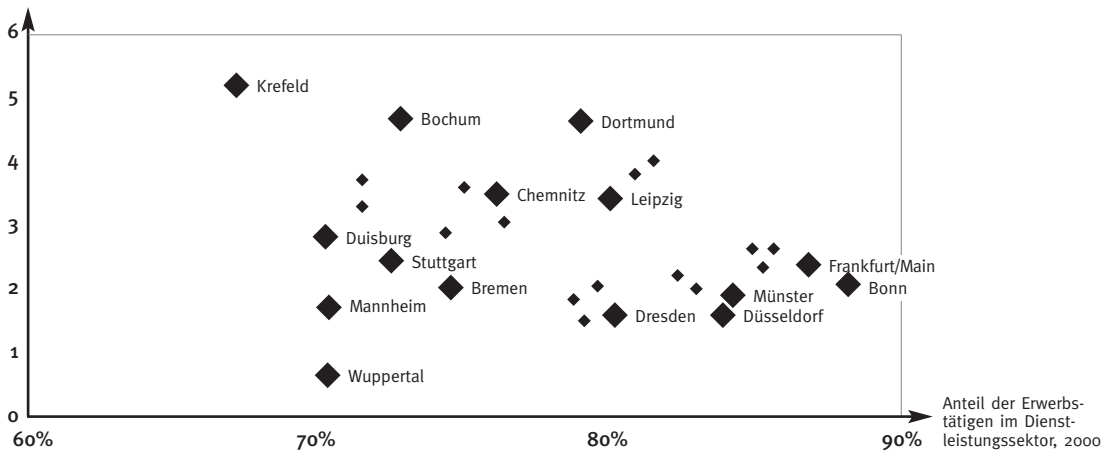


Abb. 21

Quelle: Statistisches Bundesamt (2008); Berechnungen HWWI.

trägt zudem in hohem Maße zu den Innovationserfolgen der Region bei: Fast 45 Prozent der gesamten Forschung und Entwicklung in Baden-Württemberg finden in Stuttgart statt. Die Liste der aktivsten Patentanmelder beim deutschen Patent- und Markenamt wird von der Robert Bosch GmbH mit 2.509 Anmeldungen angeführt, die ihren Sitz bei Stuttgart hat. Die Daimler AG mit Firmensitz in Stuttgart ist auf dem dritten Platz mit 1.216 Anmeldungen.⁹

⁹ Vgl. Deutsches Patent- und Markenamt (2008).

Auch wenn Stuttgart in naher Zukunft weiterhin stark vom industriellen Sektor geprägt sein wird, wird die Anzahl der Arbeitsplätze in der Industrie in Zukunft – ebenso wie in anderen deutschen Städten – voraussichtlich sinken. Während im Zeitraum von 2000 bis 2005 die Zahl der Erwerbstätigen im Dienstleistungsbereich um 3,7 Prozent gestiegen ist, hat sie in der Industrie um 8,4 Prozent abgenommen (vgl. Abbildung 20). Die relative Bedeutung des Dienstleistungssektors für die wirtschaftliche Entwicklung nimmt damit in Stuttgart zu, wobei dieser Prozess im Vergleich zu anderen deutschen Städten jedoch vergleichsweise langsam verläuft (vgl. Abbildung 21). Schwergewichte im Bereich der Dienstleistungen sind High-Tech-, Kommunikations- und Finanzdienstleistungen. Dementsprechend ist Stuttgart ein führender Finanzplatz in Deutschland (siehe Kasten 1).¹⁰

Der wirtschaftliche Erfolg Stuttgarts lässt sich an der Produktivitätsentwicklung und der Höhe der Arbeitslosigkeit ablesen. Im Zeitraum von 2000 bis 2005 konnte Stuttgart mit 13,4 Prozent deutliche Produktivitätszuwächse realisieren. Die Produktivität in Stuttgart im Jahre 2005 betrug 70.198 Euro. Damit liegt Stuttgart deutlich über dem deutschen Durchschnitt von 57.724 Euro, aber hinter anderen deutschen Städten wie beispielsweise Frankfurt am Main (83.176 Euro), Hamburg (79.210 Euro) und Düsseldorf (78.882 Euro). Im Mai 2008 betrug in Stuttgart die Arbeitslosenquote in Bezug auf alle Erwerbspersonen 5,3 Prozent. Damit ist Stuttgart im Bundesvergleich in einer sehr guten Position, vor allem gegenüber anderen großen Städten wie beispielsweise Berlin (15,5%) und Hamburg (9,2%).¹¹ Insbesondere die Arbeitsmarktpartizipation von Frauen hat sich in der jüngeren Vergangenheit kontinuierlich verbessert. Die Arbeitslosigkeit bei Frauen betrug im Mai 2008 5,8 Prozent. Seit 1998 bedeutet das eine Abnahme der arbeitslos gemeldeten Frauen von über 20 Prozent.¹²

3. Standortattraktivität

Wichtigen Einfluss auf die zukünftige Entwicklung Stuttgarts hat ihre Attraktivität als Arbeitsort für (hoch) qualifizierte Beschäftigte, um den Fachkräftebedarf in den expandierenden wissensintensiven Industrien und Dienstleistungsbereichen zu decken. Die gegenwärtige Anziehungskraft Stuttgarts ist aufgrund der geringen Arbeitslosigkeit und der hohen Anzahl von attraktiven Arbeitsplätzen in der Region als sehr günstig einzustufen. Darüber hinaus spielt für die Ansiedlungsentscheidung von Arbeitskräften und ihren Familien die Attraktivität der Stadt als Lebens- und Wohnort eine zentrale Rolle. Positiv im Hinblick auf das Standortimage ist zu bewerten, dass Stuttgart sich zunehmend als Kultur- und Sportstadt (vgl. Kasten 2) etabliert. Mit dem kulturel-

¹⁰ Vgl. Statistisches Bundesamt (2008a).

¹¹ Vgl. Statistisches Bundesamt (2008a).

¹² Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2008b).

Finanzplatz Stuttgart

Zum Finanzwesen gehören die Landeszentralbank, Kreditinstitute, Finanzierungsinstitutionen, Börsen- und Wertpapiergeschäfte. In Stuttgart waren im Jahre 2006 in diesen Bereichen 17.400 Menschen, 5,1 Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, tätig. Die Stuttgarter Börse ist nach Frankfurt am Main die zweitgrößte Börse Deutschlands und wird insbesondere von privaten Anlegern genutzt, wobei die Zahl der Börsenmitglieder seit 2004 steigt. Pro Tag werden hier 800 Mio. Euro mit Aktien, Anleihen und vor allem Derivaten erwirtschaftet. Ungefähr 270.000 Wertpapiere sind hier notiert. Die Regionalbörse ist als Börse für Optionsscheine auch außerhalb Deutschlands bekannt. Besonders erfolgreich ist das Handelssegment EUWAX, das speziell für die Stuttgarter Regionalbörse 1999 eingerichtet wurde und als größtes Handelssegment für verbrieftete Derivate in Europa führend ist. Steigerungsfähig ist dabei noch die Zahl der ausländischen Handelsteilnehmer, deren Anteil heute bei 20 Prozent liegt. Im Rahmen der Initiative »Financial Stuttgart« zur Erhöhung des Bekanntheitsgrades des Finanzplatzes Stuttgart wurde im März 2008 die Mittelstandsinitiative ins Leben gerufen. Ziel ist es, den Handel mit Aktien mittelständischer Unternehmen aus Baden-Württemberg zu fördern. Der Abbau der Arbeitsplätze aufgrund der Konjunkturschwäche von 2003 bis 2006 ist in Stuttgart (-4 %) deutlich geringer ausgefallen als in Gesamtdeutschland (-5,3 %).

Kasten 1

Quellen: Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt (2008); Stein (2007); Gruppe Börse Stuttgart (2008).

len Angebot sind die Stuttgarter Bürger laut der Bürgerumfrage 2007 des Statistischen Amtes der Landeshauptstadt zumindest zufrieden, wenn nicht sogar sehr zufrieden (80 %). Als verbesserungswürdig wird allerdings das Angebot für Kinder und Jugendliche angesehen.¹³ Die Attraktivität Stuttgarts profitiert auch von der Umgestaltung des Stadtbildes durch moderne Architektur wie die Neue Staatsgalerie und die Musikhochschule. In Stuttgart zeigen sich neue Entwicklungen in der deutschen Baukunst.¹⁴ In jüngster Vergangenheit wurden insbesondere innovative Bauwerke für die in Stuttgart ansässigen Autobauer entworfen, beispielsweise das Mercedes-Benz Museum und das Porsche Museum. Die kreative Architekturszene hat Rückwirkungen auf andere Bereiche der Kreativwirtschaft und die universitäre Forschung. So werden am »Institut für Leichtbau Entwerfen und Konstruieren« der Universität Stuttgart »zukunftsweisende Materialien« für außergewöhnliche Bauwerke entworfen. Im Hinblick auf die Umweltbedingungen, welche ebenfalls Rückwirkungen auf die Lebensqualität haben, bietet Stuttgart zwar den Vorteil, zu den wärmsten Regionen Deutschlands zu zählen. Die Tal-Lage Stuttgarts begünstigt allerdings die Konzentration von Feinstaub und Stickoxiden in der Stadtluft. Im Jahre 2005 wurde der

¹³ Vgl. Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt (2007).

¹⁴ Vgl. Maak (2008).

Sportstadt Stuttgart

Im Jahre 2007 wurde Stuttgart von der European Capital of Sport Association zur Sporthauptstadt Europas 2007 gewählt und reiht sich damit hinter Madrid, Stockholm und Kopenhagen ein. Mit dem Titel wurde die Stadt für ihr sportliches Engagement, das sowohl ein breites Angebot an hochrangigen Sportveranstaltungen als auch an vielfältigen Sportmöglichkeiten sowie eine nachhaltige Förderung des Sports und eine gute Sportinfrastruktur umfasst, ausgezeichnet. In Stuttgart werden regelmäßig Welt- und Europameisterschaften in unterschiedlichen Sportdisziplinen ausgetragen. Darüber hinaus gibt es in Stuttgart 440 Turn- und Sportvereine, nicht zuletzt den VfB Stuttgart, der über 31.000 Mitglieder zählt. Gegenwärtig laufen unterschiedliche Projekte, die zur Aufwertung Stuttgarts als Sportstadt beitragen. So soll das Gottfried-Daimler-Stadion bis Ende 2011 zu einem reinen Fußballstadion umgebaut werden. Als Ausweichmöglichkeit wird das Stadion Festwiese erweitert und komplett saniert, damit dort nationale Leichtathletikveranstaltungen stattfinden können. Der hohe Anteil der Sportvereinsmitglieder an der Bevölkerung (27,8%) und die zahlreichen sportlichen Events haben dazu beigetragen, dass Stuttgart in einem HWWI-Vergleich der deutschen Sportstädte Rang zwei hinter München belegt (vgl. Abbildung 22).¹⁷

Kasten 2

¹⁷ Vgl. Steinhardt/Vöpel (2007).

Grenzwert für Feinstaub mehr als 800-mal überschritten. Als Reaktion auf diese Problematik wurden im Rahmen der Initiative »Stuttgart atmet auf« sogenannte Umweltzonen eingerichtet, in denen ein dauerhaftes Fahrverbot für Fahrzeuge ohne Umwelt-Plakette herrscht.¹⁵ Nachteilig für die Attraktivität Stuttgarts in Bezug auf Zuwanderung sind zudem die im Vergleich zu anderen Städten – gemessen am Mietpreisniveau und den Immobilienpreisen – relativ hohen Lebenshaltungskosten einzustufen. Bei den Wohnungsmieten befindet sich Stuttgart ebenso wie bei den Kaufpreisen für Einfamilienhäuser auf Platz zwei nach München.¹⁶

Im Hinblick auf die Attraktivität als Standort für Familien gibt es in Stuttgart – gemessen an der Fertilitätsrate – Verbesserungspotenziale. Im Großstädtevergleich gehört Stuttgart zu den Städten mit vergleichsweise geringen Fertilitätsraten (vgl. Abbildung 23), was die Stadt bereits zum Anlass genommen hat, den Bereich der Familienpolitik zu verbessern. Im Prognos-Familienatlas 2007 wird Stuttgart als »aufstrebende Region« in die zweite von neun Kategorien eingestuft, in der Investitionen getätigt werden, »um junge Familien an die Region zu binden«.¹⁸ Stuttgarts Oberbürgermeister Wolfgang Schuster (CDU) hat im Jahre 2003 das Ziel definiert, Stuttgart zur kinderfreundlichsten Stadt Deutschlands zu entwickeln, was durch die neu geschaffene

¹⁵ Vgl. Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz (2008).

¹⁶ Vgl. IVD (2008).

¹⁸ Vgl. Bundesministerium für Familien, Senioren, Frauen und Jugend, Prognos (2007).

HWWI-Sportstädte-Ranking

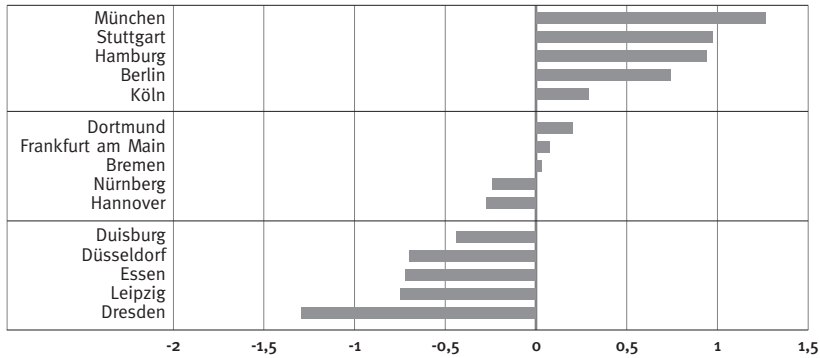


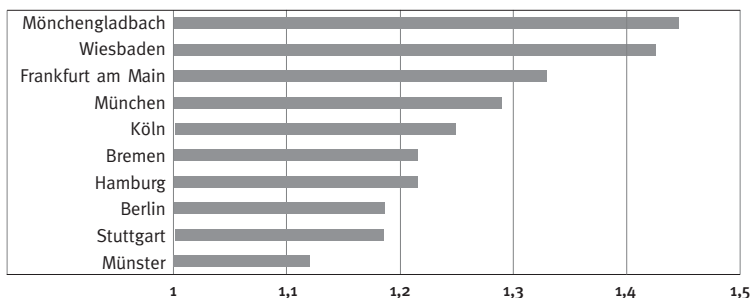
Abb. 22

Quellen: Berechnungen HWWI; vgl. Steinhardt/Vöpel (2007).

Stelle einer Kinderbeauftragten unterstützt wird. Zudem gibt es ein Kuratorium und einen Förderverein »Kinderfreundliches Stuttgart«.¹⁹ Bei einem Vergleich der Kita-Gebühren in 100 deutschen Städten in einer Studie der Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft schneidet Stuttgart relativ gut ab. So müssen Familien mit einem Jahresbruttoeinkommen unter 25.000 Euro keine Gebühren zahlen, und in den höheren Einkommensklassen liegen die Gebühren für ein Kind bundesweit am drittniedrigsten.²⁰ Vorbildcharakter für andere Städte könnten die 35 von der Stadt geförderten »Waldheime« haben, die während der Ferien Ganztagsbetreuung für Kinder anbieten.

Insgesamt wird die Lebensqualität im Hinblick auf die Bereiche Kultur, Umwelt, Freizeit- und Wohnmöglichkeiten von den Bürgern Stuttgarts positiv bewertet, wie eine Umfrage des Statistischen Amtes der Stadt Stuttgart aus dem Jahre 2007 belegt. 88 Prozent der befragten Stuttgarter gaben an, dass sie gerne in der Stadt leben. Die Lebensqualität wird zunehmend mit gut oder sehr gut bewertet. Während diese im Jahre 1997 von 53 Prozent der Bürger als gut oder sehr gut bewertet wurde, waren es im Jahre 2007 86 Prozent.

Durchschnittliche Fertilitätsrate*, 2005



* Die Fertilitätsrate ist die Summe der altersspezifischen Geburtsziffern in einem bestimmten Jahr. Sie gibt unter Annahme von im Zeitablauf konstanten Geburtenziffern die durchschnittliche Kinderzahl pro Frau an.

Abb. 23

Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2008).

¹⁹ Vgl. Hollstein (2008).

²⁰ Vgl. Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft (2008).

4. Ausblick

Stuttgarts Wirtschaft zeichnet sich durch eine diversifizierte Struktur und Standortstärken sowohl im Industriebereich als auch im Dienstleistungssektor aus. Aufgrund der weiterhin relativ hohen Bedeutung der Industrie für den Wirtschaftsstandort sind strukturelle Anpassungserfordernisse im Zuge der expandierenden, insbesondere wissensintensiven, Dienstleistungsbereiche deshalb noch vergleichsweise hoch. Anpassungsdruck auf die stark exportorientierten Firmen der Region Stuttgart wird zudem aus der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung und der Intensivierung des Standortwettbewerbes entstehen. Der Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen auf den Weltmärkten setzt kontinuierliche Produktivitätszuwächse in der Produktion von Gütern und Dienstleistungen voraus. Wie für andere deutsche Städte wird deshalb die zukünftige Ausstattung mit hoch qualifizierten Arbeitskräften eine wesentliche Voraussetzung für die Realisierung von Wachstumschancen im Zuge der fortschreitenden Wissensgesellschaft sein. Aufgrund der bereits relativ geringen Arbeitslosigkeit in der Region und des sich durch den demografischen Wandel potenziell verstärkenden Fachkräftemangels wird Stuttgart zukünftig vermehrt darauf angewiesen sein, die Potenziale vor Ort noch besser zu nutzen, beispielsweise durch Weiterqualifikation und bessere Integration von älteren Personen in den Arbeitsmarkt. Darüber hinaus zeigen sich in Baden-Württemberg im Bildungsbereich insgesamt noch Entwicklungsmöglichkeiten zur Erhöhung des Akademikerpotenzials, für das Prognosen für Baden-Württemberg mit einem Plus von 7 Prozent einen vergleichsweise geringen Anstieg bis zum Jahre 2020 vorhersagen (Niedersachsen +23 %, Hamburg +17 %).²¹

Zudem ist es für die Wettbewerbsfähigkeit Stuttgarts auch zukünftig zentral, eine attraktive Stadt für Zuwanderer zu sein, wobei Stuttgart von seiner bereits vergleichsweise stark ausgeprägten Internationalität profitieren wird. Diese Attraktivität ihrerseits ist das Ergebnis der Ausprägung »harter« und »weicher« Standortfaktoren in der Region, deren weitere Verbesserung die Stadt Stuttgart gegenwärtig in zahlreichen Projekten plant. Eine zunehmend wichtige Rolle spielen in diesem Zusammenhang die Familienpolitik und das Bildungsangebot, die zunehmend an Bedeutung für die Standortentscheidungen von Arbeitskräften gewinnen werden. Für die Zukunft wird zudem die internationale Erreichbarkeit aufgrund der zunehmenden Internationalisierung von wirtschaftlichen Aktivitäten und die Expansion des Handels ein zentraler Standortaspekt sein. Dies trifft insbesondere auf Stuttgart zu, das durch seine hohe Exportausrichtung und die Internationalität seiner Stadtgesellschaft international stark verflochten ist. Hinsichtlich der internationalen Erreichbarkeit weist Stuttgart zu Frankfurt einen deutlichen Abstand auf (vgl. Abbildung 13). Die Modernisierung der Infrastruktur, die Stuttgart in zahlreichen Projekten verfolgt, ist deshalb ein Politikbereich von hoher Priorität ebenso wie Investitionen in Bildungseinrichtungen (vgl. Kasten 4). Insgesamt sind die Standortbedingungen Stuttgarts als sehr günstig einzustufen, sodass sich Stuttgart nach Frankfurt am Main und München unter den TOP 3 im HWWI/Berenberg-Städteranking befindet. Die umfangreichen Investitionen in Bildung und Infrastruktur werden dazu beitragen, die Standortvorteile Stuttgarts weiter auszubauen.

21 Vgl. KMK (2006).

Entwicklungsprojekte in Stuttgart

Zur Verbesserung der Attraktivität Stuttgarts als Wirtschafts- und Lebensort werden schon heute zahlreiche Projekte durchgeführt und geplant, insbesondere im Rahmen des Entwicklungsprojektes »Stuttgart 21«. In dieser Kooperation von Bund, Land, Region, Stadt und Bahn werden sowohl ein städte- wie auch ein verkehrsbauliches Konzept vereint. Der Projektteil »Bahnhof 21« soll zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs führen. Dazu wird der alte Kopfbahnhof unter die Erde gelegt und zu einem Durchgangsbahnhof umgebaut. Dadurch wird Stuttgart an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen. Des Weiteren ist ein Bahnhof für Regional- und Fernbahnen im Süden der Stadt geplant, der die Messe, den Flughafen und die südlichen Regionen anbindet. Neben dieser Verbesserung der Infrastruktur schafft der Umbau des Hauptbahnhofs Freiflächen in der Größe von 134 Hektar inmitten des Stadtkerns, die u. a. für die Erweiterung des Schlossgartens sowie für Büro- und Gewerbeflächen, aber vor allem für den Bau von Wohnungen genutzt werden. Die Bauarbeiten sind von 2010 bis 2019 geplant und die Kosten des Gesamtprojektes belaufen sich auf 4,8 Mrd. Euro.²² Auch für den Stuttgarter Flughafen ist eine Anpassung an zukünftige Anforderungen erforderlich, denn es wird ein Anstieg der Fluggastzahlen auf 17,3 Mio. für das Jahr 2020 prognostiziert.²³ Ein wichtiges Projekt im Zusammenhang mit der Erhöhung der Internationalitätsfunktionen war zudem der Bau der Neuen Messe Stuttgart in der Nähe des Flughafens. Ein weiterer für den Ausbau des Bildungsstandortes Stuttgart zukunftsweisender Masterplan ist das Projekt »Hochschule 2012«. In Vorbereitung auf den doppelten Abiturjahrgang in 2012 soll die Anzahl der Studienplätze in Baden-Württemberg bis 2012 um mindestens 16.000 erhöht werden. Ziel der regionalen Zusammenarbeit mit der Wirtschaft ist es, die Zahl der Studienanfänger zu erhöhen, um den Fachkräftemangel zu verhindern und die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Mit finanzieller Unterstützung des Landes Baden-Württemberg wurden bereits im selben Jahr an mehreren Hochschulen über 1.000 neue Studienplätze geschaffen.²⁴

Kasten 3

²² Vgl. Deutsche Bahn AG (2006).

²³ Vgl. Flughafen Stuttgart GmbH (2008).

²⁴ Vgl. Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst, Baden-Württemberg (2006).

Literatur- und Quellenverzeichnis

- Amt für Statistik, Frankfurt am Main (2006): Statistisches Jahrbuch der Stadt Frankfurt.
- Bonin, H., Schneider, M., Quinke, H. & Arens, T. (2007): Zukunft von Bildung und Arbeit – Perspektiven von Arbeitskräftebedarf und -angebot bis 2020, in: IZA Research Report, No. 9, Bonn.
- Bräuninger, M. & Stiller, S. (2005): Europas Beste – Vorbilder für deutsche Metropolen im Standortwettbewerb, Hamburg.
- Bundesagentur für Arbeit (2007): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsgruppen auf Kreisebene, Nürnberg.
- Bundesagentur für Arbeit (2008a): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsgruppen auf Kreisebene.
- Bundesagentur für Arbeit (2008b): Statistik der Arbeitslosen nach Gemeinden, Stand: Mai 2008.
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2006): Raumordnungsprognose 2020/2050, Ausgabe 2006, CD-ROM.
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2007): Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung, Ausgabe 2006, CD-ROM.
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2008): persönliche Korrespondenz.
- Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) (2007): Bericht zur technologischen Leistungsfähigkeit Deutschlands 2007, Bonn/Berlin.
- Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Prognos (2007): Familienatlas 2007, Standortbestimmung, Potenziale, Handlungsfelder, Berlin.
- Burkert, C., Niebuhr, A. & Wapler, R. (2007): Regional Disparities in Employment of High-Skilled Foreigners – Determinants and Options for Migration Policy in Germany, in: HWWI Research Paper, Nr. 3-7.
- Damelang, A., Steinhardt, M. & Stiller, S. (2007): Europe's diverse labour force: The case of German cities, in: EuroDiv Paper, No. 49.2007, Milan.
- Deutsche Bahn AG (2006): Stuttgart 21: www.stuttgart21.de.
- Deutsches Patent- und Markenamt (2006): Patentatlas Deutschland.
- Deutsches Patent- und Markenamt (2008): Presseportal, Statistiken, Patente, Stand: 14. März 2008.
- Deutscher Tourismusverband e.V. (DTV) (2006): Städte- und Kulturtourismus in Deutschland – Grundlagenuntersuchung, Bonn.
- Florida, R. (2002): The Rise of the Creative Class ... and how it's transforming work, leisure, community and everyday life, New York.
- Flughafen Stuttgart GmbH (2008): www.flughafen-stuttgart.de; Zahlen, Daten, Fakten; www.perspektive-flughafen.de.
- Fritsch, M. & Stützer, M. (2007): Die Geographie der Kreativen Klasse in Deutschland, in: Raumforschung und Raumordnung, Heft 1, S. 15-29.
- Funke, M. & Niebuhr, A. (2005): Regional geographic research and development spillovers and economic growth – evidence from West-Germany, in: Regional Studies, Journal of the Regional Studies Association, Vol. 39, No. 1, New Jersey, p. 143-153.
- Gruppe Börse Stuttgart (2008): www.boerse-stuttgart.de.
- Hildebrandt, A., Lammers, K., Niebuhr, A., Nowicki, M., Polkowski, A., Stiller, S., Susmarski, P. & Tarkowski, M. (2006): Analysen und Entwicklungstrends für den deutsch-polnischen Grenzraum, HWWA-Report, Nr. 263, Hamburg.
- Hollstein, M. (2008): Familienpolitik – Wo man mit quengelndem Kind kein Störfaktor ist, in: Welt online vom 10. März 2008.
- Immobilienverband Deutschland (IVD) (2008): Wohnpreisspiegel 2007/2008, Berlin.
- Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart (2008): Wirtschaftsstatistik.
- Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft (INSM) (2008): KindergartenMonitor, Online-Datenbank der KiTa-Gebühren.
- Institut der deutschen Wirtschaft Köln (2004): Perspektive 2050: Ökonomik des demographischen Wandels, Bonn.
- Kultusministerkonferenz (KMK) (2006): Veröffentlichungen: Dokumentation Nr. 179.
- Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz, Abteilung Klimatologie (2008): Online-Datenbank, www.stadtklima-stuttgart.de.
- Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt (2007): Bürgerumfrage 2007 – Zufriedenheit so hoch wie nie, in: Beilage im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart Nr. 39, 27. September 2007, Stuttgart.
- Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt (2008): Statistik Gesamtstadt.
- Maak, N. (2008): Architektur/Das ist doch kein Haus!, in: Merian Stuttgart, Ausgabe 04/2008.
- Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst, Baden-Württemberg (2006): Hochschule 2012 – Dokumentation – Hochschulkongress der Landesregierung Baden-Württemberg, Februar 2006.
- Niebuhr, A. (2006): Migration and Innovation – Does Cultural Diversity Matter for Regional R & D Activity?, in: HWWI Research Paper, Nr. 3-1, Hamburg.
- Niebuhr, A. & Stiller, S. (2004): Zur Bedeutung von Standortfaktoren – Was macht einen Standort attraktiv für qualifizierte Arbeitskräfte und Kapital?, in: Internationalisierung der Arbeitsmärkte, Beiträge zur Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Nr. 282, Nürnberg, S. 233-257.
- Niedersächsisches Landesamt für Statistik (2008): Online-Datenbank und persönliche Korrespondenz.
- Otto, A., Lefmann, O. & Stiller, S. (2007): Schlüsselressource Wissen: Ökonomische Relevanz und Trends, in: Wissen – Strategie 2030; Vermögen und Leben in der nächsten Generation, Hamburg, S. 7-67.
- Plahuta, S. (2007): Die Integration von Menschen mit Migrationshintergrund in städtische Arbeitsmärkte – dargestellt am Beispiel der Stadt Stuttgart, in: Wirtschaftsgeographie, Band 42, Berlin.

- Rozenblat, C. & Cicille, P. (2004): Die Städte Europas – Eine vergleichende Analyse; Forschungsauftrag der französischen Behörde für Raumplanung und regionale Entwicklung DATAR, in: Forschungen, Heft 115, Bonn.
- Statistisches Amt der Landeshauptstadt München (2006): Statistik der Stadt München.
- Statistisches Bundesamt (2006): 11. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung – Annahmen und Ergebnisse, Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (2008a): Genesis Online – Regionaldatenbank Deutschland.
- Statistisches Bundesamt (2008b): Statistische Ämter des Bundes und der Länder – Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder, Online-Datenbank.
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2007): Landesinformationssystem: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsort 2007 nach Wirtschaftszweigen (WZ 2003).
- Stein, U. (2007): Der Finanzplatz Stuttgart, in: Statistisches Amt, Landeshauptstadt Stuttgart: Statistik und Informationsmanagement, Monatsheft 8/2007.
- Steinhardt, M., Vöpel, H. (2007): Champions des Sports – ein empirischer Vergleich deutscher Sportstädte, HWWI.
- Straubhaar, T. (1999): Brain Gain – Wohin gehen die Wissensträger in Zukunft, in: Jahrbuch für die Ordnung von Wirtschaft und Gesellschaft 50, S. 233–257.
- United Nations (UN) (2006): World Urbanization Prospects – The 2005 Revision, New York.