

## **HWWI/Berenberg-Städteranking 2010.**

### **Die 30 größten Städte Deutschlands im Vergleich: Braunschweig**

## HWWI/Berenberg-Städteranking 2010.

### Die 30 größten Städte Deutschlands im Vergleich: **Braunschweig**

»HWWI/Berenberg-Städteranking 2010: Die 30 größten Städte Deutschlands im Vergleich«  
Autoren: Sebastian Döll, Dr. Silvia Stiller unter Mitarbeit von Christian Brase, Henriette Bunde und Sarah Spönemann  
Stand: 15. September 2010

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](mailto:presse@berenberg.de)

# Inhaltsverzeichnis

Teil 1: HWWI/Berenberg-Städteranking	
Zusammenfassung	4
1 Herausforderungen für die zukünftige Stadtentwicklung	6
2 Demografie und Ökonomie	7
2.1 Entwicklung in der jüngeren Vergangenheit	7
2.2 Bevölkerungsprognosen	15
3 Standortfaktoren	17
3.1 Überblick	17
3.2 Bildung und Innovationsfähigkeit	18
3.3 Internationalität	20
3.4 Erreichbarkeit	22
4 HWWI/Berenberg-Städteranking	24
Übersicht 1: Bevölkerungsprognosen	30
Übersicht 2: Indikatoren	31
Teil 2: Stadtportrait Braunschweig	
1 Bevölkerung	32
2 Wirtschaft im Überblick	34
3 Standortattraktivität	38
4 Ausblick	41
Literatur- und Quellenverzeichnis	43

# Teil 1: HWWI/Berenberg-Städteranking

## Zusammenfassung

Aufgrund ihrer Bedeutung als Motoren des regionalen Wachstums ist die Zukunftsfähigkeit der deutschen Städte wichtig für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands insgesamt. Dabei haben die deutschen Städte in den nächsten Jahrzehnten strukturelle Veränderungen zu bewältigen. Ihre ökonomischen Entwicklungsperspektiven hängen entscheidend davon ab, welche Auswirkungen der demografische Wandel auf sie hat und wie sie den fortschreitenden Wandel zu wissens- und forschungsintensiven Produktionsweisen bewältigen werden. Im vorliegenden HWWI/Berenberg-Städteranking werden die Standortbedingungen der 30 größten deutschen Städte im Hinblick auf wirtschaftliche und demografische Dynamik, Bildung und Innovationsfähigkeit, Internationalität und die Erreichbarkeit europäischer Agglomerationen analysiert. Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass es zwischen den deutschen Städten gegenwärtig stark ausgeprägte Unterschiede der Standortbedingungen sowie der ökonomischen und demografischen Dynamik gibt. Das Spitzenduo bilden, wie bereits im HWWI/Berenberg-Städteranking 2008, Frankfurt am Main und München aufgrund ihres hervorragenden Abschneidens bezüglich der Standortfaktoren und der sehr guten demografischen Aussichten. Düsseldorf ist im Vergleich zur Untersuchung aus dem Jahre 2008 vom elften auf den dritten Platz geklettert, wo es mit einem geringen Abstand vor Bonn liegt. Für die vier Städte an der Spitze des Rankings können die gegenwärtigen Bedingungen und die Entwicklungsperspektiven in der nahen Zukunft insgesamt als sehr günstig bewertet werden, weil sie in keinem der betrachteten Bereiche ausgeprägte Defizite aufweisen. Hervorzuheben sind zudem die Platzierungen von Berlin, Dresden und Leipzig unter den ersten elf Städten, die sich in der jüngeren Vergangenheit durch eine hohe Dynamik auszeichneten und günstige demografische Prognosen aufweisen. Am unteren Ende der Skala befinden sich mit Mönchengladbach, Bielefeld, Wuppertal, Bochum und Chemnitz Städte, die hinsichtlich Bildung, Innovationsfähigkeit und Internationalität in Teilaspekten deutliche Standortnachteile im Vergleich zu anderen Städten haben. Zudem stellen sich die demografischen Trends in diesen Städten ungünstig dar, was in der Tendenz ihre ökonomischen Entwicklungspotenziale negativ beeinflusst.

## HWWI/Berenberg-Städteranking: Platzierungen 2010 und 2008\*

	2010	2008	Veränderung
Frankfurt am Main	<b>1</b>	1	=
München	<b>2</b>	2	=
Düsseldorf	<b>3</b>	11	↑
Bonn	<b>4</b>	9	↑
Köln	<b>5</b>	7	↗
Wiesbaden	<b>6</b>	4	↘
Hamburg	<b>7</b>	7	=
Berlin	<b>8</b>	24	↑
Dresden	<b>9</b>	5	↘
Hannover	<b>10</b>	15	↑
Leipzig	<b>11</b>	25	↑
Aachen	<b>12</b>	14	↗
Karlsruhe	<b>13</b>	6	↓
Nürnberg	<b>14</b>	17	↗
Münster	<b>15</b>	21	↑
Stuttgart	<b>16</b>	3	↓
Duisburg	<b>17</b>	21	↗
Bremen	<b>18</b>	16	↘
Augsburg	<b>19</b>	12	↓
Dortmund	<b>20</b>	10	↓
Essen	<b>21</b>	19	↘
Braunschweig	<b>22</b>	20	↘
Mannheim	<b>23</b>	13	↓
Kiel	<b>24</b>	–	–
Gelsenkirchen	<b>25</b>	28	↗
Mönchengladbach	<b>26</b>	18	↓
Bielefeld	<b>27</b>	23	↘
Wuppertal	<b>28</b>	29	↗
Bochum	<b>29</b>	27	↘
Chemnitz	<b>30</b>	30	=

Quelle: Berechnungen HWWI.

\* Die Indikatoren im Ranking 2010 und 2008 unterscheiden sich in zwei Aspekten. Die Produktivität ersetzt die Patente aufgrund fehlender aktualisierter Daten. Anstelle der Entwicklung der Erwerbspersonenzahlen, für welche die Statistischen Ämter keine Prognosen vorlegen, wird der Anteil der erwerbsfähigen Bevölkerung im Jahre 2020 berücksichtigt. Die Ergebnisse der Rankings sind dennoch vergleichbar, weil der Großteil der Indikatoren beibehalten wird und die neu verwendeten Indikatoren ähnliche Aspekte der Standortbedingungen abbilden.

# 1. Herausforderungen für die zukünftige Stadtentwicklung

Die zukünftige Entwicklung der deutschen Städte hängt entscheidend davon ab, wie sie den ökonomischen Strukturwandel bewältigen werden und welche Auswirkungen der demografische Wandel auf sie haben wird. Im Verlauf der kommenden Jahrzehnte werden wissensintensive Dienstleistungsbranchen, beispielsweise Architektur- und Ingenieurbüros, Werbung, Medien- und Kulturwirtschaft, sowie forschungsintensive Industrien weiter expandieren, während »schmutzige« Industrien zunehmend aus dem Stadtbild verschwinden werden. In der Tendenz stärkt dieser Strukturwandel die Bedeutung der Städte als Impulsgeber für regionales Wachstum, weil sie den Unternehmen der Wissenswirtschaft attraktive Standortbedingungen bieten. Das Qualifikationsniveau der Stadtbevölkerung ist vergleichsweise hoch, und Universitäten sowie Forschungseinrichtungen befinden sich überwiegend in urbanen Zentren. Die räumliche Nähe von Unternehmen in Städten fördert zudem den Wissens- und Erfahrungsaustausch zwischen Menschen, was Innovationen und die Weiterentwicklung von Technologien forciert.

Die Bedeutung von Städten für ökonomisches Wachstum belegt die Entwicklung der vergangenen zehn Jahre. Bereits seit 1999 lässt sich beobachten, dass der Beschäftigungszuwachs in den deutschen Großstädten mit mehr als 500 000 Einwohnern höher ausfiel als im Bundesdurchschnitt. Dies ist insbesondere auf die überdurchschnittlich positive Entwicklung der wissensintensiven Wirtschaftszweige in Städten zurückzuführen.<sup>1</sup> Hierdurch haben die deutschen Großstädte ihre Position in der räumlichen Arbeitsteilung sowohl gegenüber den weniger verdichteten und ländlichen Regionen als auch gegenüber ihrem Umland verbessert. Für diese räumlichen Entwicklungsprozesse sind die sich gegenseitig beeinflussenden Standortentscheidungen von Unternehmen und Arbeitskräften relevant. Arbeitskräfte wählen auf der einen Seite ihren Wohn- und Arbeitsort. Die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften ist auf der anderen Seite ein relevanter Faktor für die Standortentscheidung von Unternehmen. Demografische und ökonomische Entwicklungen gehen deshalb häufig Hand in Hand. Ökonomisch erfolgreiche Städte ziehen Arbeitskräfte an, was ihre weiteren Entwicklungspotenziale positiv beeinflusst.

Aufgrund der anstehenden wirtschaftsstrukturellen Veränderungen wird der Bedarf an (hoch) qualifizierten Arbeitskräften in Deutschland zukünftig weiter expandieren.<sup>2</sup> Es gibt Argumente dafür, dass der wissensbasierte wirtschaftsstrukturelle Wandel die Attraktivität von Städten für Fachkräfte weiter erhöht. Die verdichtete Siedlungsstruktur von Städten eröffnet hohe Potenziale für Wissensaustausch, und überregionale Verkehrsverbindungen sind Standortvorteile von Städten in der Wissensökonomie. Zudem ziehen veränderte Ansprüche an die Lebensqualität, zum Beispiel im kulturellen Bereich, immer mehr (hoch) qualifizierte Menschen in Städte, sodass Unternehmen hier ein potenziell höheres Arbeitsangebot für wissensintensive Branchen vorfinden.<sup>3</sup>

Das vorliegende HWWI/Berenberg-Städteranking befasst sich vor dem Hintergrund des wissensbasierten Strukturwandels mit den Rahmenbedingungen für ökonomische Aktivitäten in den

1 Vgl. Geppert/Gornig (2010). Zu diesen Wirtschaftszweigen zählen die forschungsintensiven Zweige der Industrie und die wissensintensiven Dienstleistungen. Die FuE-intensiven Zweige der Industrie sind die wichtigsten Lieferanten von Technologien und umfassen alle Güterbereiche, in denen überdurchschnittlich forschungsintensiv produziert wird. Wissensintensive Dienstleistungen werden unter anderem anhand des Einsatzes von Akademikern sowie der Beschäftigung in Forschung, Entwicklung und Planung klassifiziert (vgl. Gehrke/Legler 2009).

2 Vgl. Autorengruppe Bildungsberichterstattung (2010).

3 Vgl. Geppert/Gornig (2010).

30 größten deutschen Städten. Zunächst werden die demografischen und ökonomischen Entwicklungstrends in diesen Städten in der jüngeren Vergangenheit analysiert, um deren gegenwärtige ökonomische Leistungsfähigkeit bewerten zu können. Im Anschluss werden die Standortbedingungen zwischen diesen Städten auf Basis ausgewählter Indikatoren für die Bereiche »Demografie«, »Bildung und Innovationsfähigkeit«, »Internationalität« und »Erreichbarkeit« verglichen. Gute Bedingungen in den Bereichen »Demografie«, zu denen eine günstige Entwicklung der Altersstruktur und der Bevölkerungszahl beitragen, sowie »Innovationsfähigkeit und Bildung« sind bedeutsame Standortfaktoren für wissensintensiv produzierende Unternehmen. Zudem steigen im Zuge der zunehmenden Internationalisierung der Arbeitsmärkte und der weltweiten Verflechtung von Wirtschaftsbeziehungen die Bedeutung der »Internationalität« von Städten und die »Erreichbarkeit« anderer Wirtschaftszentren.

Abschließend werden die aktuellen Entwicklungstrends und die Qualität der Standortfaktoren in einem »Städteranking« zusammengefasst. Dieses zeigt, welche der 30 größten deutschen Städte hinsichtlich der analysierten Standortfaktoren gut und welche weniger gut für die Zukunft gerüstet erscheinen. Die Ergebnisse des HWWI/Berenberg-Städterankings 2010 werden jenen des HWWI/Berenberg-Städterankings aus dem Jahre 2008 gegenübergestellt, um unter den 30 größten deutschen Städten »Aufsteiger« und »Absteiger« identifizieren zu können.

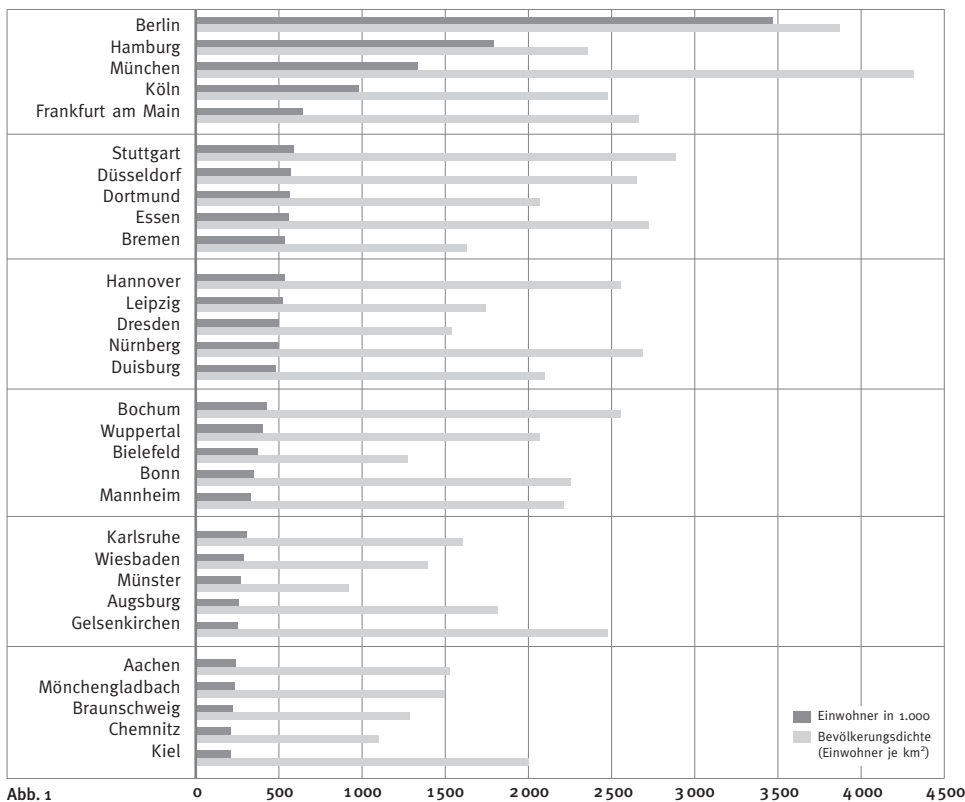
## **2. Demografie und Ökonomie**

### **2.1 Entwicklung in der jüngeren Vergangenheit**

Die Analysen der vorliegenden Studie beziehen sich auf die 30 größten deutschen Städte, in denen im Jahre 2009 insgesamt 19 Mio. Menschen lebten. Die Größenunterschiede zwischen diesen Städten sind stark ausgeprägt (vgl. Abbildung 1). Während Berlin als größte Stadt 3,4 Mio. Einwohner beherbergt, überschreiten nur noch Hamburg (1,8 Mio. Einwohner) und München (1,3 Mio. Einwohner) ebenfalls die 1-Mio.-Grenze. Köln liegt mit 998 105 Einwohnern knapp darunter. Elf der verbleibenden Städte haben mehr als eine halbe Million Einwohner, darunter als größte Städte Frankfurt (671 927 Einwohner) und Stuttgart (601 646 Einwohner). In zehn der betrachteten Städte leben weniger als 300 000 Menschen. Die kleinsten der 30 größten deutschen Städte sind Kiel (238 281 Einwohner), Chemnitz (243 089 Einwohner) und Braunschweig (247 400 Einwohner). Während Krefeld im HWWI/Berenberg-Städteranking 2008 noch zu den 30 größten Städten zählte, weist Kiel aktuell mehr Einwohner als Krefeld (235 414) auf und nimmt damit



## Die 30 größten deutschen Städte, 2009



Platz 30 unter den deutschen Großstädten ein. Die Bevölkerungsdichte in den 30 größten deutschen Städten reicht von 910 Einwohnern pro km<sup>2</sup> in Münster bis zu 4 286 Einwohnern pro km<sup>2</sup> in München. Die 30 größten deutschen Städte sind sehr unterschiedlich in der Fläche verteilt (vgl. Abbildung 2). Unter ihnen befinden sich lediglich vier ostdeutsche Städte, einschließlich Berlin, während 13 der größten Städte Deutschlands in Nordrhein-Westfalen zu finden sind. Dies verdeutlicht, dass gerade in Ostdeutschland für weite Regionen die Potenziale, von der großstädtischen Entwicklung zu profitieren, vergleichsweise gering ausgeprägt sind. Gleichzeitig ist die Bedeutung einzelner größerer ostdeutscher Städte für die raumstrukturelle Entwicklung höher als in anderen deutschen Regionen, beispielsweise in Nordrhein-Westfalen.

## Die 30 größten Städte Deutschlands



Abb. 2

Quelle: HWWI (2010).

## Bevölkerungsentwicklung, 2003 bis 2009

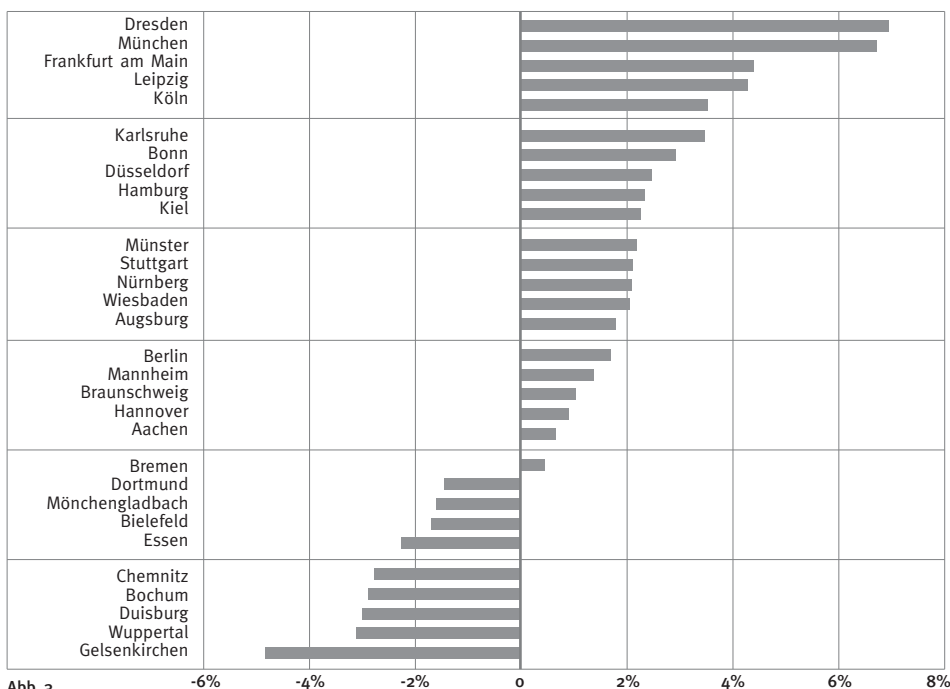


Abb. 3

Quellen: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2010 a);  
Statistische Ämter der Länder (2010); Berechnungen HWWI.

In den 90er-Jahren spiegelte die Bevölkerungsentwicklung das großräumige Ost-West-Gefälle wider. Es waren hauptsächlich westdeutsche Städte, die Bevölkerung gewannen, und in erster Linie ostdeutsche Städte, die einen Bevölkerungsrückgang erfuhren.<sup>4</sup> Zudem waren viele Städte von Suburbanisierungsprozessen betroffen. Seit Ende der 90er-Jahre zeichnet sich jedoch eine klare Trendwende ab. Viele Städte, darunter auch ostdeutsche, wachsen schneller als Deutschland insgesamt. Im Zeitraum von 2003 bis 2009 konnten 21 der 30 betrachteten Städte einen Bevölkerungszuwachs verbuchen (vgl. Abbildung 3), während es im deutschen Durchschnitt einen leichten Bevölkerungsrückgang von 0,7 % gab.

Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die jüngeren demografischen Entwicklungstrends in Dresden (Bevölkerungszuwachs 2003 bis 2009: +6,9 %) und Leipzig (+4,3 %), die mit München (+6,6 %) und Frankfurt am Main (+4,4 %) die Städte mit den höchsten Wachstumsraten sind. Damit heben sich Dresden und Leipzig deutlich von der demografischen Entwicklung in weiten Teilen Ostdeutschlands ab, die von Bevölkerungsrückgängen geprägt sind. Zugleich konnten diese sächsischen Städte ihre Bevölkerungsverluste, welche hier die demografische Entwicklung insbesondere in den 90er-Jahre geprägt haben, nachhaltig stoppen. Diese Trendumkehr ist hingegen zahlreichen schrumpfenden Städten in Westdeutschland nicht gelungen. Von den fünf

<sup>4</sup> Vgl. Siedentop (2008).

## Wanderungssaldo, 2003 bis 2009

Angaben in 1 000

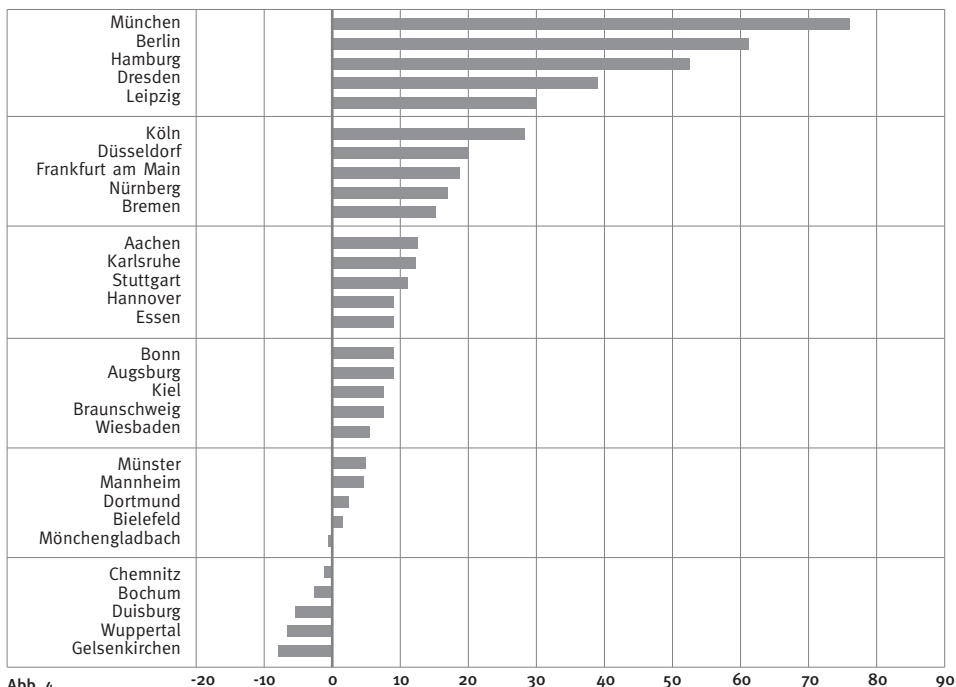


Abb. 4

Quellen: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2010 a);  
Statistische Ämter der Länder (2010); Berechnungen HWWI.

Städten mit den größten Bevölkerungsverlusten liegen vier im Ruhrgebiet oder grenzen daran an (Bochum, Duisburg, Gelsenkirchen und Wuppertal). Zudem gehört Chemnitz (-2,7%) zu den Städten mit den stärksten Bevölkerungsrückgängen.

Entscheidend dafür, ob die Bevölkerung einer Stadt wächst oder abnimmt, ist ihre Attraktivität für Zuwanderer. Die wachsenden deutschen Städte weisen im Zeitraum 2003 bis 2009 positive Wanderungssalden auf (vgl. Abbildung 4). München konnte als drittgrößte Stadt mit einem Wanderungssaldo von +76 018 die meisten Einwohner auf diese Weise hinzugewinnen. Berlin (+60 866) und Hamburg (+52 955) folgen dichtauf. Dresden (+38 856) und Leipzig (+30 118) realisierten ebenfalls hohe positive Zuwanderungssalden, die gemessen an ihren Bevölkerungszahlen relativ höher ausfielen als in den drei größten deutschen Städten. Dies ist ein wichtiger Indikator für die steigende Attraktivität dieser Städte und ihre Bedeutung als regionale Wachstumspole. Nur fünf Städte wiesen im Zeitraum von 2003 bis 2009 einen negativen Wanderungssaldo auf (vgl. Abbildung 4), was ausschlaggebend für deren relativ starke Bevölkerungsrückgänge war.

In den größten deutschen Städten sind im Zeitraum von 2003 bis Ende 2008 zahlreiche neue Arbeitsplätze entstanden (vgl. Abbildung 5).<sup>5</sup> Ausnahmen von der expansiven Entwicklung der

<sup>5</sup> Die Indikatoren der ökonomischen Entwicklung (Produktivitätswachstum und Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen) beziehen sich in dem vorliegenden Ranking einheitlich auf den Zeitraum von 2003 bis 2008. Dieser Zeitraum wurde gewählt, weil für die Erwerbstätigenzahlen zum Zeitpunkt der Erstellung der vorliegenden Studie keine aktuelleren Daten als für das Jahr 2008 auf der Ebene der Städte verfügbar waren. Die Aktualisierung dieser Indikatoren durch die Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder wird für Juli 2011 erwartet.

## Entwicklung der Zahl der Erwerbstätigen

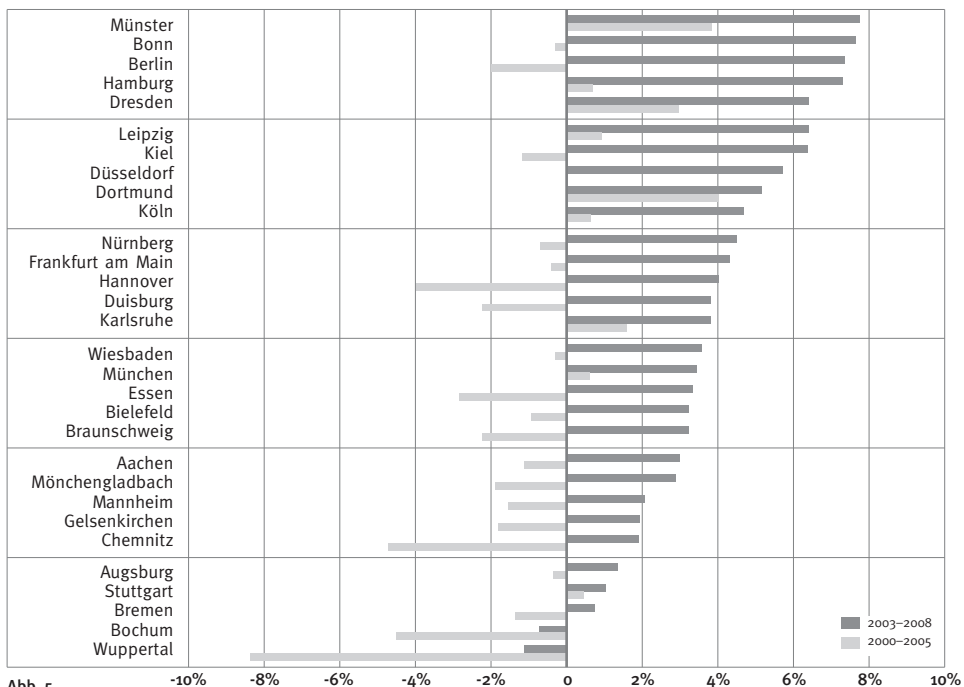


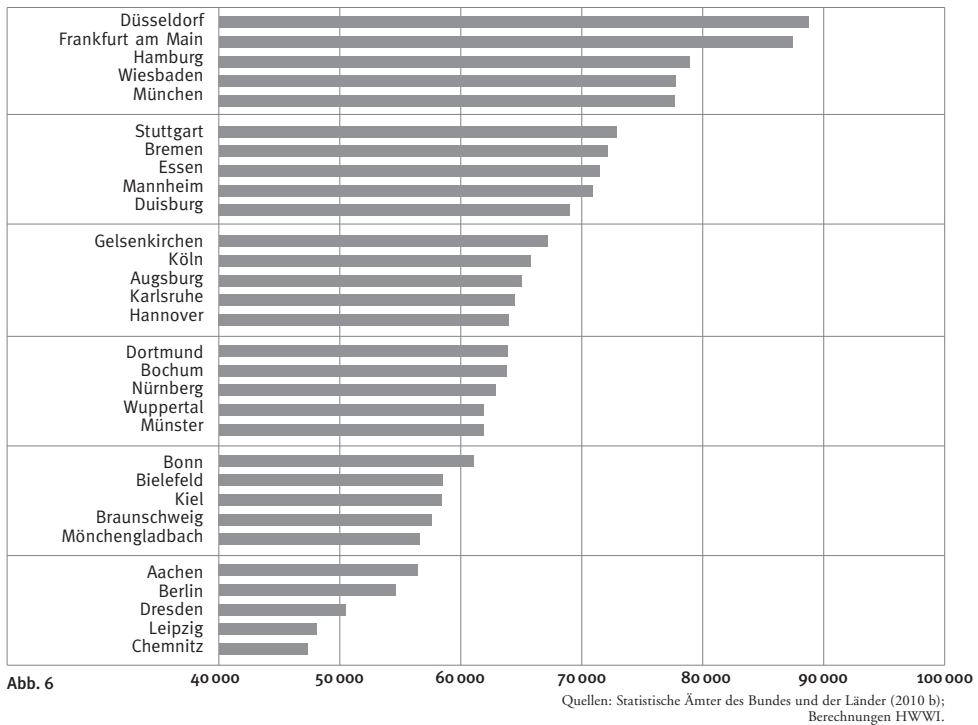
Abb. 5

Quellen: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2010 b);  
Berechnungen HWWI.

Erwerbstätigenzahlen stellten lediglich Wuppertal (-1,1 %) und Bochum (-0,6 %) dar, die einen leichten Rückgang der Arbeitsplätze zu verzeichnen hatten. Im bundesweiten Durchschnitt nahm die Zahl der Erwerbstätigen um 4 % zu. Zwölf der 30 größten Städte Deutschlands übertrafen dieses Wachstum. Münster hatte mit einem Plus von 7,6% vor Bonn, Berlin und Hamburg das höchste Wachstum bei den Erwerbstätigen zu verzeichnen. Es folgen Dresden (+6,3 %) und Leipzig (+6,2 %), die auch bevölkerungsdynamisch ein sehr gutes Ergebnis erzielten. Diese Entwicklungen lassen darauf schließen, dass sich die beiden Städte in einem Konvergenzprozess befinden, wobei sich Bevölkerungs- und Erwerbstätigendynamik gegenseitig auch zukünftig verstärken könnten.

Auffällig ist, dass sich die Dynamik der Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen im Vergleich zum Zeitraum 2000 bis 2005, auf den sich das letzte HWWI/Berenberg-Städteranking bezog, in den Städten deutlich erhöht hat. Ein Erklärungsfaktor hierfür ist, dass die makroökonomischen Rahmenbedingungen im Zeitraum von 2003 bis 2008 deutlich günstiger waren als zu Beginn des Jahrzehnts. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) wuchs in Deutschland in den Jahren 2001 bis 2005 jährlich durchschnittlich nur um 0,6 %. In den Jahren 2004 bis 2008 lag die durchschnittliche Wachstumsrate mit +1,8 % deutlich höher.

## Produktivität (Bruttoinlandsprodukt pro Erwerbstätigen), 2008



Die zunehmende Spezialisierung der Städte auf höherwertige Wirtschaftsbereiche geht mit Produktivitätszuwächsen einher, in deren Verlauf das von einem Erwerbstätigen im Durchschnitt produzierte Bruttoinlandsprodukt steigt. Bei dem Vergleich des Produktivitätswachstums zwischen den Städten ist allerdings zu berücksichtigen, dass dieses in den einzelnen Städten von unterschiedlichen standortspezifischen Faktoren und Phasen des Strukturwandels beeinflusst wird. So lag das Produktivitätsniveau im Jahre 2008 in den ostdeutschen Städten im Durchschnitt aufgrund ihrer spezifischen Wirtschaftsgeschichte weiterhin deutlich unterhalb des Niveaus vieler westdeutscher Städte (vgl. Abbildung 6). Das BIP pro Erwerbstätigen im Jahre 2008 betrug in Düsseldorf rund 88 017 Euro, 86 805 Euro in Frankfurt und 78 518 Euro in Hamburg. Dagegen lag die Produktivität in Chemnitz bei 46 668 und bei 50 194 in Dresden.

Betrachtet man die Entwicklung seit dem Jahre 2000 (vgl. Abbildung 7), so lässt sich kein genereller Trend im Hinblick auf die Angleichung der Produktivitätsniveaus zwischen den Städten feststellen: Insgesamt gesehen ist die Produktivitätsentwicklung von 2003 bis 2008 sowie von 2000 bis 2005 für alle 30 Städte positiv. Es bestehen jedoch starke Diskrepanzen zwischen den beiden Beobachtungszeiträumen. Erlangte Dresden im Zeitraum von 2000 bis 2005 noch den höchsten Produktivitätssprung (+23,2%), landet die sächsische Hauptstadt in den Jahren 2003 bis

## Produktivitätsentwicklung

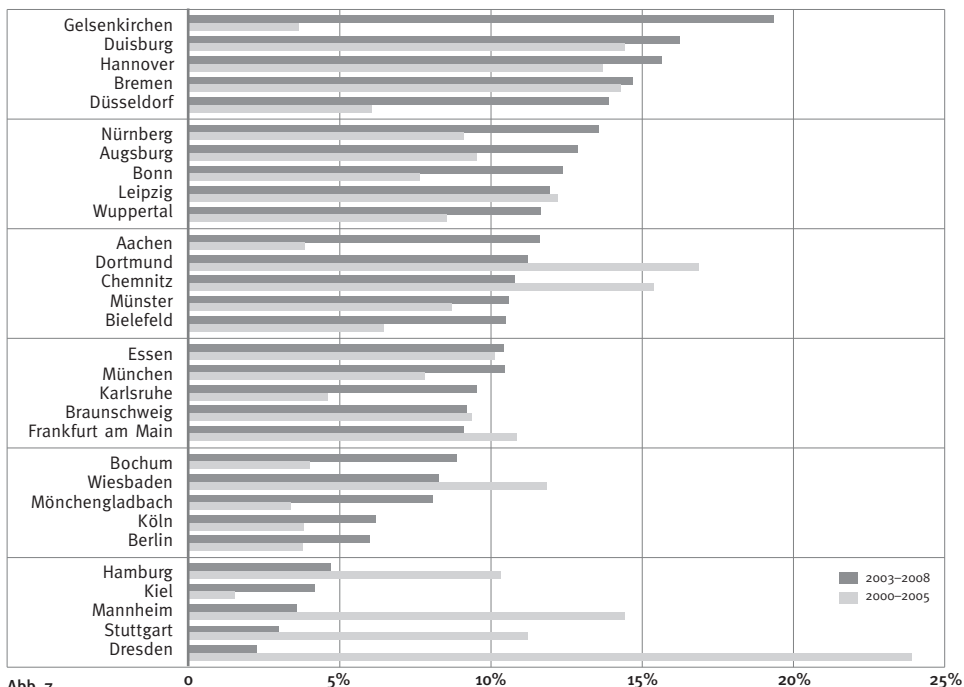


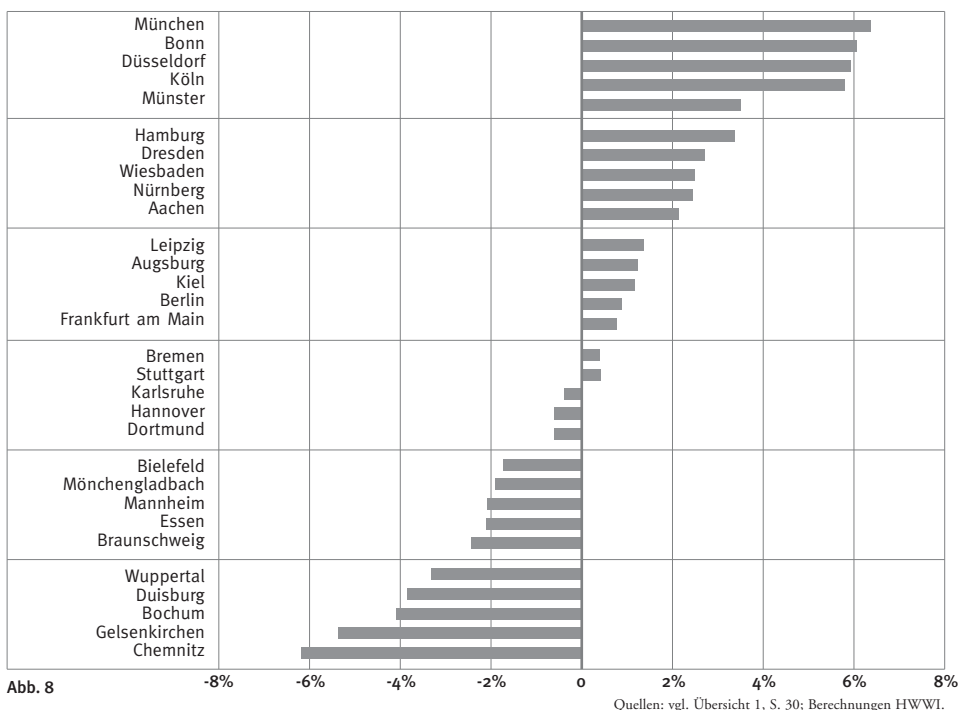
Abb. 7

Quellen: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2010 b);  
Berechnungen HWWI.

2008 auf dem letzten Platz der untersuchten Städte (+2,2%). Dies ist zum Teil auf den Anstieg der Erwerbstätigenzahl zurückzuführen, die im Zeitraum von 2003 bis 2008 (+6,3%) mehr als doppelt so stark zunahm wie in den Jahren 2000 bis 2005 (+3,1%). Nahezu spiegelverkehrt stellt sich die Entwicklung in Gelsenkirchen dar: Die Stadt erreichte im Zeitraum von 2003 bis 2008 die Spitzenposition, während die Produktivitätssteigerung hier von 2000 bis 2005 lediglich 3,0% betrug. Da sich auch die Anzahl der Erwerbstätigen im gleichen Zeitraum erhöhte, ist diese Steigerung auf den ausgeprägten Anstieg des Bruttoinlandsproduktes zurückzuführen. Die relativ starke Abnahme des Produktivitätswachstums in Stuttgart (von 11,1% auf 3,1%) und Mannheim (von 14,3% auf 3,6%) ist dadurch zu erklären, dass diese Städte aufgrund ihrer hohen Exportquoten überdurchschnittlich stark von der Wirtschafts- und Finanzkrise im Jahre 2008 betroffen waren.<sup>6</sup> So sank die Produktivität in Stuttgart von 2007 bis 2008 um 3,5%, und das BIP nahm um 2,3% ab, während es in Deutschland insgesamt um 2,7% zunahm.

6 Vgl. Genosko et al. (2010).

## Bevölkerungsprognose, 2010 bis 2020



## 2.2 Bevölkerungsprognose

In den kommenden Jahren wird die Bevölkerung insgesamt und insbesondere die erwerbsfähige Bevölkerung in Deutschland abnehmen.<sup>7</sup> Einzelne Städte und Regionen werden hiervon sehr unterschiedlich betroffen sein, weil sich Einflussfaktoren wie die Altersstruktur, die Fertilitätsrate sowie der Wanderungssaldo von Region zu Region stark unterscheiden. Wanderungen aus dem Ausland und zwischen Regionen innerhalb Deutschlands werden auch zukünftig die demografische Entwicklung von Städten entscheidend beeinflussen. Prognosen dafür fallen jedoch sehr unterschiedlich aus. Diese Studie stützt sich auf Bevölkerungsprognosen der Statistischen Landesämter, die zwischen den Jahren 2004 und 2009 erstellt wurden.<sup>8</sup>

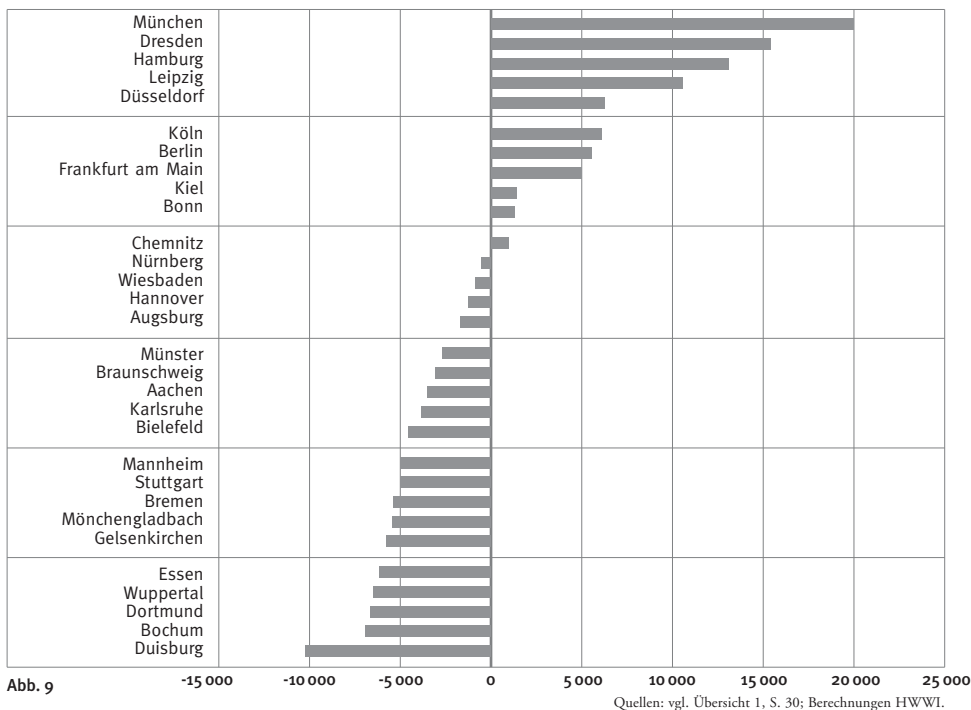
Die Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahre 2020 stellen sich unterschiedlich dar (vgl. Abbildung 8). Demnach wird die Bevölkerung in 17 Städten zunehmen. Für viele Städte setzen sich in diesen Prognosen die Trends der Jahre 2003 bis 2009 fort, darunter zum Beispiel für die drei größten deutschen Städte Berlin (+1%), München (+6,4%) und Hamburg (+3,3%) wie auch für die fünf Städte mit dem größten Bevölkerungsrückgang. Hier bildet Chemnitz (-6,2%)

<sup>7</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt (2009).

<sup>8</sup> Vgl. Übersicht 1. Diese Prognosen wurden anstelle der BBSR-Prognose zur regionalen Bevölkerungsentwicklung, welche dem HWWI/Berenberg-Städteranking 2008 zugrunde lag, in die Analysen einbezogen. Der Grund hierfür ist, dass sich bereits teilweise deutliche Abweichungen zwischen der Ist-Entwicklung und den jüngsten BBR-Prognosewerten feststellen lassen. In der vorliegenden Analyse ist der zeitliche Horizont das Jahr 2020, weil für diesen Zeitpunkt für alle der betrachteten Städte Bevölkerungsprognosen vorliegen.



## Entwicklung der Bevölkerung unter 20 Jahren, 2010 bis 2020



das Schlusslicht. Wirtschaftliche Folgen des demografischen Wandels werden aufgrund altersstruktureller Veränderungen erwartet, die sich unter anderem in der Entwicklung des Anteils der Personen im erwerbsfähigen Alter (Personen zwischen 20 und 65 Jahren) und der jüngeren Bevölkerung (unter 20 Jahren) zeigen. In vielen Städten wird dieser Teil der Bevölkerung bereits in der nahen Zukunft zurückgehen. Am stärksten betroffen sind von entsprechenden altersstrukturellen Effekten die Städte im Ruhrgebiet, beispielsweise Bochum, Dortmund und Essen (vgl. Abbildung 9), während insbesondere die sächsischen Städte mit einem relativen Zuwachs der jüngeren Bevölkerung rechnen können. Aufgrund des relativ geringen Ausgangsniveaus in den ostdeutschen Städten, wo die Fertilität nach 1989 stark eingebrochen ist, stellt dies jedoch teilweise einen Niveaueffekt dar. Dies zeigt das Beispiel Chemnitz, wo sich der Anteil junger Menschen von 13% im Jahre 2010 bis 2020 auf 14,3% erhöhen könnte. Dennoch hätte Chemnitz im Jahre 2020 nach Aachen den zweitniedrigsten Anteil an unter 20-Jährigen. Zu den elf Städten, die voraussichtlich in den kommenden zehn Jahren junge Menschen dazugewinnen werden, zählen auch die größten Städte Deutschlands. Die Zunahme des Umfangs der jüngeren Bevölkerung ist unter anderem für die Standortqualität relevant, weil deren Größe den Umfang und die Vielfalt der Bildungslandschaft und Betreuungsangebote für Kinder positiv beeinflusst.

## 3. Standortfaktoren

### 3.1 Überblick

Die Standortwahl von Unternehmen und die Entscheidung von Menschen, in einer bestimmten Region oder Stadt zu leben, werden von zahlreichen Aspekten beeinflusst. Auf der Grundlage vorliegender empirischer Studien über die Relevanz verschiedener Standortfaktoren lässt sich jedoch weder eine eindeutig abgegrenzte Gruppe zu berücksichtigender Einflussfaktoren auf die Standortwahl bilden noch eine Rangfolge der Standortdeterminanten aufstellen. Deshalb kann ein Vergleich von Standortbedingungen immer nur einen Ausschnitt aller relevanten Aspekte der Standortqualität abbilden. Das HWWI/Berenberg-Städteranking bezieht sich auf Indikatoren zu den Standortbedingungen der Städte im Hinblick auf:<sup>9</sup>

- Bildung und Innovationsfähigkeit,
- Internationalität und
- Erreichbarkeit europäischer Agglomerationen.

Die Auswahl der betrachteten Standortfaktoren für den Vergleich der deutschen Städte berücksichtigt die weiter voranschreitende Bedeutung von wissensintensiven Wirtschaftszweigen, deren Basis Wissen und Bildung sind. Der Berufsbildungsbericht 2010 schätzt den anteilmäßigen Bedarf an Arbeitskräften mit Fachhochschul- bzw. Hochschulabschluss im Jahre 2020 mit 17% zwar nur wenig höher als im Jahre 2010 ein (16,2%). Dennoch kann aufgrund eingeschränkter fachlicher und regionaler Mobilität und Flexibilität der Arbeitskräfte in einigen Berufsbereichen schon ab dem Jahre 2016 mit einem zunehmenden Mangel an hoch qualifizierten Arbeitskräften gerechnet werden.<sup>10</sup> Es ist zu erwarten, dass der Fachkräftebedarf in urbanen Zentren relativ stark ansteigen wird, weil die Spezialisierung auf wissensintensive Wirtschaftszweige hier bereits vielerorts dynamischer voranschreitet als im Bundesdurchschnitt. Geppert/Gornig (2003) argumentieren, dass im Zuge des Strukturwandels die Bedeutung der Kernstädte zunehmen wird, weil sich überregional orientierte Dienstleistungen in den Städten konzentrieren. Entscheidend für die Entwicklungschancen von Städten werden deshalb (hoch) qualifizierte Arbeitskräfte sowie die technologische Leistungsfähigkeit der Wirtschaft sein, was in der Indikatorenauswahl für den Städtevergleich Berücksichtigung findet.

Ein zweiter Schwerpunkt der Indikatoren für die Standortbewertung im HWWI/Berenberg-Städteranking betrifft die Internationalität. Das stetige Wachstum des Welthandels sowie die zunehmende Bedeutung internationaler Migration forcieren die Internationalisierung ökonomischer Aktivitäten. Internationale Städte gewinnen deshalb im Städtewettbewerb relativ an Attraktivität. Der jüngst beobachtbare Einbruch im Zuge der Wirtschafts- und Finanzkrise war dabei nur eine vorübergehende Erscheinung und keine Abkehr vom Trend der zunehmenden weltwirtschaftlichen Verflechtungen.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> Vgl. zur Auswahl der Standortfaktoren Bräuninger/Stiller (2008).

<sup>10</sup> Vgl. Autorengruppe Bildungsberichterstattung (2010).

<sup>11</sup> Vgl. Bräuninger et al. (2009).

Städte, die sich unter anderem durch die Übernahme internationaler Metropolfunktionen auszeichnen, bieten internationalen Unternehmen günstige Rahmenbedingungen für ihre Entwicklung. Die Internationalität eines Standortes ist beispielsweise dann bedeutsam, wenn infolge einer Standortentscheidung hoch qualifizierte Arbeitskräfte mit dem Unternehmenssitz aus dem Ausland einwandern oder das Unternehmen Arbeitskräfte auf dem internationalen Arbeitsmarkt gewinnen möchte. Die urbane Mischung von Humankapital sowie sozialem und kulturellem Kapital, also die »Diversität« einer Stadt, erhöht insbesondere für kreative Menschen ihre Attraktivität. Dies hat potenziell positive Effekte auf das Standortimage und kann zu einem sich selbstverstärkenden Wachstumsprozess führen.<sup>12</sup> Empirische Studien stellen positive Effekte der internationalen Diversität der (hoch-)qualifizierten Beschäftigten auf die Produktivität und regionale Innovationen fest.<sup>13</sup>

Die Auswahl der betrachteten Indikatoren trägt ferner dem Aspekt Rechnung, dass die geografische Dimension des relevanten Marktgebietes in Europa aufgrund der zunehmenden internationalen Verflechtungen von wirtschaftlichen Aktivitäten während der vergangenen Jahrzehnte stetig gewachsen ist. Deshalb ist die Verkehrsinfrastruktur weiterhin ein relevanter Standortfaktor, etwa für Transportunternehmen. Aber auch der Transport von Personen gewinnt für unternehmerische Aktivitäten zunehmend an Bedeutung. Gerade in wissensintensiven Branchen sind Face-to-Face-Kontakte wichtig, um nichtstandardisierte Informationen zu vermitteln, die für Lern-, Innovations- und Vertrauensprozesse wesentlich sind.<sup>14</sup> Eine wichtige Standortqualität ist dabei die Erreichbarkeit eines Flughafens, 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.<sup>15</sup>

### 3.2 Bildung und Innovationsfähigkeit

Die betrachteten deutschen Städte unterscheiden sich hinsichtlich des Bildungsniveaus der Schulabgänger und der Beschäftigten relativ deutlich (vgl. Abbildung 10). In Dresden, Leipzig und Nürnberg liegt der Anteil der Schüler, die ohne Hauptschulabschluss die Schule verlassen, bei über 10%. Diese Quote fällt hingegen in anderen Städten, beispielsweise in Bonn (4,5%), deutlich niedriger aus. Ähnlich starke Unterschiede sind beim Anteil der Schulabgänger mit Allgemeiner Hochschulreife festzustellen. Den Spitzenwert erreicht mit rund 46% Bonn, gefolgt von Hamburg, den sächsischen Städten Dresden und Leipzig sowie Berlin. Nur eine etwa zwei Drittel so hohe Abiturientenquote weisen die Städte Duisburg, Gelsenkirchen und Nürnberg auf.

<sup>12</sup> Vgl. Florida (2002).

<sup>13</sup> Vgl. Bellini et al. (2008); Niebuhr (2006).

<sup>14</sup> Vgl. Stolper/Manville (2006).

<sup>15</sup> Vgl. Niebuhr/Stiller (2004).

## Bildungsniveau

	Anteil der Schulabgänger ohne Hauptschulabschluss in %, 2009	Anteil der Schulabgänger mit Hochschulreife in %, 2009	Anteil der Beschäftigten mit Fach-, Fachhoch- oder Hochschulabschluss an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort in %, 2009
Aachen	5,2	41,9	21,8
Augsburg	7,2	35,2	11,9
Berlin	9,9	43,8	15,4
Bielefeld	5,8	35,0	12,0
Bochum	6,9	32,3	12,5
Bonn	4,5	46,0	23,6
Braunschweig	6,6	42,7	18,2
Bremen	5,4	33,1	13,6
Chemnitz	10,3	38,5	16,7
Dortmund	8,8	29,7	11,0
Dresden	10,7	45,8	22,9
Duisburg	8,5	28,3	6,7
Düsseldorf	8,4	35,6	17,3
Essen	8,0	35,1	12,0
Frankfurt am Main	4,9	34,1	19,6
Gelsenkirchen	9,3	26,5	5,9
Hamburg	7,8	44,1	13,8
Hannover	6,9	38,6	16,6
Karlsruhe	5,9	39,1	19,2
Kiel	7,1	36,1	11,9
Köln	5,5	34,0	16,6
Leipzig	10,7	43,6	18,7
Mannheim	6,9	29,0	14,3
Mönchengladbach	7,7	30,3	8,0
München	8,2	35,2	21,7
Münster	6,7	41,6	19,6
Nürnberg	10,8	31,2	13,1
Stuttgart	7,1	38,5	21,3
Wiesbaden	6,8	33,3	15,4
Wuppertal	7,7	33,1	9,1

Abb. 10

Quellen: vgl. Übersicht 2, S. 31; Berechnungen HWWI.

Die Anzahl der Personen mit Hochschulreife stellt einen Indikator für das regionale Akademi-kerpotenzial dar. Somit lässt sich anhand der Ergebnisse ableiten, dass die deutschen Städte mit der Schlüsselressource Wissen sehr unterschiedlich ausgestattet sind. Allerdings stärkt eine hohe Anzahl von Abiturienten nur dann die Wissensbasis einer Stadt, wenn diese nach ihrem Schulabschluss in der Stadt bleiben. Das Potenzial hierfür ist in Städten mit hohen Abiturientenquoten ausgeprägter und variiert zwischen den deutschen Städten erheblich.

Hinsichtlich der Beschäftigung von hoch qualifizierten Arbeitskräften zeigt sich im Vergleich der deutschen Städte ebenfalls ein sehr differenziertes Bild (vgl. Abbildung 10). Wie im Ranking von 2008 sind die altindustriellen Städte im Ruhrgebiet sowie Wuppertal mit deutlichem Abstand

am unteren Ende der Skala angesiedelt. Gelsenkirchen kommt auf einen Anteil hoch qualifizierter Arbeitskräfte an allen Beschäftigten von 5,9%, und in Duisburg beträgt diese Quote 6,7%. Etwa viermal so hohe Anteile wie in Gelsenkirchen weisen die Städte Bonn (23,6%) und Dresden (22,9%) auf.

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. Städte mit unterdurchschnittlichen Anteilen von (hoch) qualifizierten Beschäftigten an allen Beschäftigten weisen geringere Patenterfolge auf als Städte, in denen das Qualifikationsniveau der Beschäftigten vergleichsweise hoch ist.<sup>16</sup>

### 3.3 Internationalität

In dem Städtevergleich wird die Position der Städte hinsichtlich des Faktors »Internationalität« mit dem Anteil ausländischer Studierender an allen Studierenden, dem Anteil ausländischer Beschäftigter an allen Beschäftigten und der Anzahl der Übernachtungen von ausländischen Gästen im Fremdenverkehr in Relation zur Bevölkerung analysiert.

Im zunehmenden Wettbewerb um hoch qualifizierte Arbeitskräfte aus dem Ausland spielt die Attraktivität der Bildungssysteme eine große Rolle, weil dadurch potenzielle Arbeitskräfte gewonnen werden können. Dies wird anhand der Internationalität der Hochschulen beurteilt, welche durch den Anteil ausländischer Studierender gemessen wird. Diesbezüglich zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den betrachteten Städten. Die Werte variieren zwischen knapp 5,8% in Chemnitz und über 18% in Bremen und Frankfurt (vgl. Abbildung 11). In diesem Bild spiegelt sich zum Teil die Struktur der Bevölkerung wider. In den großen Städten Westdeutschlands leben vergleichsweise viele ausländische Personen, in den kleineren Städten und in Ostdeutschland relativ wenige.

Das Potenzial für die Entfaltung positiver ökonomischer Effekte einer internationalen Bevölkerung steht im engen Zusammenhang mit der Arbeitsmarktpartizipation von Ausländern. Wie bereits im Ranking 2008 weisen die Städte München (15,2%), Frankfurt am Main (15%) und Stuttgart (13,8%) die höchsten Anteile ausländischer sozialversicherungspflichtig Beschäftigter auf. Die niedrigsten Werte haben Kiel (3,5%), Braunschweig (4,3%), Münster (5,1%) sowie die ostdeutschen Städte mit 1 bis 2%. Entscheidend für die Arbeitsmarktintegration ist das Bildungsniveau der Ausländer, welches beispielsweise in München, Stuttgart und Frankfurt relativ hoch ist.<sup>17</sup> Hier liegen die Arbeitslosenquoten der Ausländer mit 9,3%, 10,9% und 12,4% deutlich niedriger als in anderen Städten.<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Vgl. Bräuninger/Stiller (2008).

<sup>17</sup> Vgl. Damelang et al. (2010).

<sup>18</sup> Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2010 a).

## Internationalität

	Anteil ausländischer Studierender in %, 2009/10	Anteil ausländischer sozialversicherungspflichtig Beschäftigter am Arbeitsort in %, 2009	Anzahl der ausländischen Übernachtungen im Fremdenverkehr pro Einwohner, 2008
Aachen	15,7	10,7	0,95
Augsburg	10,3	9,3	0,55
Berlin	16,0	6,9	2,05
Bielefeld	7,9	7,4	0,28
Bochum	12,5	6,7	0,22
Bonn	13,0	8,1	0,89
Braunschweig	10,8	4,3	0,37
Bremen	18,4	6,4	0,60
Chemnitz	5,8	1,1	0,28
Dortmund	12,0	7,5	0,29
Dresden	9,4	1,9	1,09
Duisburg	13,8	9,5	0,14
Düsseldorf	16,5	10,5	2,35
Essen	13,1	6,9	0,36
Frankfurt am Main	18,3	15,0	3,79
Gelsenkirchen	11,8	6,8	0,17
Hamburg	12,0*	8,2	0,90
Hannover	14,7	6,8	0,83
Karlsruhe	14,1	9,8	0,63
Kiel	8,0	3,5	0,43
Köln	12,5	10,6	1,52
Leipzig	10,0	1,6	0,70
Mannheim	11,2	12,0	0,73
Mönchengladbach	12,0	8,1	0,20
München	15,1	15,2	3,46
Münster	7,3	5,1	0,41
Nürnberg	9,7	10,6	1,37
Stuttgart	15,6	13,8	1,32
Wiesbaden	14,3	11,0	0,92
Wuppertal	13,1	9,6	0,23

Abb. 11 \* (2008/2009)

Quellen: vgl. Übersicht 2, S. 31; Berechnungen HWWI.

Bezüglich der Anzahl der ausländischen Übernachtungsgäste liegen die Messestadt Frankfurt sowie München mit hohen Touristenzahlen von 3,8 beziehungsweise 3,5 ausländischen Übernachtungen pro Einwohner vorne. Mit etwas Abstand folgen Düsseldorf (2,4), Berlin (2,1) und Köln (1,5). Vergleichsweise unbedeutende Ziele für Touristen aus dem Ausland sind Duisburg, Gelsenkirchen, Mönchengladbach und Bochum. Dort gab es nur 0,1 bis 0,2 ausländische Übernachtungen je Einwohner. Hervorzuheben ist die zunehmende Bedeutung Dresdens für Touristen aus dem Ausland. Die sächsische Landeshauptstadt liegt mit 1,1 Übernachtungen mittlerweile an sechster Stelle des Rankings und konnte gegenüber 2008 leicht zulegen.

### 3.4 Erreichbarkeit

Das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung modelliert die Erreichbarkeit, indem die durchschnittliche Reisezeit im kombinierten Pkw-Luftverkehr von den deutschen Städten und Kreisen zu 41 europäischen Agglomerationen berechnet wird. Die Unterschiede zwischen den Städten sind erheblich. Zu den 41 europäischen Agglomerationen gelangt man von der Stadt Frankfurt am Main mit der besten Erreichbarkeit im Durchschnitt in etwas mehr als drei Stunden, wohingegen die Reisezeit von der Stadt Chemnitz mit der schlechtesten Erreichbarkeit 4,8 Stunden beträgt (vgl. Abbildung 12).

Die Städte mit der besten Erreichbarkeit profitieren auf der einen Seite von einem internationalen Flughafen wie im Falle von Frankfurt, Wiesbaden, Düsseldorf, Berlin, München, Stuttgart und Hamburg. Auf der anderen Seite spielt auch die geografische Lage innerhalb Europas eine Rolle. Während die Städte im Südwesten und Westen Deutschlands näher an den am höchsten verdichteten Regionen Europas liegen, befinden sich die sächsischen Städte eher in einer Randlage zu diesen Agglomerationsräumen. Die Grenznahe zu Polen und Tschechien ist ungünstig, weil in deren Hinterland keine nennenswerten Märkte liegen. Außerdem ist die (grenzüberschreitende) Verkehrsinfrastruktur in Sachsen und den polnischen und tschechischen Nachbarregionen hinsichtlich ihrer Qualität noch verbesserungswürdig. Im Vergleich zu den Werten von 2004 aus dem letzten Ranking sind kaum Unterschiede festzustellen. Insgesamt hat sich die Erreichbarkeit aller Städte von 2004 bis 2007 leicht verbessert.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Vgl. BBSR (2010).

## Erreichbarkeit

	Durchschnittliche Reisezeit zu 41 europäischen Agglomerationszentren im kombinierten Pkw-/ Luftverkehr in Minuten, 2007	Durchschnittliche Reisezeit zu 41 europäischen Agglomerationszentren im kombinierten Pkw-/ Luftverkehr in Minuten, 2004
Frankfurt am Main	188,3	192,44
Düsseldorf	192,8	199,47
Wiesbaden	193,9	198,00
Berlin	197,8	213,87
Duisburg	200,8	207,41
Köln	202,8	210,14
Stuttgart	204,0	214,94
Essen	204,2	210,82
Hamburg	207,3	211,63
Mönchengladbach	207,7	215,26
München	208,4	210,53
Bonn	209,0	215,08
Wuppertal	213,2	220,76
Bochum	214,4	221,65
Dortmund	218,5	229,54
Gelsenkirchen	219,3	225,43
Mannheim	221,4	224,25
Nürnberg	224,0	245,50
Bremen	224,5	252,26
Karlsruhe	228,2	234,82
Hannover	231,3	238,47
Aachen	236,1	228,59
Augsburg	237,4	238,48
Münster	239,5	251,00
Dresden	252,0	270,67
Leipzig	253,0	314,27
Kiel	253,7	267,21
Bielefeld	255,3	269,65
Braunschweig	255,7	269,47
Chemnitz	285,7	300,96

Abb. 12

Quellen: BBSR (2009); Berechnungen HWWI.



## 4 HWWI / Berenberg-Städteranking

Die Indikatoren zur ökonomischen und demografischen Dynamik, zu den demografischen Prognosen sowie zu den Standortbedingungen werden im Folgenden zusammengefasst. Generell bestehen bei jedem Ranking die Problematiken in 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 zu gleichen Teilen in den »Gesamtindex« eingehen.

- Der *Trendindex* bezieht sich auf das Ausgangsjahr 2003 (das HWWI/Berenberg-Städteranking 2008 bezog sich auf das Ausgangsjahr 2000) und beinhaltet die Entwicklung der Bevölkerung für den Zeitraum 2003 bis 2009 sowie die Entwicklung der Erwerbstätigkeit und der Produktivität für den Zeitraum von 2003 bis 2008. Die genannten Indikatoren gehen zu gleichen Teilen in den Trendindex ein.
- Der *Standortindex* enthält zu je einem Drittel Indikatoren aus den Bereichen »Bildung und Innovationsfähigkeit«, »Internationalität« und »Erreichbarkeit«. Dabei werden in den einzelnen Bereichen folgende Daten verwendet: Internationalität (Anteil ausländischer sozialversicherungspflichtig Beschäftigter am Arbeitsort 2009; Anteil ausländischer Studierender an allen Studierenden 2009; Anzahl der ausländischen Übernachtungen im Fremdenverkehr pro Einwohner 2008), Bildung und Innovationsfähigkeit (Anteil Schulabgänger mit Hochschulreife 2009; Anteil der Schulabgänger ohne Hauptschulabschluss 2009; Anteil FuE-Beschäftigter 2008;<sup>20</sup> Anteil Beschäftigter mit Fach-, Fachhoch-, Hochschulabschluss am Wohnort 2009; Produktivität 2008)<sup>21</sup> und Erreichbarkeit (durchschnittliche Reisezeit zu 41 europäischen Agglomerationen 2007).
- Der *Demografieindex* fasst die demografischen Entwicklungstendenzen auf Basis der Prognosen der jeweiligen statistischen Landesämter<sup>22</sup> (vgl. Übersicht 1) bis zum Jahre 2020 (Entwicklung der Gesamtbevölkerung, Veränderung des Anteils der unter 20-Jährigen an der Bevölkerung, Bevölkerungsanteil der erwerbsfähigen Bevölkerung 2020) und die Fertilitätsrate im Durchschnitt der Jahre 2006 bis 2008 zusammen.

Bonn liegt aufgrund seiner ausgewogenen sehr guten ökonomischen und demografischen Entwicklung beim Trendindex mit leichtem Abstand vorne. Mit einer Zunahme der Erwerbstätigenzahl in Bonn um 7,5% sind im Analysezeitraum nur in Münster mehr Arbeitsplätze entstanden. Die Produktivität in der Dienstleistungsmetropole am Rhein ist um 12% und die Einwohnerzahl um 2,8% gestiegen. Auf den weiteren Plätzen folgen Städte mit sehr unterschiedlichen strukturellen Voraussetzungen. Auf Platz zwei befindet sich Leipzig. Die sächsische Stadt hat in der jüngeren Vergangenheit einen sehr dynamischen Aufholprozess begonnen, in dessen Verlauf die

20 Die Werte beziehen sich für diesen Indikator auf das Jahr 2008, weil für Gelsenkirchen, Mannheim und Wuppertal für das Jahr 2009 in der Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten keine Werte für FuE-Beschäftigte ausgewiesen worden sind.

21 Der im HWWI/Berenberg-Städteranking 2008 verwendete Indikator »Patente« wird in der vorliegenden Studie durch die Produktivität (BIP pro Erwerbstätigen; vgl. Abbildung 6) ersetzt, weil die regionale Patentstatistik nicht aktualisiert vorliegt. Die Produktivität kann ebenfalls als ein Aspekt der regionalen technologischen Leistungsfähigkeit, welche zur Innovationsfähigkeit beiträgt, interpretiert werden.

22 Da Bevölkerungszahlen der aktuellen BBSR-Prognose aufgrund hoher positiver Wanderungssalden für die Städte deutlich nach unten abweichen, wurden jüngere Prognosen der statistischen Landesämter und für Stuttgart die Prognose der Stadt Stuttgart verwendet. Weil in diesen Datensätzen keine Prognosen zu den Erwerbspersonen enthalten sind, wurde alternativ der Anteil der erwerbsfähigen Bevölkerung 2020 für das Ranking verwendet.

## Trendindex

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

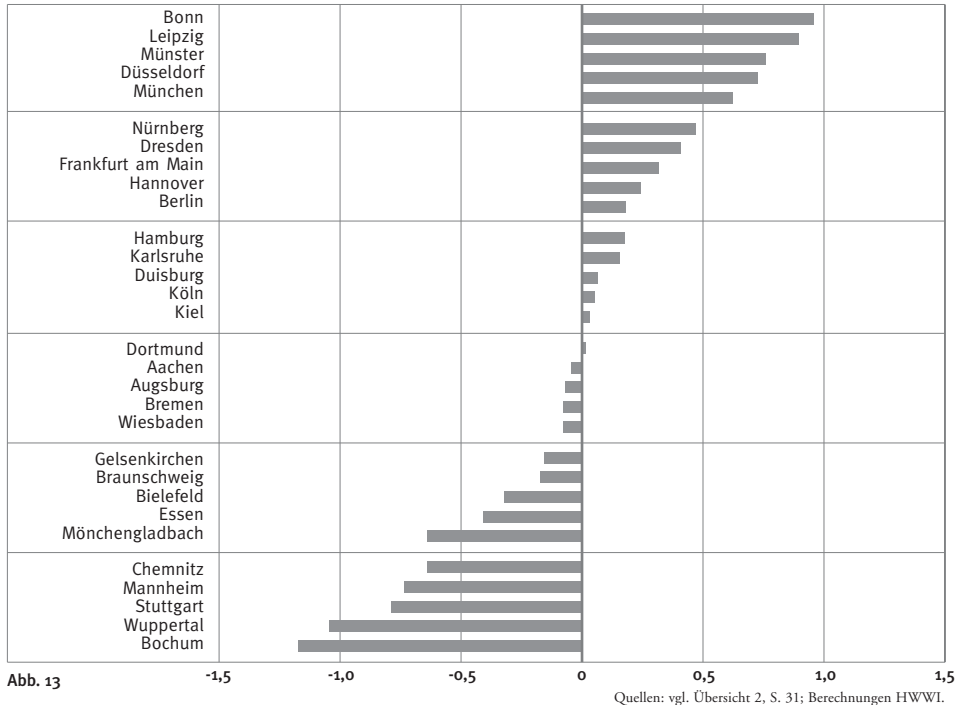


Abb. 13

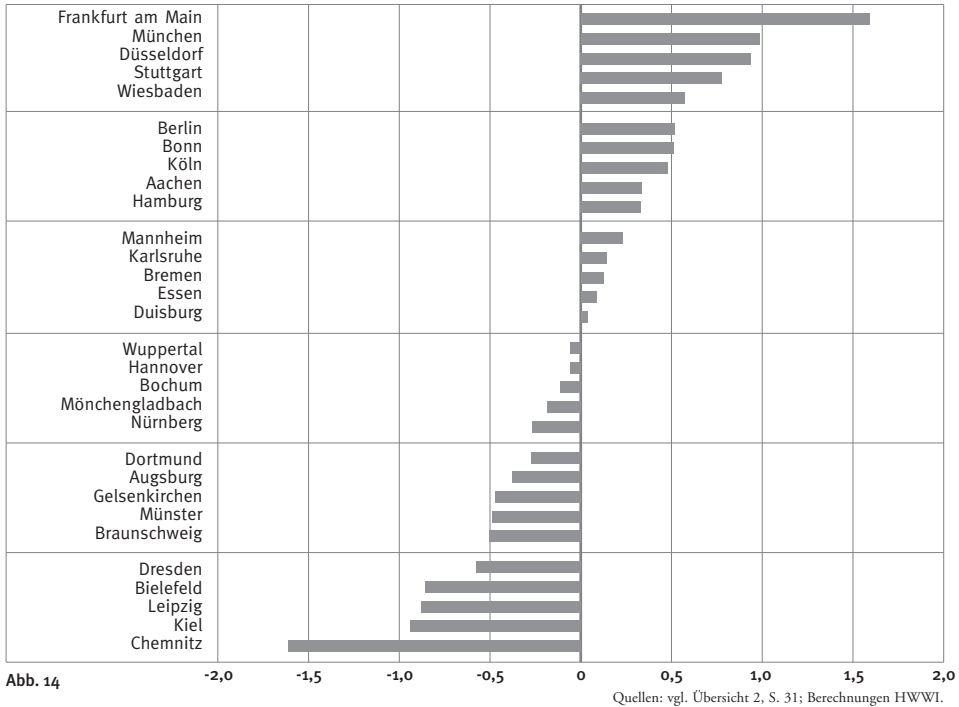
Quellen: vgl. Übersicht 2, S. 31; Berechnungen HWWI.

Zahl der Arbeitsplätze im Zeitraum von 2003 bis Ende 2008 um 6,2% zugelegt hat und die Bevölkerung um 4,3% gewachsen ist. Die etwa 276 000 Einwohner zählende Stadt Münster liegt auf Platz drei und konnte einen Zuwachs der Erwerbstätigen von 7,6% erreichen, bleibt aber bei Produktivitätswachstum und Bevölkerungsentwicklung hinter Leipzig und Bonn zurück. Auf Platz vier und fünf befinden sich München, das mit einem Bevölkerungszuwachs von 6,6% glänzt, und Düsseldorf. Aufgrund der sehr dynamischen Produktivitätsentwicklung ist das Bruttoinlandsprodukt pro Erwerbstätigen in der Stadt am Rhein gegenwärtig so hoch wie in keiner anderen deutschen Stadt.

Positiv sticht zudem die Entwicklung Berlins in der jüngeren Vergangenheit hervor. Während Berlin im HWWI/Berenberg-Städteranking aus dem Jahre 2008 noch am unteren Ende der Skala lag, ist der Hauptstadt ein großer Sprung nach vorne gelungen: Die Bevölkerung wächst, die Zahl der Arbeitsplätze nimmt zu, und die Produktivität steigt. Eine solche Kehrtwende ist Bochum, Wuppertal, Chemnitz, Mönchengladbach und Essen nicht gelungen, die weiterhin die Herausforderungen des Strukturwandels zu bewältigen haben. Allerdings ist der Arbeitsplatzabbau in diesen Städten weitestgehend zum Stillstand gekommen. Während sich Mannheim und Stuttgart im HWWI/Berenberg-Städteranking 2008 beim Trendindex relativ weit oben befanden, sind sie

## Standortindex 2010

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



im aktuellen Ranking deutlich abgerutscht. Diese Städte sind aufgrund ihrer relativ starken Exportabhängigkeit überdurchschnittlich stark von den Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise betroffen gewesen, was die Produktivitäts- und Erwerbstätigenentwicklung gebremst hat.<sup>23</sup> Zudem ist die Bevölkerungsdynamik in diesen Städten deutlich verhaltener als in anderen deutschen Großstädten.

Ebenso wie beim Trendindex zeigt sich eine deutliche Differenzierung zwischen den Städten hinsichtlich der Standortfaktoren. Frankfurt hat seine »Führung« beim Standortindex behauptet. Die Stadt belegt hinsichtlich der Internationalität sowie der Erreichbarkeit Platz eins und weist sehr gute Standortbedingungen hinsichtlich der Innovationsfähigkeit und Bildung auf. München und Düsseldorf, die auf den Plätzen zwei und drei folgen, glänzen durch ihre Internationalität und insbesondere Düsseldorf durch seine Erreichbarkeit, welche die zweitbeste in Deutschland ist. Im Hinblick auf Bildung und Innovation befindet sich diese Stadt unter den Top 10. 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 Chemnitz, Kiel, Leipzig, Bielefeld und Dresden, die eine relativ ungünstige Erreichbarkeit aufweisen und auch bei der Internationalität weit hinten platziert sind. Hervorzuheben ist dennoch, dass sich Dres-

<sup>23</sup> Vgl. Genosko et al. (2010).

## Demografieindex

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

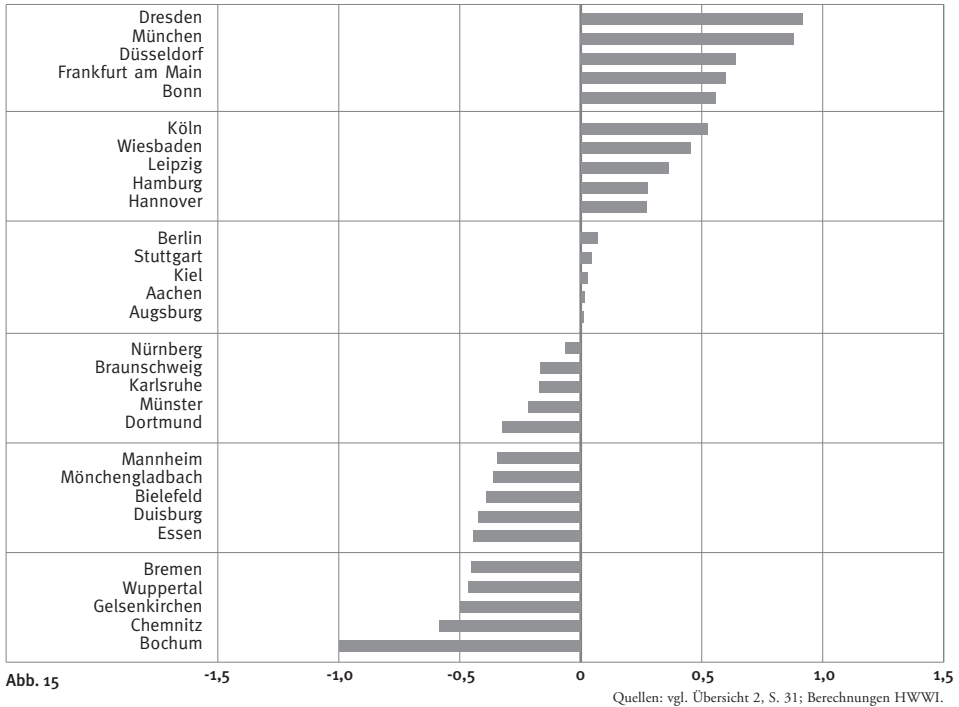


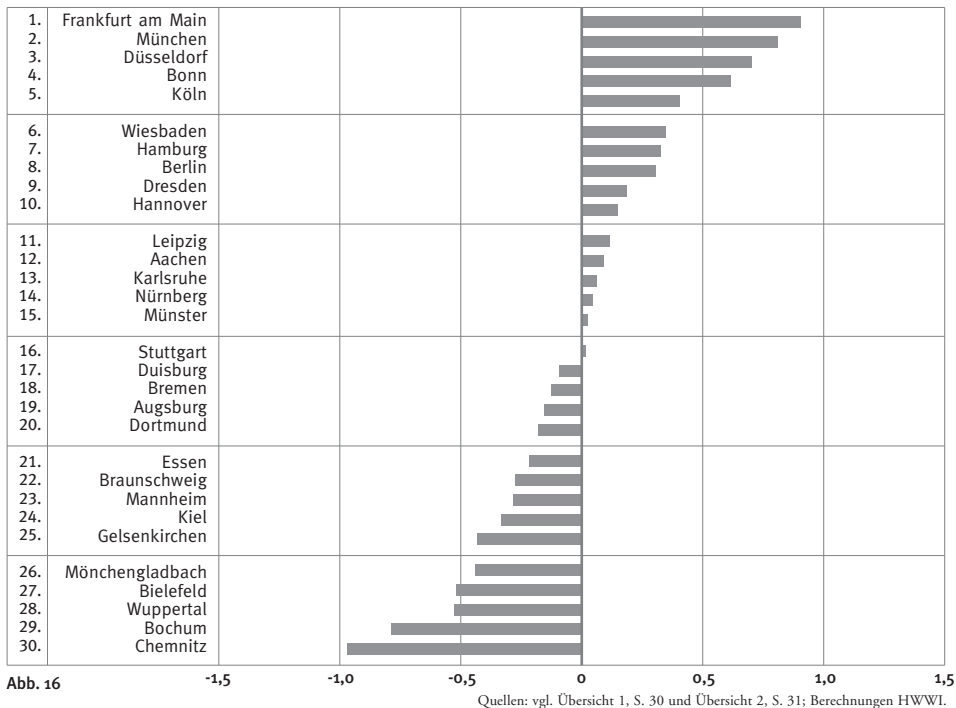
Abb. 15

Quellen: vgl. Übersicht 2, S. 31; Berechnungen HWWI.

den und Leipzig hinsichtlich ihrer Standortbedingungen, insbesondere im Bereich Bildung, von dieser Gruppe positiv abheben. Auch beim Demografieindex ergeben sich erhebliche Unterschiede zwischen den Städten: Während aktuelle Bevölkerungsprognosen für zahlreiche Städte – insbesondere für München, eine Reihe von Städten in Nordrhein-Westfalen, Berlin, Leipzig und Dresden – hohe Bevölkerungszuwächse und eine Zunahme der Bevölkerung unter 20 Jahren vorhersagen, könnte der demografische Trend in einer Reihe von Städten deutlich anders verlaufen. Im Ranking setzt sich Dresden an die Spitze aufgrund der sehr guten Prognosewerte und einer der höchsten Fertilitätsraten im Städtevergleich.

Abbildung 16 zeigt die Positionierung der 30 Städte im Gesamtranking, welches die Ergebnisse des Trendindex, des Standortindex und des Demografieindex zusammenfasst. An der Spitze des Gesamtrankings befinden sich – wie bereits im HWWI/Berenberg-Städteranking aus dem Jahre 2008 – Frankfurt am Main, gefolgt von München mit einem sehr geringen Rückstand. Die wesentlichen Erklärungsfaktoren für die vorderen Plätze von Frankfurt und München sind ihr hervorragendes Abschneiden beim Standort- und Demografieindex, während bei einigen anderen Städten die gegenwärtigen Wachstumstrends positiver sind. Dies gilt besonders für Bonn, Düsseldorf und Leipzig. Die sächsische Stadt rutscht aufgrund dieser Tatsache weit im Ranking

## HWWI/Berenberg-Städteranking 2010



nach oben. Düsseldorf ist vom elften auf den dritten Platz geklettert (vgl. Abbildung 17), wo es mit einem geringen Abstand vor Bonn liegt.<sup>24</sup> Für die vier Städte an der Spitze des Rankings können die gegenwärtigen Bedingungen und die Entwicklungsperspektiven in der nahen Zukunft insgesamt als sehr günstig bewertet werden, weil sie in keinem der betrachteten Bereiche ausgeprägte Defizite aufweisen. Hervorzuheben sind zudem die Platzierungen von Berlin, Leipzig und Dresden, die sich in der jüngeren Vergangenheit durch eine hohe Dynamik auszeichneten und günstige demografische Prognosen aufweisen. Berlin erreicht zudem im Standortranking Platz acht, sodass sich die Zukunftsaussichten der deutschen Hauptstadt jüngst sehr verbessert haben.

Am unteren Ende der Skala sind Chemnitz, Bochum und Wuppertal platziert. Diese Städte weisen in allen Teilbereichen relativ ungünstige Voraussetzungen auf. Hinsichtlich der Entstehung von Arbeitsplätzen liegen sie weit hinter anderen deutschen Städten zurück, die Bevölkerung nimmt ab, und hinsichtlich der Internationalität, Bildung und Innovationsfähigkeit gibt es deutlichen Aufholbedarf.

<sup>24</sup> Die Indikatoren im Ranking 2010 und 2008 unterscheiden sich in zwei Aspekten. Die Produktivität ersetzt die Patente aufgrund fehlender aktualisierter Daten. Anstelle der Entwicklung der Erwerbspersonenzahlen, für welche die Statistischen Ämter keine Prognosen vorlegen, wird der Anteil der erwerbsfähigen Bevölkerung im Jahre 2020 berücksichtigt. Die Ergebnisse der Rankings sind dennoch vergleichbar, weil der Großteil der Indikatoren beibehalten wird und die neu verwendeten Indikatoren ähnliche Aspekte der Standortbedingungen abbilden.

### HWWI/Berenberg-Städteranking: Platzierungen 2010 und 2008

	2010	2008	Veränderung
Frankfurt am Main	<b>1</b>	1	=
München	<b>2</b>	2	=
Düsseldorf	<b>3</b>	11	↑
Bonn	<b>4</b>	9	↑
Köln	<b>5</b>	7	↗
Wiesbaden	<b>6</b>	4	↘
Hamburg	<b>7</b>	7	=
Berlin	<b>8</b>	24	↑
Dresden	<b>9</b>	5	↘
Hannover	<b>10</b>	15	↑
Leipzig	<b>11</b>	25	↑
Aachen	<b>12</b>	14	↗
Karlsruhe	<b>13</b>	6	↓
Nürnberg	<b>14</b>	17	↗
Münster	<b>15</b>	21	↑
Stuttgart	<b>16</b>	3	↓
Duisburg	<b>17</b>	21	↗
Bremen	<b>18</b>	16	↘
Augsburg	<b>19</b>	12	↓
Dortmund	<b>20</b>	10	↓
Essen	<b>21</b>	19	↘
Braunschweig	<b>22</b>	20	↘
Mannheim	<b>23</b>	13	↓
Kiel	<b>24</b>	–	–
Gelsenkirchen	<b>25</b>	28	↗
Mönchengladbach	<b>26</b>	18	↓
Bielefeld	<b>27</b>	23	↘
Wuppertal	<b>28</b>	29	↗
Bochum	<b>29</b>	27	↘
Chemnitz	<b>30</b>	30	=

Abb. 17

Quelle: Berechnungen HWWI.

<b>Städte</b>	<b>Bevölkerungsprognose (Basisjahr)</b>	<b>Quellen</b>
Aachen Bielefeld Bochum Bonn Dortmund Düsseldorf Duisburg Essen Gelsenkirchen Köln Mönchengladbach Münster Wuppertal	Bevölkerungsvorausberechnung bis 2030/2050 nach Altersjahren und Geschlecht (2008)	Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2010).
Augsburg München Nürnberg	Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2028 (2008)	Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (2010).
Berlin	Bevölkerungsprognose für Berlin 2007 bis 2030 (2007)	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2010).
Braunschweig Hannover	Regionale Bevölkerungsvorausberechnung für Niedersachsen (2004)	Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie (LSKN) Niedersachsen (2010).
Bremen	Prognose der langfristigen Globalplanung 2003, Aktualisierung 2008 (2007)	Statistisches Landesamt Bremen (2010).
Chemnitz Dresden Leipzig	4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen bis 2020, Variante 1 (2006)	Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (2010).
Frankfurt am Main Wiesbaden	Bevölkerungsvorausschätzung für die hessischen Landkreise und Kreisfreien Städte (2007)	HA Hessen Agentur GmbH (2010).
Hamburg	Bevölkerung in Hamburg, 2010 bis 2030, Bevölkerungsvorausberechnung, Altersgruppen (2008)	Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Statistikamt Nord) (2010).
Karlsruhe Mannheim	Voraussichtliche Entwicklung der Bevölkerung bis 2030 (2008)	Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2010).
Kiel	Bevölkerungsentwicklung in den Kreisfreien Städten und Kreisen Schleswig-Holsteins 2006 bis 2025 (2007)	Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Statistikamt Nord) (2010)
Stuttgart	Einwohnerprognose 2009 bis 2025: Die Entwicklung der Zahl der Einwohner in Stuttgart bis zum Jahr 2025 (2009), Variante 3 (wahrscheinliche Entwicklung)	Landeshauptstadt Stuttgart (2009).

#### Übersicht 1

Indikatoren	Quellen
Anteil ausländischer sozialversicherungspflichtig Beschäftigter am Arbeitsort in %, 2009.*	Bundesagentur für Arbeit (2010c).
Anteil ausländischer Studierender, 2009.	Statistische Ämter der Länder (2010).
Anteil Beschäftigter in Forschung und Entwicklung an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten insgesamt, 2008.*	Bundesagentur für Arbeit (2010b).
Anteil Beschäftigter in wissensintensiven Wirtschaftszweigen an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten insgesamt, 2009.*	Bundesagentur für Arbeit (2010b).
Anteil der Schulabgänger mit Hochschulreife, 2009.	Statistische Ämter der Länder (2010).
Anteil der Schulabgänger ohne Hauptschulabschluss, 2009.	Statistische Ämter der Länder (2010).
Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigter mit Fach-, Fachhoch- oder Hochschulabschluss am Wohnort, 2009.	Bundesagentur für Arbeit (2010a).
Anzahl der ausländischen Übernachtungen im Fremdenverkehr pro Einwohner, 2008.	Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2010a).
Durchschnittliche Reisezeit zu 41 europäischen Agglomerationszentren im kombinierten Pkw-/Luftverkehr in Minuten, 2007.*	BBSR (2009).
Durchschnittliche Fertilitätsrate, 2006 bis 2008.*	BBR (2010).
Entwicklung der Bevölkerung in %, 2003 bis 2009.	Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2010a); Statistische Ämter der Länder (2010).
Entwicklung des Bevölkerungsanteils der unter 20-Jährigen in Prozentpunkten, 2010 bis 2020.	vgl. Übersicht 1.
Entwicklung der Bevölkerung in %, 2010 bis 2020.	vgl. Übersicht 1.
Entwicklung der Erwerbstätigen in %, 2003 bis 2008.*	Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2010b).
Entwicklung der Produktivität in %, 2003 bis 2008.*	Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2010b).
Erwerbsfähigenquote, 2020.	vgl. Übersicht 1.
Produktivität, 2008.	Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2010b).

\* Daten für Hannover beziehen sich auf die *Region* Hannover.  
Die Daten für die Stadt Hannover stammen vom Niedersächsischen Landesamt für Statistik.

## Übersicht 2



## Teil 2: Stadtportrait Braunschweig

### Braunschweig in Zahlen

Einwohner am 31.12.2009: 247 400

Bevölkerungsdichte 2009: 1 288 Menschen pro km<sup>2</sup>

BIP pro Kopf 2008: 35 730 Euro (Deutschland: 30 392 Euro)

Produktivität 2008: 57 289 Euro (Deutschland: 61 963 Euro)

Produktivitätswachstum 2003 bis 2008: 8,7 % (Deutschland: 10,9 %)

Arbeitslosenquote im Juni 2010: 8,8 % (Deutschland: 7,5 %)

### 1. Bevölkerung

Braunschweig liegt im Südosten des Bundeslandes Niedersachsen, das acht Mio. Einwohner zählt. Mit 247 400 Einwohnern ist Braunschweig nach Hannover (520 966) die zweitgrößte Stadt Niedersachsens und an 27. Stelle in Deutschland. Sie ist Teil der vier Mio. Einwohner zählenden Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg. In dieser Metropolregion leben fast 50 % aller Niedersachsen auf rund 40 % der niedersächsischen Landesfläche. Sie stellt in Norddeutschland nach der Metropolregion Hamburg den wichtigsten Wirtschaftsraum dar. Auf einer Fläche von 192 km<sup>2</sup> leben in Braunschweig 3,1 % der niedersächsischen Bevölkerung.

Die Bevölkerung ist unter anderem aufgrund von Abwanderungen ins Umland im Zeitraum von 1990 bis 2003 kontinuierlich zurückgegangen. Im Jahre 2003 lebten 73 % weniger Menschen in der Stadt als 1990. Seit 2000 hat die niedersächsische Stadt jedoch wieder positive Wanderungssalden zu verzeichnen, und seit 2004 steigt die Bevölkerung leicht.<sup>1</sup> So betrug der Wanderungssaldo im Zeitraum von 2003 bis 2009 6 919 Personen. Vor allem für junge Leute ist Braunschweig attraktiv: 41 % der Zugezogenen waren im Jahre 2008 unter 25 Jahre, was auf die überregionale Bedeutung Braunschweigs als Bildungsstandort zurückzuführen ist.<sup>2</sup>

Diesen Erfolg im Hinblick auf die Stabilisierung der Wohnbevölkerung führen Vertreter der Stadt auf eine nachfragegerechte Baulandpolitik, die Steigerung der Attraktivität der Innenstadt (Einzelhandelsansiedlung und architektonische Neugestaltung) und offensives Standortmarketing zurück.<sup>3</sup> Seit 2002 sind nahezu 4 000 neue Wohneinheiten in Braunschweig geschaffen worden. Bei der Baulandpolitik hat insbesondere der Kinderbonus – ein Preisabschlag für das Bauland von maximal 30 000 Euro für Familien – die Attraktivität Braunschweigs als Lebensort für Familien gestärkt. Innenstadtnahe und innerstädtische attraktive Wohnungsangebote wurden geschaffen, um den Reurbanisierungstrend zu fördern. Das Bundesmodellprojekt St. Leonhards Garten, in dessen Rahmen Wohnungen auf dem ehemaligen Gelände des Stadtbahnbetriebshof entstehen,

1 Vgl. LSKN (2010).

2 Vgl. ebenda.

3 Vgl. Stadt Braunschweig (2010 a).

## Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg

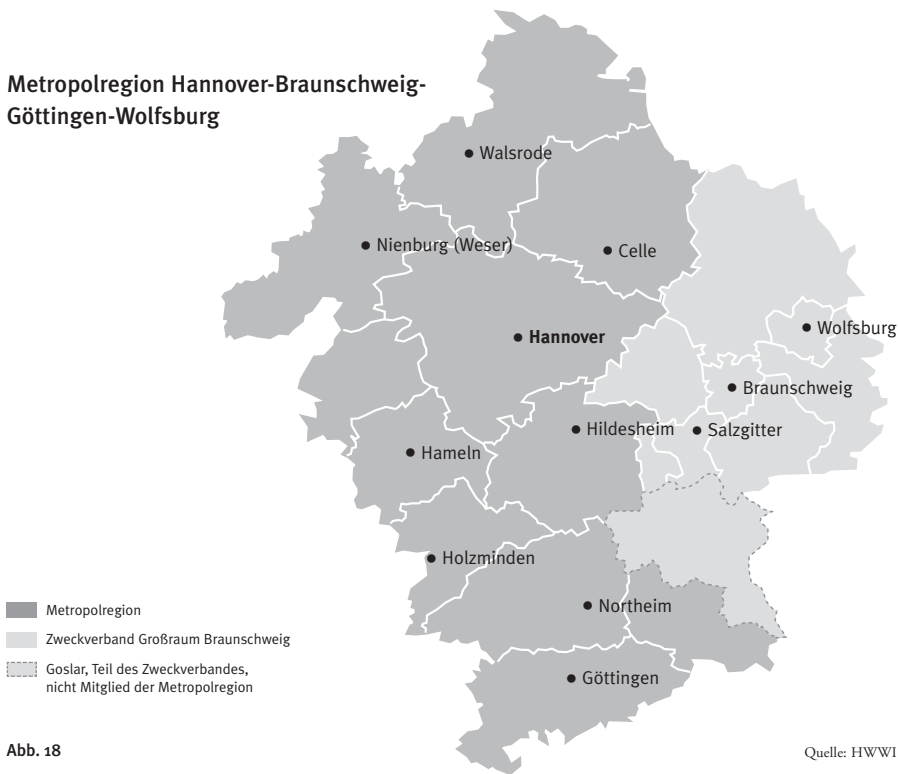


Abb. 18

Quelle: HWWI (2010).

ist hierfür ein Beispiel. Des Weiteren wurde im Programm- und Handlungsrahmen 2007 bis 2011 für die Stadt Braunschweig eine Vielzahl von Richtlinien beschlossen. Oberste Priorität genießt dabei, familien- und kinderfreundliche Angebote kontinuierlich auszubauen. Für den Zeitraum von 2010 bis 2020 prognostiziert das Statistische Landesamt Niedersachsen entgegen dem jüngeren Trend einen Bevölkerungsrückgang von -2,5 %, was hinsichtlich der demografischen Bedingungen eine vergleichsweise ungünstige Position Braunschweigs im Städtevergleich anzeigt. Allerdings ergibt die Bevölkerungsprognose des Niedersächsischen Instituts für Wirtschaftsforschung (NIW) mit 1,1 % für diesen Zeitraum ein positiveres Bild für Braunschweig.<sup>4</sup> Welches Bevölkerungsszenario eintreten wird, hängt kritisch von der Höhe der Zuwanderer aus dem In- und Ausland ab.

Der Ausländeranteil betrug im Jahre 2008 in Braunschweig 9,5 %, wobei Türken, Polen und Italiener die größten Bevölkerungsgruppen mit ausländischer Nationalität waren. Die bessere Nutzung der Potenziale der ausländischen Mitbürger für das Arbeitskräfteangebot ist eine Zukunftsaufgabe, welcher die Stadt Braunschweig aktiv begegnen möchte. Im Jahre 2007 beteiligten sich etwa 120 Bürger an dem Planungsprozess »Integration durch Konsens – ein Handlungskonzept für Braunschweig«, in welchem mit aktiver Beteiligung von Migranten ein interkulturelles Leitbild für Braunschweig entwickelt worden ist. Auf dieser Grundlage wurde ein kommunales Handlungskonzept entwickelt.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Vgl. NIW (2010).

<sup>5</sup> Vgl. Stadt Braunschweig (2009 a).

## 2. Wirtschaft im Überblick

In Braunschweig waren im Jahre 2008 81,6 % der 153 200 Erwerbstätigen im Dienstleistungssektor tätig, während 18,0 % auf die Industrie entfielen. Aufgrund des Strukturwandels sank in Braunschweig die Zahl der Erwerbstätigen im Produzierenden Gewerbe im Zeitraum von 2000 bis 2008 um 13,8 %, während in der Dienstleistungsbranche 5,8 % Arbeitsplätze hinzukamen.<sup>6</sup> Insgesamt nahm die Zahl der Erwerbstätigen im Zeitraum von 2000 bis 2008 um 1,6 % zu. Positiv ist die Arbeitsmarktentwicklung in Braunschweig im Zeitraum von 2005 bis 2010 hervorzuheben. Die Arbeitslosenquote (bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen) ist von 13,2 % im Juni 2005 auf 8,8 % im Juni 2010 gesunken.

Die industrielle Branchenstruktur ist stark auf die Herstellung von Straßenfahrzeugen spezialisiert, wobei dieses Schwergewicht der industriellen Landschaft von der Volkswagen AG (VW) dominiert wird. Die Volkswagen AG hat dort vor rund 70 Jahren ihr erstes Werk eröffnet. Heute ist der Konzernsitz des Unternehmens zwar in Wolfsburg, aber das Werk in Braunschweig stellt immer noch den größten Industriebetrieb der Stadt dar. Die Zahl der Beschäftigungsverhältnisse in der Herstellung von Kraftwagen/Kraftwagenteilen macht 6 833 Personen und damit 6,1 % der Gesamtbeschäftigung aus (vgl. Abbildung 19). Fast jeder vierte Industriearbeitsplatz ist in Braunschweig bei der Volkswagen AG angesiedelt, die damit aufgrund der intensiven Verflechtungen mit anderen Wirtschaftszweigen die regionalökonomische Entwicklung deutlich beeinflusst.<sup>7</sup> Der Anteil des Produzierenden Gewerbes an der Wertschöpfung in der Region lag im Jahre 2005 bei 41,2 %, was im Vergleich zu anderen Verdichtungsräumen, beispielsweise Hamburg (14,1 %) und Stuttgart (33,7 %), deutlich höher ist.<sup>8</sup>

Die Bedeutung der Automobilindustrie setzt sich über die Stadtgrenzen hinaus fort. Im Großraum Braunschweig (Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg sowie die Landkreise Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel) beträgt der Anteil des Fahrzeugbaus an allen Beschäftigten mit mehr als 72 000 Beschäftigten 19,1 %. Dieser Wert ist etwa siebenmal so hoch wie der Bundesdurchschnitt.<sup>9</sup> Neben dem Fahrzeugbau sind die Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen sowie der Maschinenbau relativ stark vertretene wissensintensive Industriezweige (vgl. Abbildung 19). Diese Spezialisierungen stellen Ansatzpunkte für die Weiterentwicklung von wettbewerbsfähigen industriellen Strukturen dar.

Abbildung 20 stellt die Struktur der Dienstleistungen in Braunschweig dar. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt lässt sich eine relativ starke Ausprägung von Forschung und Entwicklung, der Architektur- und Ingenieurbüros, Unternehmensführung und -beratung sowie der mit Finanz- und Versicherungsdienstleistungen verbundenen Tätigkeiten feststellen (vgl. Kasten 1). Hervorzuheben ist zudem Braunschweigs Bedeutung als Einzelhandelszentrum, das im Jahre 2007 durch das Einkaufszentrum Schloss-Arkaden in der Innenstadt eine weitere Aufwertung erhalten hat. Die zunehmende Bedeutung der Stadt als regionaler Einzelhandelsstandort zeigt die Entwicklung der Kaufkraftdeckungsquote. Dieser Indikator misst den Kaufkraftzufluss von außerhalb Braunschweigs in Relation zu der in Braunschweig vorhandenen Kaufkraft. Diese

6 Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2010 a).

7 Vgl. Dick (2008).

8 Vgl. NIW (2008).

9 Vgl. ebenda.

### Anteil einzelner Industriezweige an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, 2008

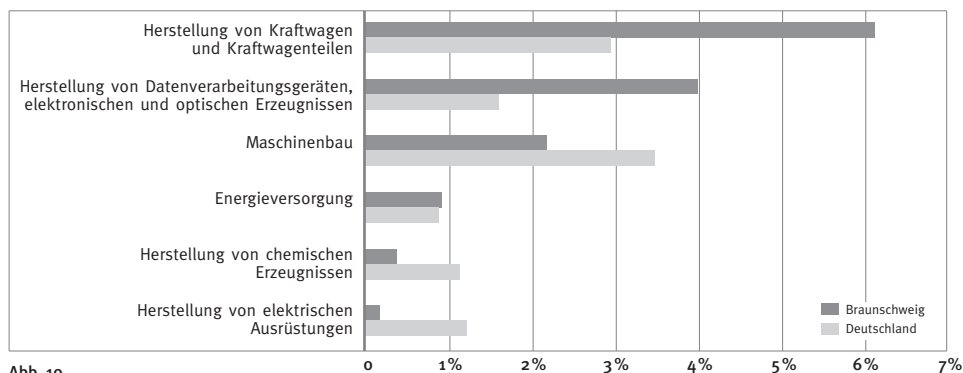


Abb. 19

Quellen: Bundesagentur für Arbeit (2010); Berechnungen HWWI.

### Anteil einzelner Dienstleistungsbranchen an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, 2009

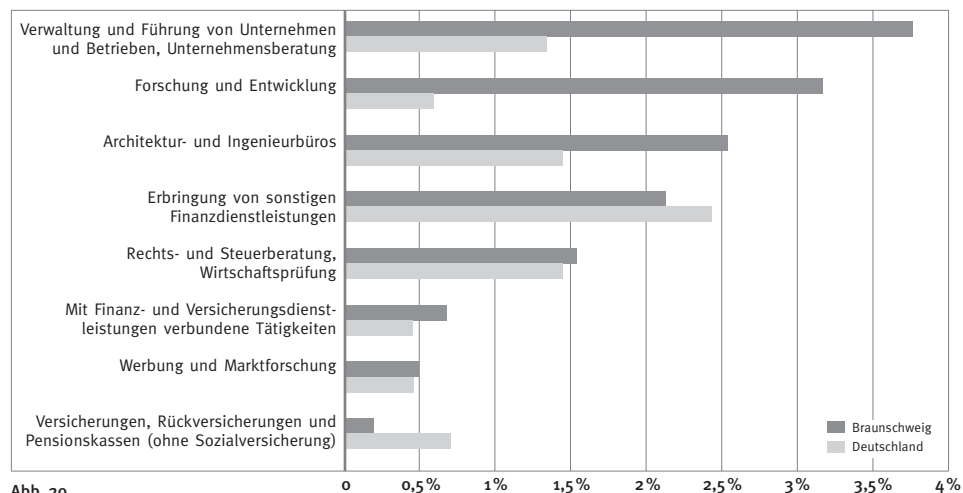


Abb. 20

Quellen: Bundesagentur für Arbeit (2010); Berechnungen HWWI.

Quote stieg von 40,5 % im Jahre 2005 auf 55,1 % im Jahre 2009.<sup>10</sup> Damit ist der Einzelhandel am Standort ein wichtiger Arbeitgeber, bei dem im Jahre 2009 9,0 % (Bundesdurchschnitt 7,5 %) der Beschäftigten in der niedersächsischen Stadt tätig waren und der im Jahre 2009 insgesamt rund 1,8 Mrd. Euro umsetzte.

<sup>10</sup> Vgl. IHK Braunschweig (2010 a).

## Finanzdienstleistungen auf Wachstumskurs

Der Anteil der Finanzdienstleistungen an den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnissen betrug in Braunschweig im Jahre 2009 2,1 %, und der Anteil der mit Finanz- und Versicherungsdienstleistungen verbundenen Tätigkeiten 0,7 %. Diese Wirtschaftszweige sind, neben den Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten, ein wichtiger Ausgangspunkt für die Stärkung der wissensintensiven Dienstleistungen in der Region. Ein wichtiger Impulsgeber für den Finanzsektor ist die Volkswagen Financial Services AG, die 1994 mit Hauptsitz in Braunschweig gegründet wurde. Der größte automobiler Finanzdienstleister Europas konnte seine Bilanzsumme binnen sechs Jahren auf 60,3 Mrd. Euro im Jahre 2009 nahezu verdoppeln und steht damit stellvertretend für die zunehmende Relevanz der Branche für die Stadt. Diese Entwicklung ist ein sehr gutes Beispiel für die positiven Effekte von erfolgreichen Industrieunternehmen auf andere Wirtschaftszweige und den Strukturwandel in der Region.

### Kasten 1

Die Voraussetzungen für den weiteren wissensbasierten, industriellen Strukturwandel in Braunschweig sind gegeben. In Braunschweig sind drei Hochschulen und eine Vielzahl an Forschungseinrichtungen angesiedelt, wie beispielsweise das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) und das Fraunhofer-Institut für Schicht- und Oberflächentechnik (IST).<sup>11</sup> Die Konzentration von Beschäftigten in Forschung und Entwicklung (FuE) ist in Braunschweig etwa fünfmal so hoch wie im Bundesdurchschnitt.<sup>12</sup> Damit trägt Braunschweig das Image eines Wissenschaftsstandortes (vgl. Kasten 2). So waren im Jahre 2009 3,3 % aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im FuE-Sektor beschäftigt, was Braunschweig hinter Aachen (3,8 %) eine deutliche Spitzenposition im bundesweiten Vergleich beschert. Betrachtet man die FuE-Ausgaben gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP), so ist die Region Braunschweig sogar europäischer Spitzenreiter mit einem Anteil von 5,8 %. Auf den Plätzen zwei und drei folgen Västverige/Schweden (5,4 %) und Stuttgart (5,3 %).<sup>13</sup>

Die räumliche Nähe von öffentlichen Forschungsinstitutionen und wissensintensiven Industrien ist eine wichtige Voraussetzung für die positiven regionalökonomischen Effekte der öffentlichen FuE-Förderung. Wichtig hierfür sind darüber hinaus gemeinsame Schwerpunktsetzungen in der öffentlichen Forschung und der Ausrichtung der regionalen Wirtschaftsstruktur sowie die Verzahnung der unterschiedlichen Akteure im regionalen Innovationsprozess, welche die Stadt Braunschweig in unterschiedlichen Initiativen verfolgt (vgl. Kasten 3).

Generell trägt die regionale technologische Leistungsfähigkeit, welche durch FuE-Investitionen gestärkt wird, positiv zur Produktivitätsentwicklung bei. Trotz der hohen FuE-Kapazitäten verläuft der Anstieg der Produktivität in Braunschweig jedoch unterdurchschnittlich. Im Zeit-

11 Vgl. IHK Braunschweig (2010 b).

12 Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2010); Berechnungen HWWI.

13 Vgl. Eurostat (2009).

## Stadt der Wissenschaft<sup>14</sup>

Der Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft verlieh der Stadt Braunschweig den Titel Stadt der Wissenschaft 2007. Die Stadt Braunschweig in Kooperation mit der TU Braunschweig und der IHK Braunschweig konnte mit ihrem Konzept Ideenküche Braunschweig überzeugen. Hauptziele waren dabei, »die Identifikation der Region mit ihrer Forschung zu stärken, klein- und mittelständische Unternehmen mit den Potenzialen der Forschung vor Ort vertraut zu machen und den Standort für den wissenschaftlichen Nachwuchs noch attraktiver zu gestalten«. Im Rahmen der Stadt der Wissenschaft 2007 wurde erstmals der Braunschweiger Forschungspreis verliehen. Der Preis wird alle zwei Jahre für herausragende Forschungsleistungen in den Technik-, Lebens- und Kulturwissenschaften vergeben. Im Oktober 2007 wurde das Haus der Wissenschaft Braunschweig GmbH gegründet, in welchem die Konzepte der Stadt der Wissenschaft 2007 weiter fortgesetzt werden sollen. Die Vernetzung von Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft wird so weiter gestärkt und Forschungsnachwuchs angesprochen.

### Kasten 2

raum von 2003 bis 2008 war die Produktivitätsentwicklung mit einem Zuwachs von 8,7 % unterhalb der Entwicklung von Deutschland (10,9 %). Das BIP pro Erwerbstätigen lag 2008 bei 57 289 Euro und damit beispielsweise weit unter dem von Düsseldorf (88 017 Euro), Frankfurt (86 805 Euro) oder Hamburg (78 519 Euro). Ebenso lag das BIP je Einwohner mit 35 730 Euro unter dem Durchschnitt der 30 größten deutschen Städte (41 131 Euro).<sup>15</sup>

Ein Ansatzpunkt dafür, stärkere positive Effekte der öffentlichen Forschung für die Privatwirtschaft zu generieren, ist die Verbesserung des Gründungsklimas. Im Gründerranking der Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft (INSM) von 2007 erreicht Braunschweig von 97 Regionen nur Platz 71.<sup>16</sup> Grund hierfür sind nach dieser Analyse die nur schwach ausgeprägten intraregionalen Innovationsverflechtungen, welche einer effizienten Umsetzung der gut entwickelten Forschungsinfrastruktur in Innovationen entgegenstehen. Einen Beitrag zur Verbesserung der Kooperationen in der Region könnte das im Jahre 2007 gegründete Niedersächsische Forschungszentrum Fahrzeugtechnik (NFF) leisten, das von der Landesregierung und der Volkswagen AG ins Leben gerufen worden ist. Die hierdurch entstandene Kooperationsplattform bildet die Grundlage für die gemeinsame Forschung von Industrie und Wissenschaft und soll die Etablierung der Forschungsregion Braunschweig als internationaler Spitzenstandort in der Fahrzeugtechnik sicherstellen. Die Eröffnung des MobileLifeCampus in Wolfsburg im Jahre 2009 sowie der Ausbau des Forschungsflughafens unterstreichen diese Ambitionen.<sup>17</sup> Für den Abbau von Barrieren zwischen Wissenschaft und Wirtschaft setzt der Technologietransferpreis der IHK Braunschweig zusätzliche Anreize.

<sup>14</sup> Vgl. Stadt Braunschweig (2009 b).

<sup>15</sup> Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2010 b).

<sup>16</sup> Vgl. INSM (2010).

<sup>17</sup> Vgl. NFF (2010).

### 3. Standortattraktivität

Im HWWI/Berenberg-Städteranking erreicht Braunschweig Platz 22 unter den größten 30 Städten in Deutschland. Dies ist damit zu begründen, dass Braunschweig im Analysezeitraum hinsichtlich der wirtschaftlichen Dynamik und der Bevölkerungsentwicklung hinter zahlreichen deutschen Städten zurückgeblieben ist. Die Produktivitätszuwächse waren im Analysezeitraum unterdurchschnittlich und der Zuwachs an Arbeitsplätzen im Vergleich zu anderen Städten sehr verhalten. Die Bevölkerung hat zwar im Zeitraum von 2003 bis 2009 um 1% zugenommen, jedoch nur 12 Städte hatten ein geringeres Bevölkerungswachstum, während zahlreiche andere Städte deutlich höhere Zuwächse verzeichnen konnten. Im Hinblick auf die im Ranking bewerteten Standortfaktoren lassen sich für Braunschweig insbesondere Standortnachteile bezüglich der Erreichbarkeit europäischer Agglomerationen sowie der Internationalität feststellen. Indikatoren dafür sind die unterdurchschnittliche Anzahl der ausländischen Touristen in Braunschweig<sup>18</sup> und die geringe Internationalität unter den Studenten.<sup>19</sup> Hinsichtlich der internationalen Erreichbarkeit befindet sich Braunschweig weit unten auf der Skala.<sup>20</sup>

Dennoch verdeutlicht der Vergleich der Standortfaktoren im Bereich Wissen und Bildung, insbesondere die hohe FuE-Intensität, die Potenziale für Braunschweig im Zusammenhang mit dem wissensbasierten Strukturwandel. Die ausreichende Verfügbarkeit von (hoch) qualifizierten Arbeitskräften ist die grundlegende Voraussetzung dafür, dass dies gelingt. Es sollte deshalb ein zentrales Ziel der Standortpolitik sein, die Stadt attraktiv für Zuwanderer aus dem In- und Ausland zu gestalten, um den prognostizierten demografischen Entwicklungen für Braunschweig entgegenzuwirken. Dabei sollten die zukünftigen Strategien der Stadt sowohl darauf ausgerichtet sein, Arbeitskräften und ihren Familien eine hohe Lebensqualität zu bieten als auch verstärkt Absolventen der Hochschulen an den Standort Braunschweig zu binden. Hier gibt es Potenziale, durch Verbesserung des Gründungsklimas Akademiker nach ihrer Ausbildung am Standort zu halten.

Eine wichtige Rolle für die Attraktivität von Städten für Familien spielen die Familienpolitik und das Bildungsangebot, die zunehmend an Bedeutung für die Standortentscheidungen von Arbeitskräften gewinnen. Ebenso kann die Stärkung von Internationalität das Standortimage aufwerten. Positiv hervorzuheben ist es, dass sich Braunschweig durch eine familienfreundliche Wohnungsbaupolitik sowie einen hohen Anteil an Familienwohnungen am Wohnungsbestand auszeichnet. Mit einem Anteil von 66,4% rangiert Braunschweig im Prognos Familienatlas auf Platz drei hinter Hannover (70,0%) und Bielefeld (67,3%). Zudem besitzt die Stadt vergleichsweise viele Frei- und Erholungsflächen je Einwohner. Bezüglich der Vereinbarkeit von Familie und Beruf schneidet Braunschweig eher ungünstig ab und liegt bei der Ganztagsbetreuungsquote im Kindergartenalter nur auf Rang 22.<sup>21</sup>

Handlungserfordernisse in diesem Bereich wurden seitens der Stadt Braunschweig bereits erkannt, und innovative Projekte tragen zur Verbesserung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf bei. Mit der Errichtung eines betriebseigenen Kindergartens im April 2008 bietet die Volkswagen Financial Services AG 150 Kindern von Angestellten eine umfangreiche Betreuung.<sup>22</sup> Eben-

18 Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2010).

19 Vgl. ebenda.

20 Vgl. BBSR (2009).

21 Vgl. BMFSFJ (2007).

22 Vgl. Volkswagen AG (2010).

### **Vielfältige Forschungslandschaft – Potenziale nutzen durch Vernetzung<sup>23</sup>**

Braunschweig beherbergt 27 Forschungseinrichtungen und etwa 250 Firmen des Hochtechnologie-Sektors. An den drei Hochschulen der Stadt – der Technischen Universität (TU), der Fachhochschule und der Hochschule für Bildende Künste (HBK) – studieren seit dem Wintersemester 2009/10 rund 22 200 Studenten. Zwischen dieser Vielfalt an Institutionen herrscht eine starke Vernetzung von Forschung, Wirtschaft und Kultur. So finanziert beispielsweise der Chip-Hersteller Intel eine Stiftungsprofessur an der TU Braunschweig, um Kenntnisse im Chipdesign zu vermitteln. Ein Aushängeschild für den Wissenschaftsstandort ist der sich gegenwärtig im Ausbau befindliche Forschungsflughafen Braunschweig – ein Kompetenzzentrum für Verkehrssicherheit und Verkehrsführung mit mehr als 30 Partnern: Beteiligt sind unter anderem das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), das Luftfahrtbundesamt, Siemens IT Solutions and Services, Volkswagen Air Services und die TU Braunschweig. Mit der Gründung des Niedersächsischen Forschungszentrums Fahrzeugtechnik (NFF) durch die TU in Zusammenarbeit mit anderen Hochschulen und VW wird der Schwerpunkt der Stadt – der Fahrzeugbau – weiter ausgebaut. Die enge Vernetzung von Wissenschaft und Wirtschaft wird besonders mit der Forschung Region Braunschweig e. V. deutlich. Im Jahre 2004 schlossen sich insgesamt 27 Hochschulen, Bundesforschungsanstalten, Helmholtz-Institute, Fraunhofer-Institute, Forschungseinrichtungen der Leibniz-Gemeinschaft, Museen, Bibliotheken, das Klinikum Braunschweig und weitere Einrichtungen zusammen. Hier werden Kompetenzen gebündelt mit dem Ziel, den Forschungsstandort Braunschweig zu stärken.

#### **Kasten 3**

falls wurde das 2008 gestartete Förderprogramm »Betrieblich unterstützte Kinderbetreuung« der Europäischen Union zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie bis Ende 2010 verlängert.<sup>24</sup> Ein weiteres Positivbeispiel zur Förderung der Familienfreundlichkeit ist das Zentrale Familien-Service-Büro Braunschweig (FamS), das Betreuungsplätze vermittelt und Eltern bei vielfältigen Fragen berät.<sup>25</sup>

Ein Faktor, der zunehmend Einfluss auf die Standortwahl von Arbeitskräften und ihren Familien hat, ist die Qualität des Bildungssektors. Als Bildungsstandort hat Braunschweig großes Potenzial. Zum einen durch die ansässigen drei Hochschulen und eine Vielzahl von Schulen. Braunschweig lag im Städtevergleich 2009 beim Anteil der Schulabgänger mit Allgemeiner Hochschulreife (42,7 %) auf dem sechsten Platz.<sup>26</sup> Durch das breite Wissenschaftsnetz der Stadt (vgl. Kasten 3) ergeben sich zum anderen gute Möglichkeiten zur Fort- und Weiterbildung. Dies macht Braunschweig besonders für (hoch) qualifizierte Arbeitskräfte attraktiv. Vier bilinguale Kindertagesstätten und die Internationale Schule Braunschweig-Wolfsburg steigern zudem die Chancen,

<sup>23</sup> Vgl. Stadt Braunschweig (2009 c).

<sup>24</sup> Vgl. IHK Braunschweig (2010 b).

<sup>25</sup> Vgl. Stadt Braunschweig (2009 c).

<sup>26</sup> Vgl. Bertelsmann Stiftung (2010).



ausländische Spezialisten und deren Familien anzuwerben. Hierzu trägt potenziell auch die 2006 gegründete International Women's Association Region Braunschweig (IWA-BS) bei, die sich zum Ziel gesetzt hat, berufstätige Frauen internationaler Herkunft beim Integrationsprozess zu unterstützen.

Ferner kann Braunschweig mit seiner Lebensqualität punkten. Mit einer Bevölkerungsdichte von 1 288 Einwohnern pro km<sup>2</sup> ist es relativ dünn besiedelt, was etwa einem Drittel der Bevölkerungsdichte von Berlin entspricht.<sup>27</sup> Durch die relativ geringe Bevölkerungsdichte und einen Anteil von 60 % un bebauter Fläche am Stadtgebiet bietet Braunschweig gute Umweltbedingungen. Zudem widmet sich Braunschweig auch dem Umweltschutz. So wurde die GEO-NET Umweltconsulting GmbH im Sommer 2009 damit beauftragt, ein Klimaschutzkonzept für das Stadtgebiet zu entwickeln. Mithilfe von Energie-/CO<sub>2</sub>-Bilanzen und Potenzialanalysen zur Reduktion von Treibhausgasen sollen konkrete Minderungsziele abgeleitet und in der Folge dessen Maßnahmenkataloge für verschiedene Zielgruppen erstellt werden.<sup>28</sup> Im Jahre 2000 hat die Stadt im Rahmen einer Kommunalen Agenda 21 ein Strukturkonzept für die Stadt vorgelegt, das zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Entwicklung beitragen soll. Als Handlungskonzept für das 21. Jahrhundert wird die Agenda 21 von einer 3-fachen Zielvorstellung geleitet: dem Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen, sozialer Gerechtigkeit und wirtschaftlichem Wohlstand.<sup>29</sup>

Für die Zukunft wird zudem die internationale Erreichbarkeit aufgrund der zunehmenden Internationalisierung von wirtschaftlichen Aktivitäten und die Expansion des Handels ein zentraler Standortaspekt sein. Der Ausbau der Infrastruktur ist deshalb ein Politikbereich von hoher Priorität. Braunschweig liegt aufgrund der Autobahn A 2 zwar direkt an der Ost-West-Achse Köln-Berlin, die Nord-Süd-Achse Hamburg-München kann allerdings nur über Zubringerautobahnen erreicht werden. Durch den für 2015 geplanten Baubeginn der A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg würde die Anbindung an den Norden zum Hamburger Hafen optimiert. An das ICE-Netz ist die Stadt bedingt angeschlossen. So sind wenige Fernziele wie Berlin, Frankfurt und Köln direkt erreichbar.<sup>30</sup> Die relativ ungünstige internationale Erreichbarkeit kann auf die fehlenden internationalen Linienflüge zurückgeführt werden. Der Braunschweiger Flughafen, der sich gegenwärtig im Ausbau befindet, kann aufgrund einer zu kurzen Landebahn nicht von mittelgroßen Maschinen angesteuert werden. Abgesehen von den Werksflügen im Auftrag der Volkswagen AG ist er als Forschungsflughafen deutlich relevanter. Somit müssen internationale Gäste den Umweg über den Flughafen Hannover-Langenhagen antreten, der in einer Dreiviertelstunde per Pkw erreichbar ist.

27 Vgl. LSKN (2010).

28 Vgl. Stadt Braunschweig (2009 e).

29 Vgl. Stadt Braunschweig (2000).

30 Vgl. IHK Braunschweig (2009).

## 4. Ausblick

Die Wirtschaftsstruktur Braunschweigs ist im Vergleich zu anderen deutschen Städten (noch) überdurchschnittlich stark geprägt vom industriellen Sektor. Deshalb werden die strukturellen Anpassungserfordernisse im Zuge der Expansion des Dienstleistungsbereichs – der auch in Braunschweig voranschreitet – in den kommenden Jahren noch vergleichsweise ausgeprägt sein. Anpassungsdruck auf die exportorientierten Firmen der Region wird zudem aus der fortschreitenden internationalen Arbeitsteilung und der Intensivierung des Standortwettbewerbs entstehen. Der Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen auf den Weltmärkten setzt Produktivitätszuwächse sowie die Erhöhung der Wissensintensität in der Produktion von Gütern und Dienstleistungen voraus.

Für die zukünftige ökonomische und demografische Entwicklung Braunschweigs ist die weitere erfolgreiche Positionierung der Stadt als Wissens- und Forschungsstandort aufgrund der gegebenen Potenziale von zentraler Bedeutung. Für die Stärkung der ökonomischen Entwicklung und die Forcierung des wissensbasierten Strukturwandels bietet die breite und diversifizierte Forschungslandschaft zahlreiche Ansatzpunkte. Hier gilt es, die Vernetzung von Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Hochschulen weiter auszubauen. Netzwerke zwischen diesen Beteiligten führen langfristig zu positiven wirtschaftlichen Effekten, da sich die ansässigen Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Hochschulen gegenseitig befruchten.

Für die Stärkung der ökonomischen Entwicklungspotenziale Braunschweigs ist zudem die Weiterentwicklung der Zusammenarbeit in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg bedeutsam, um Synergien zu nutzen. Die Metropolregion Hannover wurde im April 2005 unter der Bezeichnung Hannover-Braunschweig-Göttingen als lose Kooperation gegründet und führt seit März 2008 auch den Namen Wolfsburg im Titel. Im Juni 2009 ist ein organisatorischer und inhaltlicher Neustart als Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg GmbH erfolgt. Hiermit ist nach Einschätzung von Hesse<sup>31</sup> eine erkennbar tragfähige und potenziell zukunftsfähige Organisationsform geschaffen worden. Dabei weist die Ausstattung mit Einrichtungen für Wissenschaft und Forschung sowie rund 96 000 Studierenden besondere Potenziale und exzellente Voraussetzungen auf. Im Forschungsdreieck Hannover-Braunschweig-Göttingen konzentrieren sich innerhalb des Landes 86 % der Wissenschaftler und 75 % der Studierenden. Der Kooperationsraum Region Braunschweig, im räumlichen Zuschnitt des Zweckverbandes Großraum Braunschweig mit knapp 1,2 Mio. Einwohnern auf rund 5 100 km<sup>2</sup>, wird von den drei großen Arbeitsmarktzentren Braunschweig (105 000 Beschäftigte), Wolfsburg (90 000 Beschäftigte) und Salzgitter (45 000 Beschäftigte) dominiert. Sie stehen untereinander und mit den umliegenden Landkreisen funktional (beispielsweise über Arbeitsmarktverflechtungen und Lieferbeziehungen) sowie arbeitsteilig in intensiven Beziehungen.

31 Vgl. Hesse (2010).



# Literatur- und Quellenverzeichnis

## Teil 1

- Autorengruppe Bildungsberichterstattung (2010): Bildung in Deutschland 2010 – Ein indikatorengestützter Bericht mit einer Analyse zu Perspektiven des Bildungswesens im demografischen Wandel, Bundesministerium für Bildung und Forschung, [[http://www.bildungsbericht.de/daten2010/bb\\_2010.pdf](http://www.bildungsbericht.de/daten2010/bb_2010.pdf)].
- Bellini, E.; Ottaviano, G.; Pinelli, D.; Prarolo, G. (2008): Cultural Diversity and Economic Performance: Evidence from European Regions, HWWI Research Paper, 3–14, Hamburg.
- Bräuninger, M.; Stiller, S. (2008): HWWI/Berenberg-Städteranking: Die 30 größten Städte Deutschlands im Vergleich, Berenberg Bank, Hamburg.
- Bräuninger, M., Stiller, S.; Vöpel, H. (2009): Langfristige Perspektiven von Anlagen in Sachwerten, Eine Studie im Auftrag der Nordcapital GmbH Hamburg, der HCI Capital AG Hamburg und der MPC Capital AG Hamburg, HWWI Policy Report Nr. 11, Hamburg.
- Bundesagentur für Arbeit (2010a): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach der Berufsausbildung am Wohnort, Nürnberg.
- Bundesagentur für Arbeit (2010b): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsabteilungen auf Kreisebene, Nürnberg.
- Bundesagentur für Arbeit (2010c): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Regionen und ausgewählten Merkmalen, Nürnberg.
- Bundesagentur für Arbeit (2010d): Kreisreport – Der Arbeitsmarkt im Juni 2010, Nürnberg, [<http://www.pub.arbeitsagentur.de/hst/services/statistik/detail/q.html>].
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2010): persönliche Korrespondenz.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2009): Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung, Ausgabe 2009, CD-ROM.
- Damelang, A.; Steinhardt, M.; Stiller, S. (2010): Die ökonomischen Potenziale kultureller Vielfalt: Eine Standortbestimmung deutscher Großstädte, in: Sozialer Fortschritt 1, S. 7–16.
- Florida, R. (2002): The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life, Basic Books, New York.
- Gehrke, B.; Legler, H. (2009): Forschungs- und wissensintensive Wirtschaftszweige. Produktion, Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland sowie Qualifikationsanfordernisse im europäischen Vergleich, Studien zum deutschen Innovationssystem, Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung e.V. Hannover.
- Genosko, J.; Köller, M.; Lintner, P.; Obermeier, R.; Rosenfeld, M.; Stiller, S.; Tanzmann, L.; Weber, J. (2010): Regionalpolitik im Lichte der Wirtschafts- und Finanzkrise, Positionspapier aus der ARL, Nr. 82, Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL), Hannover.
- Geppert, K.; Gornig, M. (2003): Die Renaissance der großen Städte – und die Chancen Berlins, in: Wochenbericht des DIW Berlin 26, S. 411–418.
- Geppert, K.; Gornig, M. (2010): Mehr Jobs, mehr Menschen: die Anziehungskraft der großen Städte wächst, in: Wochenbericht des DIW Berlin 19, S. 2–10.
- Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN) (2010), Online-Datenbank, Hannover.
- 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.
- Niebuhr, A. (2006): Migration and Innovation. Does regional diversity matter for R&D activity?, IAB Discussion Paper, Nr. 14, Nürnberg.
- Siedentop, S. (2008): Die Rückkehr der Städte? Zur Plausibilität der Reurbanisierungshypothese, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3/4, S. 193–210.
- Statistisches Bundesamt (2009): Auswirkungen des demografischen Wandels – Daten der amtlichen Statistik, Wiesbaden.
- Statistische Ämter der Länder (2010): persönliche Korrespondenz und Online-Datenbanken.
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2010a): Genesis Online – Regionaldatenbank Deutschland, [<http://www.regionalstatistik.de>].
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2010b): Arbeitskreis »Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder«, Online-Datenbank, [<http://www.vgrdl.de>].
- Stolper, M.; Manville, M. (2006): Behaviour, Preferences and Cities: Urban Theory and Urban Resurgence, in: Urban Studies 43, S. 1247–1274.

## Teil 2

- Bundesagentur für Arbeit (2010): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsabteilungen, Nürnberg.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2009): Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung, Ausgabe 2009, CD-ROM.
- Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) (Hrsg.) (2007): Familienatlas 2007: Vergleich der 40 größten Städte, erstellt von Prognos AG, Berlin.
- Dick, M. (2008): Wehe, wenn Volkswagen hustet, in: FTD Beilagen, Braunschweig: Investieren, Profitieren, Leben, 17. März 2008.
- Eurostat (2009): FuE-Aufwendungen und FuE-Personal in den europäischen Regionen – Eurostat Statistik.
- Hesse, J. J. (2010): Kommunalstrukturen in Niedersachsen, Studie im Auftrag des Ministeriums für Inneres und Sport des Landes Niedersachsen.
- Industrie- und Handelskammer (IHK) Braunschweig (2010 a): Kaufkraftdeckungsquoten, persönliche Korrespondenz.
- Industrie- und Handelskammer (IHK) Braunschweig (2010 b): Technologietransferpreis, [[http://www.braunschweig.ihk.de/innovation\\_umwelt/technologietransferpreis/](http://www.braunschweig.ihk.de/innovation_umwelt/technologietransferpreis/)].
- Industrie- und Handelskammer (IHK) Braunschweig (2010 c): Demografischer Wandel als Chance: Förderprogramm »Betrieblich unterstützte Kinderbetreuung« zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie verlängert, [[http://www.braunschweig.ihk.de/standortpolitik/demografischer\\_wandel/?viewMeldung=meldung\\_1226583158.32](http://www.braunschweig.ihk.de/standortpolitik/demografischer_wandel/?viewMeldung=meldung_1226583158.32)].
- Industrie- und Handelskammer (IHK) Braunschweig (2009): Kompakt-Information, Braunschweig.
- Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft (INSM) (2010): Gesamtranking, [[http://www.insm-gruenderranking.de/bw\\_gesamtranking.html](http://www.insm-gruenderranking.de/bw_gesamtranking.html)].
- Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN) (2010): LSKN-Online, Online-Datenbank für alle niedersächsischen Gemeinden, Kreise, statistischen Regionen und das Land.
- Niedersächsisches Forschungszentrum Fahrzeugtechnik (NFF) (2010): Das Niedersächsische Forschungszentrum Fahrzeugtechnik, [<http://www.nff.tu-bs.de/index.php?id=9>].
- Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung e.V. (NIW) (2010): Ergebnisse der NIW-Bevölkerungsprognose, mittlere Variante, persönliche Korrespondenz.
- Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung e.V. (NIW) (2008): Die Position der Region Braunschweig im wirtschaftlichen und demografischen Wandel, Studie im Auftrag der IHK Braunschweig, Hannover.
- Stadt Braunschweig (2000): Kommunale Agenda 21, Strukturkonzept, Schriftenreihe Kommunalen Umweltschutz, Heft 16.
- Stadt Braunschweig (2010): Strategien der Wohnbauland- und Gewerbeflächenentwicklung in Braunschweig, Referat Stadtentwicklung und Statistik, Braunschweig.
- Stadt Braunschweig (2009 a): Integrationsplan, [[braunschweig.de](http://braunschweig.de)].
- Stadt Braunschweig (2009 b): Wissenschaftsportal, Stadt der Wissenschaft 2007, Bewerbungskonzept, [[braunschweig.de](http://braunschweig.de)].
- Stadt Braunschweig (2009 c): Wissenschaftsportal, Braunschweig Stadtmarketing GmbH, TU Braunschweig, [[braunschweig.de](http://braunschweig.de)].
- Stadt Braunschweig (2009 d): Haus der Familie GmbH, zentrales Familien-Service-Büro Braunschweig, [[braunschweig.de](http://braunschweig.de)].
- Stadt Braunschweig (2009 e): Klimaschutz, [[braunschweig.de](http://braunschweig.de)].
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2010 a): Regionaldatenbank Deutschland, [<https://www.regionalstatistik.de/genesis/online/logon>].
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2010 b): Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder, Online-Datenbank, [[http://www.vgrdl.de/Arbeitskreis\\_VGR/](http://www.vgrdl.de/Arbeitskreis_VGR/)].
- Volkswagen AG (2010): Gesellschaftliches Engagement – Volkswagen Financial Services AG eröffnet eigenen Betriebskindergarten, [[http://www.volkswagenag.com/vwag/nb09b10/content/de/Ambitionen/Gesellschaftliches\\_Engagement/Schneller\\_wieder\\_zurueck\\_im\\_Job.html](http://www.volkswagenag.com/vwag/nb09b10/content/de/Ambitionen/Gesellschaftliches_Engagement/Schneller_wieder_zurueck_im_Job.html)].

