

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

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

## HWWI/Berenberg-Städteranking 2010.

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

»HWWI/Berenberg-Städteranking 2010: Die 30 größten Städte Deutschlands im Vergleich«  
Autoren: Sebastian Döll, Dr. Silvia Stiller unter Mitarbeit von Christian Brase und Henriette Bunde  
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 Hamburg	
1 Bevölkerung	32
2 Wirtschaft im Überblick	34
3 Standortattraktivität	39
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 (274 400 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

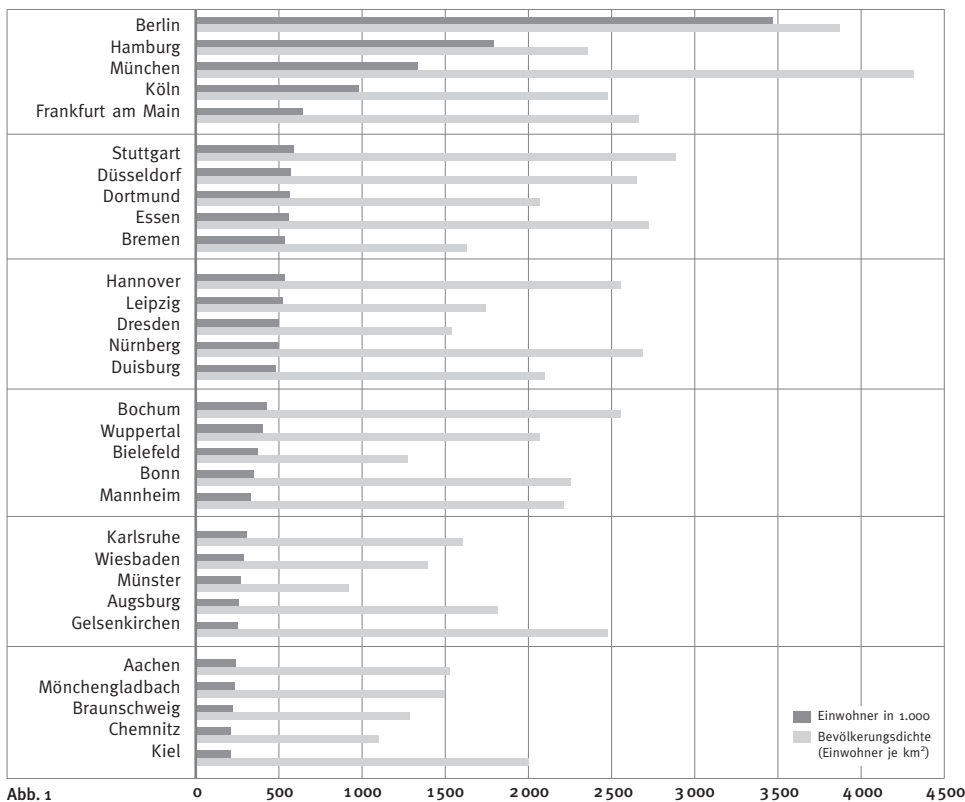


Abb. 1

Quellen: Statistische Ämter der Länder (2010); Berechnungen HWWI.

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

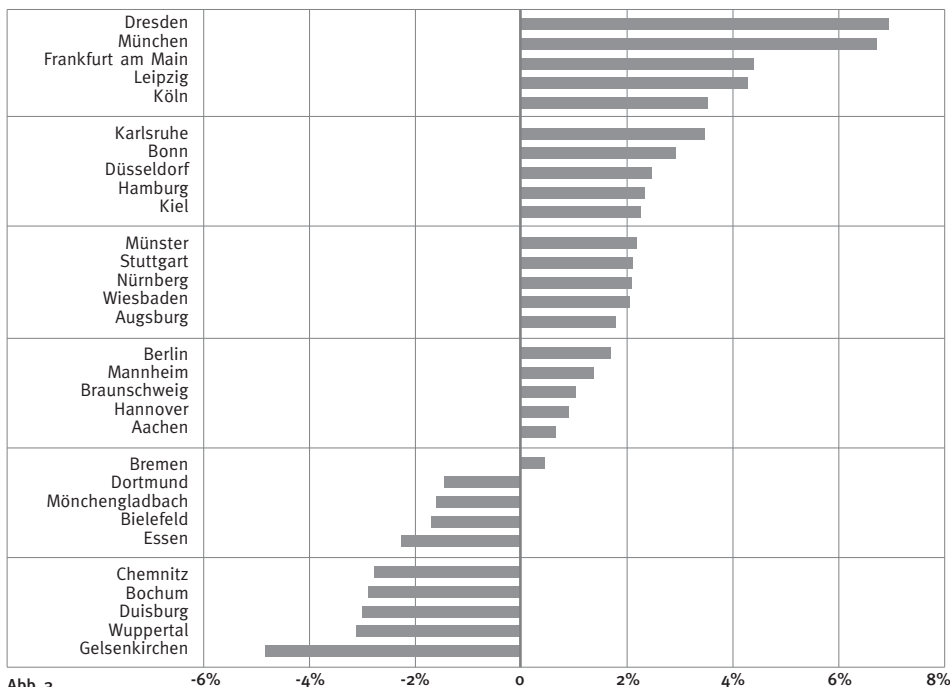


Abb. 3

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

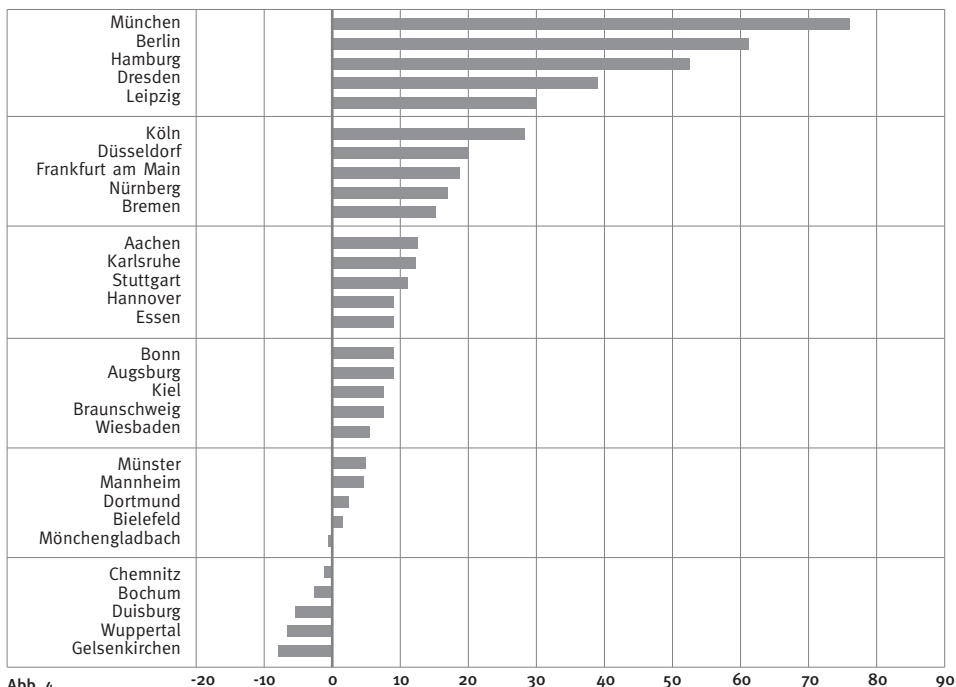


Abb. 4

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

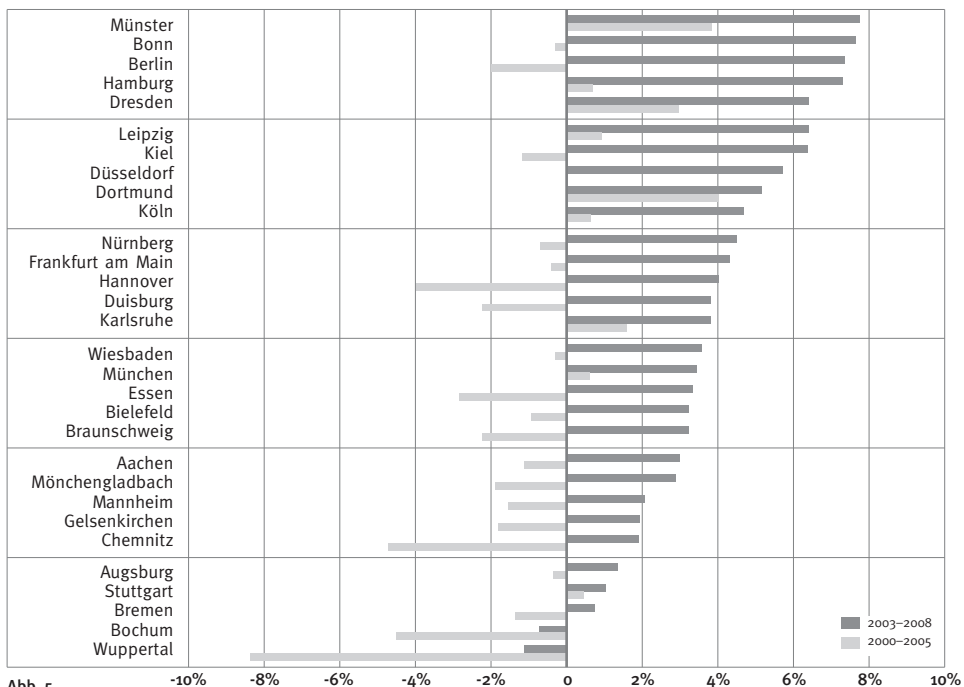


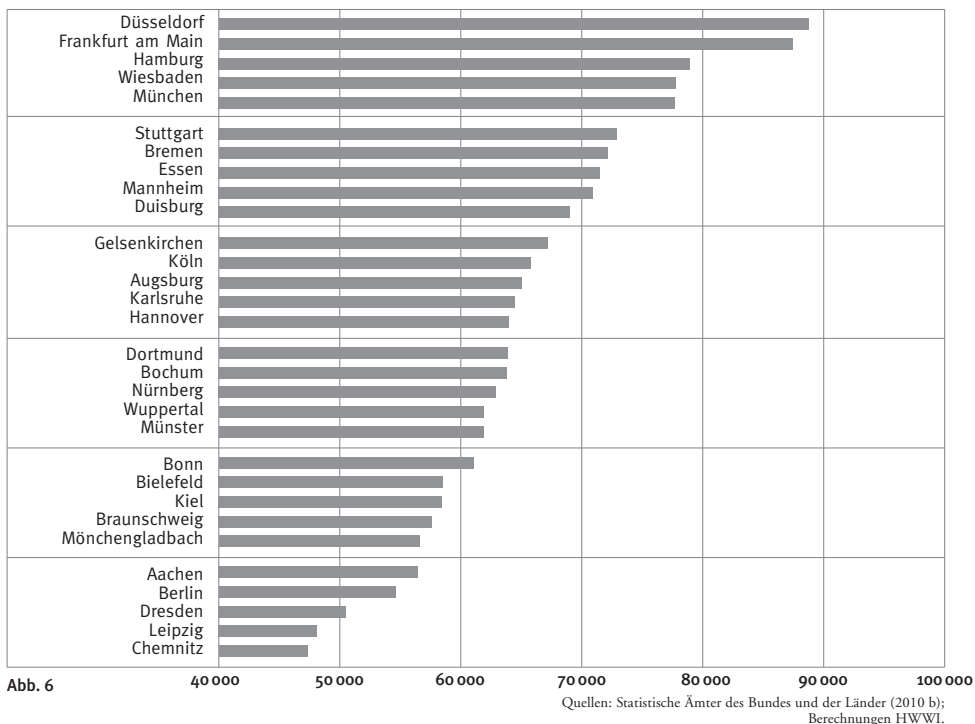
Abb. 5

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 7,7% 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

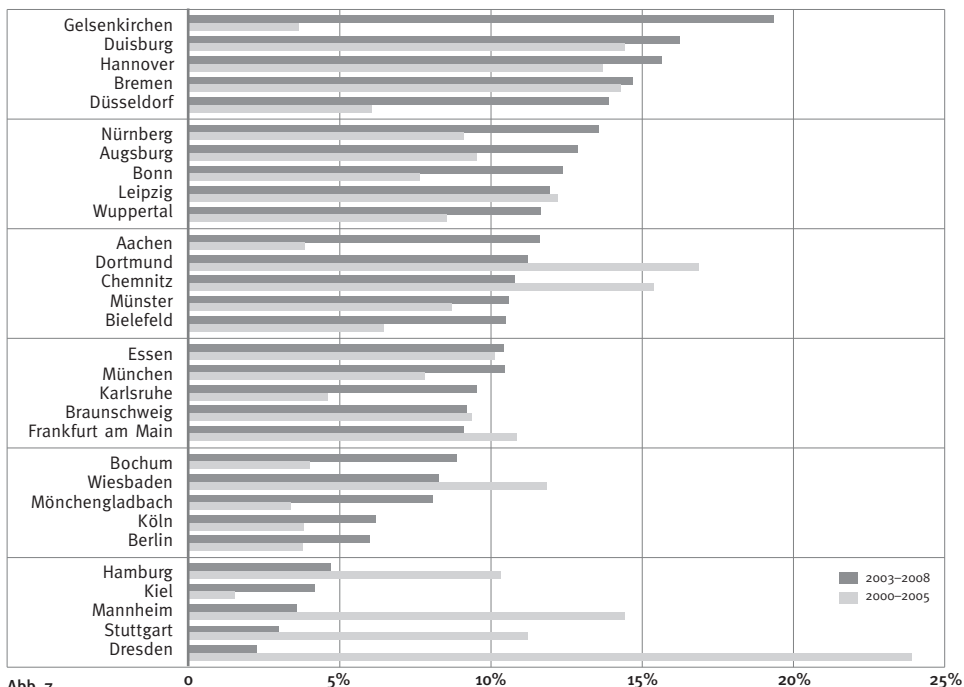


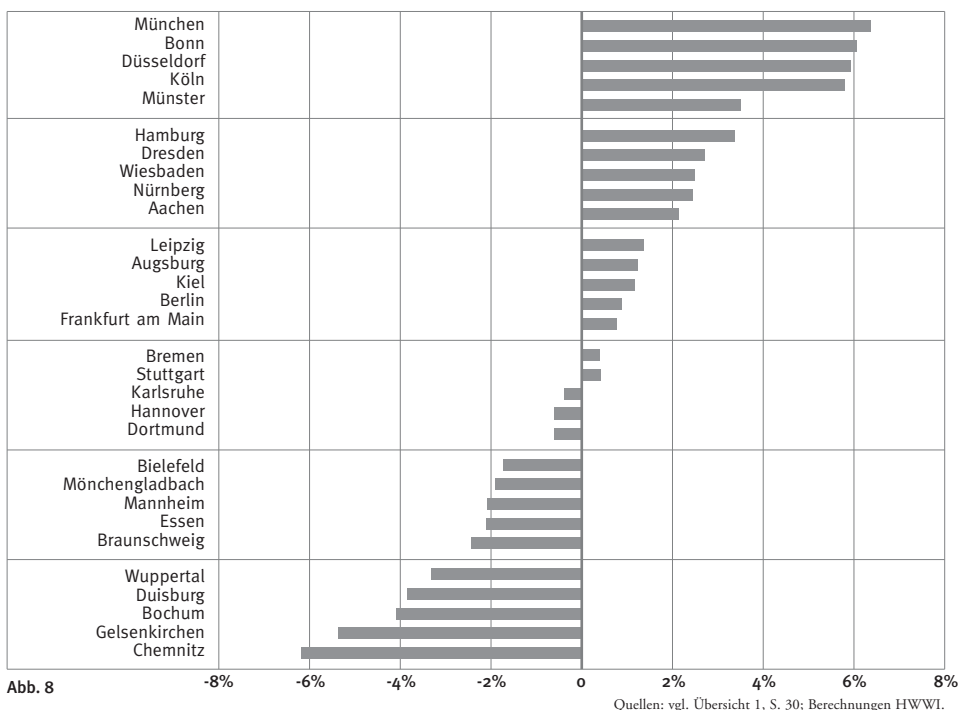
Abb. 7

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>

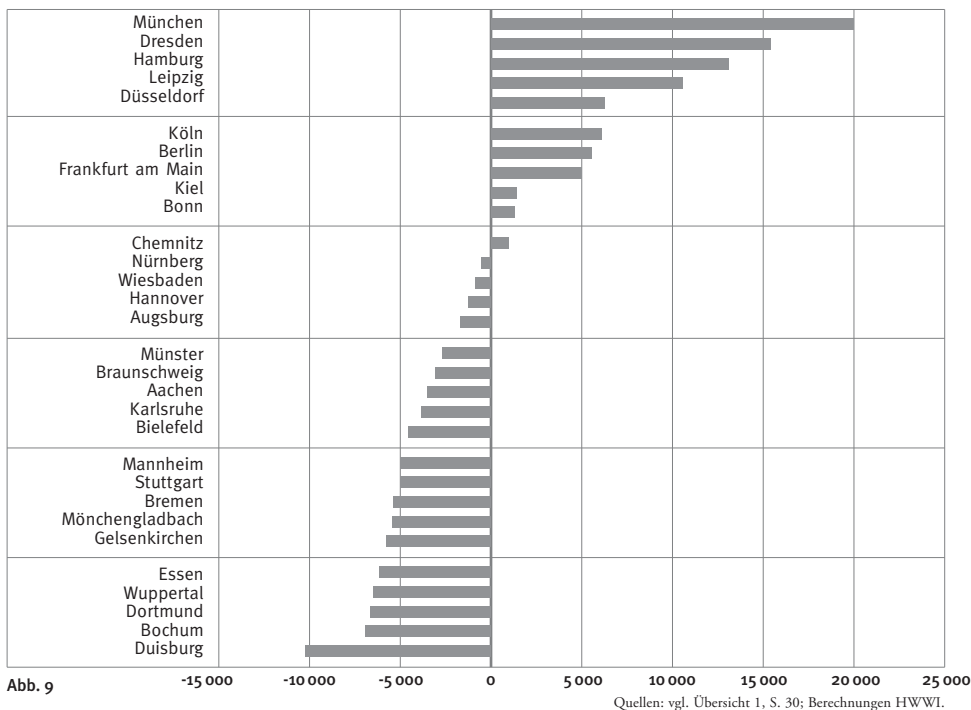
Die Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahre 2020 stellen sich unterschiedlich dar (vgl. Abbildung 8). Demnach wird die Bevölkerung in 17 Städten zunehmen. Für viele Städte setzen sich in diesen Prognosen die Trends der Jahre 2003 bis 2009 fort, darunter zum Beispiel für die drei größten deutschen 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 (2010a).

## 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 Grenznähe 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

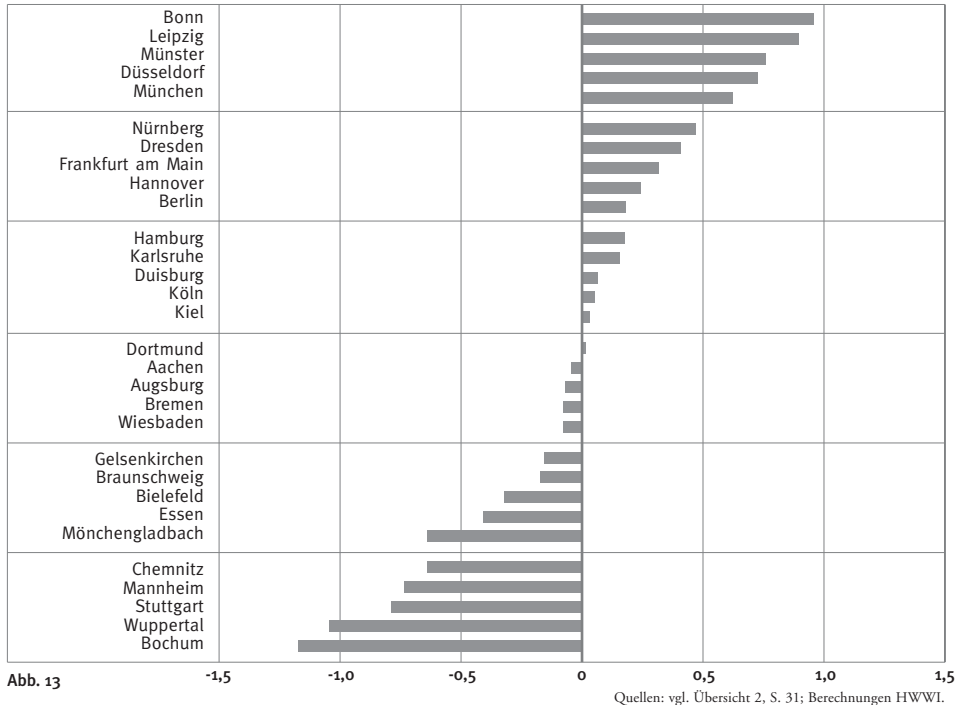


Abb. 13

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

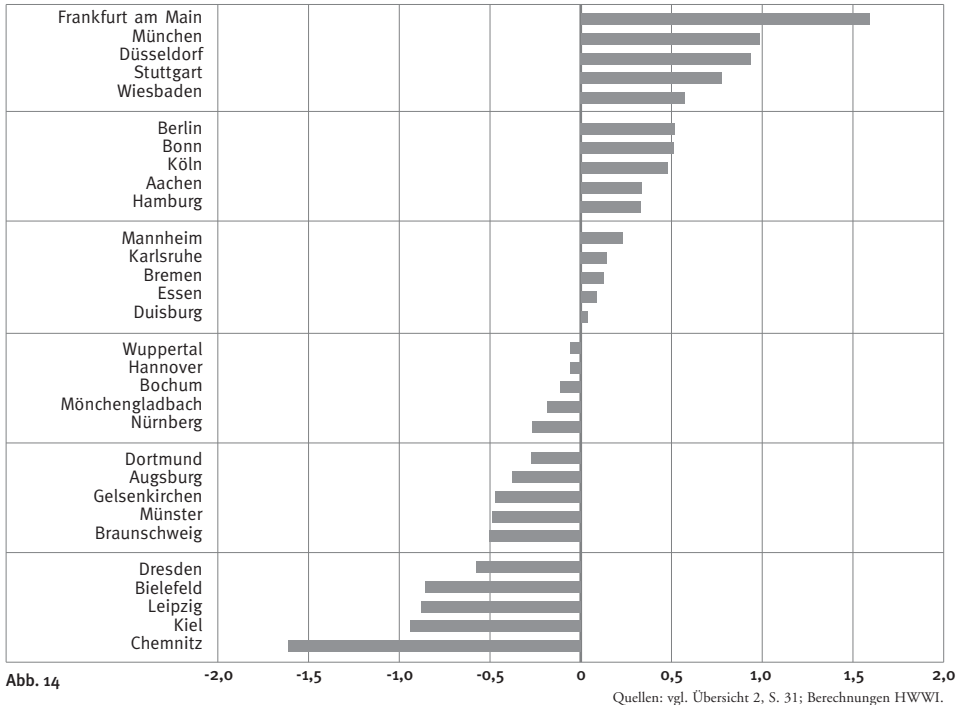


Abb. 14

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

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

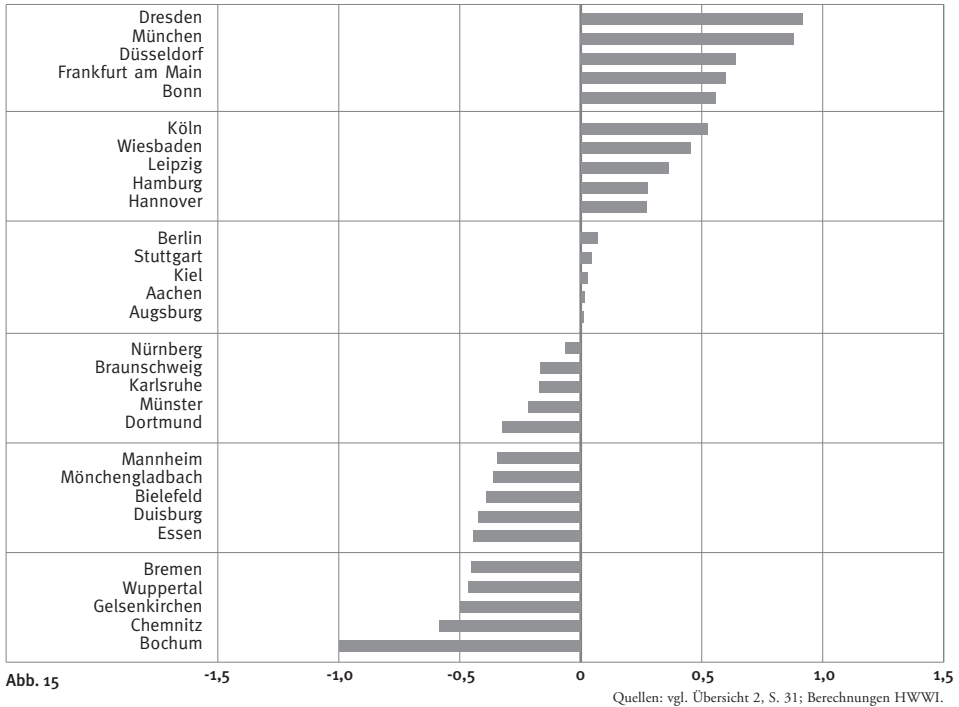


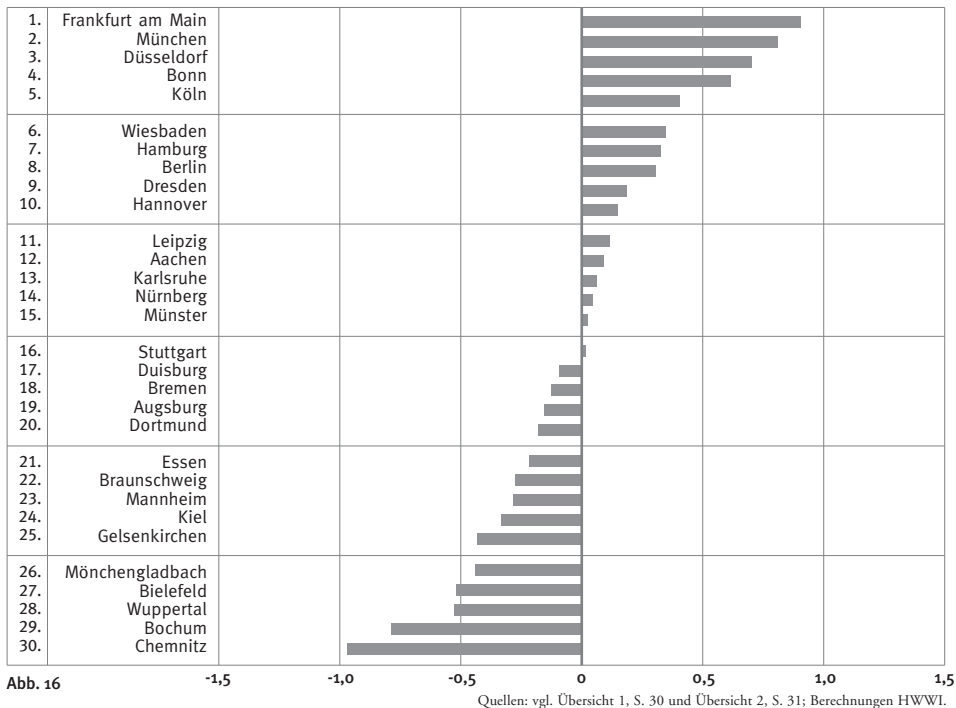
Abb. 15

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 Hamburg<sup>1</sup>

### Hamburg in Zahlen

Einwohner am 31.12.2009: 1 774 224 Menschen

Bevölkerungsdichte 31.12.2009: 2 349 Menschen pro km<sup>2</sup>

BIP pro Kopf 2009: 48 229 Euro (Deutschland: 29 406 Euro)

Produktivität 2009: 76 235 Euro (Deutschland: 59 784 Euro)

Produktivitätswachstum 2003 bis 2009: 4,6 % (Deutschland: 10,9 %)

Arbeitslosenquote Juni 2010: 8,0 % (Deutschland: 7,5 %)

## 1. Bevölkerung

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist mit 1,8 Mio. Einwohnern nach Berlin die zweitgrößte deutsche Stadt. Hamburg ist das Zentrum der Metropolregion Hamburg (vgl. Abbildung 18), in der 4,3 Mio. Menschen leben und 2,1 Mio. Arbeitsplätze existieren. Die Metropolregion dehnt sich auf einer Fläche von 20 000 km<sup>2</sup> aus und schließt 14 Kreise in Niedersachsen und Schleswig-Holstein sowie die Stadt Hamburg ein. Mit einer Bevölkerungsdichte von 2 349 Einwohnern pro km<sup>2</sup> ist Hamburg im Vergleich zu München (4 286) und Berlin (3 862) vergleichsweise dünn besiedelt.

Im Zeitraum 2003 bis 2009 nahm die Bevölkerung um 2,3 % zu, womit Hamburg im Städtevergleich zusammen mit Bonn Platz neun erreicht. Der Bevölkerungszuwachs in Hamburg ist auf die Attraktivität der Stadt für Zuwanderer zurückzuführen. Im Zeitraum von 2003 bis Ende 2009 sind netto 52 955 Menschen zugewandert. Der Ausländeranteil an der Bevölkerung beträgt 13,8 %, und 28 % der Einwohner Hamburgs (487 999) haben einen Migrationshintergrund.<sup>2</sup> Auf Menschen mit ausländischer Staatsbürgerschaft entfallen 8 % der Beschäftigungsverhältnisse in der Hansestadt.<sup>3</sup>

In der Bevölkerungsprognose des Statistikamtes Nord wächst die Bevölkerung Hamburgs im Zeitraum von 2010 bis 2020 um 3,3 %. Im Städtevergleich weisen nur München (+6,4 %), Bonn (+6,0 %), Düsseldorf (+5,9 %), Köln (+5,8 %) und Münster (+3,4 %) höhere Prognosewerte auf. Auch hinsichtlich der Entwicklung der erwerbsfähigen Bevölkerung bis zum Jahre 2010 gehört Hamburg mit einem Prognosewert von +3,4 % zur Spitzengruppe.

Hamburgs Bevölkerung ist im deutschlandweiten Vergleich relativ jung und altert weniger schnell als in anderen deutschen Städten.<sup>4</sup> In den nächsten Jahrzehnten wird sich dennoch die Haushaltsstruktur in Hamburg aufgrund struktureller Veränderungen im Bevölkerungsaufbau

<sup>1</sup> Anders als im Städtevergleich liegen für Hamburg als Bundesland auch ökonomische Indikatoren für das Jahr 2009 vor, die in diesem Portrait betrachtet werden.

<sup>2</sup> Vgl. Statistikamt Nord (2010).

<sup>3</sup> Vgl. Damejang et al. (2010).

<sup>4</sup> Vgl. Otto/Stiller (2009).

## Metropolregion Hamburg



Abb. 18

Quelle: HWWI (2010).

## Entwicklung der Haushaltsstruktur in Hamburg, 2006 bis 2025

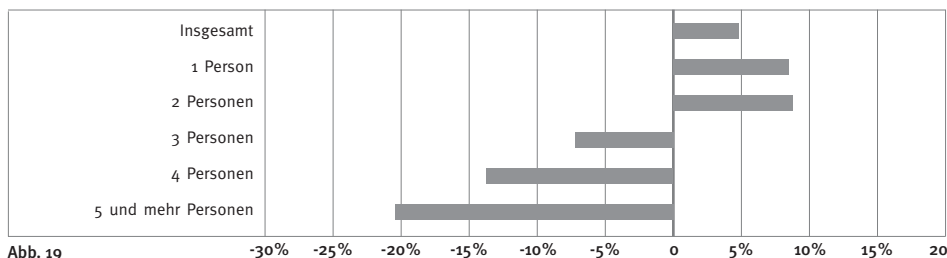


Abb. 19

Quellen: BBSR (2009); Berechnungen HWWI.

wandeln (vgl. Abbildung 19). Insgesamt wird die Anzahl der Haushalte steigen (+5 %). Diese Entwicklung wird getragen von der Zunahme der Ein- und Zweipersonenhaushalte. Die Anzahl von Haushalten mit drei und mehr Personen wird hingegen zurückgehen. Das BBSR prognostiziert für das Jahr 2025 eine Anzahl von 531 200 Singlehaushalten (52,6 % an allen Haushalten) in Hamburg.

## 2. Wirtschaft im Überblick

Hamburg hat sich im Verlauf der letzten Jahrzehnte stetig zu einer der führenden deutschen Dienstleistungsmetropolen entwickelt, in der 83,7 % der Wertschöpfung im Dienstleistungssektor erbracht werden. Den höchsten Anteil hatte im Jahre 2009 der Wirtschaftszweig Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleister (38,6 %), gefolgt von Handel, Gastgewerbe und Verkehr (25,1 %) und den privaten und öffentlichen Dienstleistungen (20,0 %). Demgegenüber erwirtschaftet der industrielle Sektor 13,9 %. Der Wertschöpfungsanteil des Baugewerbes (2,5 %) und des primären Sektors (0,2 %) ist relativ klein, während auf das Verarbeitende Gewerbe 12,2 % entfallen.<sup>5</sup> Der fortschreitende Strukturwandel zur Dienstleistungsökonomie spiegelt sich in der sektoralen Entwicklung der Erwerbstätigen wider, zu denen Selbstständige zählen. Hierunter konnte der Wirtschaftsbereich Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleister mit einem Plus von 17,6 % die höchsten Arbeitsplatzzuwächse im Zeitraum von 2003 bis 2009 realisieren. Im gleichen Zeitraum hat die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung in Hamburg um 6,5 % zugenommen, wobei diese Entwicklung auf den Ausbau von Arbeitsplätzen im Dienstleistungsbereich zurückzuführen ist.

Für die Wettbewerbsposition Hamburgs im nationalen und internationalen Standortwettbewerb ist das Spezialisierungsmuster der Metropole relevant. Dieses lässt sich mit dem sogenannten Lokationsquotienten darstellen, der das Verhältnis zwischen regionalen und nationalen Beschäftigtenanteilen eines Wirtschaftszweiges an der Gesamtbeschäftigung misst. Beträgt der Wert dieses Quotienten in Hamburg eins, so impliziert dies eine am nationalen Durchschnitt gemessen durchschnittliche Konzentration der Beschäftigten in diesem Wirtschaftszweig. Je mehr der Wert eins übersteigt, umso spezialisierter ist Hamburg in diesem Wirtschaftszweig, wohingegen Werte unterhalb von eins auf das Gegenteil hinweisen. Abbildung 20 stellt diesen Indikator für ausgewählte Dienstleistungsbereiche dar und verdeutlicht Hamburgs Standortstärken. Hervorzuheben sind die Werbung und Marktforschung sowie Versicherungen, die einen Anteil an der Gesamtbeschäftigung in Deutschland von etwa 10 % bzw. 9 % ausmachen und deren Lokationsquotient den Wert drei übersteigt (vgl. auch Abbildung 21 und Kasten 2). Deutlich überdurchschnittlich ist die Bedeutung von kreativen, künstlerischen und unterhaltenden Tätigkeiten mit einem Beschäftigtenanteil von 6,2 % und einem Lokationsquotienten von 2,1.

Einen hohen Spezialisierungsgrad erreicht die Stadt ebenfalls bezogen auf die Schifffahrt, was die besondere Bedeutung des Hamburger Hafens für die Spezialisierung im Logistikbereich verdeutlicht. Mit einem Anteil von 34,2 % an allen in der deutschen Schifffahrt Beschäftigten und einem Lokationsquotienten von 11,6 ist diese Branche stark räumlich in der Hansestadt konzentriert. Dieses Ergebnis zeigt sehr deutlich, dass der Hafen weiterhin ein sehr wichtiger Arbeitgeber ist, auch wenn Hamburg in den letzten Jahrzehnten einen Strukturwandel durchlaufen hat. Die aus dem Hafen resultierenden Wertschöpfungseffekte belaufen sich auf 14,8 % des Bruttoinlandsprodukts (BIP). Die hafenabhängige Beschäftigung beträgt in Hamburg 141 733 Personen; dies entspricht einem Erwerbstätigenanteil von 12,7 % im Jahre 2008.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Vgl. Statistikamt Nord (2010).

<sup>6</sup> Vgl. PLANCO Consulting (2009); Bräuninger et al. (2010 a).

## Spezialisierungsmuster im Hamburger Dienstleistungssektor, 2009

	Anteil Hamburgs an der Gesamtbeschäftigung in Deutschland (in %)	Lokations- quotient
<b>Finanzierung; Vermietung und Unternehmensdienstleister</b>		
Werbung und Marktforschung	10,40	3,52
Versicherungen, Rückversicherungen und Pensionskassen (ohne Sozialversicherung)	8,94	3,02
Verlagswesen	7,02	2,37
Sonstige freiberufliche, wissenschaftliche und technische Tätigkeiten	6,86	2,32
Vermietung von beweglichen Sachen	6,05	2,05
Verwaltung und Führung von Unternehmen und Betrieben; Unternehmensberatung	5,95	2,01
Reisebüros, Reiseveranstalter und Erbringung sonstiger Reservierungstätigkeiten	5,54	1,88
Grundstücks- und Wohnungswesen	5,02	1,70
Wach- und Sicherheitsdienste sowie Detekteien	4,72	1,60
Rechts- und Steuerberatung, Wirtschaftsprüfung	4,61	1,56
Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen für Unternehmen und Privatpersonen anderweitig nicht genannt	4,57	1,55
Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften	4,55	1,54
Architektur- und Ingenieurbüros	4,39	1,48
Mit Finanz- und Versicherungsdienstleistungen verbundene Tätigkeiten	4,28	1,45
Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau	4,20	1,42
Erbringung von sonstigen Finanzdienstleistungen	3,72	1,26
<b>Handel; Gastgewerbe und Verkehr</b>		
Schifffahrt	34,22	11,58
Informationsdienstleistungen	10,07	3,41
Herstellung, Verleih und Vertrieb von Filmen und Fernsehprogrammen; Kinos; Tonstudios und Verlegen von Musik	8,98	3,04
Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	6,19	2,09
Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie	5,10	1,73
Luftfahrt	4,62	1,56
Großhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen)	4,28	1,45
Gastronomie	3,71	1,26
Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	3,60	1,22
Post-, Kurier- und Expressdienste	3,20	1,08
Telekommunikation	3,03	1,03
Einzelhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen)	2,97	1,01
<b>Öffentliche und private Dienstleister</b>		
Kreative, künstlerische und unterhaltende Tätigkeiten	6,16	2,09
Bibliotheken, Archive, Museen, botanische und zoologische Gärten	4,77	1,61
Spiel-, Wett- und Lotteriewesen	4,62	1,56
Reparatur von Datenverarbeitungsgeräten und Gebrauchsgütern	3,97	1,34
Erbringung von Dienstleistungen des Sports, der Unterhaltung und der Erholung	3,33	1,13
Private Haushalte mit Hauspersonal	3,28	1,11

Abb. 20

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

### **Neue Chancen für Industriestandorte am Meer?**

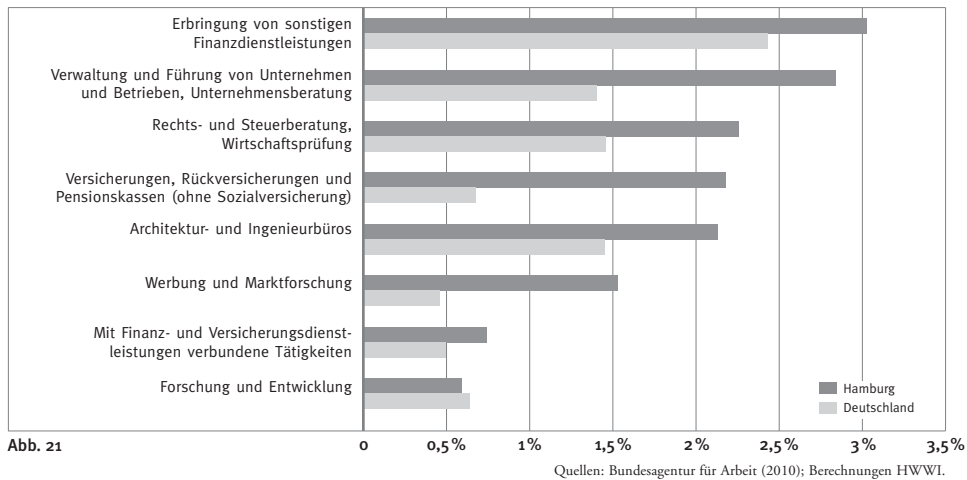
Ott et al. (2009, 2010), Boje et al. (2010) und Otto (2010) haben sich mit der Frage beschäftigt, welche Effekte zunehmende Transportkosten – die bei einem Anstieg der Energiepreise zu erwarten sind – für die Entwicklung Hamburgs und der Metropolregion haben könnten. Aus der Perspektive der »Neuen Ökonomischen Geografie« sprechen zahlreiche Argumente dafür, dass steigende Transportkosten die Attraktivität Hamburgs als Standort für Industrieunternehmen aufgrund von Marktpotenzialeffekten erhöhen und die Agglomeration Hamburg stärken werden. Da die Metropolregion Hamburg mit dem Hamburger Hafen sehr gut an die Weltmärkte angebunden ist, dürfte sie bei steigenden Energiepreisen für exportorientierte industrielle Branchen an Attraktivität gewinnen. Der direkte Zugang zu internationalen Märkten über den Seeweg von Hamburg dürfte deshalb zukünftigen Tendenzen entgegenwirken, dass sich Unternehmen aufgrund steigender Energie- und Transportkosten mehr in der Fläche verteilen. Die positiven Effekte des Hafens auf zahlreiche Wirtschaftszweige führen dazu, dass der Hafen auch zukünftig ein wichtiger Impulsgeber für die wirtschaftliche Entwicklung Hamburgs und der Metropolregion sein wird. Die Verbesserung der hafenbezogenen Infrastruktur kann zu einer Reduzierung der Transportkosten beitragen und so die Effekte steigender Energiekosten kompensieren. Allerdings ist bei der Bewertung dieses Zusammenhangs zu berücksichtigen, dass die Transportkosten nur ein Aspekt der Standortbedingungen sind. Die Entscheidungen von Unternehmen für einen Standort werden von zahlreichen weiteren Faktoren beeinflusst wie beispielweise der Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte und Gewerbeflächen.

#### **Kasten 1**

Im Zusammenhang mit dem Hamburger Hafen sind zudem Standortvorteile für die maritime Wirtschaft zu nennen, die sich aus der Ballung von Unternehmen, Institutionen, Dienstleistungsanbietern und Arbeitskräften ergeben. Diese Größenvorteile haben ihren Ausgangspunkt ebenfalls in der Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens. Eine Studie der PLANCO Consulting, die im Jahre 2009 im Auftrag der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg erstellt worden ist, kommt zu dem Ergebnis, dass Hamburg der bedeutendste Standort der maritimen Wirtschaft in Deutschland ist und sich die maritime Industrie in Hamburg mittel- und langfristig auf einem Wachstumspfad befindet.

Darüber hinaus ist der Hamburger Hafen ein wichtiger Standortfaktor, der Einfluss auf die Standortwahl von Unternehmen hat. Hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung von Hafenstandorten wird diskutiert, ob steigende Transportkosten eine Re-Industrialisierung von Hafenstädten zur Folge haben könnten, was dann zu einer Stärkung des industriellen Sektors in Hamburg beitragen würde (vgl. Kasten 1).

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



Generell besitzt Hamburg zahlreiche Vorteile als Industriestandort, auch wenn die Bedeutung des industriellen Sektors als Arbeitgeber insbesondere in Bezug auf arbeitsintensive Bereiche in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgegangen ist. Standortstärken lassen sich hinsichtlich der forschungsintensiven Industrien feststellen, zu denen beispielsweise die Herstellung von Kraftwagen und Krafffahrzeugteilen, Kokerei, Mineralölverarbeitung, Maschinenbau sowie Medizin-, Mess-, Steuer- und Regelungstechnik zählen. In den forschungsintensiven Wirtschaftszweigen konnte Hamburg im Zeitraum von 1999 bis 2007 unter den westdeutschen Bundesländern am stärksten zulegen.<sup>7</sup> Der Beschäftigungsanteil von forschungsintensiven Industrien am Verarbeitenden Gewerbe war in Hamburg im Jahre 2007 mit 63 % der höchste unter den deutschen Bundesländern.

Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang das Luftfahrtcluster in Hamburg, das auch zukünftig Impulsgeber für die Entstehung von Arbeitsplätzen sein könnte.<sup>8</sup> Der Standort Hamburg wird insbesondere durch Airbus und die damit einhergehende Vernetzung mit Toulouse geprägt. Die Bedeutung der Luftfahrtindustrie in Hamburg zeigt sich, direkt und indirekt, in insgesamt 30 605 Beschäftigten, die eine Wertschöpfung von 2,2 Mrd. Euro generieren. Die weltweite Luftfahrtindustrie profitiert auch weiterhin von der fortschreitenden Globalisierung und dem Aufholprozess der Schwellenländer. Aktuelle Schätzungen zufolge reagiert das Passagieraufkommen mit einer Erhöhung um 1,5 % auf ein 1-prozentiges Wachstum des Bruttoinlandprodukts. In Verbindung mit den HWWI-Prognosen zur Entwicklung des Welt-BIPs lässt sich in den nächsten Jahrzehnten eine jährliche Erhöhung der Passagierzahlen um 6 % ableiten. Davon begünstigte Flugzeugbauer produzieren weltweit nur an wenigen Orten, die sich zu Luftfahrtclustern entwickelt haben. In Europa gehören Toulouse und Hamburg zu den wichtigsten Clustern.

7 Vgl. Kowalewski et al. (2010).  
8 Vgl. Bräuninger et al. (2010 b).

In der Tendenz stärkt der strukturelle Wandel zu wissensintensiven Dienstleistungen die räumliche Konzentration von Unternehmen in urbanen Zentren. Auslöser hierfür sind unter anderem positive Produktionseffekte räumlicher Nähe. Persönliche Kontakte spielen für zahlreiche Dienstleistungsbranchen, wie beispielsweise Unternehmensberatungen und Werbeagenturen, eine zentrale Rolle. Hamburgs politische Strategie ist deshalb die Förderung von Clustern. Die relevanten Unternehmen sind in verwandten Branchen tätig (in einem Wirtschaftszweig, entlang einer Wertschöpfungskette, Nutzer der gleichen Technologie etc.). Bereits mit dem Leitbild »Metropole Hamburg – Wachsende Stadt« hat sich der Hamburger Senat im Jahre 2003 für Clusterbildung als zentrale Standortpolitik entschieden. Um die Vorteile der Clusterpolitik noch besser ausschöpfen zu können, hat der Senat im April 2010 beschlossen, eine clusterpolitische Gesamtstrategie für Hamburg zu entwickeln und umzusetzen. Etablierte beziehungsweise im Aufbau befindliche Cluster in der Hansestadt sind Medien, IT und Telekommunikation, Luftfahrt, Logistik, maritime Industrie, erneuerbare Energien und Klimaschutz, Kreativwirtschaft, Gesundheitswirtschaft & Life Science und China Kompetenz.

### **Kreativwirtschaft – Standortfaktor und Wachstumsbranche**

Für Hamburg eröffnet der wissensbasierte Strukturwandel vielfältige ökonomische Chancen, beispielsweise durch die Entwicklung der Kreativ- und Kulturwirtschaft, zu der unter anderem die Musikwirtschaft, Designunternehmen, der Werbemarkt und die Software/Games-Industrie zählen. Diese haben einen Anteil von 8,6 % an allen sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnissen in Hamburg.<sup>9</sup> Hamburg hat mit 12 229 Künstlern deutschlandweit die zweitgrößte Anzahl, was eine breite Basis für die Entwicklung der Kreativwirtschaft darstellt.<sup>10</sup> Mehr denn je gelten Künstler nicht nur als ökonomischer Faktor, sondern als Impulsgeber für die Stadtentwicklung. Ein lebendiges Kulturleben und kreative Menschen beeinflussen die Lebensqualität und die Attraktivität Hamburgs für Zuwanderer aus dem Ausland und anderen Regionen Deutschlands positiv. Die Kultur- und Kunstszene Hamburgs ist ein Aspekt, der in der jüngeren Vergangenheit auch hinsichtlich des Stadtentwicklungskonzeptes der Hansestadt an Bedeutung gewonnen hat. Dies zeigt sich in dem Leitbild »Wachsen mit Weitsicht«, das der Hamburger Senat im Jahre 2010 beschlossen hat.<sup>11</sup> In dem Konzept wird stärker als bisher auf die Bedeutung von Wissen für die Stadtentwicklung Bezug genommen. Geplante Maßnahmen sind die explizite Förderung kreativer Potenziale im Zusammenhang mit einem Cluster Kreativwirtschaft. Seit 2010 gibt es die Hamburg Kreativ Gesellschaft, die eine direkte Anlauf-, Beratungs-, Informations- und Servicestelle für alle kreativen Akteure ist. Die sich im Bau befindliche Elbphilharmonie, welche in der Hafencity bis voraussichtlich 2012 fertiggestellt werden soll, wird ein neues Aushängeschild für den Kulturstandort und die Musikstadt Hamburg<sup>12</sup> sein – auch wenn dieses Projekt aufgrund explodierender Kosten momentan stark in der Kritik steht.<sup>13</sup> Insgesamt hat die Hansestadt in zahlreichen Projekten die Weichen dafür gestellt, dass sich das kulturelle Potenzial weiter entfalten kann und die Lebensqualität in der Hansestadt steigt.

9 Vgl. Wedemeier (2010).

10 Vgl. Otto et al. (2010).

11 Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (2010).

12 Vgl. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (2009).

13 Vgl. Kriedel/Stiller (2009).

### 3. Standortattraktivität

Der ausschlaggebende Erfolgsfaktor dafür, ob Hamburg zukünftig von dem allgemeinen Trend des wissensbasierten ökonomischen Wachstums profitieren kann, ist seine Attraktivität als Arbeitsort für (hoch) qualifizierte Arbeitskräfte. Diese werden benötigt, um den sich verändernden Fachkräftebedarf zu befriedigen, der im Zuge der expandierenden wissensintensiven Dienstleistungsbereiche und Industrien entsteht. Die strukturelle Ausgangsbasis hierfür ist gegeben: Die Stadt an der Elbe hat bereits Spezialisierungsvorteile in zahlreichen wissensintensiven Wirtschaftszweigen, beispielsweise im Flugzeugbau, in der Werbung und Marktforschung sowie in anderen Bereichen der Kultur- und Kreativwirtschaft. Hamburg ist deshalb gut für die Zukunft gerüstet. Darüber hinaus ist es wichtig, ein attraktiver Wohnort für Familien und ein vielseitiger Bildungsstandort sowie Arbeitsort für (hoch) qualifizierte Arbeitskräfte zu sein.

Gegenwärtig ergeben sich für Hamburg hinsichtlich einzelner Aspekte der Lebensqualität in den Bereichen Umwelt, Freizeit, Wohnen und Familie differenzierte Bedingungen.<sup>14</sup> Im Städtevergleich weist Hamburg sehr gute Umweltbedingungen auf. Dies betrifft sowohl die gute Flächenverfügbarkeit aufgrund einer relativ niedrigen Bevölkerungs- und Pkw-Dichte als auch die Luft- und Wasserqualität. Für Hamburgs Engagement zur Verbesserung der Umweltbedingungen und damit der Lebensqualität wurde die Stadt mit dem Titel »European Green Capital 2011« ausgezeichnet (vgl. Kasten 3). Zahlreiche umweltfreundliche Modellprojekte gibt es auch im Rahmen der Internationalen Bauausstellung (IBA), die in Hamburg im Zeitraum von 2007 bis 2013 stattfindet und als ein Leitthema »Stadt im Klimawandel« hat.

Auf dem Immobilienmarkt stellt sich die Situation in Hamburg im Vergleich mit den anderen 29 betrachteten Städten relativ angespannt dar. Laut IVD-Wohnpreisspiegel liegt Hamburg an dritter Stelle der Städte mit den höchsten Mietkosten pro Quadratmeter. Während der deutsche Durchschnitt für eine Mietwohnung in guter Lage und guter Qualität aus der Nachkriegsära bei 5,95 Euro/m<sup>2</sup> liegt, müssen in Hamburg 10,40 Euro/m<sup>2</sup> gezahlt werden. Nur in München (12,0 Euro/m<sup>2</sup>) und Wiesbaden (10,50 Euro/m<sup>2</sup>) werden noch höhere Mieten pro Quadratmeter verlangt.<sup>15</sup> Weiterer Wohnraum entsteht in der HafenCity Hamburg. Mit einer Fläche von 157 ha sowie der Schaffung von Raum für etwa 45 000 Arbeitsplätze und mehr als 12 000 Bewohner ist die HafenCity Europas größtes Stadtentwicklungsprojekt, das im Herzen der Innenstadt entsteht und deren Fläche um 40% erweitern wird. Dort werden auch Parks, Promenaden und diverse Areale für Freizeitangebote angelegt. Mit der geplanten Fertigstellung der neuen U-Bahn-Linie 4 im Jahre 2011 wird die Anbindung der HafenCity im öffentlichen Nahverkehr weiter verbessert und erhöht ihre Attraktivität.

Neben einem familiengerechten Immobilienangebot ist das Betreuungsangebot für Kinder ein wichtiger Faktor für die Standortentscheidung von Familien. Die Betreuungsquote von unter 3-Jährigen bewegte sich in Deutschlands sechs größten Städten im Jahre 2007 zwischen 9,0% in Köln und 39,8% in Berlin. Hamburg nimmt mit einer Betreuungsquote von 22,0% den zweiten Rang unter diesen Großstädten ein. Im Prognos-Familienatlas 2007 werden für Hamburg in den

<sup>14</sup> Vgl. Otto et al. (2010).

<sup>15</sup> Vgl. Immobilienverband Deutschland (2010).



## Ökonomische Chancen umweltfreundlicher Stadtentwicklung<sup>16</sup>

Prognosen zufolge wird die Bevölkerung der Hansestadt in den kommenden Jahrzehnten wachsen. Gleichzeitig wird Hamburg als regionales Beschäftigungszentrum weiter an Bedeutung gewinnen und ein Magnet für Pendler in der Metropolregion sein. Bereits heute pendeln täglich mehr als 300 000 Menschen in die Hansestadt. Ein steigendes Verkehrsaufkommen und wachsende Bevölkerungszahlen verschärfen in der Tendenz urbane Umweltprobleme wie Luftverschmutzung und Lärmbelastung, steigern die Zahl der Unfälle und erhöhen durch Verkehrsstaus die Zeitkosten. Hamburg hat auf die Gefahr zunehmender Ballungsnachteile bereits mit innovativen und umweltschonenden Stadtentwicklungskonzepten reagiert und wird im Jahre 2011 nach Stockholm als zweite europäische Stadt den Titel »European Green Capital« tragen. Die Jury der EU-Kommission bewertet Hamburgs Engagement im Bereich Umwelt und die Etablierung von exzellenten Umweltstandards als sehr positiv. Die Einstufung als umweltfreundliche Stadt schafft für Hamburg ein Positivimage, das sich günstig auf die zukünftige ökonomische Stadtentwicklung auswirken kann. Gleichzeitig eröffnet die Implementierung von umweltfreundlichen und klimaangepassten Maßnahmen Innovationspotenziale, beispielsweise durch innovative Bauprojekte, die Entwicklung neuer Technologien und Verkehrssysteme.

### Kasten 3

Handlungsfeldern Vereinbarkeit von Familie und Beruf, Wohnsituation und Wohnumfeld, Bildung und Ausbildung sowie Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche Verbesserungsmöglichkeiten identifiziert.<sup>17</sup> Das Ziel, die Standortattraktivität zu erhöhen sowie den Familienzuzug zu fördern, wird seitens der Hamburger Politik durch diverse Projekte unterstützt. Ein Beispiel hierfür ist der Ausbau des Versorgungsgrades der Kindertagesbetreuung nach dem im Jahre 2005 in Kraft getretenen Rechtsanspruch auf eine bedarfsgerechte Kindertagesbetreuung. Anreize für eine familienfreundliche Unternehmenspolitik setzt die Hamburger Allianz für Familien, zu der sich Senat, Handelskammer und Handwerkskammer zusammengeschlossen haben. Diese Allianz zeichnet unter anderem Unternehmen aus, die Initiativen für eine bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf umsetzen.

Eine Studie des HWWI<sup>18</sup> zeigt, dass es in Hamburg bezüglich der Beschäftigung von Akademikern Potenziale gibt. Hierzu kann auch die Verbesserung der Familienfreundlichkeit durch die Stadt und Unternehmen beitragen. So waren 8 200 akademisch gebildete Mütter im Jahre 2008 nicht erwerbstätig. Nimmt man die Personen mit mittlerem Bildungsniveau und die erziehenden Väter hinzu, hatten 29 718 Mütter und 7 872 Väter im Jahre 2008, insgesamt also 37 590 Elternteile mit guter bis sehr guter Qualifikation, keinen Job. Dabei bekundete ein großer Teil der Nichterwerbstätigen sein Interesse daran, eine Beschäftigung aufzunehmen. Einen Hinweis auf die

<sup>16</sup> Vgl. Collani et al. (2009).

<sup>17</sup> Vgl. Knittel et al. (2007).

<sup>18</sup> Vgl. Boll/Reich (2010).

familienbedingten Umstände der Nichterwerbstätigkeit, insbesondere bei Frauen, ergibt der Befund, dass 51,6 % der nichterwerbstätigen Mütter (4,2 % der nichterwerbstätigen Väter) als Grund für ihre Nichtarbeitssuche Betreuungsverpflichtungen oder sonstige persönliche oder familiäre Verpflichtungen nannten.

Die internationale Erreichbarkeit ist neben der Qualität der weichen Standortfaktoren für die Entwicklung wissensintensiver Wirtschaftsbereiche wesentlich. Diese basiert auf der Anbindung an die überregionale Verkehrsinfrastruktur und ist für die Hafenstadt Hamburg, die intensiv in die Weltwirtschaft integriert ist, von besonderer Bedeutung. Der Ausbau der Infrastruktur – sowohl der überregionalen als auch der innerstädtischen – ist deshalb ein wichtiges Handlungsfeld zur Verbesserung von Hamburgs Standortbedingungen. Besondere Bedeutung wird dabei auch der innerstädtischen Erreichbarkeit von Flughäfen beigemessen, die beispielsweise für Unternehmenszentralen ein Standortaspekt von höchster Priorität ist. Hierzu hat der S-Bahn-Anschluss des Hamburg Airport/Flughafen Hamburg im Jahre 2008 einen wichtigen Beitrag geleistet.

## 4. Ausblick

In dem HWWI/Berenberg-Städteranking belegt Hamburg den siebten Platz und hat damit seine Position aus dem Städteranking des Jahres 2008 beibehalten. Die Hansestadt zeichnet sich durch ihre ökonomische und demografische Dynamik aus, die sich zukünftig Prognosen zufolge fortsetzen wird. Im Zeitraum von 2003 bis Ende 2008 ist die Erwerbstätigenzahl, wie in Berlin, um 7,3 % angestiegen. Nur Bonn (+7,5 %) und Münster (+7,6 %) haben diese Entwicklung übertroffen. Hervorzuheben ist zudem, dass die Bevölkerung in Hamburg von 2003 bis Ende 2009 um 2,3 % zulegte, was der neunthöchste Wert im Ranking ist. Dies ist auf den hohen positiven Wanderungssaldo von 52 955 Personen zurückzuführen, der nur von Berlin und München übertroffen wurde. Bei dem Produktivitätswachstum lag die Hansestadt zwar zurück. Allerdings weist sie im Städtevergleich bereits nach Düsseldorf und Frankfurt die dritthöchste Produktivität auf. Hinsichtlich der Standortbedingungen lassen sich für Hamburg im Städtevergleich einige Entwicklungspotenziale identifizieren.

Das ökonomische Leben in der norddeutschen Metropole wird in vielen Facetten von der Internationalität beeinflusst. Allerdings, dies zeigt der Städtevergleich, gilt es für die Zukunft die Potenziale der fortschreitenden Internationalisierung stärker zu nutzen. Dies betrifft beispielsweise die Internationalität der Erwerbstätigen, das Bildungswesen und die Attraktivität als touristisches Ziel für Ausländer. Hier weisen Städte an der Spitze des Rankings, wie Frankfurt, München

und Düsseldorf, deutlich höhere Werte auf. Verschiedene Initiativen in Hamburg tragen bereits dazu bei, dass Hamburg als internationale Metropole zu anderen Städten aufschließt. Zu nennen ist hier das Welcome Center der Stadt Hamburg als One-Stop-Anlaufstelle für Neubürger der Stadt. Diese Institution betreut und berät qualifizierte Fach- und Führungskräfte aus dem Ausland. Impulse zur Stärkung der Internationalität gehen beispielsweise auch von dem wachsenden Kreuzfahrtsortismus und dem Bau der Elbphilharmonie aus, die aufgrund ihrer architektonischen Besonderheiten weltweit wahrgenommen wird. Die Voraussetzungen für die weitere Internationalisierung der Hansestadt werden durch ihre gute internationale Erreichbarkeit gestärkt.

Der Städtevergleich zeigt zudem, dass es im Bereich Bildung und der Qualifikation der Arbeitskräfte, welche ein Indikator für Hamburgs Position in der Wissensökonomie sind, noch die Lücken zu Zentren wie Frankfurt am Main und München zu schließen gilt. Dort lag der Anteil der hoch qualifizierten Beschäftigten im Jahre 2009 mit 19,6 % beziehungsweise 21,7 % deutlich höher als in der Stadt an der Elbe (13,8 %). Hoch qualifizierte Arbeitskräfte sind ihrerseits die Basis für technologische Leistungsfähigkeit und die Expansion wissens- und forschungsintensiver Wirtschaftszweige.

In der Tendenz sind die Voraussetzungen für einen weichen Strukturwandel zur Wissensökonomie in Hamburg aufgrund der diversifizierten Wirtschaftsstruktur mit Spezialisierungsvorteilen sowohl in expansiven Dienstleistungsbranchen als auch in forschungsintensiven Industrien gegeben. Zudem ist es positiv zu bewerten, dass sich die Hansestadt den neuen Herausforderungen an die Gestaltung von Stadtentwicklungspolitik stellt. Die Zukunftschancen resultieren aus dem wissensbasierten Strukturwandel und den hiermit einhergehenden komplexen und dynamischen Prozessen der Stadtentwicklung. Die Voraussetzung dafür, dass Hamburg zukünftig weiter ökonomisch wachsen kann und steigende Bevölkerungszahlen verbucht, ist kontinuierliche Zuwanderung in die Hansestadt. Eine weiterhin anhaltende Bevölkerungszunahme in Hamburg und der Metropolregion stärkt den Agglomerationsraum und die Bedeutung Hamburgs als Wirtschaftszentrum.

Mit der Neuausrichtung seiner Stadtentwicklungspolitik und dem Leitbild »Wachsen mit Weitsicht«, das der Hamburger Senat im Jahre 2010 beschlossen hat, zählt Hamburg deutschlandweit zu den Vorreitern in der Implementierung einer integrierten Stadtentwicklungspolitik. Hierunter versteht man die räumliche, zeitliche und sachliche Abstimmung und Vernetzung unterschiedlicher politischer Handlungsfelder und Fachplanungen, bei der unter Vorgabe bestimmter (finanzieller) Instrumente definierte Ziele erreicht werden sollen.<sup>19</sup> Durch eine ressortübergreifende Bündelung von finanziellen Ressourcen und Wissen kann dieses zukunftsweisende Konzept bei seiner Realisierung wertvolle Synergiepotenziale erzielen.

<sup>19</sup> Vgl. Sinning (2008).

# 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

- Boje, A.; Ott, I.; Stiller, S. (2010): Entwicklungsperspektiven für die Stadt Hamburg: Migration, Pendeln und Spezialisierung, HWWI Policy Paper, Nr. 1–24, Hamburg.
- Boll, C.; Reich, N. (2010): Wie leben und arbeiten Hamburgs Eltern? Auftrag und Chance für Hamburger Unternehmen, HWWI Policy Paper, Nr. 1–33, Hamburg.
- Bräuninger, M.; Otto, A. H.; Stiller, S. (2010 a): Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens in Abhängigkeit vom Fahrrinnenausbau von Unter- und Außenelbe, HWWI Policy Paper, Nr. 1–32, Hamburg.
- Bräuninger, M.; Döll, S.; Nolte, A.; Wohler, E. (2010 b): Zukunftsperspektiven der Luftfahrtindustrie – Chancen und Risiken für das Luftfahrtcluster in der Metropolregion Hamburg, Studie im Auftrag der HSH-Nordbank, Hamburg.
- Bundesagentur für Arbeit (2010): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsabteilungen WZ 2008 am Stichtag 30.06.2009, Nürnberg.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2009): Raumordnungsprognose 2025/2050, CD-ROM, Bonn.
- Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (2010): Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft – Leitbild Hamburg: Wachsen mit Weitsicht, Drucksache 19/5474, Hamburg.
- Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (2009): Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft – Musikstadt Hamburg, Drucksache 19/3697, Hamburg.
- Collani, F.; Kapherr, R.; Lange, M.; Leschus, L.; Schwarz, D.; Stiller, S.; Vöpel, H. (2009): Strategie 2030 – Mobilität, Berenberg Bank & HWWI (Hrsg.), Strategie 2030 – Vermögen und Leben in der nächsten Generation, Nr. 10, Hamburg.
- Damelang, A.; Steinhardt, M.; Stiller, S. (2010): Die ökonomischen Potentiale kultureller Vielfalt: Eine Standortbestimmung deutscher Großstädte, in: Sozialer Fortschritt, 59. Jg., Nr. 1, S. 7–16.
- Immobilienverband Deutschland (2010): Wohn-Preisspiegel 2009/2010, Berlin.
- Knittel, T.; Kaiser, P.; Sommer, I.; Freitag, K. (2007): Familienatlas 2007 – Standortbestimmung, Potenziale, Handlungsfelder, Bonifatius GmbH, Paderborn.
- Kowalewski, J.; Reich, N.; Stiller, S. (2009): Wohlstandsbasis oder Störfaktor? Der industrielle Sektor in Norddeutschland, eine Studie in Kooperation mit der Hamburger Sparkasse, Hamburg.
- Kriedel, N.; Stiller, S. (2009): Der Takt der Zukunft – Hamburg setzt auf Musik (Haspa Musikstudie), eine Studie in Kooperation mit der Hamburger Sparkasse, Hamburg.
- Ott, I.; Otto, A.; Stiller, S. (2010): Implikationen steigender Energie- und Transportkosten für die künftige Stadtentwicklung: Hamburg – Stadt mit Zukunft!, HWWI Policy Paper Nr. 1–30, Hamburg.
- Ott, I.; Otto, A.; Stiller, S. (2009): Implikationen steigender Energie- und Transportkosten für die künftige Stadtentwicklung – eine globale Perspektive, HWWI Policy Paper Nr. 1–17, Hamburg.
- Otto, A. (2010): Implikationen steigender Energie- und Transportkosten für die künftige Stadtentwicklung: Innerstädtische Trends in Hamburg, HWWI Policy Paper Nr. 1–29, Hamburg.
- Otto, A. H.; Stiller, S.; Wedemeier, J.; Bunde, H.; Louzil, K. (2010): L(i)ebenswertes Hamburg. Die Lebensqualität in der Hansestadt im deutschen Metropolenvergleich, Haspa Hamburg-Studie, Hamburg.
- Otto, A. H.; Stiller, S. (2009): Demografischer Wandel und Arbeitskräfteangebot: Perspektiven und Handlungsoptionen für hamburgische Unternehmen, HWWI Policy Report, Nr. 12, Hamburg.
- PLANCO Consulting (2009): Fortschreibung der Berechnungen zur »Regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens im Jahr 2001«, Aktualisierung für das Jahr 2008, Essen.
- Sinning, Heidi (2008): Integrierte Stadtentwicklung in Europa, in: Raumplanung, 140, S. 193–198.
- Statistikamt Nord (2010): Daten für Hamburg und Schleswig-Holstein, [<http://www.statistik-nord.de/daten/>].
- Wedemeier, J. (2010): Reich und sexy? Hamburg setzt auf Kreativwirtschaft, HWWI Insights, Nr. 2, Hamburg.

