STUTTGART

Statistik und Informationsmanagement Monatshefte

Herausgeberin:
Landeshauptstadt Stuttgart

Themen 2/2019

Nutzung der Stuttgarter Schwimmbäder Ergebnisse der Bürgerumfrage 2017

Hohe Arbeitnehmerverdienste in Automobilstädten und -regionen

Das Wetter 2018: Neuer Wärmerekord in Stuttgart

Veröffentlichungen zu den Themen

78. Jahrgang

Statistik und Informationsmanagement
Monatsheft 2/2019
78. Jahrgang

Themen	Seite
Aktuelle Grafik:	
Das Wetter 2018: Neuer Wärmerekord in Stuttgart	31
Hauptbeiträge:	
Nutzung der Stuttgarter Schwimmbäder Ergebnisse der Bürgerumfrage 2017	**32**
Hohe Arbeitnehmerverdientse in Automobilstädten und -regionen	**39**
Veröffentlichungen zu den Themen	Rückseite

Impressum:

Statistik und Informationsmanagement, Monatsheft 2/2019

Herausgeberin:

Landeshauptstadt Stuttgart
Statistisches Amt, Eberhardstraße 39, 70173 Stuttgart
Telefon 0711 216-98587, Telefax 0711 216-98570
E-Mail: poststelle.12@stuttgart.de
Internet: www.stuttgart.de/statistik

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Thomas Schwarz

Preis pro Monatsheft: 4 €

Das Wetter 2018: Neuer Wärmerekord in Stuttgart

Matthias Strauß

Nach nur vier Jahren ist der letzte Wärmerekord in Stuttgart aus dem Jahr 2014 bereits wieder übertroffen worden. 2018 betrug die durchschnittliche Jahrestemperatur 12,1 °C, 2,6 °C mehr als der langjährige Durchschnitt der Jahre 1961 bis 1990. Der Klimawandel zeigt sich damit in immer stärkerem Maße auch in der Landeshauptstadt. So wurde bereits das achte Jahr in Folge das langjährige Temperaturmittel deutlich überschritten.

Auch bei den Sonnenstunden liegt das vergangene Jahr auf einem Spitzenplatz. Mit 2101 Stunden belegt 2018 den dritten Rang unter den sonnenreichsten Jahren. In dieser Disziplin ungeschlagen ist das „Supersommer"-Jahr 2003, als stattliche 2247 Stunden Sonnenschein gezählt wurden. Im Vergleich dazu beträgt die Sonnenscheindauer eines durchschnittlichen Jahres 1692 Stunden.

Deutlich zu niedrig fielen im Jahr 2018 die Niederschläge aus. Insgesamt erreichte die Regen- und Schneemenge 522 l/m², was nur rund 78 Prozent der üblichen Menge von 664 l/m² und Platz sechs der trockensten Jahre entspricht. Auf Platz eins in dieser Disziplin steht das Jahr 1991. Damals betrug die Jahresniederschlagsmenge gerade einmal 456 l/m².

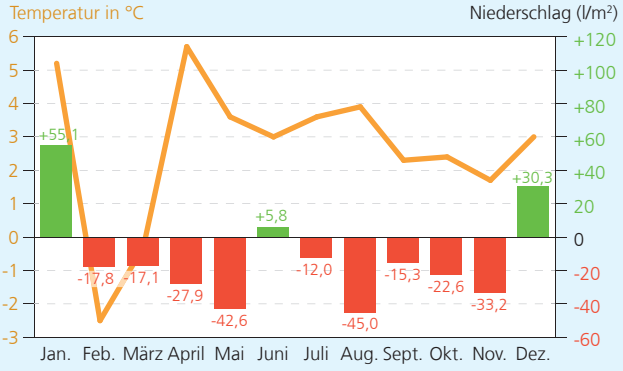
In den ersten beiden Monaten des Jahres gestaltete sich das Wetter sehr wechselhaft. Dem Januar fehlte es an winterlicher Kälte, er war 5,2 °C zu warm. Gleichzeitig stieg die Niederschlagsmenge auf fast das 1,5-fache des üblichen Werts. Erst im Februar wurde es Winter. Mit -0,6 °C war dieser Monat deutlich zu kalt, dabei nur halb so nass wie üblich. In Summe blieb der Winter 2017/2018 aber trotz des kalten Endes mit 2,8 °C rund 1,5 °C über dem langjährigen Mittelwert.

Der Frühling begann ähnlich, wie der Winter endete: Im März war es zu kalt und zu trocken. Dafür entwickelte sich der April zum Sommermonat. Die Temperaturen erreichten im Monatsmittel 14,6 °C statt der normalen 8,6 °C, der höchste Wert für diesen Monat seit dem Beginn der Wetteraufzeichnungen 1951. Ebenfalls ein Rekordmonat war der Mai 2018 (16,9 °C), der den bisher heißesten Wonnemonat aus dem Jahr 2008 auf Platz zwei verwies. Dazu kam, dass in beiden Monaten nur knapp die Hälfte des üblichen Regens fiel.

Der Sommer brachte keine Wetteränderung. Die Mitteltemperatur der Monate Juni, Juli und August reichte mit 21,1 °C nicht an die des Jahres 2003 heran und die Regenmenge von 181 l/m² fiel höher als damals aus. Trotzdem lag die Niederschlagssumme unter dem langjährigen Durchschnitt. Daran änderte auch der Juni nichts, in dem fast der gesamte Monatsregen an nur zwei Tagen vom Himmel fiel.

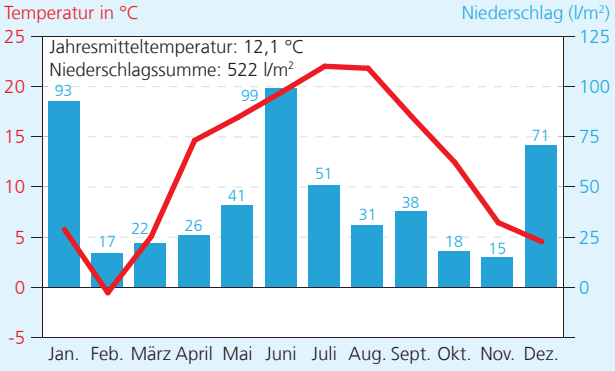
Die Herbstmonate waren mit 11,9 °C um 2,1 °C zu warm. Auch blieben in diesem Zeitraum größere Regenfälle Mangelware. Im November erreichten die Niederschläge mit 15 l/m² sogar nur rund ein Drittel, im gesamten Herbst mit 71 l/m² die Hälfte der üblichen Menge. Damit wurde die Lage vor allem für die Landwirtschaft und Binnenschifffahrt immer prekärer. Erst im Dezember regnete es nach fünf Monaten Trockenheit bei gleichzeitig milden Temperaturen wieder deutlich mehr, sodass die Flusspegel auf Normalhöhe kletterten.

Abbildung 1: Abweichung der monatlichen Mitteltemperatur und Niederschlagssumme vom langjährigen Monatsmittel[1] in Stuttgart 2018



[1]Berechnungszeitraum 1961 bis 1990; Jahresdurchschnitt: 9,5°C, 664 l/m².

Abbildung 2: Wetter in Stuttgart 2018



Quelle: Deutscher Wetterdienst, Wetterstation Schnarrenberg, eigene Berechnung

Jochen Gieck

Nutzung der Stuttgarter Schwimmbäder
Ergebnisse der Bürgerumfrage 2017

Stuttgarter Bäderbetriebe sind wichtiger Anbieter von Freizeitangeboten

Stuttgart verfügt über ein vielfältiges Angebot an Schwimmbädern. Den Besuchern stehen momentan neun Hallenbäder, acht Freibäder sowie zwei Thermalbäder zur Auswahl.[1] 14 der aktuell 19 für Publikum geöffneten Bäder sind in städtischer Hand, daneben gibt es aber auch mehrere Vereinsbäder und einen kommerziellen Anbieter. Mit rund 2,3 Mio. Besuchern im Jahr 2017 sind die Stuttgarter Bäderbetriebe, die die städtischen Bäder betreiben, insgesamt gesehen nach den Museen der größte Anbieter von Freizeitangeboten in Stuttgart (vgl. Tabelle 1). Umgerechnet auf die Einwohnerzahl besucht jeder Einwohner Stuttgarts durchschnittlich 3,8 Mal im Jahr ein städtisches Bad. Dies ist im Vergleich der deutschen Großstädte ab 500 000 Einwohner ein überdurchschnittlicher Wert.[2] Die Bäder sind so ein wichtiger Teil der kommunalen Infrastruktur und damit der Daseinsvorsorge. Als besucherstärkstes Bad in Stuttgart konnte DAS LEUZE im Jahr 2017 rund 680 000 Besucher verzeichnen.

Tabelle 1: Besucherzahlen von Freizeitangeboten in Stuttgart 2017 (Auswahl)

Angebot	Besucher
Museen	2 639 028
Bäderbetriebe Stuttgart[1]	2 329 543
SI-Centrum	1 800 000
Kinos	1 711 000
Wilhelma	1 597 181
Theater[2]	1 105 026
VfB Stuttgart[3]	943 491
Fernsehturm	460 274
Planetarium	131 062

[1] Hallenbad Feuerbach und Mineral-Bad Berg wegen Generalsanierung geschlossen.
[2] Spieljahr 2016/17.
[3] Nur BL-Spiele (Saison 2017/2018).

Quellen: Statistisches Jahrbuch 2016/2017, Statistisches Amt; SI-Erlebnis-Centrum Stuttgart GmbH; DFL Deutsche Fussball Liga

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KomunIS

Methodische Vorbemerkung

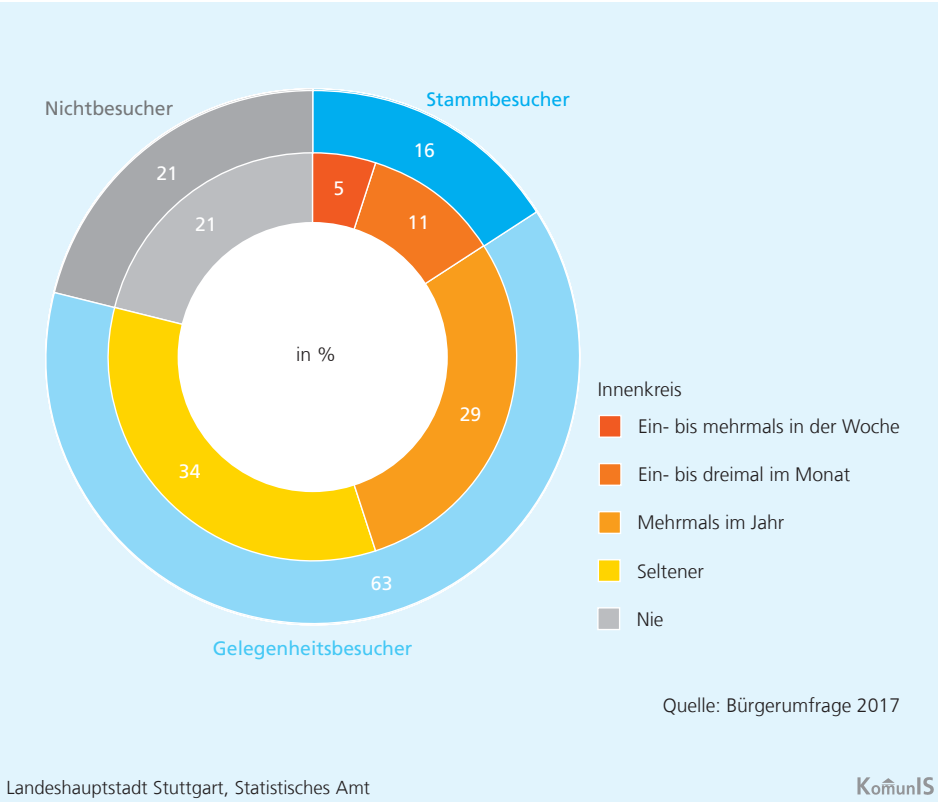
9440 Stuttgarter Bürger wurden befragt

Im Rahmen der Bürgerumfrage 2017 wurden 9440 Stuttgarter Bürger ab einem Alter von 18 Jahren nach Ihrem Nutzungsverhalten gefragt. Der folgenden Untersuchung liegen 4144 Antworten zugrunde. Nicht berücksichtigt werden aufgrund der Altersgrenze somit die Schwimmbadbesuche von Kindern und Jugendlichen, die unter anderem über den Schwimmunterricht an Schulen häufige Nutzer sind.

Häufigkeit der Bädernutzung

Zu den häufigen Nutzern der Stuttgarter Bäder zählen 5 Prozent der Befragten, die mindestens einmal pro Woche und 11 Prozent, die mindestens einmal pro Monat ein Stuttgarter Schwimmbad besuchen. Insgesamt können so 16 Prozent der Befragten als Stammbesucher bezeichnet werden. Zählt man zu den 29 Prozent der Befragten, die zumindest mehrmals im Jahr ein Stuttgarter Schwimmbad besuchen, auch die 34 Prozent der Befragten dazu, die eher selten schwimmen gehen, sind 63 Prozent der Befragten als Gelegenheitsbesucher zu bezeichnen. Rund ein Fünftel der Befragten geht nie in ein Stuttgarter Schwimmbad (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Häufigkeit der Bädernutzung in Stuttgart 2017



Keine geschlechtsspezifischen Unterschiede bei Bädernutzung

Geschlechtsspezifische Unterschiede bei der Häufigkeit der Bädernutzung können nicht festgestellt werden. Differenziert nach dem Alter der Befragten fällt vor allem die Gruppe der 65-Jährigen und älter auf. Einerseits sind 8 Prozent in dieser Altersgruppe absolute Stammbesucher, die ein- bis mehrmals in der Woche ein Bäderangebot nutzen, andererseits gehen 37 Prozent der Senioren überhaupt nicht ins Schwimmbad.

Das Lieblingsbad

Mineralbad Leuze ist Lieblingsbad der Stuttgarterinnen und Stuttgarter

In einer offenen Frage sollten die Stuttgarterinnen und Stuttgarter ihr Lieblingsbad angeben („Welches der Stuttgarter Bäder nutzen Sie am häufigsten?"). Mit weitem Abstand auf Platz 1 landet DAS LEUZE Mineralbad (32 %) vor dem MineralBad Cannstatt (13 %) und dem Hallenbad Heslach (7 %). Auf den weiteren Plätzen sind insgesamt nur geringe Unterschiede festzustellen, so liegen alle Bäder von Platz 4 bis 10 auf einem ähnlichen Niveau zwischen 3 und 6 Prozent. Erstaunlicherweise nennen trotz aktueller Schließung wegen Sanierungsarbeiten immer noch 5 Prozent der Befragten das Mineral-Bad Berg (Platz 7).

Foto 1: DAS LEUZE Mineralbad
(Quelle: ©Bäderbetriebe Stuttgart)

Tabelle 2: Lieblingsbäder der Stuttgarterinnen und Stuttgarter 2017

Rang	Name	Anteil in %
1	DAS LEUZE Mineralbad	32
2	MineralBad Cannstatt	13
3	Hallenbad Heslach	7
4	Höhenfreibad Killesberg	6
5	Hallenbad Sonnenberg	6
6	Freibad Rosental	6
7	Mineral-Bad Berg[1]	5
8	Freibad Möhringen	4
9	Hallenbad Zuffenhausen	4
10	Inselbad Untertürkheim	3

[1] Zum Befragungszeitpunkt wegen Sanierung geschlossen.

Quelle: Bürgerumfrage 2017

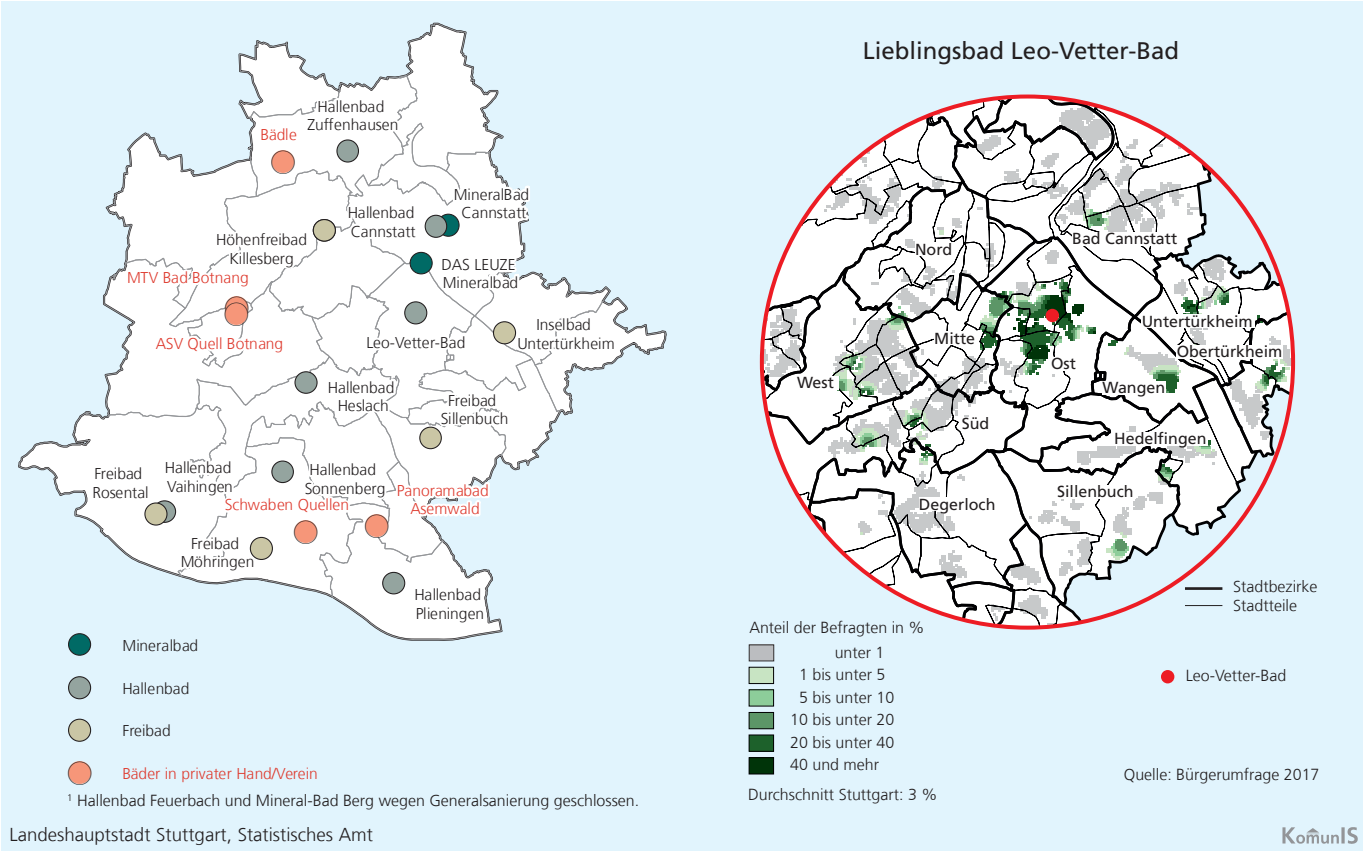
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KomunIS

Foto 2: MineralBad Cannstatt
(Quelle: ©Bäderbetriebe Stuttgart)

In Karte 2 wird – exemplarisch anhand des Leo-Vetter-Bades im Stuttgarter Osten – das meist lokale Einzugsgebiet der Stuttgarter Bäder deutlich. Anders ausgedrückt: Die Schwimmbadbesucher kommen überwiegend aus dem direkten Umfeld des Schwimmbades. Dies trifft mit Ausnahme der beiden Mineralbäder Stuttgarts, welche auch eine überregionale Bedeutung haben, ebenfalls auf die anderen Stuttgarter Bäder zu. Eine wohnortnahe Versorgung mit Schwimmbädern erscheint sinnvoll und wichtig.

Karte 1: Für Publikum geöffnete Schwimmbäder[1] in Stuttgart 2017 nach Art des Schwimmbades

Karte 2: Räumliche Verteilung der Befragten, die das Leo-Vetter-Bad als Lieblingsbad angegeben haben



Gründe kein Schwimmbad zu besuchen

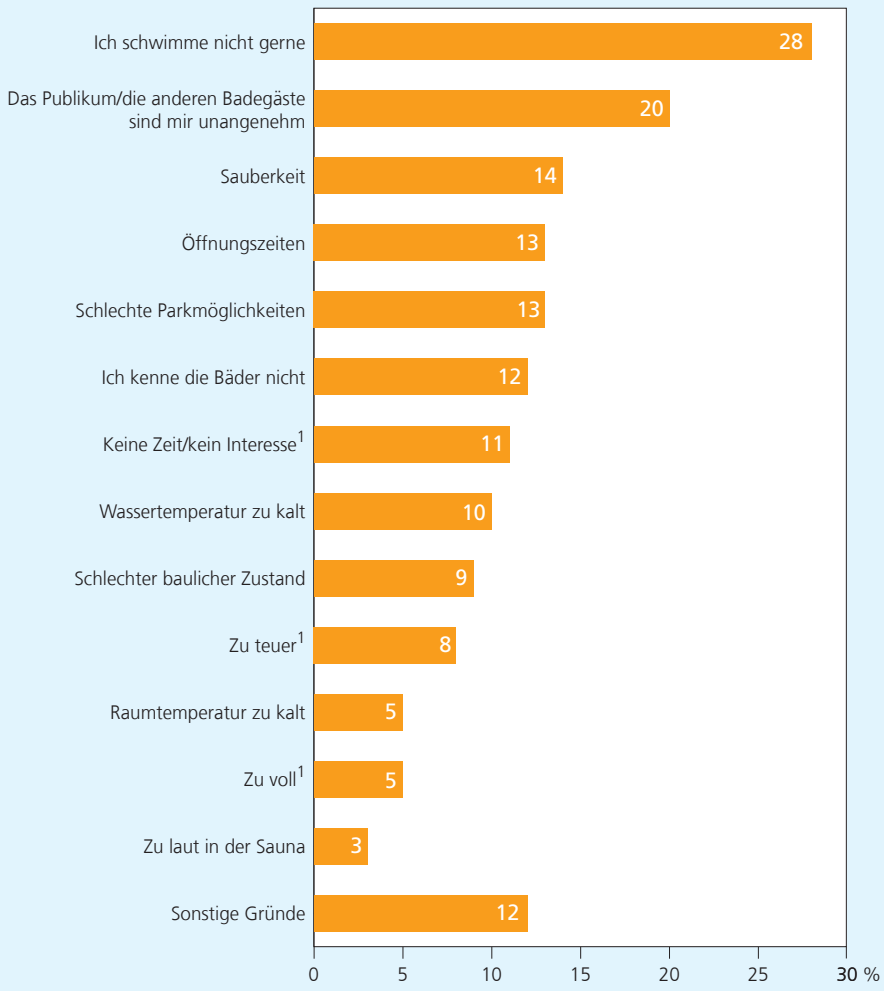
Den Befragten standen zehn konkrete Ankreuzmöglichkeiten zur Verfügung, um anzugeben, warum sie nicht beziehungsweise nicht häufiger ein Schwimmbad besuchen. Darüber hinaus konnten weitere Gründe individuell angegeben werden. Dabei zeigt sich folgendes Bild:

Hauptgründe für Nicht-Besuch: „Ich schwimme nicht gerne" und „Die anderen Badegäste sind mir unangenehm"

28 Prozent der Befragten geben an, nicht gerne zu schwimmen. Jeder fünfte empfindet die anderen Badegäste als unangenehm. Auf dem dritten Platz folgt das Thema Sauberkeit (14 %), knapp vor den Öffnungszeiten und den schlechten Parkmöglichkeiten (jeweils 13 %) sowie der Unkenntnis („ich kenne die Bäder nicht"; 12 %) und einem Desinteresse gegenüber den Bädern („keine Zeit/kein Interesse"; 11 %). Etwa jeder zehnte Befragte stört sich an zu kalten Wassertemperaturen (10 %) beziehungsweise dem schlechten baulichen Zustand der Schwimmbäder (9 %) und an den Eintrittspreisen (8 %). Die Angaben „Raumtemperatur zu kalt", „zu voll" und „zu laut in der Sauna" spielen dagegen nur eine untergeordnete Rolle.

Differenziert nach Geschlecht ergeben sich kaum Unterschiede. Lediglich auf das Thema Sauberkeit reagieren Frauen deutlich sensibler. Während 11 Prozent der männlichen Befragten dies als Hinderungsgrund für einen Schwimmbadbesuch in Stuttgart angeben, sehen 17 Prozent der weiblichen Befragten diesen Punkt kritisch.

Abbildung 2: Gründe, die gegen einen Schwimmbadbesuch in Stuttgart sprechen



[1] Wurden aus „Sonstige Gründe" kategorisiert.

Quelle: Bürgerumfrage 2017

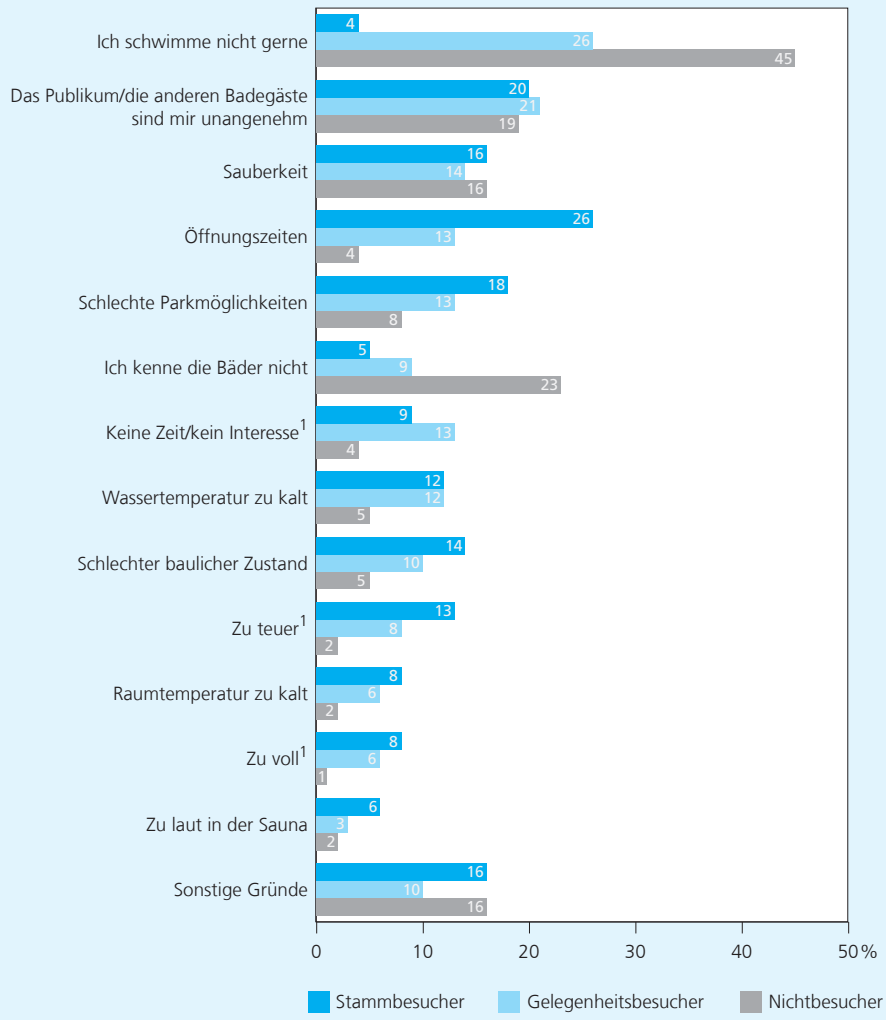
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KomunIS

Stammbesucher sind kritischer gegenüber den Bädern als Gelegenheitsbesucher oder Nichtbesucher

Deutlicher werden die Unterschiede, wenn man Stammbesucher, Gelegenheitsbesucher und Nichtbesucher differenziert betrachtet. Die Stammgäste sind etwas kritischer gegenüber den Stuttgarter Bädern eingestellt als Gelegenheitsbesucher und Nichtbesucher. Sie bemängeln in fast allen Punkten deutlich häufiger Defizite (vgl. Abbildung 3). So werden die Parkmöglichkeiten an den Schwimmbädern, der jeweilige bauliche Zustand, die Eintrittspreise, die Raumtemperatur oder auch die Lautstärke in der Sauna von Stammbesuchern häufiger kritisiert. Besonders deutlich wird der Unterschied beim Thema Öffnungszeiten. 26 Prozent der Stammgäste sehen hierin einen Hinderungsgrund noch häufiger schwimmen zu gehen. Damit sind die Öffnungszeiten für Stammkunden der meistgenannte Grund, der gegen einen (häufigeren) Schwimmbadbesuch spricht.

Dagegen hat sich die Gruppe der Nichtbesucher nur wenig mit der konkreten Situation im Schwimmbad befasst. Vielmehr dominiert hier die Abneigung gegenüber dem Schwimmen an sich („ich schwimme nicht gerne"; 45 %).[3] Entsprechend ist auch das Desinteresse an den Bädern relativ hoch („ich kenne die Bäder nicht"; 23 %).

Abbildung 3: Gründe, die gegen einen Schwimmbadbesuch in Stuttgart sprechen, differenziert nach Stammbesucher, Gelegenheitsbesucher und Nichtbesucher



[1] Wurden aus „Sonstige Gründe“ kategorisiert.

Quelle: Bürgerumfrage 2017

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KomunIS

Zusammenfassung

Etwas mehr als die Hälfte der Befragten gehen selten oder nie in ein Schwimmbad. Als wichtiger Grund für den Nicht-Besuch wird häufig „ich schwimme nicht gerne“ genannt. Diese nicht schwimmaffine Gruppe für einen Schwimmbadbesuch zu motivieren gestaltet sich sicherlich schwierig. Doch auch die Unkenntnis über das Angebot an Schwimmbädern in Stuttgart spielt bei dieser Gruppe eine Rolle. Denn ein knappes Viertel der Nichtbesucher kennt die Stuttgarter Bäder überhaupt nicht.

Gefragt nach dem persönlichen Lieblingsbad, gibt ein knappes Drittel der Befragten DAS LEUZE Mineralbad an, gefolgt vom MineralBad Cannstatt (13 %) und dem Hallenbad Heslach (7 %). Das momentan aufgrund von Sanierungsarbeiten geschlossene Mineral-Bad Berg wird immer noch von 5 Prozent der Befragten als Lieblingsbad bezeichnet.

Generell nicht unterschätzt werden darf die lokale Bedeutung der Hallen- und Freibäder im jeweiligen Stadtbezirk. Exemplarisch konnte dies für das Hallenbad Leo-Vetter-Bad dargestellt werden, dies gilt allerdings auch für andere vergleichbare Bäder in Stuttgart. Die Mineralbäder hingegen haben auch eine überregionale Bedeutung.

Ausblick

Mit der für Ende April 2019 geplanten Wiedereröffnung des Hallenbads Feuerbach, der Wiedereröffnung des beliebten Mineral-Bad Berg (geplant Mitte 2020) sowie dem Neubau eines Schwimmsportzentrums – Sportbad NeckarPark mit 50 Meter-Wettkampfbecken (projektiert 2022) wird das Angebot an Schwimmbädern in Stuttgart zukünftig noch vielfältiger, moderner und attraktiver werden.

Jochen Gieck
Telefon: (0711) 216-98581
E-Mail: jochen.gieck@stuttgart.de

1 Das Mineral-Bad Berg und das Hallenbad Feuerbach waren zum Befragungszeitpunkt wegen Sanierungsarbeiten geschlossen.

2 Eigene Recherchen.

3 vgl. Wiesbaden 2015, S. 49.

Literaturverzeichnis:

Landeshauptstadt Wiesbaden, Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik (2015): Bäder und Thermen in Wiesbaden – Ergebnisse der Umfrage 2015. 108 S.

Schunder, Josef (2017): Hallenbadbau in Stuttgart Startsignal für das 35-Millionen-Euro-Projekt; in: https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.projekt-in-stuttgart-beschlossen-startsignal-fuer-sporthallenbad.a60d9856-0704-4030-8cc5-05878e7dd8a8.html (Abruf 23.7.18)

Werner Münzenmaier[1]

Hohe Arbeitnehmerverdienste in Automobilstädten und -regionen

Probleme deutscher Automobilhersteller mit regionalspezifischen Auswirkungen

In den letzten Monaten ist die Automobilherstellung in Deutschland aus verschiedenen Gründen in den Fokus des öffentlichen Interesses gerückt. Insbesondere haben die Debatte um Dieselautos, angekündigte Fahrverbote in mehreren Städten, internationale Handelsbeschränkungen und Befürchtungen technologischer Rückstände gegenüber ausländischen Konkurrenten im Bereich der E-Mobilität die wirtschaftlichen Perspektiven deutscher Kraftfahrzeugunternehmen verdüstert. Dies wird naturgemäß in denjenigen Regionen mit Sorge betrachtet, in denen die Kraftfahrzeugproduktion und deren umfangreiche Zulieferwirtschaft besonders stark vertreten ist, vereinfacht gesagt in den typischen Automobilstädten und -regionen.

Arbeitnehmerentgelt im Wirtschaftsbereich Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen

Überragende Verdienstmöglichkeiten im Bereich der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen

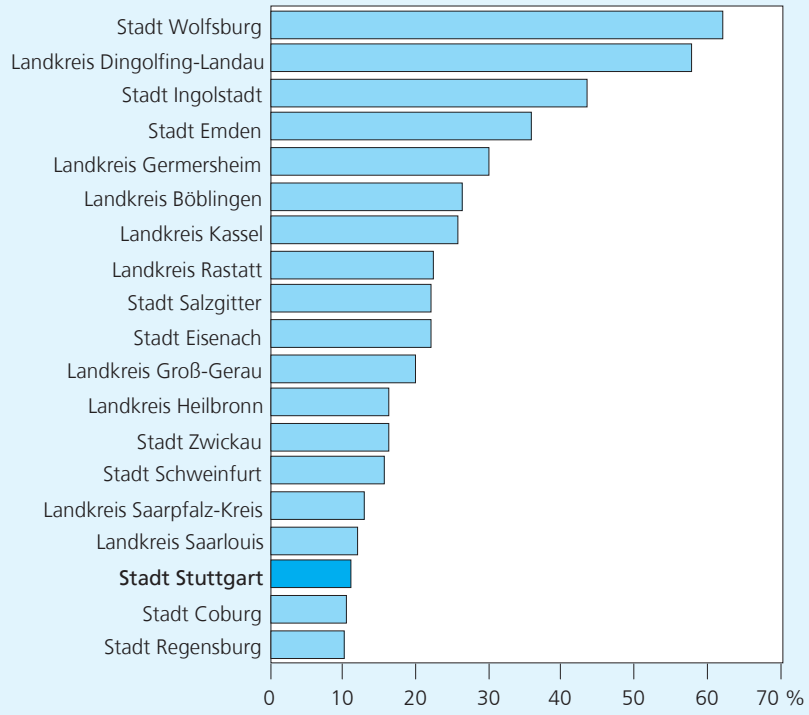
Die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen,[2] wie der Automobilsektor in der amtlichen Statistik heißt, zeichnet sich unter anderem durch eine sehr gute Entlohnung der dort beschäftigten Arbeitnehmer aus. Nach den Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen, auf deren Ergebnisse in den nachfolgenden Analysen grundsätzlich Bezug genommen wird, wurde 2016 im Wirtschaftsbereich Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen je Arbeitnehmer ein Arbeitnehmerentgelt von jahresdurchschnittlich 73 023 Euro gezahlt, das ist über ein Drittel (34,8 %) mehr als im Verarbeitenden Gewerbe insgesamt und sogar vier Fünftel (79,5 %) mehr als im Durchschnitt aller Wirtschaftsbereiche. In keinem anderen namhaften Wirtschaftszweig konnten 2016 höhere Arbeitnehmerentgelte erzielt werden. Die hohen Pro-Kopf-Arbeitnehmereinkommen bei der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen sind im Übrigen nicht mit sektoralen Unterschieden in der Inanspruchnahme von Teilzeit oder in der Nutzung von Überstunden zu erklären; die tatsächlich geleistete Arbeitszeit je Arbeitnehmer war 2016 im Wirtschaftsbereich Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen etwa gleich hoch wie im Verarbeitenden Gewerbe insgesamt.[3]

Kreisfreie Städte und Landkreise mit bedeutender Automobilwirtschaft

Allgemeine Identifizierung der typischen Automobilstädte und -kreise …

Welches sind ausgeprägte Automobilstädte? Diese Frage ist nicht einfach zu beantworten; insbesondere gibt es keine aktuelle Zusammenstellung entsprechender Städte oder Regionen. Deshalb wird hier auf eine Untersuchung in dieser Schriftenreihe aus dem Jahr 2009 zurückgegriffen, in der alle kreisfreien Städte und Landkreise identifiziert wurden, deren sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Juni 2006 zu mehr als einem Zehntel im Wirtschaftsbereich Kraftwagen und Kraftwagenteile gearbeitet haben.[4] Eine Aktualisierung dieser damals einmalig zur Verfügung gestellten Daten ist aus Geheimhaltungsgründen leider nicht möglich.[5] Es dürfte aber davon auszugehen sein, dass die in Abbildung 1 aufgelisteten Stadt- und Landkreise – geordnet entsprechend ihrem Anteil an 2006 sozialversicherungspflichtig in der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen beschäftigten Arbeitnehmern – nach wie vor zu den besonders betroffenen Städten und Landkreisen zählen. Zumindest befinden sich dort immer noch wichtige Standorte der Automobilproduktion und der Kraftfahrzeug-Zulieferwirtschaft:[6]

Abbildung 1: Anteil der in der Automobilproduktion Beschäftigten an der Gesamtzahl der Beschäftigten in ausgewählten Stadt- und Landkreisen 2006



[1] Anteil der im Bereich Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an der Gesamtzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Stadt- und Landkreisen mit einem entsprechenden Anteil von mehr als 10 % im Juni 2006; Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2003.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KomunIS

… und die sie besonders prägenden Firmen

Die **Stadt Wolfsburg** hat den Unternehmenssitz und das weltweit größte Werk der Volkswagen AG in ihren Grenzen.

Der **Landkreis Dingolfing-Landau** ist geprägt durch das BMW-Werk in der Stadt Dingolfing, außerdem produzieren namhafte Automobilzulieferer in der Stadt Landau an der Isar und in der Gemeinde Marklhofen (unter anderem mit Mann + Hummel als zweitgrößtem Arbeitgeber des Landkreises).

In der **Stadt Ingolstadt** befinden sich der Unternehmenssitz und der größte Produktionsstandort der Audi AG, ebenso Produktionsstätten verschiedener Zulieferer.

Für die **Stadt Emden** ist das Volkswagenwerk der mit Abstand größte Arbeitgeber.

Innerhalb des **Landkreises Germersheim** liegt auf dem Gebiet der Stadt Wörth das größte Lkw-Montagewerk der Welt, betrieben von der Daimler AG, in der benachbarten Stadt Germersheim besitzt die Daimler AG das weltweit größte Lager der Automobilbranche; hinzu kommen mehrere Zulieferfirmen im Kreis Germersheim.

Der **Landkreis Böblingen** beheimatet in der Stadt Sindelfingen das weltweit größte Automobilwerk der Daimler AG und in weiteren Städten und Gemeinden wichtige Zulieferbetriebe.

In Baunatal, der größten Stadt des **Landkreises Kassel**, befindet sich mit einem Werk der Volkswagen AG der größte Betrieb in ganz Nordhessen, außerdem sind im Landkreis zahlreiche Zulieferer, vor allem für Volkswagen, angesiedelt.

Der **Landkreis Rastatt** beherbergt den größten Industriebetrieb des Schwarzwalds, das Mercedes-Benz-Werk Gaggenau, außerdem ist die Daimler AG der wichtigste Arbeitgeber der Stadt Rastatt.

Die **Stadt Salzgitter** ist zentraler Standort für die Aggregate-Fertigung der Volkswagen AG, Produktionsstätte für Komponenten der MAN Trucks & Bus AG und Standort für verschiedene Zulieferer, unter anderem Robert Bosch GmbH.

Auf dem Gebiet der **Stadt Eisenach** befinden sich die Fertigungsstätte der Opel Eisenach GmbH, die Robert Bosch Fertigungselektronik Eisenach GmbH sowie weitere Kfz-Zulieferer.

In Rüsselsheim, der größten Stadt des **Landkreises Groß-Gerau**, liegen die Zentrale der Adam Opel AG und das Internationale Technische Entwicklungszentrum ITEZ.

Der größte Arbeitgeber im **Landkreis Heilbronn**, ja der gesamten Region Heilbronn-Franken, ist das Audi-Werk in der traditionsreichen Fahrzeugbaustadt Neckarsulm; hinzu kommen Betriebe von Zulieferunternehmen in verschiedenen Gemeinden des Kreises.

In der **Stadt Zwickau**, dem Sitz der Volkswagen Sachsen GmbH, werden verschiedene Modelle und Karosserien des VW-Konzerns hergestellt, darüber hinaus sind dort bedeutsame Zulieferunternehmen angesiedelt. Überdies befinden sich in weiteren Gemeinden des **Landkreises Zwickau** Kfz-Zulieferer, nicht zuletzt für das VW-Werk in der Stadt Zwickau, so die Firmen Continental in Limbach-Oberfrohna oder Brose, SMP und SEW-Eurodrive in Meerane.[7]

Die **Stadt Schweinfurt** ist ein wichtiger Standort für Zulieferfirmen von Weltruf wie Bosch Rexrodt, ZF Friedrichshafen, Schaeffler KG oder SKF, die teilweise durch Aufkauf traditionsreicher Schweinfurter Unternehmen wie FAG Kugelfischer oder Fichtel & Sachs entstanden sind.

Die Stadt Homburg beherbergt Produktionsstätten weltweit agierender Unternehmen wie Robert Bosch GmbH, Schaeffler KG, Michelin und ThyssenKrupp Gerlach und macht so den **Saarpfalz-Kreis** zu einem respektablen Automobilkreis.

In der Stadt Saarlouis werden Modelle der Ford-Werke GmbH gefertigt, außerdem sind dort und in weiteren Gemeinden des **Landkreises Saarlouis** Zulieferer angesiedelt.

In der **Stadt Stuttgart** haben mit der Daimler AG und der Porsche AG sowie der Robert Bosch GmbH und der Mahle GmbH Weltfirmen im Bereich der Herstellung von Kraftfahrzeugen oder wichtigen Kraftfahrzeugteilen ihren Unternehmenssitz; außerdem sind in der baden-württembergischen Landeshauptstadt Produktionsstätten dieser und anderer Unternehmen im Bereich der Automobilwirtschaft angesiedelt.

In der **Stadt Coburg** hat die Brose Fahrzeugteile GmbH & Co KG ihren Hauptsitz und zwei Produktionsbetriebe.

Schließlich bildet der Automobilbau einschließlich Zulieferwirtschaft auch in der **Stadt Regensburg** einen wirtschaftlichen Schwerpunkt, repräsentiert vor allem durch bekannte Namen wie BMW und Continental.

Große und kleine Städte und Kreise mit Automobilausrichtung

Unterschiede zwischen relativer und absoluter Bedeutung der Automobilherstellung in einer Stadt oder einem Landkreis

Die in Abbildung 1 zusammengestellten Daten beschreiben die **relative** Bedeutung des Automobilsektors innerhalb einer Stadt oder eines Landkreises; dies ist in Bezug auf die nachfolgenden Untersuchungen zu den Arbeitseinkommen ein durchaus geeigneter Ansatz. Allerdings wird dadurch nicht unbedingt die **absolute** Bedeutung der Automobilwirtschaft ausgedrückt, weil die betrachteten regionalen Einheiten unterschiedlich groß sind; so haben etwa die Städte Stuttgart und Coburg ungefähr gleich große Anteile bezüglich der in der Automobilwirtschaft beschäftigten Arbeitnehmer, die Stadt Stuttgart ist hinsichtlich der Einwohnerzahl jedoch gut 15 Mal und hinsichtlich der Erwerbstätigenzahl mehr als 12 Mal so groß wie die Stadt Coburg. Die Daten zu Bevölkerung und Erwerbstätigkeit sind in Tabelle 1 zusammengestellt.

Tabelle 1: Zahl der Einwohner und der Erwerbstätigen in Stadt- und Landkreisen mit besonders großer Bedeutung der Automobilproduktion 2016

Gebietseinheit	Einwohner am Wohnort	Erwerbstätige am Arbeitsort	Erwerbstätige je Einwohner
	1000		%
Stadt Stuttgart	625,9	519,3	83,0
Landkreis Böblingen	383,6	232,3	60,6
Landkreis Heilbronn	336,0	172,2	51,3
Landkreis Zwickau	323,3	160,0	49,5
Landkreis Groß-Gerau	267,5	122,5	45,8
Landkreis Kassel	236,4	97,1	41,1
Landkreis Rastatt	228,2	115,5	50,6
Landkreis Saarlouis	196,8	95,5	48,5
Stadt Regensburg	147,1	155,8	105,9
Landkreis Saarpfalz-Kreis	144,3	83,6	57,9
Stadt Ingolstadt	133,0	125,0	94,0
Landkreis Germersheim	127,8	59,2	46,3
Stadt Wolfsburg	124,0	130,7	105,0
Stadt Salzgitter	102,4	57,1	55,8
Landkreis Dingolfing-Landau	94,6	67,1	70,9
Stadt Schweinfurt	52,3	65,7	125,5
Stadt Emden	50,6	42,1	83,2
Stadt Eisenach	42,5	29,1	68,4
Stadt Coburg	41,2	42,6	103,5
Zusammen	3 657,4	2 372,4	64,9
Deutschland	**82 348,7**	**43 638,0**	**53,0**

Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder; eigene Berechnungen

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KomunIS

Hieraus ergeben sich drei Aspekte:

Erstens: Große Städte und Kreise mit einer erheblichen Anzahl von Beschäftigten in der Automobilproduktion stehen, wie etwa Stuttgart, in der auf Beschäftigtenanteile abstellenden Abbildung 1 entweder am Ende der Skala, oder sie sind dort gar nicht aufgeführt; Beispiele sind die Millionenstädte München mit der Zentrale und Produktionsstätten der BMW AG sowie Köln mit der deutschen Zentrale und Produktionsstätten der Ford-Werke GmbH oder Hannover mit der Zentrale und Produktionsstätten von Continental und einem bedeutenden VW-Werk.

Länderspezifische Unterschiede in der Größe von Städten und Landkreisen können zu Verzerrungen führen

Zweitens: Die Gebietseinheiten (Städte und Landkreise) sind in den Ländern unterschiedlich groß. So gibt es in Bayern und in Thüringen nach wie vor relativ viele kleine Stadt- und Landkreise, während vor allem in Sachsen, aber auch in Baden-Württemberg und in Hessen umfassende Gebietsreformen zu größeren regionalen Einheiten geführt haben. Beispielsweise ist zwischenzeitlich die Stadt Zwickau in den, wie Tabelle 1 zeigt, recht großen Landkreis Zwickau eingegliedert worden, und die beiden baden-württembergischen Landkreise Böblingen und Heilbronn liegen sowohl bei der Zahl der Einwohner als auch der Erwerbstätigen ganz vorne, gefolgt von den beiden hessischen Landkreisen Groß-Gerau und Kassel sowie dem baden-württembergischen Landkreis Rastatt. Umgekehrt ist der bayerische Landkreis Din-

golfing-Landau der mit Abstand einwohnerschwächste unter den in Abbildung 1 aufgeführten Landkreisen; die kleineren dort benannten kreisfreien Städte kommen durchweg aus Bayern, Niedersachsen und Thüringen.

Zahl der Erwerbstätigen (Arbeitsort) je Einwohner (Wohnort) in kleineren Gebietseinheiten tendenziell höher

Drittens: Einwohner- und flächenmäßig kleinere Städte oder Landkreise mit hoher Wirtschaftskraft sind in besonderem Maße darauf angewiesen, Arbeitskräfte aus anderen, meist benachbarten Kommunen zu beschäftigen. Dementsprechend erreicht die Verhältniszahl Erwerbstätige am Arbeitsort je Einwohner am Wohnort, wie aus Tabelle 1 ersichtlich, tendenziell vor allem in kleineren Städten, aber auch in kleineren Landkreisen relativ hohe Werte. Spitzenreiter sind die Städte Schweinfurt (125,5 %), Regensburg (105,9 %), Wolfsburg (105,0 %) und Coburg (103,5 %) mit Erwerbstätigenzahlen, die über den Einwohnerzahlen liegen. Um so bemerkenswerter ist der mit 83,0 Prozent überdurchschnittliche Wert für die Stadt Stuttgart, die mit Abstand größte Stadt mit starker Verankerung in der Automobilproduktion. Lediglich die Städte Ingolstadt und Emden (94,0 bzw. 83,2 %) erreichten 2016 noch leicht höhere Werte, alle in Tabelle 1 aufgeführten Landkreise liegen – meist deutlich – darunter. Demzufolge wurden auch die entsprechenden Verhältniszahlen im Bundesdurchschnitt (53,0 %) beziehungsweise im Durchschnitt aller Stadt- und Landkreise mit großer Automobilproduktion (64,9 %) übertroffen. Diese 19 Stadt- und Landkreise vereinten 2016 mit 3,66 Millionen Einwohnern rund 4,4 Prozent der deutschen Bevölkerung auf sich, bei den Erwerbstätigen waren es mit 2,37 Millionen sogar 5,4 Prozent.

Diese Gesichtspunkte sind durchaus zu beachten, wenn nachfolgend die Arbeitnehmerentgelte je Arbeitnehmer in den genannten Automobilstädten und -kreisen näher betrachtet werden.

Arbeitnehmereinkommen in den Automobilstädten und -kreisen 2016

Starke Verankerung in der Automobilherstellung schlägt klar auf die Arbeitnehmerentgelte der entsprechenden Städte und Landkreise durch

In Abbildung 2 sind die vom Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder ermittelten Arbeitnehmerentgelte je Arbeitnehmer für die in Abbildung 1 aufgeführten Automobilstädte und -kreise zum Jahr 2016 zusammengestellt, und zwar in der dort maßgeblichen Reihenfolge der Beschäftigtenanteile in der Automobilproduktion.[8]

Abbildung 2 verdeutlicht, wie stark die überdurchschnittlichen Pro-Kopf-Arbeitnehmerentgelte im Bereich der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen auf die regionalen Einkommen durchschlagen:

Unterdurchschnittliche Verdienste in Ostdeutschland und im Saarland

Automobilstädte und -kreise in Ostdeutschland und im Saarland bleiben strukturbedingt hinter dem Bundesdurchschnitt zurück, …

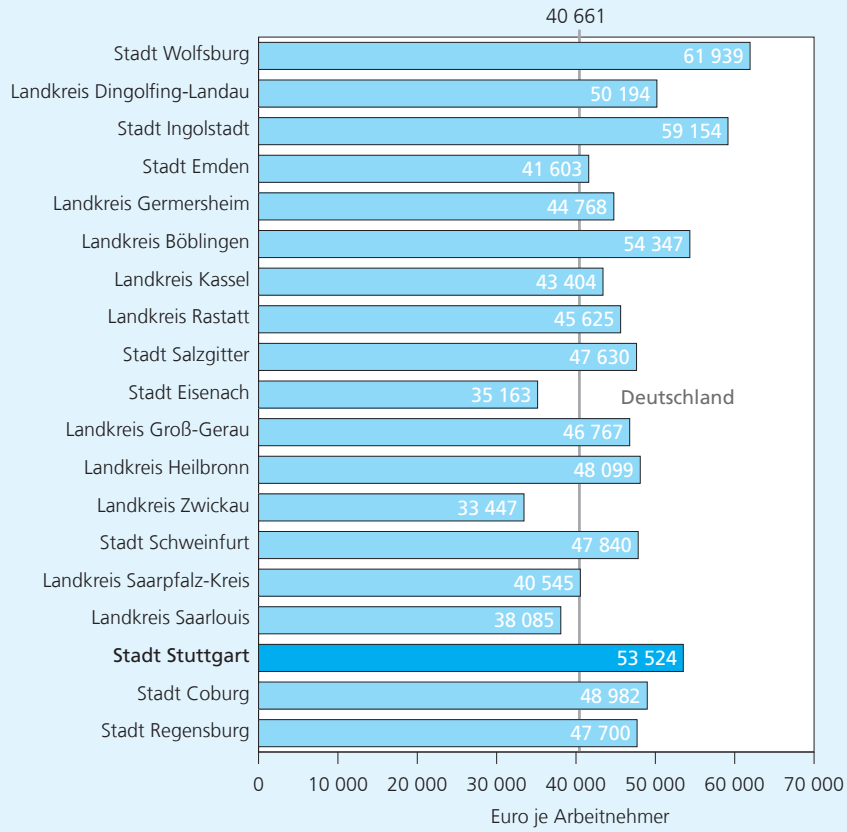
Zunächst einmal blieben 2016 die Arbeitnehmerentgelte je Arbeitnehmer nur in den beiden ostdeutschen Kreisen, nämlich in der Stadt Eisenach und im Landkreis Zwickau, sowie in den beiden saarländischen Landkreisen Saarpfalz-Kreis und Saarlouis unter dem Bundesdurchschnitt von 40 661 Euro je Einwohner. In diesen vier Kreisen konnte also die relativ hohe Bedeutung der Automobilproduktion die allgemeine Strukturschwäche der betroffenen Regionen nicht vollständig ausgleichen.

Weit überdurchschnittliche Einkommen in den Städten mit größtem Automobilanteil

… wohingegen die Städte Wolfsburg und Ingolstadt mit ihren Schwerpunkten in der Automobilherstellung die höchsten Pro-Kopf-Arbeitnehmerentgelte aufweisen

Demgegenüber konnten die beiden Städte mit der stärksten Verankerung in der Automobilproduktion die höchsten Pro-Kopf-Arbeitnehmereinkommen aller Stadt- und Landkreise erzielen; Wolfsburg hat mit 61 939 Euro je Arbeitnehmer den Bundesdurchschnitt um über die Hälfte (52,3 %) und Ingolstadt mit 59 154 Euro je Arbeitnehmer um immerhin 45,5 Prozent übertroffen.

Abbildung 2: Arbeitnehmerentgelt je Arbeitnehmer in Stadt- und Landkreisen mit besonders großer Bedeutung der Automobilproduktion 2016



Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KomunIS

Stadt Stuttgart und Landkreis Böblingen bundesweit ganz vorne

Auch die Stadt Stuttgart und der Landkreis Böblingen zählen aufgrund ihrer markanten Ausrichtung auf die Automobilproduktion zum Spitzenquartett, …

Mindestens genauso erwähnenswert ist, dass die Stadt Stuttgart mit einem erheblich geringeren Beschäftigtenanteil in der Automobilproduktion an dritter Stelle unter den Automobilstädten liegt; mit 53 524 Euro je Arbeitnehmer wurde der Bundesdurchschnitt um fast ein Drittel (31,6 %) überschritten. Unter allen Kreisen mit hoher Automobilproduktion erreichte Stuttgart damit den vierten Platz hinter dem benachbarten, aber deutlich stärker auf die Automobilherstellung ausgerichteten Landkreis Böblingen (54 347 Euro je Arbeitnehmer oder 33,6 % über dem Bundesdurchschnitt).

… und überdies schneiden weitere Landkreise der Region Stuttgart hervorragend ab

Die Stadt Stuttgart und der Landkreis Böblingen haben sich damit klar an die Spitze der Region Stuttgart gesetzt. Bemerkenswerterweise zeichnen sich innerhalb der Region außerdem die Landkreise Ludwigsburg und Esslingen, in deren Kommunen sich ebenfalls Entwicklungszentren und Produktionsstätten bedeutender Automobilhersteller und Zulieferer befinden, durch recht hohe Arbeitnehmerentgelte aus (46 962 bzw. 45 432 Euro je Arbeitnehmer). Die Verdienstmöglichkeiten sind dagegen in den Landkreisen Göppingen und Rems-Murr mit 42 820 beziehungsweise 41 433 Euro je Arbeitnehmer merklich geringer.

Stadt Stuttgart und Landkreis Böblingen sind bei den Arbeitnehmerentgelten bundesweit mit an der Spitze

Auch im Vergleich mit der Gesamtheit aller kreisfreien Städte und Landkreise können sich die Stadt Stuttgart und der Landkreis Böblingen sehen lassen: Jeweils hinter den Spitzenstädten Wolfsburg und Ingolstadt haben nur der Landkreis München mit 56 836 Euro je Arbeitnehmer sowie die Städte Erlangen, Ludwigshafen und Frankfurt am Main mit 56 356, 55 367 und 54 485 Euro je Arbeitnehmer bessere

Verdienstmöglichkeiten aufzuweisen; hier schlagen die sehr gut entlohnten Arbeitsplätze in Forschung und Entwicklung, Hochtechnologie, Elektrotechnik, Chemie sowie Finanz- und Versicherungsdienstleistungen zu Buche. Die Städte München und Düsseldorf, beide neben verschiedenen Dienstleistungen durchaus auch mit erheblichen Standbeinen in der Automobilwirtschaft, rangieren mit 53 389 beziehungsweise 52 438 Euro je Einwohner bereits hinter Stuttgart.

Situation in den weiteren Automobilstädten und -kreisen

Die relativ kleinen bayerischen Stadt- und Landkreise mit Automobilschwerpunkten zeichnen sich ebenso durch hohe Arbeitnehmerverdienste aus, allerdings auch der recht große Landkreis Heilbronn

Auf Platz 5 der Arbeitnehmerverdienste ist der Landkreis Dingolfing-Landau mit 50 194 Euro je Arbeitnehmer zu finden, der hinter Wolfsburg den mit Abstand höchsten Beschäftigtenanteil des Automobilbereichs aufweist. Unter den nachfolgenden vier Kreisen liegen drei bayerische Städte, nämlich auf Platz 6 Coburg mit 48 982, auf Rang 8 Schweinfurt mit 47 840 und an 9. Stelle Regensburg mit 47 700 Euro je Arbeitnehmer. Dazwischen konnte sich der baden-württembergische Landkreis Heilbronn mit 48 099 Euro je Arbeitnehmer auf Nummer 7 schieben.

Hinter der Stadt Salzgitter mit 47 630 und dem Landkreis Groß-Gerau mit 46 767 Euro je Arbeitnehmer folgt dann mit 45 625 Euro je Arbeitnehmer in Gestalt des Landkreises Rastatt ein weiterer baden-württembergischer Kreis.

Allgemeine Strukturschwäche dämpft Niveau in einigen typischen Automobilstädten und -kreisen in Rheinland-Pfalz, Hessen und Niedersachsen

Die drei verbleibenden Kreise mit überdurchschnittlichem Arbeitnehmerentgelt sind der Landkreis Germersheim in Rheinland-Pfalz mit 44 768, der Landkreis Kassel in Hessen mit 43 404 und die Stadt Emden in Niedersachsen mit 41 603 Euro je Arbeitnehmer, jedoch ist der Abstand zu den meisten anderen Automobilstädten und -kreisen nicht zu übersehen. Obwohl dort wie ausgeführt Automobilunternehmen von Weltruf zahlreiche Beschäftigte in Lohn und Brot nehmen, was sich in recht hohen Anteilswerten der Automobilbeschäftigten in Abbildung 1 widerspiegelt, schlägt eben auch eine allgemeine Strukturschwäche dieser Gebiete durch.

Die Automobilstädte und -kreise in ihrem regionalen Umfeld

Inwieweit heben sich 2016 bezüglich der Pro-Kopf-Arbeitnehmereinkommen die Automobilstädte und -kreise von ihren jeweiligen Regionen und Ländern ab?

Damit ist das weitere regionale Umfeld angesprochen, in dem sich die ausgesprochenen Automobilstädte und -kreise befinden. Eine interessante Frage in diesem Zusammenhang ist, inwieweit diese Städte und Landkreise sich von den umliegenden Kreisen oder dem betreffenden Land bezüglich ihrer Beschäftigteneinkommen im Niveau und in der Entwicklung abheben. Die betreffenden Informationen sind in Tabelle 2 zusammengestellt. Zu Vergleichszwecken werden neben dem Land, soweit vorhanden, die Regierungsbezirke oder vergleichbare administrative Gebietseinheiten herangezogen werden, die als NUTS 2-Regionen in der EU-weiten Regional- und Strukturförderung eine gewichtige Rolle spielen.[9] Die Reihenfolge der Länder und – innerhalb dieser – der Bezirke entspricht der jeweiligen Höhe des einkommensstärksten Kreises mit starker Automobilausrichtung.

Niedersachsen

In Niedersachsen überragen die Städte Wolfsburg, Salzgitter und Emden deutlich den Landes- und Regionsdurchschnitt

In Niedersachsen überragte 2016 das Arbeitnehmerentgelt der Stadt Wolfsburg mit 61 939 Euro je Arbeitnehmer dasjenige der Region Braunschweig (42 303 Euro je Arbeitnehmer) um 46,4 Prozent und dasjenige des Landes Niedersachsen (37 274 Euro je Arbeitnehmer) sogar um 66,2 Prozent. Auch das Arbeitnehmereinkommen in der Stadt Salzgitter in Höhe von 47 630 Euro je Arbeitnehmer hat den Wert der Region Braunschweig beziehungsweise des Landes Niedersachsen um 12,6 Prozent beziehungsweise 27,8 Prozent noch deutlich übertroffen.

Ebenso erreichte das Arbeitnehmerentgelt der Stadt Emden mit 41 603 Euro je Arbeitnehmer einen um 21,6 Prozent über dem Durchschnitt der Region Weser-Ems (34 206 Euro je Arbeitnehmer) beziehungsweise um 11,6 Prozent über dem Lan-

Tabelle 2: Arbeitnehmerentgelt je Arbeitnehmer in Stadt- und Landkreisen mit besonders großer Bedeutung der Automobilindustrie 2000 und 2016

Gebietseinheit	Arbeitnehmerentgelt je Arbeitnehmer		Veränderung 2016/2000
	2000	2016	%
	Euro je Arbeitnehmer		
Niedersachsen	**29 491**	**37 274**	**+ 26,4**
Region Braunschweig	31 967	42 303	+ 32,3
Stadt Wolfsburg	46 203	61 939	+ 34,1
Stadt Salzgitter	34 940	47 630	+ 36,3
Region Weser-Ems	27 370	34 206	+ 25,0
Stadt Emden	34 373	41 603	+ 21,0
Bayern	**32 839**	**43 126**	**+ 31,3**
Regierungsbezirk Oberbayern	35 217	48 231	+ 37,0
Stadt Ingolstadt	38 687	59 154	+ 52,9
Regierungsbezirk Niederbayern	30 414	38 051	+ 25,1
Landkreis Dingolfing-Landau	38 202	50 194	+ 31,4
Regierungsbezirk Oberfranken	30 634	38 297	+ 25,0
Stadt Coburg	34 720	48 982	+ 41,1
Regierungsbezirk Unterfranken	30 915	39 029	+ 26,3
Stadt Schweinfurt	35 212	47 840	+ 35,9
Regierungsbezirk Oberpfalz	30 399	39 807	+ 31,0
Stadt Regensburg	33 297	47 700	+ 43,3
Baden-Württemberg	**33 429**	**43 836**	**+ 31,1**
Regierungsbezirk Stuttgart	35 520	47 174	+ 32,8
Stadt Stuttgart	40 209	53 524	+ 33,1
Landkreis Böblingen	39 704	54 347	+ 36,9
Landkreis Heilbronn	34 680	48 099	+ 38,7
Regierungsbezirk Karlsruhe	33 609	43 320	+ 28,9
Landkreis Rastatt	34 194	45 625	+ 33,4
Hessen	**35 137**	**45 017**	**+ 28,1**
Regierungsbezirk Darmstadt	36 118	47 412	+ 31,3
Landkreis Groß-Gerau	35 809	46 767	+ 30,6
Regierungsbezirk Kassel	33 247	40 785	+ 22,7
Landkreis Kassel	32 958	43 404	+ 31,7
Rheinland-Pfalz	**30 729**	**38 564**	**+ 25,5**
Region Rheinhessen-Pfalz	32 728	41 139	+ 25,7
Landkreis Germersheim	32 265	44 768	+ 38,8
Saarland	**30 851**	**38 395**	**+ 24,5**
Landkreis Saarpfalz-Kreis	32 410	40 545	+ 25,1
Landkreis Saarlouis	31 354	38 085	+ 21,5
Thüringen	**23 295**	**33 733**	**+ 44,8**
Stadt Eisenach	25 161	35 163	+ 39,8
Sachsen	**24 053**	**33 718**	**+ 40,2**
Region Chemnitz	22 770	32 055	+ 40,8
Landkreis Zwickau	23 055	33 447	+ 45,1
Deutschland	**31 193**	**40 661**	**+ 30,4**

Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder; eigene Berechnungen

desdurchschnitt liegenden Wert. Lediglich die wesentlich größeren Städte Hannover und Braunschweig, die mit Continental beziehungsweise bedeutenden VW-Werken und zahlreichen Zulieferern ebenfalls Automobilstandorte darstellen, konnten mit 44 951 beziehungsweise 43 357 Euro je Arbeitnehmer innerhalb Niedersachsens höhere Arbeitnehmerverdienste verbuchen als Emden.

Bayern

Gleiches trifft für die Automobilstädte und -kreise Bayerns im Verhältnis zum Land und ihren jeweiligen Regierungsbezirken zu, …

In Bayern wurden 2016 die Verdienste von durchschnittlich 43 126 Euro je Arbeitnehmer ebenfalls von jedem Stadt- und Landkreis mit hoher Automobilproduktion übertroffen. In der Stadt Ingolstadt (59 154 Euro je Arbeitnehmer) betrug der Abstand zum Landesdurchschnitt 37,2 Prozent beziehungsweise zum Regierungsbezirk Oberbayern (48 231 Euro je Arbeitnehmer) immerhin noch 22,7 Prozent.

Das Pro-Kopf-Arbeitnehmerentgelt im Landkreis Dingolfing-Landau in Höhe von 50 194 Euro je Arbeitnehmer hat den Landesdurchschnitt um 16,4 Prozent und den Durchschnitt des Regierungsbezirks Niederbayern (38 051 Euro je Arbeitnehmer) sogar um 31,9 Prozent hinter sich gelassen.

Ähnlich sehen die Relationen für die Stadt Coburg aus, wo das Arbeitnehmerentgelt mit 48 982 Euro je Arbeitnehmer den Landesdurchschnitt um 13,6 Prozent und den Durchschnitt des Regierungsbezirks Oberfranken (38 297 Euro je Arbeitnehmer) um 27,9 Prozent übertroffen hat.

Auch die Stadt Schweinfurt hebt sich mit einem Arbeitnehmerentgelt von 47 840 Euro je Arbeitnehmer mehr oder weniger deutlich vom Landesdurchschnitt (um 10,9 %) beziehungsweise vom Regierungsbezirk Unterfranken (mit 39 029 Euro je Arbeitnehmer um 22,6 %) ab.

Fast gleich gelagert ist die Situation in der Stadt Regensburg, für die mit 47 700 Euro je Arbeitnehmer ein Wert ermittelt wurde, der 2016 um 10,6 Prozent über dem Durchschnitt des Freistaats und um 19,8 Prozent über dem Durchschnitt des Regierungsbezirks Oberpfalz (39 807 Euro je Arbeitnehmer) gelegen ist.

Innerhalb des Freistaats Bayern erlangte 2016 die Automobilstadt Ingolstadt das höchste Pro-Kopf-Arbeitnehmereinkommen. Wie stark die Automobilwirtschaft den Freistaat Bayern prägt, geht auch aus folgender Vergleichsrechnung hervor: Die Arbeitnehmerverdienste lagen 2016 lediglich im Landkreis München mit 56 836 und in den Städten Erlangen und München mit 56 356 beziehungsweise 53 389 Euro je Arbeitnehmer, die selbst stark auf Automobilwirtschaft und Hochtechnologie ausgerichtet sind, höher als in den vier anderen typischen Automobilkreisen Bayerns.

Baden-Württemberg

… ebenso für die Stadt Stuttgart und die Landkreise Böblingen, Heilbronn und Rastatt in Baden-Württemberg

Die Stadt Stuttgart hat 2016 mit einem Arbeitnehmerentgelt von 53 524 Euro je Arbeitnehmer den Durchschnitt des Landes Baden-Württemberg (43 836 Euro je Arbeitnehmer) um 22,1 Prozent und denjenigen des Regierungsbezirks Stuttgart (47 174 Euro je Arbeitnehmer) um 13,5 Prozent übertroffen. Sogar etwas höher lagen die Abstände beim Landkreis Böblingen, der mit 54 347 Euro je Arbeitnehmer um 24,0 Prozent über dem Landesdurchschnitt und um 15,2 Prozent über dem Bezirksdurchschnitt blieb. Auch der Landkreis Heilbronn hat sich mit 48 099 Euro je Arbeitnehmer vom Landesdurchschnitt und vom Bezirksdurchschnitt abgehoben, nämlich um 9,7 beziehungsweise um 2,0 Prozent.

Für den Landkreis Rastatt wurde 2016 ein Arbeitnehmerentgelt in Höhe von 45 625 Euro je Arbeitnehmer ermittelt, das um 4,1 Prozent über dem Landesdurchschnitt und um 5,3 Prozent über dem Durchschnitt des Regierungsbezirks Karlsruhe (43 320 Euro je Arbeitnehmer) gelegen ist. Außerdem können nur wenige Kreise Baden-Württembergs höhere Verdienste verzeichnen; neben den drei Kreisen mit

starker Verankerung in der Automobilherstellung im Regierungsbezirk Stuttgart und dem schon erwähnten Landkreis Ludwigsburg sind dies die Dienstleistungs- und Technologiestadt Karlsruhe (46 676 Euro je Arbeitnehmer) sowie die Stadt Mannheim mit 47 062 und der Bodenseekreis mit 46 915 Euro je Arbeitnehmer – zwei Kreise also, die in ebenfalls erheblichem Maße bedeutsame Zentralen und Produktionsstandorte der Kraftfahrzeugherstellung und der Zulieferwirtschaft beherbergen. Auch dies unterstreicht das Gewicht der Automobilwirtschaft für die Beschäftigteneinkommen in Baden-Württemberg und seinen Regionen.

Hessen

Der hessische Landkreis Groß-Gerau bleibt hinter dem sehr wirtschaftsstarken Regierungsbezirk Darmstadt zurück, aber der Landkreis Kassel liegt an der Spitze des Regierungsbezirks Kassel

In Hessen hat das Arbeitnehmerentgelt des Landkreises Groß-Gerau 2016 mit 46 767 Euro je Arbeitnehmer den Durchschnitt des Landes (45 017 Euro je Arbeitnehmer) um 3,8 Prozent hinter sich gelassen, den Durchschnitt des Regierungsbezirks Darmstadt (47 412 Euro je Arbeitnehmer) jedoch um 1,4 Prozent knapp verfehlt; dies hängt vor allem damit zusammen, dass innerhalb dieses Regierungsbezirks die banken-, technologie- und pharmazieorientierten Städte Frankfurt am Main, Darmstadt und Wiesbaden mit 54 485, 48 804 und 48 053 Euro je Arbeitnehmer sowie der Main-Taunus-Kreis mit 48 697 Euro je Arbeitnehmer noch bessere Verdienstmöglichkeiten bieten.

Demgegenüber blieb der Landkreis Kassel 2016 mit 43 404 Euro je Arbeitnehmer um 3,6 Prozent hinter dem Durchschnitt des Landes Hessen zurück, konnte aber den Wert des Regierungsbezirks Kassel (40 785 Euro je Arbeitnehmer) immerhin um 6,4 Prozent übertreffen; in keinem anderen Stadt- oder Landkreis dieses nordhessischen Regierungsbezirks wurde 2016 ein höheres Pro-Kopf-Arbeitnehmerentgelt erzielt.

Rheinland-Pfalz

Der Landkreis Germersheim übertrifft den Durchschnitt des Landes Rheinland-Pfalz und auch der recht wirtschaftsstarken Region Rheinhessen-Pfalz

Der Landkreis Germersheim hat 2016 mit 44 768 Euro je Arbeitnehmer den Durchschnitt des Landes Rheinland-Pfalz (38 564 Euro je Arbeitnehmer) um 16,1 Prozent übertroffen. Etwas geringer war der Abstand (8,8 %) zur Statistischen Region Rheinhessen-Pfalz (41 139 Euro je Arbeitnehmer), in der die Stadt Ludwigshafen mit 55 367 Euro je Arbeitnehmer deutliche und die Städte Frankenthal und Mainz mit 45 825 und 45 030 Euro je Arbeitnehmer leicht bessere Verdienstmöglichkeiten aufweisen.

Saarland

Saarpfalz-Kreis über, Kreis Saarlouis knapp unter dem saarländischen Landesdurchschnitt

Innerhalb des Saarlands konnten die Arbeitnehmer des Saarpfalz-Kreises 2016 mit 40 545 Euro je Arbeitnehmer die höchsten Verdienste erzielen, der Landesdurchschnitt in Höhe von 38 395 Euro je Arbeitnehmer wurde um 5,6 Prozent übertroffen. Demgegenüber blieb der Landkreis Saarlouis mit 38 085 Euro je Arbeitnehmer um 0,8 Prozent geringfügig unter dem Landeswert, auch weil der größte saarländische Kreis, der Regionalverband Saarbrücken mit der gleichnamigen Landeshauptstadt, in Höhe von 40 436 Euro je Arbeitnehmer (als einziger Kreis) noch besser abgeschnitten hat als der Landkreis Saarlouis.

Thüringen

Vor allem die hohen Arbeitnehmergehälter in den Leuchtturmstädten Jena, Erfurt und Weimar drücken die Automobilstadt Eisenach unter den Durchschnitt Thüringens

Die Automobilstadt Eisenach hat zwar mit 35 163 Euro je Arbeitnehmer den Durchschnitt des Landes Thüringen (33 733 Euro je Arbeitnehmer) um 4,4 Prozent knapp hinter sich gelassen, die drei „Leuchttürme" des Freistaats haben jedoch deutlich besser abgeschnitten. Dies gilt vor allem für die Wissenschaftsstadt Jena (39 450 Euro je Arbeitnehmer) mit zahlreichen Unternehmen und Betrieben der Hochtechnologie, aber auch die Städte Erfurt und Weimar mit 36 537 und 35 218 Euro je Arbeitnehmer, die neben den dominierenden Dienstleistungen auch industrielle Standbeine in den Bereichen Hochtechnologie und Pharmazie haben.

Sachsen

Im Landkreis Zwickau werden die höchsten Pro-Kopf-Arbeitnehmereinkommen aller sächsischen Landkreise gezahlt

Unter allen Landkreisen des Freistaats Sachsen wurden im Kreis Zwickau 2016 die höchsten Pro-Kopf-Arbeitnehmerentgelte erzielt; mit 33 447 Euro je Arbeitnehmer wurde der Durchschnitt der Region Chemnitz (32 055 Euro je Arbeitnehmer) um 4,3 Prozent übertroffen und der Landesdurchschnitt (33 718 Euro je Arbeitnehmer) um gerade einmal 0,8 Prozent verfehlt. Lediglich die drei kreisfreien Städte Dresden, Leipzig und Chemnitz konnten mit 37 836, 36 603 und 34 712 Euro je Arbeitnehmer bessere Verdienstmöglichkeiten anbieten als der Landkreis Zwickau.

Alle drei sächsischen Stadtkreise zeichnen sich unter anderem durch namhafte industrielle Produktionsstätten im Hochtechnologiebereich aus; dabei ist Leipzig in den letzten Jahren durch die Ansiedlung von Porsche und BMW sowie zahlreiche Zulieferfirmen selbst zu einer Automobilstadt geworden, und im traditionsreichen Kraftfahrzeugstandort Chemnitz finden sich mit dem Motorenwerk Chemnitz, einem Unternehmen von Volkswagen Sachsen GmbH, sowie der IAV Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr als weltweit führendem Engineering-Dienstleister der Automobilindustrie ebenfalls bedeutende Betriebe der Kraftfahrzeugwirtschaft.

Zwischenfazit zum Niveau

Zusammenfassend: In den meisten Fällen überragen die Städte und Landkreise mit starker Verankerung in der Automobilproduktion ihr regionales Umfeld und den Bundesdurchschnitt

Die bisherige Analyse hat verdeutlicht: In Städten mit starker Verankerung in der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen werden die Arbeitnehmer besonders gut entlohnt. Nur Städte, die in hohem Maße auf Finanz- und Versicherungsdienstleistungen, Chemie und Pharmazie oder Hochtechnologie im weitesten Sinne ausgerichtet sind, können ähnlich gute oder sogar bessere Verdienstmöglichkeiten anbieten.

Dieser Befund gilt sowohl für die Gegenüberstellung zum gesamtdeutschen Verdienstniveau als auch zur Einkommenssituation im jeweiligen Land oder in einer engeren regionalen Umgebung, hier den Regierungsbezirken. So konnte nur von Automobilstädten oder -kreisen in Ländern mit allgemeiner Strukturschwäche oder Entwicklungsrückstand (Saarland, Ostdeutschland) das bundesdeutsche Niveau nicht erreicht werden. Und im Vergleich zum betreffenden Land oder Regierungsbezirk hatten nur wenige der automobilaffinen Städte oder Landkreise das Nachsehen, nämlich dort, wo andere Wirtschaftszweige mit überragenden Verdienstmöglichkeiten in Konkurrenz treten.

Entwicklung 2000 bis 2016

Wie sieht die Entwicklung der Pro-Kopf-Arbeitnehmerverdienste 2000 bis 2016 aus?

Zusätzlich ist in Tabelle 2 die mittelfristige Entwicklung des Pro-Kopf-Arbeitnehmerentgelts in den Automobilkreisen und ihren Regionen für den Zeitraum 2000 bis 2016 wiedergegeben. Dabei zeigen sich folgende Tendenzen:

Niedersachsen

Zunahme in den Städten Wolfsburg und Salzgitter über Bundes- und Landesdurchschnitt

Stärker als im Bundesdurchschnitt (+ 30,4 %) haben die Arbeitnehmerentgelte innerhalb Niedersachsens zwischen 2000 und 2016 in den Städten Wolfsburg und Salzgitter zugenommen (+ 34,1 und + 36,3 %), das ist der kräftigste Zugewinn aller niedersächsischen Kreise. Nicht zuletzt deshalb hat auch die Region Braunschweig (+ 32,3 %) in diesem Zeitraum überdurchschnittlich abgeschnitten. Die Stadt Emden (+ 21,0 %) und die Region Weser-Ems (+ 25,0 %) blieben dagegen, wie auch das Land Niedersachsen (+ 26,4 %), hinter dem nationalen Durchschnitt zurück.

Bayern

Alle Automobilstädte und -kreise Bayerns überragen die Entwicklung in Deutschland und im Freistaat

Demgegenüber konnten in Bayern die Arbeitnehmer in allen kreisfreien Städten und Landkreisen mit hoher Automobilproduktion auf überproportionale Verbesserungen ihrer Pro-Kopf-Verdienste zurückblicken; sie sind zum Teil beträchtlich ausgefallen und haben sich durchweg positiv von den Zuwachsraten der jeweiligen Regierungsbezirke abgehoben. Im Einzelnen waren es in der Stadt Ingolstadt + 52,9 Prozent gegenüber + 37,0 Prozent in Oberbayern, im Landkreis Dingolfing-Landau + 31,4 Prozent gegenüber + 25,1 Prozent in Niederbayern, in der Stadt Coburg + 41,1 Prozent gegenüber + 25,0 Prozent in Oberfranken, in der Stadt Schweinfurt + 35,9 gegenüber + 26,3 Prozent in Unterfranken und in der Stadt Regensburg + 43,3 Prozent gegenüber + 31,0 Prozent in der Oberpfalz. Die Steigerungsrate im gesamten Freistaat Bayern blieb mit + 31,3 Prozent leicht über dem Bundesdurchschnitt.

Wie außerordentlich günstig sich die Arbeitnehmereinkommen der Automobilbeschäftigten Bayerns im Untersuchungszeitraum entwickelt haben, geht auch aus folgenden Gegenüberstellungen hervor: Die Zuwachsrate in der Stadt Ingolstadt (+ 52,9 %) war 2000 bis 2016 hinter dem Landkreis Freising mit seiner schnell wachsenden „Hightech-Landschaft“ (+ 56,0 %) die zweithöchste aller deutschen Stadt- und Landkreise; danach folgen mit den Landkreisen München (+ 50,4 %) und Pfaffenhofen an der Ilm (+ 48,3 %), die durch Luft- und Raumfahrt sowie andere Zweige der Hochtechnologie geprägt sind, noch zwei Kreise in Oberbayern. Betrachtet man allein Westdeutschland, dann liegen an fünfter und an sechster Stelle mit den Städten Regensburg (+ 43,3 %) und Coburg (+ 41,1 %) zwei weitere bayerische Automobilstädte; lediglich der baden-württembergische Landkreis Biberach (+ 41,2 %) konnte sich noch dazwischenschieben.

Baden-Württemberg

Gleiches trifft für die Stadt Stuttgart sowie die Landkreise Böblingen, Heilbronn und Rastatt im Vergleich zu Bund und Land zu, …

Auch in Baden-Württemberg haben alle Stadt- und Landkreise mit starker Verankerung in der Automobilherstellung den nationalen und den Landesdurchschnitt (+ 31,1 %) übertroffen. Insbesondere konnten die Arbeitnehmer in der Stadt Stuttgart mit 33,1 Prozent, im Landkreis Böblingen mit + 36,9 Prozent und im Landkreis Heilbronn mit + 38,7 Prozent ihre Pro-Kopf-Entgelte merklich aufbessern, wodurch auch der Durchschnitt des Regierungsbezirks Stuttgart mit + 32,8 Prozent über dem Strich blieb. Die überproportionale Zuwachsrate im Landkreis Rastatt (+ 33,4 %) hat demgegenüber nicht ausgereicht, auch dem Regierungsbezirk Karlsruhe (+ 28,9 %) eine überdurchschnittliche Ausweitung zu bescheren.

Unter den Stadt- und Landkreisen Baden-Württembergs konnten neben dem erwähnten Landkreis Biberach nur der Stadtkreis Heilbronn (+ 39,3 %) leicht höhere Zuwachsraten erzielen als der Landkreis Heilbronn, und gegenüber dem Landkreis Böblingen hat lediglich der Landkreis Rottweil (+ 37,2 %) etwas besser abgeschnitten.

Hessen

… ebenso für die hessischen Landkreise Groß-Gerau und Kassel

Mehr oder weniger knapp über dem Durchschnitt Deutschlands blieben die Steigerungsraten in den Landkreisen Groß-Gerau (+ 30,6 %) und Kassel (+ 31,7 %). Beide Kreise mit bedeutender Automobilproduktion haben auch den Zuwachs des Landes Hessen (+ 28,1 %) übertroffen; der Regierungsbezirk Darmstadt (+ 31,3 %) hat nur leicht besser abgeschnitten als der Landkreis Groß-Gerau, der Regierungsbezirk Kassel (+ 22,7 %) merklich schlechter als der Landkreis Kassel.

Rheinland-Pfalz

Unter allen Stadt- und Landkreisen von Rheinland-Pfalz kann der Landkreis Germersheim auf den stärksten Zuwachs zurückblicken

Bemerkenswert ist auch die Entwicklung im Landkreis Germersheim: Die dort beschäftigten Arbeitnehmer konnte ihre Verdienste zwischen 2000 und 2016 um + 38,8 Prozent verbessern, das ist mehr als in allen anderen kreisfreien Städten und Landkreisen von Rheinland-Pfalz.

Saarland

Saarpfalz-Kreis dagegen nur knapp über und Landkreis Saarlouis sogar unter der saarländischen Durchschnittsentwicklung

Demgegenüber fielen die Zuwachsraten der Arbeitnehmerentgelte in den Automobilkreisen des Saarlandes relativ bescheiden aus und blieben jeweils merklich unter dem Bundesdurchschnitt. Im Saarpfalz-Kreis konnten sie sich mit + 25,1 Prozent zwar noch leicht vom Landesdurchschnitt (+ 24,5 %) abheben, nicht jedoch im Landkreis Saarlouis mit + 21,5 Prozent.

Thüringen

Stadt Eisenach mit deutlich stärkerer Zunahme als Deutschland insgesamt, innerhalb Thüringens aber zweitniedrigste Entwicklung aller Stadt- und Landkreise

Die Zuwachsrate der Automobilstadt Eisenach übertraf zwar mit + 39,8 Prozent den Durchschnitt Deutschlands, war aber nach dem Unstrut-Hainich-Kreis (+ 38,6 %) die zweitniedrigste aller kreisfreien Städte und Landkreise Thüringens, dessen Landesdurchschnitt bei + 44,8 Prozent lag.

Sachsen

Demgegenüber im Landkreis Zwickau höchste Steigerungsrate aller sächsischen Kreise

Im Gegensatz dazu konnte der Landkreis Zwickau mit + 45,1 Prozent die höchste Steigerungsrate aller Kreise des gesamten Freistaats Sachsen verbuchen; im Landesdurchschnitt waren es + 40,2 Prozent, in der Region Chemnitz mit + 40,8 Prozent nur unwesentlich mehr.

Zwischenfazit zur Entwicklung

Zusammenfassend: In den meisten der typischen Automobilstädte wurden, ausgehend von schon 2000 hohem Niveau, bis 2016 stärkere Zuwächse der Arbeitnehmereinkommen gemessen als im Bundesdurchschnitt, …

Die Zusammenstellung hat gezeigt, dass die Arbeitnehmerentgelte zwischen 2000 und 2016 in den meisten typischen Automobilstädten und -kreisen stärker zugenommen haben als im Bundesdurchschnitt (+ 30,4 %), und dies meist ausgehend von einem schon 2000 hohen Niveau. In einigen Städten und Kreisen mit bedeutenden Automobilstandorten konnten sogar Zuwachsraten von über 40 Prozent erreicht werden. Umgekehrt blieben lediglich die Stadt Emden und die beiden saarländischen Kreise merklich hinter der Bundesentwicklung zurück.

… gleiches gilt im Vergleich zum regionalen Umfeld

Auch im Vergleich zum regionalen Umfeld, hier repräsentiert durch Regierungsbezirke oder NUTS 2-Regionen, und zum jeweiligen Land haben die durch die Automobilwirtschaft geprägten Stadt- und Landkreise zumeist besser abgeschnitten; dies gilt vor allem für Bayern, Sachsen, Rheinland-Pfalz und auch Baden-Württemberg, während umgekehrt die Stadt Eisenach hinter ihrem Land Thüringen zurückgeblieben ist. Die damit zum Ausdruck kommenden Wachstumsunterschiede können zum Teil durchaus auf einzelne Automobilhersteller zurückgeführt werden.

Schlussfolgerungen aus der Sicht der Stadt und Region Stuttgart

Eine nachhaltige Abschwächung des Automobilsektors würde spürbare Einkommenseinbußen in typischen Automobilregionen nach sich ziehen, …

Der deutschen Automobilwirtschaft pfeift momentan aus verschiedenen Richtungen der Wind ins Gesicht; das war schon öfters der Fall, doch hat dieser Wirtschaftszweig in der Vergangenheit – zuletzt 2008/2009 – durchaus unter Beweis gestellt, dass Schwierigkeiten aufgrund eigener Stärke überwunden werden können. Käme es jedoch trotz der Robustheit dieser Schlüsselbranche zu nachhaltigen Abschwächungen oder Problemen, so würde dies in einigen Städten, Landkreisen und Regionen zu erheblichen Einengungen führen, nicht zuletzt zu spürbaren Einkommenseinbußen.

… denn die von der Automobilwirtschaft gezahlten Arbeitnehmerentgelte je Arbeitnehmer lagen 2016 um etwa vier Fünftel über dem gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt

Tatsächlich gehört die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen zu den Wirtschaftszweigen mit weit überdurchschnittlich guten Verdienstmöglichkeiten; im Jahr 2016, das dieser Untersuchung zugrunde liegt und im Übrigen von Problemen der Branche weitgehend unberührt war, lagen die seitens der Automobilwirtschaft gezahlten Arbeitnehmerentgelte um knapp vier Fünftel über dem gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt. Dies schlägt sich unmittelbar in den typischen Automobilregionen nieder.

Dementsprechend überragte das gesamte Pro-Kopf-Arbeitnehmereinkommen in Stuttgart den Bundesdurchschnitt 2016 um fast ein Drittel

Für Stuttgart als der mit Abstand größten Stadt mit nennenswerter Verankerung in der Automobilherstellung wurde 2016 ein Arbeitnehmerentgelt von 53 524 Euro je Arbeitnehmer ermittelt, das um fast ein Drittel über dem Bundesdurchschnitt lag, unter den Großstädten Deutschlands nur von der Bankenmetropole Frankfurt am Main übertroffen wurde, außerdem von den beiden deutlich kleineren Automobilstädten Wolfsburg und Ingolstadt sowie den Städten Erlangen und Ludwigshafen mit den dort ansässigen Weltfirmen der Elektrotechnik und der Chemie.

Die Region Stuttgart und der benachbarte Landkreis Heilbronn profitieren beim Arbeitnehmerverdienst erheblich von ihrer Automobilaffinität, …

Unter allen Stadt- und Landkreisen mit beträchtlichem Anteil der Automobilherstellung liegt Stuttgart beim Pro-Kopf-Arbeitnehmereinkommen an vierter Stelle, nämlich hinter den erwähnten Städten Wolfsburg und Ingolstadt sowie dem Landkreis Böblingen. Nimmt man noch die ebenfalls beachtlichen Verdienstmöglichkeiten insbesondere der – ebenfalls von dieser Branche geprägten – Landkreise Ludwigsburg und Esslingen hinzu, so unterstreicht dies mit Nachdruck, wie sehr die Region Stuttgart bezüglich der Arbeitseinkommen von der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen profitiert. Gleiches gilt für den benachbarten Landkreis Heilbronn, der unter den namhaften Automobilkreisen – hinter dem Landkreis Dingolfing-Landau und den Städten Coburg und Schweinfurt – an 7. Stelle der Skala hoher Arbeitnehmerverdienste rangiert.

… ebenso der Landkreis Rastatt als weiterer baden-württembergischer Automobilkreis

Die drei nordwürttembergischen Automobilstädte und -kreise bestimmen zum einen das hohe Verdienstniveau des Landes Baden-Württemberg und des Regierungsbezirks Stuttgart, gleichzeitig heben sie sich mehr oder weniger deutlich von deren Durchschnitt ab. Gleiches gilt für den Landkreis Rastatt als viertem baden-württembergischen Kreis mit hoher Automobilaffinität im Verhältnis zum Land und seinem Regierungsbezirk Karlsruhe, ebenso für die meisten anderen Automobilregionen. Dies bedeutet mit anderen Worten, dass verringerte Verdienstmöglichkeiten im Automobilsektor zwangsläufig auch die Einkommenslage im Durchschnitt der betreffenden Regionen nachhaltig beschneiden würden.

Auch in der Entwicklung seit 2000 schneiden Automobilkreise und -regionen überdurchschnittlich gut ab

Nicht nur das Niveau, auch die Entwicklung zwischen 2000 und 2016 war in den typischen Automobilstädten und -kreisen zumeist günstiger als im Durchschnitt Deutschlands, des jeweiligen Landes und der jeweiligen Region, repräsentiert durch Regierungsbezirke oder NUTS 2-Regionen – und dies ausgehend von einer schon 2000 recht hohen Basis. Dies trifft insbesondere auch für Stuttgart und die anderen baden-württembergischen Landkreise mit festen Standbeinen in der Automobilherstellung zu.

Autor:
Dr. Werner Münzenmaier
Telefon: (0361) 34 32 84 63
E-Mail: hw-muenzenmaier@t-online.de

1 Dr. Werner Münzenmaier war Referent im Statistischen Landesamt Baden-Württemberg und dort unter anderem für Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen zuständig.

2 Bei Kraftfahrzeugteilen und -zubehör in dieser Abgrenzung handelt es sich um Teile für Kolbenverbrennungsmotoren wie Kolben, Vergaser und Einspritzsysteme sowie Kraftfahrzeugteile wie Räder, Stoßdämpfer, Kühler, Schaltgetriebe und Bremsbeläge; typische elektrische und elektronische Fahrzeugteile sind hierin nicht enthalten.

3 Vgl. Statistisches Bundesamt (Herausgeber): Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Fachserie 18, Reihe 1.4: Inlandsproduktberechnung – Detaillierte Jahresergebnisse 2017, Wiesbaden, September 2018, S. 167/168 und 176. Die aktuellsten dort dargelegten Ergebnisse in tieferer sektoraler Gliederung beziehen sich auf das Jahr 2016, ebenso die Ergebnisse des Arbeitskreises Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder, auf die hier bei der Betrachtung von Stadt- und Landkreisen Bezug genommen wird; vgl. hierzu Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder (Herausgeber): Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder, Reihe 2, Band 1: Bruttoinlandsprodukt, Bruttowertschöpfung in den kreisfreien Städten und Landkreisen der Bundesrepublik Deutschland 1992 und 1994 bis 2016, Berechnungsstand August 2017, Stuttgart, September 2018; derselbe: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder, Reihe 2, Band 2: Arbeitnehmerentgelt, Bruttolöhne und -gehälter in den kreisfreien Städten und Landkreisen der Bundesrepublik Deutschland 2000 bis 2016, Berechnungsstand August 2017, Stuttgart, August 2018.

4 Vgl. Münzenmaier, Werner: Die Stadt Stuttgart im Reigen deutscher Automobilstädte und -regionen. In: Statistik und Informationsmanagement, 68. Jahrgang, Monatsheft 10/2009.

5 Die Geheimhaltungsprobleme ergeben sich aus der klaren Dominanz einzelner Automobilunternehmen in mehreren Stadt- und Landkreisen.

6 Die Zuordnung von Unternehmen und Betrieben der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen auf Städte und Landkreise erfolgte aufgrund allgemein zugänglicher Informationen, insbesondere Wikipedia.

7 Im Zuge der 2008 in Sachsen durchgeführten Gebietsreform wurde die bis dahin kreisfreie Stadt Zwickau in den aus mehreren, zuvor selbstständigen Kreisen gebildeten Landkreis Zwickau eingegliedert. Die Stadt Zwickau ist mit 90 192 Einwohnern die mit Abstand größte Gemeinde des Landkreises mit 319 988 Einwohnern (Daten der amtlichen Bevölkerungsfortschreibung zum 31. Dezember 2017).

8 In Abbildung 2 ist allerdings der Landkreis, nicht die Stadt Zwickau aufgeführt; vgl. dazu Fußnote 7.

9 In Niedersachsen, in Rheinland-Pfalz und in Sachsen sind die früheren Regierungsbezirke aufgelöst worden, die damaligen Gebiete werden aber für statistische Analysen und für regionale Förderzwecke weiterhin als Statistische Regionen beziehungsweise als NUTS 2-Regionen geführt.

Stuttgart in Zahlen

Das Statistische Jahrbuch 2016/2017

Rund

50 000 aktuelle Zahlen

zum
wirtschaftlichen, sozialen und
kulturellen Leben in Stuttgart

mit Großstadt- und Regionalvergleich

63. Jahrgang 2016/2017

ISSN 1431-0988

344 Seiten, 104 Grafiken,
294 Tabellen,
2 Übersichtskarten

13 € (zuzüglich Versandkosten)

Landeshauptstadt Stuttgart
Statistisches Amt

Eberhardstraße 39
70173 Stuttgart

Telefon 0711 216-98587
Telefax 0711 216-98570

E-Mail: poststelle.12@stuttgart.de

Internet: www.stuttgart.de/statistik

Ihre Meinung ist gefragt!

Die Ergebnisse der Bürgerumfrage 2017 in der Gesamtschau

Anke Schöb
Erste Ergebnisse der Stuttgarter Bürgerumfrage 2017

Ansgar Schmitz-Veltin
Zukünftige Stadtentwicklung aus der Perspektive der Bevölkerung

Thomas Schwarz
Öffentliche Sicherheit in Stuttgart

Jochen Gieck
Öffentliche Verkehrsmittel erste Wahl auf dem Weg zur Arbeit

Thomas Schwarz
Vertrauen in die Nachbarschaft in Stuttgart

Ansgar Schmitz-Veltin
Verkehr und Mobilität in Stuttgart

11 € (zuzüglich Versandkosten)

ISSN 1431-0996

Landeshauptstadt Stuttgart
Statistisches Amt

Eberhardstraße 39
70173 Stuttgart

Telefon 0711 216-98587
Telefax 0711 216-98570

E-Mail: poststelle.12@stuttgart.de

Internet: www.stuttgart.de/statistik

Veröffentlichungen zu den Themen:

Bürgerumfrage 2017,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Themenheft 1/2018

Matthias Strauß:
Das Wetter 2017: Sonnig und wieder zu warm,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Monatsheft 2/2018, S. 27

Ansgar Schmitz-Veltin:
Die Nutzung der Stuttgarter Bäder,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Monatsheft 10/2016, S. 271-274

Werner Münzenmaier:
Automobilstädte weisen besonders hohe Arbeitnehmereinkommen auf,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Monatsheft 1/2010, S. 5-12

Die Stadt Stuttgart im Reigen deutscher Automobilstädte und -regionen,
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,
Monatsheft 10/2009, S. 296-297