



Hohe Arbeitnehmerereinkommen in Regionen mit starker Automobilwirtschaft

Werner Münzenmaier

Die Automobilwirtschaft und hier speziell die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen ist mit erheblichen Problemen konfrontiert. Neben der längerfristigen Aufgabe einer Bewältigung des Transformationsprozesses hin zur Elektromobilität kommen aktuell Lieferengpässe aufgrund gestörter weltweiter Handelsbeziehungen hinzu. Diese Aspekte wie auch die noch nicht überwundene Coronapandemie haben Auswirkungen auf die in der Automobilindustrie Beschäftigten und ihre Verdienstmöglichkeiten. Es ist deshalb interessant zu wissen, welche Regionen davon besonders betroffen sind.

Regionen mit hohem Anteil der produktionsnahen Automobilproduktion: Statistische Erfassung ...

Eine Untersuchung in Heft 10/2021 dieser Schriftenreihe ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die Stadt- und Landkreise mit den höchsten Pro-Kopf-Arbeitnehmerverdiensten zu einem erheblichen Teil durch die Automobilindustrie einschließlich ihrer Zulieferwirtschaft geprägt sind.¹ Datengrundlage waren die Arbeitnehmerentgelte je Arbeitnehmer beziehungsweise Arbeitnehmerin am Arbeitsort entsprechend der Kreisberechnung der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen der Länder (VGRdL) für das Jahr 2019² in Verbindung mit Kenntnissen über die Wirtschaftsstruktur der kreisfreien Städte und Landkreise. Im vorliegenden Beitrag werden die entsprechenden Zusammenhänge aus einem entgegengesetzten Blickwinkel analysiert, indem zunächst die Stadt- und Landkreise mit besonders hohen Anteilen von Beschäftigten in der Automobilwirtschaft identifiziert und ihnen dann ihre Pro-Kopf-Arbeitnehmerentgelte zugeordnet werden.

Kreisdaten über die Beschäftigten in der Automobilwirtschaft sind nicht öffentlich zugänglich beziehungsweise nicht einfach zu gewinnen. Dies hängt schon damit zusammen, dass aus Geheimhaltungsgründen die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der

Wirtschaftszweigsystematik WZ 29 (Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen) für einzelne Städte oder Landkreise nicht veröffentlicht werden dürfen; dies ist vor allem dann der Fall, wenn bestimmte Unternehmen oder Betriebe dieses Wirtschaftszweigs dort so dominant sind, dass auf den Umfang der Beschäftigung in diesen Unternehmen oder Betrieben geschlossen werden kann.

Aus diesen und anderen Gründen hat eine kürzlich erschienene umfangreiche Untersuchung zur Bedeutung regionaler Automobilnetzwerke einen anderen Ansatz gewählt und Ergebnisse vorgelegt, auf die hier Bezug genommen wird.³ In dieser Projektstudie wurden Individualdaten aus einer speziellen Unternehmensdatenbank ausgewertet, die nach Auffassung der Autoren auch im Falle von multiregionalen Unternehmen eine klare Zuordnung der im Automobilsektor Beschäftigten auf die Stadt oder die Gemeinde erlauben, in der diese Menschen tatsächlich tätig sind.

Die Methode der Nutzung von Individualdaten macht es außerdem möglich, auch Beschäftigte in Unternehmen oder Betrieben außerhalb der WZ 29 (Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen) zu erfassen, die als reine Automobilzulieferer anzusehen sind, weil sie komplett in der Wertschöpfungskette der Automobilproduktion tätig sind; dies betrifft beispielsweise Teile des Wirtschaftszweigs WZ 25 (Herstellung von Metall-erzeugnissen).

... und Ergebnisse auf Länderebene

Ein wesentlicher Aspekt der Projektstudie bezieht sich auf die „produktionsnahe Automobilwirtschaft“, also denjenigen Teil der Automobilwirtschaft, der mit der konkreten Herstellung von Automobilen und deren Komponenten betraut ist. Im Jahr 2021 waren dort knapp 1,2 Millionen Menschen in Lohn und Brot, das entspricht 3,6 % aller in Deutschland sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

Dipl.-Volkswirt Dr. Werner Münzenmaier war früher Referent im Statistischen Landesamt Baden-Württemberg und zuletzt Leiter des Referats „Finanzpolitische Grundsatzangelegenheiten, Finanzausgleich, Finanzverfassung, Steuerschätzung, Europäische Union, Statistik“ im Ministerium für Finanzen und Wirtschaft Baden-Württemberg.

- 1 Vergleiche Münzenmaier, Werner: Baden-württembergische Stadt- und Landkreise mit hohem Verdienstniveau durch Automobilwirtschaft geprägt, in: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 10/2021, S. 33–38.
- 2 Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder (Hrsg.): Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder, Reihe 2, Band 2: Arbeitnehmerentgelt, Bruttolöhne und -gehälter in den kreisfreien Städten und Landkreisen der Bundesrepublik Deutschland 2000 bis 2019, Berechnungsstand August 2020. Stuttgart, August 2021.
- 3 Vergleiche IW Consult/ Fraunhofer IAO (Projektgruppe): Wirtschaftliche Bedeutung regionaler Automobilnetzwerke in Deutschland (Endbericht) – Studie für das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi). Köln, Oktober 2021, insbesondere S. 43/44 (Methode zur Nutzung von Individualdaten) und S. 46–50 (Regionalergebnisse).

Diese produktionsnahen Bereiche der Automobilwirtschaft sind deutlich stärker auf bestimmte Regionen konzentriert als andere Wirtschaftsbereiche wie insbesondere die in Deutschland dominierenden Dienstleistungen. So arbeiteten 2021 knapp 900 000 Beschäftigte und damit etwa drei Viertel aller im produktionsnahen Bereich der Automobilwirtschaft tätigen Menschen in nur 118 der 401 Stadt- und Landkreise Deutschlands, der Anteil der dort Beschäftigten lag in diesen 118 Kreisen durchweg über dem Bundesdurchschnitt von 3,6 %. Unter den 16 Ländern war der Anteil in Baden-Württemberg mit 6,3 % der zweithöchste hinter dem Saarland mit 7,8 %, dahinter folgten Bayern mit 5,4 %, Bremen mit 5,0 % und Niedersachsen mit 4,9 % und damit ebenfalls überdurchschnittlichen Quoten.

Pro-Kopf-Arbeitnehmerentgelt in Kreisen mit starker produktionsnaher Automobilwirtschaft

In *Schaubild 1* sind die Beschäftigtenanteile der produktionsnahen Automobilwirtschaft in den 118 Stadt- und Landkreisen mit 2021 überdurchschnittlicher Bedeutung der entsprechenden Automobilwirtschaft (Beschäftigtenanteile 3,6 % und mehr) den dort erzielten Arbeitnehmerentgelten je Arbeitnehmer/-in im Jahr 2019 gegenübergestellt. Die Zusammenhänge beider Indikatoren sind in Punkten dargestellt, die um eine Trendgerade streuen. Die Gerade ist so berechnet, dass sie sich den Punkten optimal anpasst, indem die vertikalen Differenzen zwischen den Punkten und der Geraden dem Betrage nach so klein wie möglich sind (Methode der kleinsten Quadrate).

Die Trendgerade nimmt einen ansteigenden Verlauf und drückt damit aus, dass in der Tendenz die Pro-Kopf-Arbeitnehmerentgelte in den Stadt- und Landkreisen mit überdurchschnittlicher Bedeutung der produktionsnahen Automobilwirtschaft umso höher sind, je größer die entsprechenden Beschäftigtenanteile ausfallen. Die Abweichungen der tatsächlichen Werte vom zugehörigen Trendwert sind allerdings in manchen Kreisen recht hoch, was in *Schaubild 1* durch entsprechend große Streuungen um die Gerade ausgedrückt und im Wert des Bestimmtheitsmaßes R^2 in Höhe von 0,373 konkretisiert wird.⁴

Bei näherer Betrachtung fallen folgende Besonderheiten ins Auge:

- Drei Kreise weisen Beschäftigtenanteile in der produktionsnahen Automobilwirtschaft

von über zwei Fünfteln auf, nämlich die kreisfreien Städte Wolfsburg (WOB: 47,3 %) und Ingolstadt (IN: 46,7 %) sowie der bayerische Landkreis Dingolfing-Landau (DGF: 43,7 %). Die beiden Städte liegen auch bei den Arbeitnehmerentgelten mit 75 340 beziehungsweise 64 800 Euro je Arbeitnehmer/-in bundesweit ganz vorne, der Landkreis Dingolfing-Landau mit 55 380 Euro je Arbeitnehmer/-in erreichte immerhin den vierten Platz unter allen Landkreisen Deutschlands.⁵

- In 16 weiteren Stadt- und Landkreisen mit Beschäftigtenanteilen in der produktionsnahen Automobilwirtschaft zwischen 14 % und 30 % gibt es zum einen Kreise mit sehr hohen Arbeitnehmerentgelten, die sich deutlich vom zugehörigen Wert der Trendgeraden nach oben abheben, so die Stadt Stuttgart (S: 15,3 %) und der Landkreis Böblingen (BB: 19,0 %) mit 61 770 beziehungsweise 61 480 Euro je Arbeitnehmer/-in. Zum anderen finden sich hier aber auch Kreise, deren Arbeitnehmerentgelt merklich unter dem entsprechenden Trendwert liegt, so in der Stadt Eisenach (EA: 21,0 %) und im Landkreis Zwickau (Z: 13,5 %) mit 39 970 beziehungsweise 38 460 Euro je Arbeitnehmer/-in oder im hessischen Odenwaldkreis (ERB: 17,0 %) und im rheinland-pfälzischen Donnersbergkreis (KIB: 14,8 %) mit 39 170 beziehungsweise 39 610 Euro je Arbeitnehmer/-in. Die relativ geringen Verdienste in der thüringischen Stadt Eisenach und im sächsischen Landkreis Zwickau erklären sich durch das nach wie vor allgemein niedrigere Lohn- und Gehaltsniveau in Ostdeutschland. Beim Odenwaldkreis und beim Donnersbergkreis handelt es sich um Kreise mit starker Verankerung in der Zulieferwirtschaft, wo die Löhne und Gehälter oft niedriger ausfallen als bei der Endfertigung von Kraftfahrzeugen. Überdies sind der Landkreis Zwickau, der Odenwaldkreis und der Donnersbergkreis in ihrer Gesamtheit eher ländlich strukturiert und weisen insofern grundsätzlich niedrigere Erwerbseinkommen auf als kreisfreie Städte oder städtisch strukturierte Landkreise.

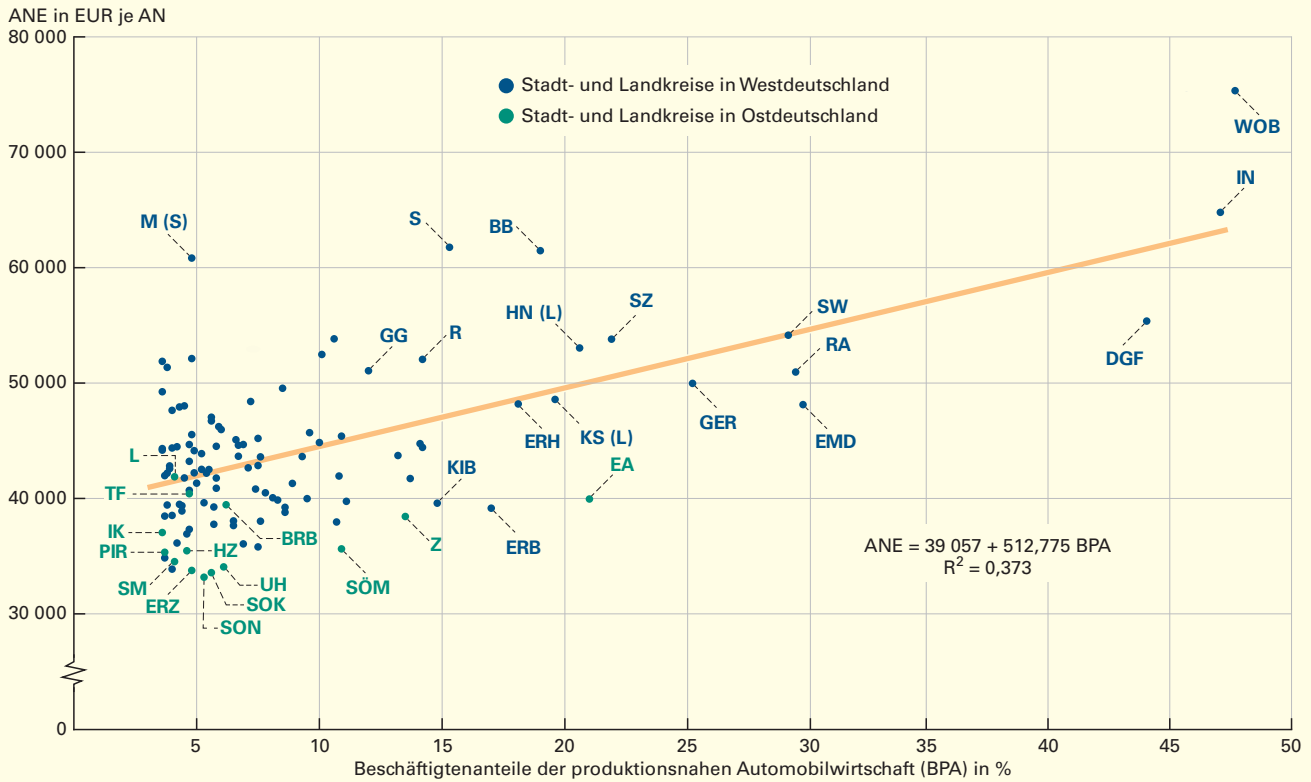
- Für die verbleibenden 99 Stadt- und Landkreise mit Beschäftigtenanteilen in der produktionsnahen Automobilwirtschaft zwischen 3,6 % und 13,7 % zeigt *Schaubild 1* ein recht diffuses Bild mit Werten, die ziemlich stark um den unteren Teil der Trendgeraden streuen. Dies ist in erheblichem Maße Ausdruck der Tatsache, dass dort andere Wirtschaftsbereiche stärker zu

4 Das Bestimmtheitsmaß R^2 bringt die Intensität der Streuung zum Ausdruck. Wenn die Punkte direkt auf der Geraden liegen, also keinerlei Streuung vorliegt, nimmt das Maß den Wert 1 an. Je diffuser die Streuung dagegen ist, umso mehr nähert es sich dem Wert 0.

5 Vergleiche Münzenmaier, Werner: Baden-württembergische Stadt- und Landkreise mit hohem Verdienstniveau durch Automobilwirtschaft geprägt, a. a. O., *Schaubild 1*, S. 34.

S1

Zusammenhang zwischen Arbeitnehmerentgelt je Arbeitnehmer 2019 und Beschäftigtenanteilen der produktionsnahen Automobilwirtschaft 2021 in den Stadt- und Landkreisen Deutschlands mit überdurchschnittlicher Bedeutung der Automobilwirtschaft



Datenquellen: Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“; Projektgruppe IW Consult/Fraunhofer IAO.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

462 21

Buche schlagen als die produktionsnahe Automobilwirtschaft, die hier untersuchten Zusammenhänge also weniger durchschlagen. Außerdem fällt erneut auf, dass die Werte der ostdeutschen Landkreise signifikant unter der Trendgeraden liegen, und zwar aus zwei Gründen: Zum einen wegen des allgemein niedrigeren Verdienstniveaus in ländlichen Regionen Ostdeutschlands, zum anderen wegen der überwiegenden Ausrichtung dieser Kreise auf die Zulieferwirtschaft. Es ist deshalb kein Zufall, dass vor allem die Städte Leipzig (L) und Brandenburg (BRB) sowie der an Berlin angrenzende Landkreis Teltow-Fläming (TF) von diesem Befund abweichen.

Situation in westdeutschen Zentren der Automobilindustrie ...

Um die beiden genannten Besonderheiten auszuschließen, wurde zunächst eine Regression ohne die ostdeutschen Stadt- und Landkreise durchgeführt; das Ergebnis ist ein etwas flacherer Anstieg der Trendgeraden auf höherem Niveau, vor allem aber ein engerer

Zusammenhang zwischen Pro-Kopf-Arbeitnehmerentgelt und Beschäftigtenanteilen in der produktionsnahen Automobilwirtschaft.⁶

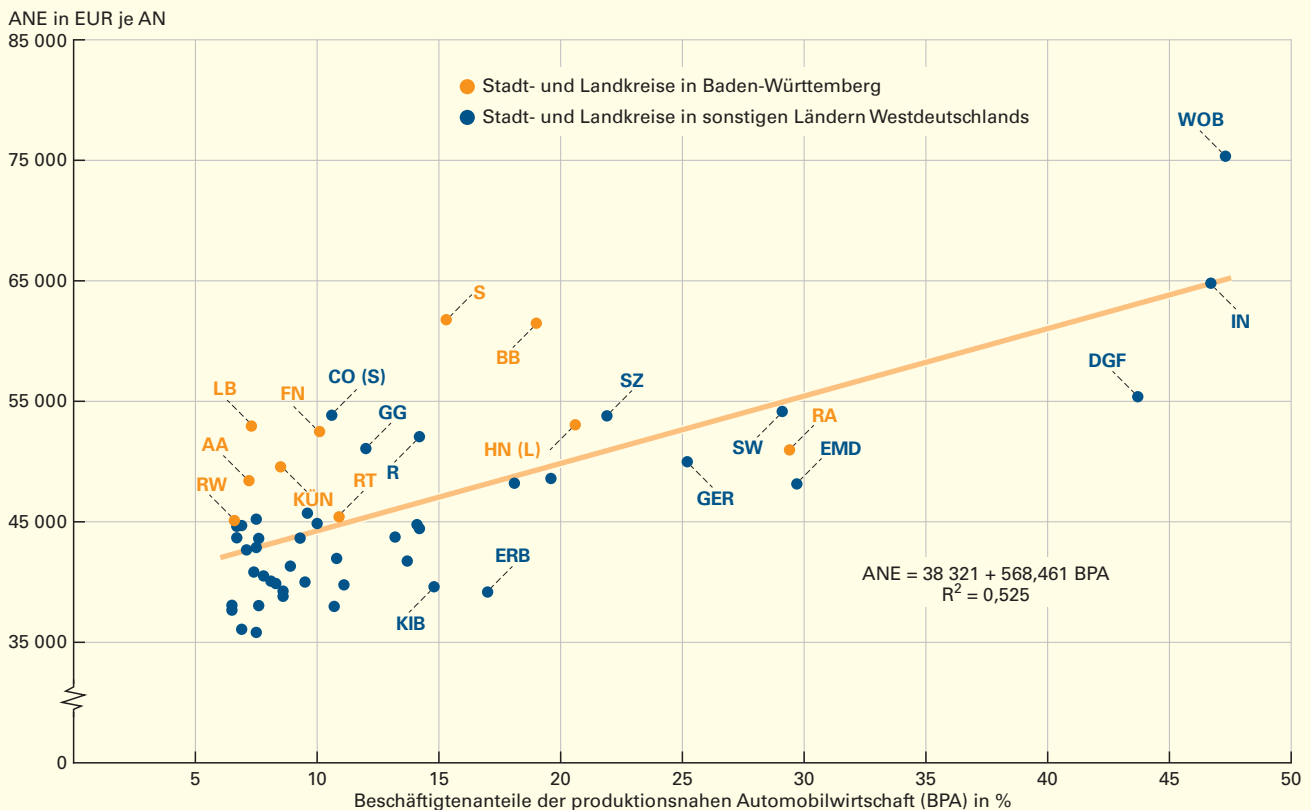
In einem weiteren Schritt wurden nur die 54 westdeutschen Stadt- und Landkreise analysiert, deren Anteil der Beschäftigten in der produktionsnahen Automobilwirtschaft 6,5 % und mehr betragen hat. Die Zusammenhänge sind in *Schaubild 2* dargestellt; sie sind merklich enger als diejenigen bei Einbeziehung aller Kreise mit Beschäftigtenanteilen von 3,6 % und mehr, wie in *Schaubild 1* wiedergegeben. Entsprechend ist das Bestimmtheitsmaß mit $R^2 = 0,525$ deutlich größer. Außerdem sind in *Schaubild 2* die zehn baden-württembergischen Stadt- und Landkreise farblich hervorgehoben.

Schaubild 2 bestätigt auch für diese Gruppe von Stadt- und Landkreisen, dass in der Tendenz die Arbeitnehmerentgelte je Arbeitnehmer/-in umso höher ausfallen je stärker ihre Verankerung in der produktionsnahen Automobilwirtschaft ist. Interessant ist gleichzeitig, welche Kreise deutlich vom entsprechenden Trend abweichen.

⁶ Für die Regressionsgerade ergaben sich folgende Werte: ANE = 39 864,92 + 504,30 BPA (mit ANE = Arbeitnehmerentgelt je Arbeitnehmer/-in und BPA = Anteil der Beschäftigten in der produktionsnahen Automobilwirtschaft); Bestimmtheitsmaß $R^2 = 0,401$.

S2

Zusammenhang zwischen Arbeitnehmerentgelt je Arbeitnehmer 2019 und Beschäftigtenanteilen der produktionsnahen Automobilwirtschaft 2021 in den Stadt- und Landkreisen Westdeutschlands mit besonders großer Bedeutung der Automobilwirtschaft



Datenquellen: Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“, Projektgruppe IW Consult/Fraunhofer IAO.

... und speziell in Baden-Württemberg

Insofern überdurchschnittlich gut werden danach die Arbeitnehmer/-innen in den kreisfreien Städten Wolfsburg (WOB) und Stuttgart (S) sowie in den Landkreisen Böblingen (BB) und Ludwigsburg (LB) entlohnt, in Kreisen also mit Produktions- und Entwicklungsstandorten international führender Automobilkonzerne und Zulieferunternehmen. Bemerkenswerterweise liegen drei dieser vier Kreise in Baden-Württemberg, und auch die baden-württembergischen Landkreise Bodenseekreis (FN), Hohenlohekreis (KÜN), Ostalbkreis (AA), Heilbronn (HN(L)), Reutlingen (RT) und Rottweil (RW) gehören zu dieser Kategorie; hierbei dürfte auch das allgemein hohe Lohn- und Gehaltsniveau im Südwesten eine Rolle spielen. Umgekehrt bleibt lediglich der Landkreis Rastatt (RA) leicht unter dem Trend; dabei darf allerdings nicht unerwähnt bleiben, dass der Landkreis Rastatt dank umfangreicher Produktionsstätten eines Weltkonzerns mit 29,4 % die mit Abstand höchste Beschäftigtenquote der produktionsnahen Automobilwirtschaft aller baden-württembergischen

Kreise aufweist und 2019 mit 50 970 Euro je Arbeitnehmer/-in ein Arbeitnehmerentgelt erreicht hat, das den Landesdurchschnitt in Höhe von 48 520 Euro je Arbeitnehmer/-in immerhin um 5,1 % übertroffen hat.

Leuchttürme in ländlich strukturierten Regionen ...

Vergleichbar mit dem Landkreis Rastatt stellt sich die Situation in den Landkreisen Dingolfing-Landau (DGF) und Germersheim (GER) sowie der Stadt Emden (EMD) dar, wo ebenfalls namhafte Automobilkonzerne bedeutende Produktionsstätten unterhalten, was sich in entsprechenden Beschäftigtenanteilen von 43,7 % und 25,2 % beziehungsweise 29,7 % niederschlägt. Alle drei Kreise liegen jedoch in Regionen, die eher ländlich strukturiert sind und deshalb ein grundsätzlich relativ niedriges Verdienstniveau aufweisen, sie stellen dort aber aufgrund ihrer speziellen Verankerung in der Automobilwirtschaft industrielle Leuchttürme dar. Dementsprechend überragen ihre Arbeitnehmerentgelte je Ar-

beitnehmer/-in den Durchschnitt im zugehörigen Regierungsbezirk – im Falle des Landkreises Dingolfing-Landau sind es 55 380 Euro je Arbeitnehmer/-in im Vergleich zu 41 990 Euro je Arbeitnehmer/-in im Regierungsbezirk Niederbayern, im Fall der Stadt Emden 48 150 Euro je Arbeitnehmer/-in im Vergleich zu 37 750 Euro je Arbeitnehmer/-in im Regierungsbezirk Weser-Ems und im Falle des Landkreises Germersheim 49 990 Euro je Arbeitnehmer/-in im Vergleich zu 44 130 Euro je Arbeitnehmer/-in im Vergleich zur Region Rheinhessen-Pfalz. Der Landkreis Dingolfing-Landau und die Stadt Emden liegen damit in ihren Regierungsbezirken an der Spitze, in der Region Rheinhessen-Pfalz wird der Landkreis Germersheim lediglich von der ebenfalls stark industriell geprägten Stadt Ludwigshafen übertroffen.

... und anderswo

In einigen weiteren Regierungsbezirken nehmen die kreisfreien Städte oder Landkreise mit starker Verankerung in der Automobilwirtschaft ebenfalls die vorderen Plätze beim Arbeitnehmerentgelt ein, so

- die Stadt Ingolstadt innerhalb des Regierungsbezirks Oberbayern (64 801 im Vergleich zu 53 960 Euro je Arbeitnehmer/-in) und damit noch vor dem Landkreis und der Stadt München,
- die Städte Wolfsburg, Salzgitter und Braunschweig im Regierungsbezirk Braunschweig (75 340, 53 820 und 47 060 im Vergleich zu 47 960 Euro je Arbeitnehmer/-in),
- der Landkreis Kassel im Regierungsbezirk Kassel (48 600 im Vergleich zu 44 900 Euro je Arbeitnehmer/-in),
- die Stadt Regensburg im Regierungsbezirk Oberpfalz (52 070 im Vergleich zu 43 590 Euro je Arbeitnehmer/-in),
- die Stadt Schweinfurt und der Landkreis Main-Spessart im Regierungsbezirk Unterfranken (54 160 beziehungsweise 45 720 im Vergleich zu 43 160 Euro je Arbeitnehmer/-in),
- die Städte Coburg und Bamberg im Regierungsbezirk Oberfranken (53 850 beziehungsweise 44 770 im Vergleich zu 42 400 Euro je Arbeitnehmer/-in),
- die Landkreise Saarpfalz und Saarlouis sowie der Regionalverband Saarbrücken

T Anteil der Beschäftigten in der produktionsnahen Automobilwirtschaft 2021 und Arbeitnehmerentgelt je Arbeitnehmer/-in 2019 in ausgewählten Kreisen Baden-Württembergs

Regierungsbezirk Kreis	Beschäftigten- anteil	Arbeitnehmer- entgelt je Arbeitnehmer/-in
	%	EUR
Regierungsbezirk Stuttgart (13 Stadt- und Landkreise)		52 940
Stuttgart (SKR)	15,3	61 770
Böblingen (LKR)	19,0	61 480
Heilbronn (LKR)	20,6	53 050
Ludwigsburg (LKR)	7,3	52 950
Esslingen (LKR)		50 660
Hohenlohekreis (LKR)	8,5	49 560
Ostalbkreis (LKR)	7,2	48 320
Regierungsbezirk Karlsruhe (12 Stadt- und Landkreise)		47 920
Mannheim (SKR)	4,8	52 140
Karlsruhe (SKR)		52 020
Rastatt (LKR)	29,4	50 970
Heidelberg (SKR)		48 660
Rhein-Neckar-Kreis (LKR)	4,3	47 940
Baden-Baden (SKR)		45 200
Karlsruhe (LKR)		45 100
Freudenstadt (LKR)		44 860
Enzkreis (LKR)	3,6	44 340
Pforzheim (SKR)	3,9	42 840
Calw (LKR)	5,5	42 520
Regierungsbezirk Freiburg (10 Stadt- und Landkreise)		42 950
Tuttlingen (LKR)	5,6	46 730
Rottweil (LKR)	6,6	45 100
Freiburg (SKR)		44 270
Schwarzwald-Baar-Kreis (LKR)	4,9	44 160
Regierungsbezirk Tübingen (9 Stadt- und Landkreise)		45 650
Bodenseekreis (LKR)	10,1	52 490
Ulm (SKR)		49 280
Biberach (LKR)		48 990
Reutlingen (LKR)	10,9	45 420
Land Baden-Württemberg		48 520

Datenquelle: Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“; Projektgruppe IW Consult/ Fraunhofer IAO.

innerhalb des Saarlandes (43 740 und 39 770 beziehungsweise 43 670 im Vergleich zu 41 220 Euro je Arbeitnehmer/-in),

- neben der Stadt Emden auch der Landkreis Wesermarsch im Regierungsbezirk Weser-Ems (48 150 beziehungsweise 44 500 im Vergleich zu 37 750 Euro je Arbeitnehmer/-in).

Kreise mit Spitzenverdiensten in Baden-Württemberg

In weiten Teilen Baden-Württembergs stellt sich die Situation ähnlich dar, wie die *Tabelle* zeigt. Dort sind für die vier Regierungsbezirke die Stadt- und Landkreise mit überdurchschnittlichen Beschäftigtenanteilen in der produktionsnahen Automobilwirtschaft (3,6 % und mehr) mit ihren zugehörigen Arbeitnehmerentgelten je Arbeitnehmer/-in aufgelistet, außerdem (dazwischenliegende) Stadt- und Landkreise mit geringeren Beschäftigtenanteilen, aber höherem Arbeitnehmerentgelt je Arbeitnehmer/-in. Die Daten lassen sich wie folgt interpretieren:

Im Regierungsbezirk Stuttgart besetzen die Stadt Stuttgart sowie fünf Landkreise mit überdurchschnittlichen Beschäftigtenanteilen in der produktionsnahen Automobilwirtschaft auch beim Arbeitnehmerentgelt je Arbeitnehmer/-in die Spitzenpositionen unter den insgesamt 13 Stadt- und Landkreisen; lediglich der Landkreis Esslingen, der jedoch ebenfalls namhafte Betriebsstätten der Automobil- und Zulieferwirtschaft beherbergt, hat sich dazwischengeschoben.

Vor dem Hintergrund, dass Pro-Kopf-Arbeitnehmerentgelte in Stadtkreisen tendenziell über denjenigen in Landkreisen liegen ist bemerkenswert, dass in diesen sechs Landkreisen – wie auch im gleichfalls industriell geprägten Kreis Heidenheim – höhere Arbeitnehmerentgelte je Arbeitnehmer/-in erzielt wurden als in der Stadt Heilbronn, dem zweiten Stadtkreis im Regierungsbezirk Stuttgart.

Auch im Regierungsbezirk Freiburg mit seinen insgesamt zehn Stadt- und Landkreisen dominieren Landkreise mit hohen Beschäftigtenanteilen in der produktionsnahen Automobilwirtschaft. Es sind dies die Landkreise Tuttlingen und Rottweil auf den beiden ersten Plätzen und der Schwarzwald-Baar-Kreis auf Rang 4, der ein nur leicht geringeres Arbeitnehmerentgelt je Arbeitnehmer/-in aufgewiesen hat als die kreisfreie Stadt Freiburg.

Vergleichbar ist die Situation im Regierungsbezirk Tübingen, wo unter den neun Stadt- und Landkreisen der Bodenseekreis den ersten und der Landkreis Reutlingen den vierten Rang beim Arbeitnehmerentgelt je Arbeitnehmer/-in belegen. Die Stadt Ulm (mit ebenfalls nicht unbedeutenden Produktionsstätten im Automobilssektor) und der industriell geprägte Landkreis Biberach behaupten die Plätze 2 und 3.

Die meist überdurchschnittlich hohen Arbeitnehmerentgelten in Städten schlagen im Regierungsbezirk Karlsruhe durch, in dem immerhin fünf Stadtkreise nur sieben Landkreisen gegenüberstehen. Es überrascht deshalb nicht, dass dort drei kreisfreie Städte unter den ersten vier Plätzen auftauchen, jedoch immerhin mit Mannheim als ebenfalls automobilaffiner Stadt auf dem ersten Rang.

Erwähnenswert ist weiterhin, dass der Kreis Rastatt mit den höchsten Beschäftigtenanteilen in der Automobilproduktion aller baden-württembergischen Stadt- und Landkreise auch innerhalb des Regierungsbezirks Karlsruhe heraussticht, nämlich als der Landkreis mit dem umfangreichsten Pro-Kopf-Arbeitnehmerentgelt.

Unter den weiteren Kreisen mit überdurchschnittlichen Beschäftigtenanteilen in der produktionsnahen Automobilwirtschaft konnte der große Rhein-Neckar-Kreis Platz 5 behaupten. Die Landkreise Enzkreis und Calw sowie die Stadt Pforzheim landeten dagegen auf den hinteren Rängen 9, 11 und 10.

Zusammenfassung aus der Sicht Baden-Württembergs

Die Beschäftigten in der Automobilindustrie, also der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen, werden überdurchschnittlich gut entlohnt. Demzufolge weisen Stadt- und Landkreise mit starker Automobilwirtschaft besonders hohe Pro-Kopf-Arbeitnehmerentgelte auf, absolut oder zumindest in Relation zum Verdienstniveau der zugehörigen Region. Dies trifft auch auf die betreffenden Stadt- und Landkreise Baden-Württembergs zu. So zeichnen sich die Stadt Stuttgart und der Landkreis Böblingen durch – auch im Bundesvergleich – besonders hohe Pro-Kopf-Arbeitnehmerentgelte aus, ebenso die Landkreise Heilbronn, Ludwigsburg und Bodenseekreis. Außerdem stehen mehrere automobilaffine Kreise beim Arbeitnehmerentgelt innerhalb ihres Regierungsbezirkes ganz oder recht weit vorne, so die Landkreise Rastatt, Reutlingen, Hohenlohekreis, Ostalbkreis, Tuttlingen, Rottweil und Rhein-Neckar-Kreis sowie die Stadt Mannheim. ■