



ITAS

INITIATIVE TRANSFORMATION
AUTOMOBILREGION
SÜDWESTSACHSEN

Die Region Südwestsachsen im Strukturwandel der Automobilindustrie im nationalen Vergleich

imreg Institut für Mittelstands- und Regionaleentwicklung GmbH

im Auftrag der

Initiative Transformation Automobilregion Südwestsachsen (ITAS)

Dresden, November 2024

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Inhaltsverzeichnis	2
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	3
Abkürzungsverzeichnis	4
1 Zusammenfassung	5
2 Ausgangslage	8
2.1 Überblick Autobranche in Sachsen	8
2.2 Transformation der Automobilindustrie	9
2.3 Zielstellung des Berichtes.....	10
3 Vorgehen und Methodik	12
3.1 Daten	12
3.1.1 Basis.....	12
3.1.2 Restriktionen.....	12
3.2 Regionale Abgrenzung	13
3.3 Indizes.....	15
3.3.1 Hauptkomponentenanalyse	15
3.3.2 Bildung der Indizes.....	16
4 Ergebnisse	18
4.1 Arbeitsmarktindex	18
4.2 Wirtschaftliches Umfeld	26
4.3 Automobilindustrie	31
4.3.1 Bedeutung der Automobilindustrie in der Region Südwestsachsen.....	33
4.3.2 Kaufbereitschaft für E-Autos	40
4.4 Strukturwandelindex	41
5 Handlungskorridore	42
Quellen	45
dar. Online-Quellen.....	46
Impressum	48

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1:	Portfolio Betroffenheit vom Strukturwandel und strukturelle Voraussetzungen nach Arbeitsmarktregionen.....	6
Abbildung 2:	Pkw-Neuzulassungen in Deutschland nach Antriebsart (links) und globale Pkw-Neuzulassungen von E-Autos (rechts).....	9
Abbildung 3:	Schematische Darstellung der verwendeten Indikatoren und der Indizes.....	17
Abbildung 4:	Schematische Darstellung der Bewertungsmatrix	17
Abbildung 5:	Arbeitsmarktindex: Status quo nach Arbeitsmarktregionen (links) und Entwicklung Südwestsachsens im Bundesvergleich im Zeitverlauf (rechts).....	18
Abbildung 6:	Beschäftigungsquote Ausländer.....	19
Abbildung 7:	Schulabbrecher.....	20
Abbildung 8:	Medianeinkommen	21
Abbildung 9:	Schaubild zur Rolle der „verlängerten Werkbank“	22
Abbildung 10:	Umsatzproduktivität in der Industrie nach Betriebsgrößenklassen.....	23
Abbildung 11:	Personalkosten und Bruttowertschöpfung je Beschäftigten in der deutschen Industrie nach Betriebsgrößenklassen	24
Abbildung 12:	Entwicklung der Arbeitslosigkeit in Südwestsachsen und der Bruttoverdienste in Sachsen	25
Abbildung 13:	Index Wirtschaftliches Umfeld: Status quo nach Arbeitsmarktregionen (links) und Entwicklung Südwestsachsens im Bundesvergleich im Zeitverlauf (rechts)	26
Abbildung 14:	Gewerbesteuereinnahmen	27
Abbildung 15:	Erreichbarkeit des Schienenfernverkehrs	28
Abbildung 16:	Altenquotient.....	29
Abbildung 17:	Anteil der direkt Beschäftigten in der Automobilindustrie (WZ 29).....	31
Abbildung 18:	FuE-Ausgaben der Automobilindustrie (WZ 29)	32
Abbildung 19:	FuE-Personal in der Automobilindustrie (WZ 29).....	32
Abbildung 20:	Anteil von E-Autos an allen Pkw-Neuzulassungen: Entwicklung in Sachsen und Deutschland (links) und Stand 2023 im Bundesländervergleich (rechts)	40
Abbildung 21:	Strukturwandelindex: Status quo nach Arbeitsmarktregionen (links) und Entwicklung Südwestsachsens im Bundesvergleich im Zeitverlauf (rechts).....	41
Tabelle 1:	Typen regionaler Abgrenzungen	14

Abkürzungsverzeichnis

aGB	ausschließlich geringfügig Beschäftigte
AMR	Arbeitsmarktregion
AMZ	Netzwerk Automobilzulieferer Sachsen
AVV	Arbeitslosen-Vakanz-Verhältnis
BA	Bundesagentur für Arbeit
BBSR	Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BEV	Batterieelektrische Fahrzeuge (battery electric vehicles)
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMEL	Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft
CATI	Chemnitz Automotive Institute
Destatis	Statistisches Bundesamt
ET	Erwerbstätige
Eurostat	Statistisches Amt der Europäischen Union
FuE	Forschung und Entwicklung
GB	Geringfügig Beschäftigte
IAB	Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung
INKAR	Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung
IOT	Input-Output-Tabelle
OEM	Originalhersteller (Original Equipment Manufacturer)
PC	Hauptkomponente, Finalist (Principal component)
PCA	Hauptkomponentenanalyse (Principal component analysis)
PHEV	Plugin-Hybrid-Fahrzeuge (Plugin hybrid electric vehicles)
SMWA	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Stala	Statistisches Landesamt
SVB	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
VZÄ	Vollzeitäquivalente
WZ	Wirtschaftszweig

1 Zusammenfassung

Die Automobilindustrie steht durch den forcierten Strukturwandel hin zur Elektromobilität sowie die Digitalisierung vor einem tiefgreifenden Umbruch. Dieser betrifft zum einen die Standorte großer Automobilkonzerne (OEM), aber auch die in den Regionen ansässigen Zulieferbetriebe. Letztere teilweise sogar noch stärker, denn im Gegensatz zu den OEM, die schon seit Jahren große Teile der Wertschöpfungskette ausgelagert haben und entsprechend viele Vorleistungen zukaufen, sind die Zulieferer oft stark auf bestimmte Einzelprodukte spezialisiert. Wenn diese Produkte im Bereich des Verbrennungsmotors angesiedelt sind, wird schlimmstenfalls das gesamte Geschäftsmodell hinfällig.

Die Region Südwestsachsen hat als Gründungsort ehemals bedeutender Hersteller wie DKW, Auto-Union, Wanderer, Horch und Audi bundesweit eine der längsten Traditionen im Bereich des Automobilbaus vorzuweisen. Daher existieren hier auch starke, über Jahrzehnte gewachsene Strukturen und Verflechtungen im Zuliefererbereich, die nun teilweise zur Disposition stehen. Ziel der nachfolgenden Analyse ist es, zu zeigen, wie gut die Region auf den Strukturwandel vorbereitet ist.

Dabei soll hier ein rein innerdeutscher Vergleich vorgenommen werden. So können zunächst die Position und die strukturellen Unterschiede Südwestsachsens im nationalen Vergleich dargelegt werden. Bereiche, bei denen die Unterschiede innerhalb der Bundesrepublik gering ausfallen (z.B. Energiekosten, Bürokratiebelastung, Steuer- und Abgabenbelastung) werden daher außenvorgelassen, da diese erst bei internationalen Vergleichen von Bedeutung sind. Für einen umfassenden Überblick über den aktuellen Stand hierzu wird daher auf bereits existierende Studien verwiesen¹.

Der Auftrag des ITAS-Konsortiums bestand darin, die vorhandenen Regionaldaten zu Indizes zu verdichten, die die bestehenden Rahmenbedingungen auf einer einzigen Skala zusammenfassen. Dafür wurden amtliche Daten des Bundesamtes für Bau-, Stadt- und Raumforschung mittels einer Hauptkomponentenanalyse zusammengefasst. Dies resultierte in drei Indizes, die auf Basis von 50 Arbeitsmarktregionen in Deutschland ermittelt wurden:

1. **Arbeitsmarktindex**, der Daten mit Relevanz für den Arbeitsmarkt bündelt (z.B. Beschäftigungsquote, Anteil Hochqualifizierter, Anteil ausländischer Beschäftigter, Einkommen)
2. **Index Wirtschaftliches Umfeld**, der Daten zu Standortbedingungen bündelt (z.B. Steuerkraft, Verkehrsanbindung, Demografie)
3. **Strukturwandelindex**, der alle verfügbaren Daten zusammenfasst.

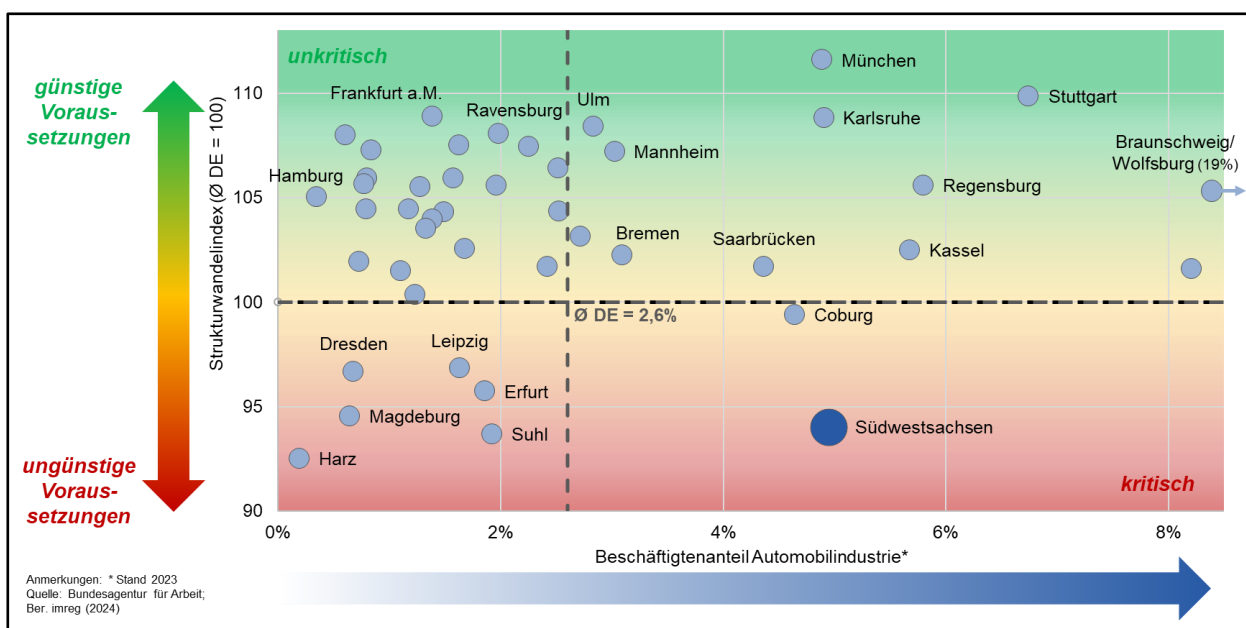
Die Ergebnisse des Strukturwandelindex wurden abschließend dem Anteil der Beschäftigten in der Automobilindustrie (WZ 29) gegenübergestellt. Dadurch wird zum einen deutlich, welche Regionen überhaupt vom Strukturwandel betroffen sind und zum anderen, wie günstig deren Voraussetzungen für die Bewältigung desselben sind.

¹ Eine aktuelle und umfassende Darstellung der aktuellen Wettbewerbssituation Deutschlands im internationalen Vergleich unter Berücksichtigung der o.g. Aspekte liegt in Form der Studie „[Transformationspfade für das Industrieland Deutschland](#)“ vor (vgl. BCG, IW, BDI, 2024).

Zentrale Ergebnisse der Analyse:

- Südwestsachsen befindet sich sowohl beim Arbeitsmarktindex als auch beim Index Wirtschaftliches Umfeld im unteren Bereich wieder. Während beim Arbeitsmarktindex im Zeitverlauf ein Angleichungsprozess an den Bundesdurchschnitt zu beobachten war, der sich auch bis Ende des aktuellen Jahrzehnts fortsetzen dürfte, driften Südwestsachsen und der Bund beim wirtschaftlichen Umfeld tendenziell auseinander.
- Wichtiger Treiber für die Annäherung beim Arbeitsmarktindex dürfte vor allem die gesunkene Arbeitslosigkeit sein. Problematisch bleiben ein relativ hoher Anteil an Schulabbrechern und die im Bundesvergleich niedrigen Löhne. Letztere sind v.a. auf das Fehlen großer Unternehmen und zentraler Unternehmensbereiche zurückzuführen, die eine niedrigere (monetäre) Produktivität zur Folge haben und damit auch kaum Spielraum für eine schnellere Angleichung an den Bundesdurchschnitt lassen.
- Beim Index Wirtschaftliches Umfeld ist v.a. die demografische Schieflage problematisch. Südwestsachsen hat von allen untersuchten Regionen bereits heute den höchsten Anteil von älteren Menschen relativ zur Erwerbsbevölkerung (Altenquotient). Durch die Abwanderung junger Menschen dürfte sich dieses Problem noch weiter vertiefen.
- Daneben leidet die Region unter infrastrukturellen Defiziten. Dies wird besonders deutlich bei der mangelnden Anbindung an den Schienenfernverkehr, von dem die Region de facto abgekoppelt ist.
- In der in Abbildung 1 gezeigten Gesamtbewertung zeigt sich, dass Südwestsachsen wie keine andere Region in einem kritischen Bereich verortet werden kann, der dadurch gekennzeichnet ist, dass die Region einerseits sehr stark vom Strukturwandel in der Automobilindustrie betroffen ist und andererseits ungünstigere strukturelle Voraussetzungen aufweist, um diesen zu bewältigen, als die anderen deutschen Regionen.

Abbildung 1: Portfolio Betroffenheit vom Strukturwandel und strukturelle Voraussetzungen nach Arbeitsmarktreionen



- Sachsen weist – wie auch die anderen mitteldeutschen Bundesländer – den geringsten Anteil von E-Autos an allen Pkw-Neuzulassungen auf, obwohl es der bedeutendste Produktionsstandort ist. Im Freistaat lag der Anteil 2023 bei 18% und damit etwa ein Drittel unter dem Bundeswert und zwei Drittel unter den Höchstplatzierten (Baden-Württemberg mit 29% und Rheinland-Pfalz mit 28%). Dies dürfte vor allem an den im Vergleich zu Verbrennern hohen Anschaffungskosten liegen.

Aus dieser Gemengelage ergibt sich ein politischer Handlungsdruck. Mit Blick auf die Gesamtbewertung wurden abschließend einige **Handlungskorridore** aufgezeigt:

- Stärkung des Erwerbepersonenpotenzials: Um die Folgen der demografischen Schieflage abzumildern müssen die vorhandenen Potenziale bestmöglich ausgeschöpft werden. Dies beinhaltet u.a. eine frühzeitige Bindung von Schülern und Studenten an die Region sowie die aktive Ansprache von potenziellen Rückkehrern und ausländischen Fachkräften.
- Senkung der Schulabbrecherquote: Etwa ein Zehntel eines Jahrgangs verlässt die Schule ohne Abschluss. Diese Personen sind bis auf weiteres nicht für eine qualifizierte Tätigkeit geeignet. Daher muss diesem Problem bereits in den Schulen entgegengewirkt werden durch geeignete und empirisch überprüfbare Maßnahmen.
- Schaffung guter Rahmenbedingungen für Betriebsgrößenwachstum: Die Kleinteiligkeit der regionalen Wirtschaft ist ein Problem, das sich auf eine Vielzahl weiterer Faktoren auswirkt (Produktivität, Verdienste etc.). Damit sich neue Firmen in der Region niederlassen und bestehende vergrößern können, brauchen sie gute Rahmenbedingungen. Hierfür bedarf es leistungsfähiger Infrastruktur, hohem Bildungsniveau, wettbewerbsfähiger Steuern und Abgaben sowie niedriger Bürokratielast.
- Möglichkeiten zur Verbesserung des wirtschaftlichen Umfelds wäre zum einen ein zügiger vollständiger zweigleisiger Ausbau sowie eine Elektrifizierung der Bahnstrecke Chemnitz-Leipzig, um Südwestsachsen zumindest indirekt Zugang zum Schienenfernverkehr zu ermöglichen. Zum anderen sollte der Freistaat über eine grundlegende Reform des kommunalen Finanzausgleichs angehen, da die sächsischen Gemeinden die Wirtschaft derzeit mit besonders hohen Hebesätzen belasten, was sächsischen Unternehmen bereits auf nationaler Ebene einen Wettbewerbsnachteil verschafft.
- Mehr zentrale Unternehmensfunktionen ansiedeln: Arbeitsplätze in zentralen Unternehmensfunktionen wie strategischem Management, Vertrieb, Marketing sowie Forschung und Entwicklung (FuE) ziehen das allgemeine Lohnniveau nach oben und sind zudem resilienter gegenüber Konjunkturzyklen. Die Wirtschaftspolitik sollte daher verstärkt auf die Ansiedlung solcher Stellen abzielen. Dies könnte bspw. erfolgen, indem öffentliche Förderung an die Schaffung solcher zentraler Funktionen in den Unternehmen geknüpft wird, aber auch – im Falle von Konzernniederlassungen – indem sich Interessengruppen innerhalb der Firmen (z.B. Arbeitnehmersvertretungen) für die Ansiedlung solcher Stellen auf Konzernebene engagieren.

2 Ausgangslage

2.1 Überblick Autobranche in Sachsen

Die sächsische Automobilindustrie ist die bedeutendste Industriebranche im Freistaat. Mit rund 41.700 direkt Beschäftigten, einem Jahresumsatz von 24,5 Mrd. EUR und über 50% Exportquote bildet sie das Rückgrat der sächsischen Wirtschaft². Darüber hinaus sind weitere zehntausende Beschäftigte in Zulieferbetrieben indirekt von der Automobilindustrie abhängig³. In Summe sind damit bis zu 100.000 Beschäftigte direkt oder indirekt von der Automobilindustrie abhängig. Dabei nimmt vor allem die Elektromobilität eine zunehmend wichtigere Rolle ein. Das Volkswagen-Werk Zwickau wurde als erste deutsche Autofabrik ab 2019 vollständig auf E-Fahrzeuge umgestellt. BMW und Porsche in Leipzig setzen zumindest teilweise auf Elektromobilität. Mit über 250 Tsd. hergestellten Fahrzeugen wurden ca. ein Viertel aller deutschen E-Autos in Sachsen produziert^{4,5}.

Rund um das Automobil existiert in Sachsen eine breite öffentliche Forschungslandschaft. An über 50 Institutionen, darunter Universitäten, Fachhochschulen sowie außeruniversitären Forschungseinrichtungen forschen Wissenschaftler an zukunftsweisenden Themen wie Leichtbau, Elektromobilität und nachhaltigen Materialien⁶. So forscht bspw. das Fraunhofer-Institut für Werkzeugmaschinen und Umformtechnik (IWU) in Chemnitz zu innovativen Batteriesystemen oder hält das Team der Westsächsischen Hochschule Zwickau den Weltmeistertitel der studentischen Formel 1 „Formula Student Electric“⁷. Gleichwohl ist der Standort Sachsen insgesamt eindeutig produktionszentriert. Die private Forschung und Entwicklung (FuE) der Automobilindustrie ist dagegen maßgeblich in den süddeutschen Bundesländern Baden-Württemberg und Bayern konzentriert⁸, woraus sich spezifische Herausforderungen für den Freistaat ergeben.

So fehlen in Sachsen jene Arbeitsplätze in zentralen Funktionen wie eben FuE, Vertrieb, Marketing, strategischem Management etc., die einerseits eine besonders hohe (monetäre) Wertschöpfung (und in der Folge sehr hohe Verdienste) erzielen und andererseits deutlich resistenter gegenüber konjunkturellen Abschwüngen sind. Zugleich konkurriert der Freistaat im Fertigungsbereich mit ost-europäischen und asiatischen Standorten, die erheblich niedrigere Lohn- und Arbeitskosten aufweisen.

² Werte für das Jahr 2023, vgl. Statistisches Landesamt Sachsen (2024).

³ Die Schätzungen reichen von rund 20.000 Beschäftigten als Untergrenze (vgl. eigene Berechnungen des imreg zur Zahl der indirekten Beschäftigung der WZ 29 auf Basis Input-Output-Tabelle des Statistischen Bundesamtes) bis hin zu rund 60.000 (vgl. AMZ/CATI, 2019).

⁴ Vgl. [AMZ \(2024\)](#).

⁵ Vgl. [Elektroauto-News \(2024\)](#).

⁶ [Strukturwandel in der Automobilindustrie in Sachsen - AMZ Sachsen \(amz-sachsen.de\)](#)

⁷ [Weltmeister aus Zwickau: WHZ Racing Team auf der Überholspur \(blick.de\)](#)

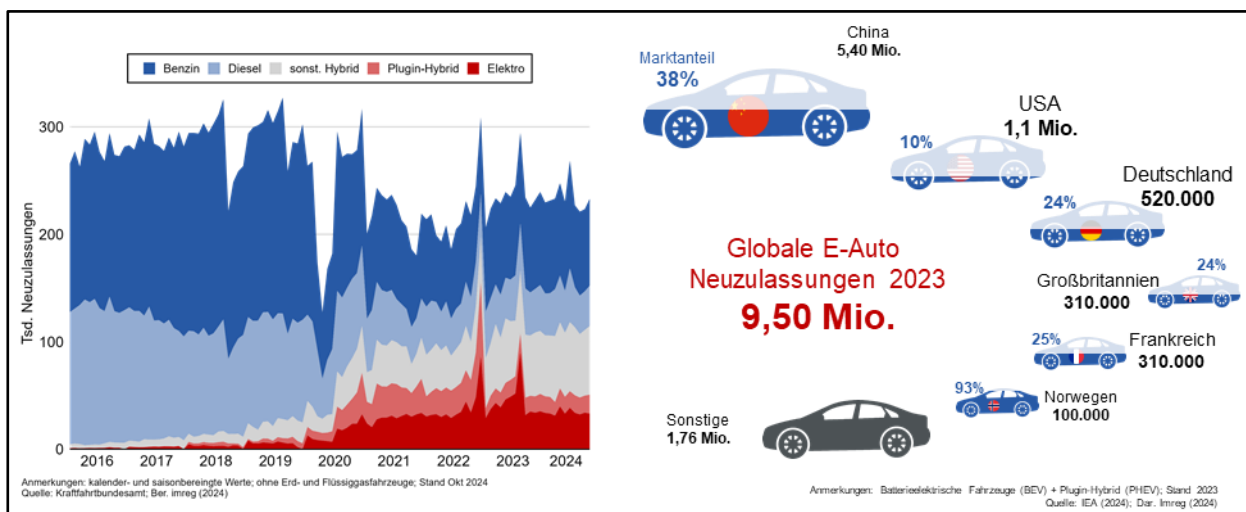
⁸ 72% aller FuE-Ausgaben im WZ 29 entfallen auf diese beiden Bundesländer. Vgl. Stifterverband (2023).

2.2 Transformation der Automobilindustrie

Derzeit befindet sich die Automobilindustrie in einem tiefgreifenden Wandel. Megatrends, wie Dekarbonisierung und Digitalisierung treiben einen weitreichenden Umbau der Branche mit dem Ziel voran, eine tiefgreifend umstrukturierte Branche zu hinterlassen. Die Vision ist es, langfristig klimafreundliche und lokal emissionsfreie Produkte und Wertschöpfungsketten zu schaffen, um so den Einfluss der Mobilität auf den Klimawandel abzumildern. Insbesondere Europa steckt sich ambitionierte Ziele, denn der Kontinent möchte bis 2050 klimaneutral werden – und Deutschland sogar bis 2045.

War die E-Mobilität in Deutschland bis vor wenigen Jahren noch ein Nischenphänomen, hat sie insbesondere ab dem Jahr 2020 erheblich an Fahrt aufgenommen. Kamen Autos mit elektrifiziertem Antrieb⁹ zwischen 2016 und 2019 nur auf einen Anteil von durchschnittlich 6% an allen Neuzulassungen, entfielen in den Jahren 2022/23 fast die Hälfte aller Neuzulassungen auf diese. Allerdings war diese Entwicklung nur dank großzügiger staatlicher Förderung möglich, insbesondere durch Kaufprämien, die einen substanziellen Anteil des Neupreises umfassten. Entsprechend empfindlich reagierten die Neuzulassungszahlen, wenn sich die Förderbedingungen änderten. In der linken Grafik der Abbildung 2 ist dies immer daran zu erkennen, dass die Neuzulassungszahlen bis unmittelbar vor einer Förderkürzung stark nach oben gehen, nur um danach kräftig abzusinken (besonders markant ist dies zum Jahreswechsel 2022/23 und zwischen August und September 2023 zu beobachten).

Abbildung 2: Pkw-Neuzulassungen in Deutschland nach Antriebsart (links) und globale Pkw-Neuzulassungen von E-Autos 2023 (rechts)



Wie die rechte Grafik der Abbildung 2 zeigt, ist die Transformation hin zur Elektromobilität zwischen einzelnen Weltregionen sehr unterschiedlich ausgeprägt und bislang kein global einheitlicher Trend. Leicht überspitzt lässt sich feststellen, dass es sich bei der E-Mobilität in erster Linie um ein chinesi-

⁹ Falls im Text nicht anders kenntlich gemacht, werden darunter im Folgenden stets batterieelektrische (BEV) und Plugin-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV) verstanden.

ches und westeuropäisches Phänomen handelt. In den USA und Japan (in der Abbildung nicht dargestellt), wo der E-Auto-Anteil an den Neuzulassungen nur 10% bzw. 4% beträgt, reagieren die Kunden wesentlich zurückhaltender auf den neuen Antriebsstrang.

Gleichzeitig muss sich die Branche auf ein erheblich verändertes Mobilitätsverhalten einstellen, da die zunehmende Digitalisierung neue Geschäftsmodelle wie Carsharing, Ride-Hailing oder autonomes Fahren etabliert. Hinzu kommen neue Technologien, wie Fahrassistenzsysteme und Software, sowie neue Konkurrenten aus aufstrebenden Märkten wie China.

Vor allem für den ländlichen Raum wird der Strukturwandel der Automobilindustrie eine Herausforderung, da hier das Gros der Industriebetriebe in Sachsen beheimatet ist¹⁰. Die Bevölkerung begegnet der Elektromobilität in weiten Teilen noch mit Skepsis. Diese ist zum Teil technischer Natur, bspw. aufgrund geringerer Reichweite, langer Ladezeiten für E-Autos und eines noch eher großmächigen Netzes an Ladepunkten sowie Unsicherheit bzgl. der Zuverlässigkeit und in der Folge des Wiederverkaufswerts (ein großer Gebrauchtwagenmarkt für E-Autos sowie Standards zur Messung des Akkuverschleißes existieren bislang noch nicht). Zum Teil sind es jedoch auch wirtschaftliche (hohe Anschaffungskosten), ökologische (Unklarheit bzgl. der Umweltbilanz) und verhaltensbezogene Gründe (soziale Normen), die die Menschen vom Kauf eines E-Autos abhalten.¹¹

2.3 Zielstellung des Berichtes

Die Initiative Transformation Automobilregion Südwestsachsen (ITAS) ist ein Zusammenschluss verschiedener Akteure aus der Region Südwestsachsen mit dem Ziel, Anpassungsstrategien für die Automobilindustrie im Zuge des stattfindenden Strukturwandels zu entwickeln.

Die wichtigsten Akteure des Konsortiums sind:

- **AMZ Sachsen:** Das Netzwerk Automobilzulieferer Sachsen bringt sein Branchen- und Technologiewissen ein und unterstützt den Netzwerkaufbau.
- **IG Metall:** Sie konzentriert sich auf die Bindung, Gewinnung und Entwicklung von Fachkräften sowie auf die Vereinbarkeit von Beruf und Familie und digitales Arbeiten.
- **Bundesagentur für Arbeit:** Sie entwickelt praxistaugliche Qualifizierungs- und Bildungsangebote und vernetzt die Weiterbildungslandschaft.
- **IHK Chemnitz:** Sie analysiert gesamtgesellschaftliche Rahmenbedingungen und unterstützt die Strategiebildung für Unternehmen. Sie fördert Maßnahmen und schließt sie an die Regionalplanung und Landesstrategien an.

¹⁰ Setzt man die Zahl der Betriebe im Verarbeitenden Gewerbe (inkl. Bergbau) ins Verhältnis zu Einwohnerzahl zeigt sich, dass eben jene südwestsächsischen Kreise rund um Chemnitz die höchste Industriedichte aufweisen. Allein in den drei Landkreisen Erzgebirge, Mittelsachsen und Vogtland haben 1.000 und damit ein Drittel aller sächsischen Industriebetriebe ihren Sitz. Vgl. Statistisches Landesamt Sachsen (2024).

¹¹ Vgl. Wick et al. (2023).

- **Chemnitzer Tourismus- und Marketinggesellschaft mbH (CTM):** Sie ist, als Rechtsnachfolgerin der Chemnitzer Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH, verantwortlich für die Projektsteuerung und das Projektcontrolling für das Gesamtkonsortium. Sie koordiniert den Leitbildprozess, den Aufbau der ITAS-Plattform und die Lerninhalte.

Der Auftrag des ITAS-Konsortiums bestand darin, die vorhandenen Regionaldaten zu Indizes zu verdichten, die die bestehenden Rahmenbedingungen auf einer einzigen Skala zusammenfassen. Damit sollte unmittelbar sichtbar werden, in welchen Gebieten Probleme existieren bzw. Handlungsbedarf besteht. Die Indizes sollen die Rolle eines Schnellinformationssystems übernehmen, das jedoch nicht von einem detaillierten Blick auf die Einzelindikatoren entbindet.

Dabei wird ein rein innerdeutscher Vergleich vorgenommen. So können zunächst die Position und die strukturellen Unterschiede Südwestsachsens im nationalen Vergleich dargelegt werden. Bereiche, bei denen die Unterschiede innerhalb der Bundesrepublik gering ausfallen (z.B. Energiekosten, Bürokratiebelastung, Steuer- und Abgabenbelastung) werden daher außenvorgelassen, da diese erst bei internationalen Vergleichen von Bedeutung sind. Für einen umfassenden Überblick über den aktuellen Stand hierzu wird daher auf bereits existierende Studien verwiesen¹².

Zur Vereinfachung der öffentlichen Kommunikation der Ergebnisse ist ein webbasiertes Dashboard Teil des Projekts. Dieses wird durch die Firma EMPIRIKS GbR, Leipzig, erstellt. Es wird wesentliche Ergebnisse des Strukturberichts visuell darstellen. Für das Folgejahr ist ein zweiter Strukturbericht vorgesehen, der in erster Linie eine Fortschreibung der im ersten Strukturbericht verwendeten Methodik beinhalten wird.

¹² Siehe Fn. 1.

3 Vorgehen und Methodik

3.1 Daten

3.1.1 Basis

Als Datengrundlage dienen vorrangig amtliche Daten, wie sie von den Statistischen Ämtern der Europäischen Union (Eurostat), des Bundes (Destatis) und der Bundesländer (Stala), der Bundesagentur für Arbeit (BA), der Deutschen Bundesbank etc. bereitgestellt werden. Amtliche Daten bieten wichtige Vorteile bei der Analyse, insbesondere von Standortfaktoren, denn sie:

- basieren auf großen Stichproben (oder teilweise sogar Vollerhebungen)
- sind valide und repräsentativ auf volkswirtschaftlicher, Sektoren- und teilweise auch Branchenebene
- werden in einem bestimmten Turnus fortgeschrieben (ermöglicht die Bildung von Zeitreihen und somit die Analyse der Entwicklung im Zeitverlauf)
- sind neutral, d.h. sie werden ausschließlich zu Informationszwecken erhoben.

Zentrale Datenbasis für die vorliegende Analyse ist die INKAR-Datenbank (Stand 2024) des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). In dieser sind die wichtigsten Standortvariablen aus diversen amtlichen Datenquellen als Zeitreihen gebündelt. Das Jahr 2021 stellt dabei in den überwiegenden Fällen den aktuellsten Bezugspunkt dar.

3.1.2 Restriktionen

Amtliche Statistiken stellen den „Goldstandard“ hinsichtlich der Datenqualität dar. Dennoch lassen sie teilweise Fragen offen, insbesondere auf betriebswirtschaftlicher Ebene. Daher wird punktuell auf weitere Datenerhebungen zurückgegriffen (z.B. Mitarbeiterzahl und Anteil der sogenannten Neu-, Modifizierungs- und Entfallteile in den identifizierten Automobilzulieferbranchen), die der Auftraggeber dem Auftragnehmer zur Verfügung stellt.

In der vorliegenden Analyse stellte sich das Problem, dass für einen vertieften Blick auf die Automobilindustrie ebenjene betriebswirtschaftlichen Daten notwendig wären, die die amtliche Statistik kaum und wenn, nur sehr stark aggregiert vorlegt. So ist eine regionale Unterscheidung bei finanzwirtschaftlichen Kennzahlen, wie sie bspw. die Jahresabschlussstatistik der Deutschen Bundesbank bietet, nicht möglich. Denn hier können entweder nur das Verarbeitende Gewerbe für Ostdeutschland (starke branchenseitige als auch regionale Aggregation) oder die einzelnen Industriezweige bundesweit (keinerlei regionale Differenzierung) betrachtet werden, was für einen nationalen Vergleich von Regionen nicht weiterhilft.

Hinzu kommt, dass die Automobilindustrie nicht allein von den Autoherstellern und Zulieferern ersten Ranges (1-Tier) geprägt ist, die in der Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ) von 2008 im Wirt-

schaftszweig 29 abgebildet sind, sondern maßgeblich auch von Zulieferbetrieben aus anderen Wirtschaftszweigen wie bspw. den Gießereien (WZ 24.5), der Halbleiterindustrie (WZ 26.1) oder dem Werkzeugmaschinenbau (WZ 28.4). Um die Bedeutung der Automobilherstellung für deren Geschäfte zu identifizieren, müssten die Zulieferverflechtungen bekannt sein. Auf nationaler Ebene ist dies durch die Input-Output-Tabelle (IOT) möglich. Da jedoch für darunter liegende regionale Strukturen (Bundesländer, Kreise etc.) keine IOT vorliegt, lassen sich keine Aussagen über Zulieferverflechtungen auf regionaler Ebene tätigen. Ein simples Übertragen der bundesweiten Strukturen auf einzelne Subgebiete verbietet sich ebenfalls, denn es kann nicht davon ausgegangen werden, dass sich die Verflechtungen gleichmäßig verteilen. So wird bspw. eine Gießerei in einer Region, in der es viele Hersteller von Windkraftanlagen gibt, eine völlig andere Kundenstruktur haben als in einer Region, in der es viel Automobilindustrie gibt.

Die datenseitigen Restriktionen sind daher auch der wesentliche Grund dafür, dass die vorliegende Analyse für den nationalen Vergleich vorrangig die strukturellen Voraussetzungen der Regionen in den Blick nimmt, die letztlich für alle (Industrie-)Branchen von Relevanz sind wie bspw. die Demografie oder die Infrastruktur und in denen sich die betreffenden Regionen voneinander unterscheiden. Themen wie Energiepreise oder Bürokratie, die zweifelsohne von enormer Bedeutung für die Industrie in Deutschland sind, werden daher hier ebenfalls nicht betrachtet, da sie auf nationaler Ebene weitestgehend einheitlich für alle Regionen sind.

3.2 Regionale Abgrenzung

Generell liegt bei regionalen empirischen Daten stets ein Zielkonflikt vor zwischen Datenverfügbarkeit einerseits und der regionalen Tiefe bzw. der Präzision andererseits. Üblicherweise orientiert sich die regionale Abgrenzung der Daten an den Grenzen der Verwaltungseinheiten: Bundesrepublik Deutschland, Bundesländer, NUTS2-Regionen (Regierungsbezirke bzw. im Falle Sachsens: ehemalige Direktionsbezirke), Kreise und Gemeinden.

Darüber hinaus existieren spezielle regionale Abgrenzungen wie Raumordnungsregionen, die grundsätzlich auf der Abgrenzung der Regionalplanungsregionen aufbauen und nur mit wenigen eigenen Prämissen (insbesondere Trennung von Bundesländern, keine Trennung von Kreisen) davon abweichen¹³.

Arbeitsmarktregionen (AMR) sind eine weitere spezielle regionale Abgrenzung. Diese werden empirisch auf Basis von Pendlerströmen zwischen Kreisen ermittelt, über deren Grenzen hinweg fast 40% aller Pendlerströme fließen. AMR sind sie so bestimmt, dass sich das Gros der Pendlerströme innerhalb ihrer Grenzen bewegt. Nur etwa 10% der Beschäftigten pendeln hingegen von einer Arbeitsmarktregion in eine andere (Kropp/Schwengler 2011). Im Ergebnis gibt es nur wenig Austausch zwischen Arbeitsmarktregionen.¹⁴ Analog zur ökonomischen Gravitationstheorie¹⁵ bilden AMR die „Anziehungskraft“ ab, die ein wirtschaftliches Zentrum auf sein Umland hat.

¹³ Vgl. BBSR (2023), S. 34.

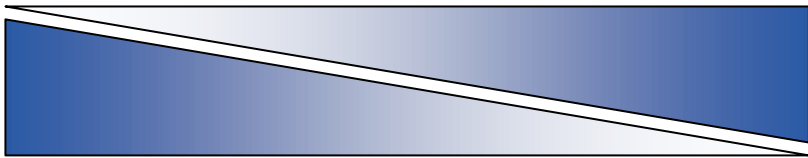
¹⁴ Vgl. IAB: [Arbeitsmarktregionen](#).

¹⁵ Für einen kompakten Überblick siehe Anderson (2010).

Einige AMR sind sehr groß (z.B. Berlin oder München), weil sie ein Zentrum haben, das sehr viele attraktive Beschäftigungsmöglichkeiten bietet und/oder weil hier mehrere solche Arbeitsmarktzentren relativ eng beieinanderliegen und stark miteinander verflochten sind (z.B. Rhein-Main-Gebiet). Die Mobilität von Arbeitskräften innerhalb von AMR führt tendenziell zu Ausgleichsprozessen bei Löhnen, Mieten und Preisen für andere ortsgebundene Produkte oder Dienstleistungen. Eine AMR stellt für Arbeitssuchende das potenzielle Suchgebiet dar, genauso wie es für einen Arbeitgeber das regional verfügbare Arbeitskräftepotenzial darstellt.¹⁶

Neben den Aspekten Datenverfügbarkeit und Präzision spielt bei Regionalanalysen auch die Vergleichbarkeit der Gebiete untereinander eine Rolle (Homogenität). Gemeinden und Kreise scheiden hierfür aus. Bei ersteren ist die Spannweite zu groß, wie Tabelle 1 exemplarisch am Beispiel der Bevölkerungszahl zeigt: Im Extremfall würden hier Gebiete mit 9 Einwohnern mit solchen mit 3,76 Mio. verglichen. Bei Kreisen stellt sich das Problem, dass diese je nach Verwaltungshistorie der Bundesländer sehr unterschiedlich groß sein können. So sind bspw. die dünn besiedelten Kreise Mecklenburg-Vorpommerns im Durchschnitt mit rund 2.900 km² flächenmäßig mehr als dreimal so groß wie die bayerischen (812 km²).

Tabelle 1: Typen regionaler Abgrenzungen

regionale Abgrenzung		Gemeinde	Kreis	Raumordnungsregion	Arbeitsmarktregion	NUTS2-Region	Bundesländer
Ermittlung		Verwaltung	Verwaltung	juristisch	empirisch	Verwaltung	Verwaltung
Anzahl		rd. 11.000	400	96	50	38	16
Homogenität		sehr gering	gering	mittel	mittel	hoch	mittel
Einwohner	Spannweite	9 bis 3.755.251	34.534 bis 3.755.251	192.748 bis 3.755.251	137.001 bis 9.491.464	684.864 bis 8.140.242	684.864 bis 18.139.116
	Mittelwert	7.676	210.897	878.738	1.623.951	3.920.702	5.272.428
Datenverfügbarkeit							
regionale Tiefe/Präzision							

Quelle: eig. Dar. imreg (2024)

Unter Abwägung der Kriterien Datenverfügbarkeit, Präzision und Homogenität fiel die Entscheidung, die vorliegende Analyse auf Basis von Arbeitsmarktregionen vorzunehmen. Im Falle Südwestsachsens hat dies zusätzlich den Vorteil, dass die in der ITAS-Region zusammengefassten Gebiete deckungsgleich sind mit der Arbeitsmarktregion Chemnitz als auch der NUTS2-Region Chemnitz.

¹⁶ Siehe Fn. 14.

3.3 Indizes

3.3.1 Hauptkomponentenanalyse

Die Bildung von Indizes unterliegt stets der Gefahr von Verzerrungen. Diese können einerseits entstehen, wenn Daten nicht in die Berechnung eingeschlossen werden, die das Ergebnis signifikant verändern. Dies wäre bspw. der Fall wenn ein Index zur Bedeutung der Automobilindustrie in einer Region die Beschäftigtenzahl bzw. den Anteil derjenigen, die direkt dort beschäftigt sind, unberücksichtigt ließe. Andererseits kann es zu Verzerrungen kommen, wenn mehrere Indikatoren aufgenommen werden, die annähernd das gleiche abbilden, wodurch de facto eine Übergewichtung stattfindet. Dies wäre bspw. der Fall, wenn sowohl das Bruttoinlandsprodukt je Einwohner als auch die Bruttowertschöpfung je Einwohner in einen Index einfließen würden. Beide Größen sind hochgradig positiv korreliert und bilden mit leicht unterschiedlicher Nuancierung das Wohlstandsniveau bzw. die Wirtschaftskraft ab.

Um derartige Probleme zu vermeiden, wurde für diese Untersuchung auf die Hauptkomponentenanalyse (PCA, principal component analysis) als struktursuchendes Verfahren zurückgegriffen. Hierbei handelt es sich um ein mathematisches Verfahren, das auf Basis eines gegebenen Datensatzes „selbstständig“ die letztlich zu berücksichtigenden Variablen auswählt. Ziel der PCA ist es, die vorhandenen Datenpunkte in einen geringer dimensionierten Unterraum zu projizieren, so dass dabei möglichst wenig Informationen verloren gehen.¹⁷

Dafür werden die eingespeisten Daten zunächst normalisiert (Bilden der Differenzen zwischen jeweiligem Wert und dem Durchschnittswert des Indikators). Dadurch werden alle Variablen um den Mittelwert Null zentriert und können folglich auch dann miteinander verglichen werden, wenn sie sich ursprünglich in völlig unterschiedlichen Dimensionen bewegt haben (z.B. Millionen Erwerbstätige vs. Prozent Arbeitslosenquote). Anschließend werden auf Basis der Kovarianzmatrix Eigenvektoren und Eigenwerte berechnet und absteigend nach den Eigenvektoren sortiert. Folglich gibt es so viele Hauptkomponenten wie Variablen. Im Folgenden wird jedoch nur die erste Hauptkomponente (mit dem höchsten Eigenwert) berücksichtigt. Die PCA ist vergleichbar mit der Aufgabe, ein Bild von einer Gruppe Personen (Datenpunkte) aufzunehmen und dabei den Winkel so zu wählen, dass möglichst viele Personen zu erkennen sind. Dies ist dann gegeben, wenn die Personen möglichst über die gesamte Bildlänge verteilt sind, so dass es zu so wenig Überlappungen wie möglich kommt (hohe Varianz).

Gerade für die vorliegende Untersuchung eignete sich die PCA sehr gut, da mit dem Datensatz des BBSR eine sehr große Auswahl an Variablen vorlag. Wie bei jedem Index ergeben sich aber auch einige Probleme:

- Durch die Projektion unterschiedlichster Werte auf nur eine Dimension gehen zwangsläufig **Informationen verloren**. D.h. in der Konsequenz, dass bei auffälligen Indexwerten ein Blick auf die einzelnen Indikatoren vorgenommen werden muss. Im Falle eines sehr hohen Indexwertes befindet sich die große Mehrzahl der Indikatoren auf günstigen, im Falle eines sehr

¹⁷ Vgl. Smith (2002), S. 12.

niedrigeren Indexwertes auf ungünstigen Niveaus. In allen anderen Fällen müssen die Indikatoren einzeln betrachtet werden, um besondere Stärken oder Schwächen der Regionen zu identifizieren.

- Bei einem Index, der auf händisch ausgewählten Indikatoren beruht, kann die Richtung des Indikators ex ante im Sinne einer positiven oder negativen Bewertung angepasst werden. Bspw. würde eine hohe Arbeitslosenquote gemeinhin als negativ bewertet und entsprechend negativ in den Index einfließen. Umgekehrt wäre es bei hohen Verdiensten. Im Gegensatz dazu muss bei der PCA, die die relevanten Indikatoren durch einen Algorithmus „auswählt“, eine **Interpretation ex post** vorgenommen werden, was in manchen Fällen kontraintuitiv sein kann¹⁸.
- Eine weitere Schwierigkeit ist der Umstand, dass die PCA nur jenen Indikatoren eine Bedeutung zumisst, bei denen eine starke **Varianz zwischen den Regionen** vorliegt. Hätten bspw. alle Regionen Deutschlands eine Arbeitslosenquote von 20% – was unter wirtschafts- und sozialpolitischen Gesichtspunkten verheerend wäre – würde dies im zu bildenden Index keinerlei kritische Auffälligkeit ergeben, da die Varianz zwischen den Regionen Null wäre und der Indikator keinerlei Rolle spielen würde im Index. Daher gilt es bei der Interpretation zu berücksichtigen, dass die regionalen Vergleiche lediglich die relative Stellung der Regionen (konkret: der Arbeitsmarktregionen) anzeigen.

3.3.2 Bildung der Indizes

Ausgehend von der BBSR-Datenbank werden zwei Indizes gebildet. In den **Arbeitsmarktindex** fließen alle Indikatoren ein, die für das Funktionieren des Arbeitsmarktes (z.B. Beschäftigungsquote), seine Struktur (z.B. Qualifikationsstruktur, Branchenstruktur) und die Arbeitsbedingungen (z.B. Medianeinkommen) relevant sind. In den **Index für das wirtschaftliche Umfeld** fließen sehr verschiedene Indikatoren ein, die die Demografie (z.B. Wanderungssaldo), das Baugeschehen (z.B. Baupreisindex), die Verkehrsanbindung (z.B. durchschnittliche Fahrzeit bis zum nächsten Bundesautobahnanschluss), die Breitbandversorgung (Anteil der Internetanschlüsse mit mindestens 50, 100 bzw. 1.000 MBit/s) und die öffentliche Finanzkraft umfassen. Aus beiden Teilindizes wird abschließend ein Gesamtindex gebildet, der die strukturellen Voraussetzungen der Regionen im Hinblick auf die Bewältigung des anstehenden Strukturwandels in der Automobilindustrie bewerten soll. Darüber hinaus wird die Entwicklung der Indizes im Zeitverlauf betrachtet und eine Trendfortschreibung für die Jahre bis zum Ende des aktuellen Jahrzehnts vorgenommen. Hierfür wird ein ARIMA-Modell verwendet¹⁹.

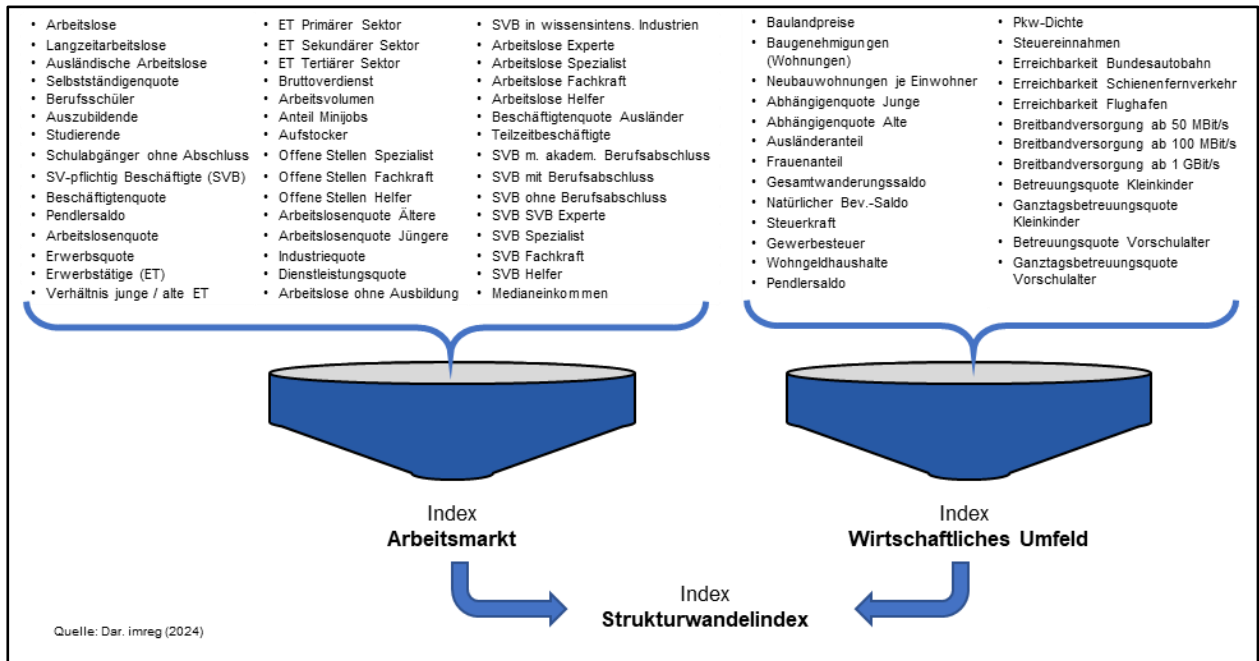
Bei den Variablen mit Personalbezug werden solche, die das verfügbare Arbeitsangebot der Firmen unmittelbar beeinflussen (z.B. arbeitslose Fachkräfte, Verhältnis junge zu alten Erwerbstätigen) dem

¹⁸ Bspw. fließt im Arbeitsmarktindex die Zahl der offenen Stellen für Facharbeiter negativ ein, obwohl man diesen Wert auch als positiv (großes Arbeitsangebot) hätte interpretieren können.

¹⁹ ARIMA-Modelle sind eine Spezialform der autoregressiven Modelle der gleitenden Mittel (autoregressive moving average). Dabei wird für einen gleitenden Durchschnitt (moving average = MA) der vorherige Zeitpunkt (t-1) als bestmöglicher Schätzer für den Wert zum Zeitpunkt t verwendet (autoregressive = AR).

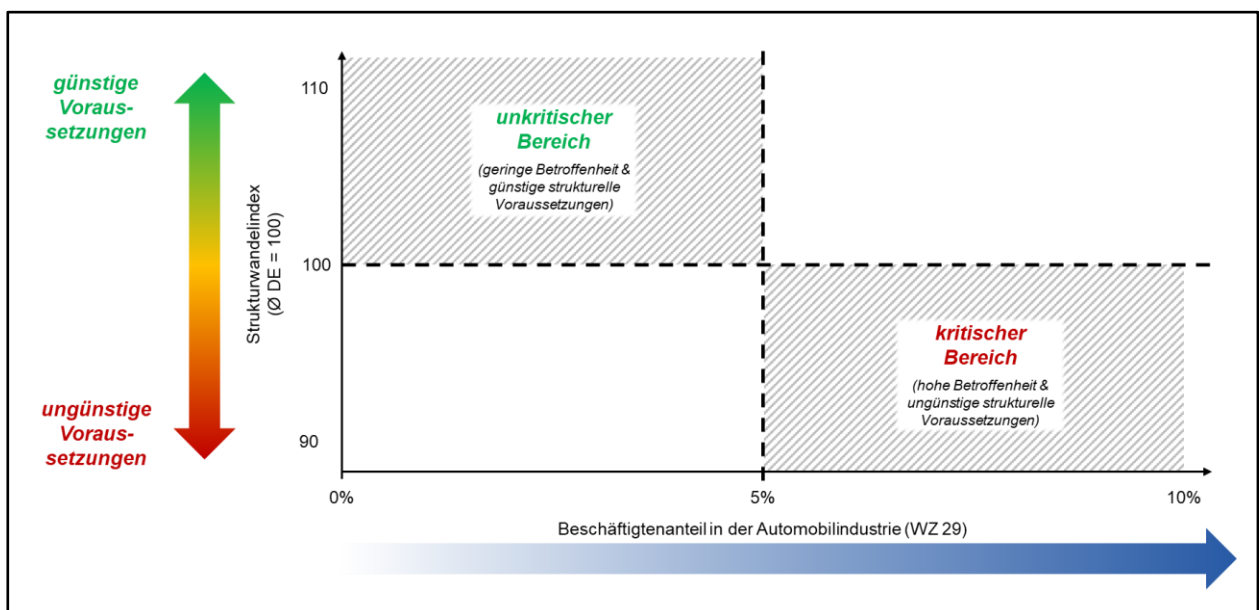
Index Arbeitsmarkt zugeordnet. Solche, die das Arbeitsangebot der Firmen nur mittelbar beeinflussen, z.B. indem sie Rückwirkungen auf die Lebensqualität und damit die Attraktivität für (jüngere) Beschäftigte haben (z.B. Wanderungssaldo, Pendlersaldo) werden dem Index für das wirtschaftliche Umfeld zugeordnet.

Abbildung 3: Schematische Darstellung der verwendeten Indikatoren und der Indizes



Dieser Gesamtindex wird abschließend in einer Matrix eingeordnet, die diesem der Betroffenheit der Region vom Strukturwandel in der Automobilindustrie gegenüberstellt. Unter der Annahme, dass die Existenz von OEM-Standorten immer auch eine gewisse Zuliefererstruktur in der jeweiligen Region bedingt, kann folglich der Beschäftigtenanteil in der Automobilindustrie (WZ 29) als Instrument für die Betroffenheit verwendet werden.

Abbildung 4: Schematische Darstellung der Bewertungsmatrix

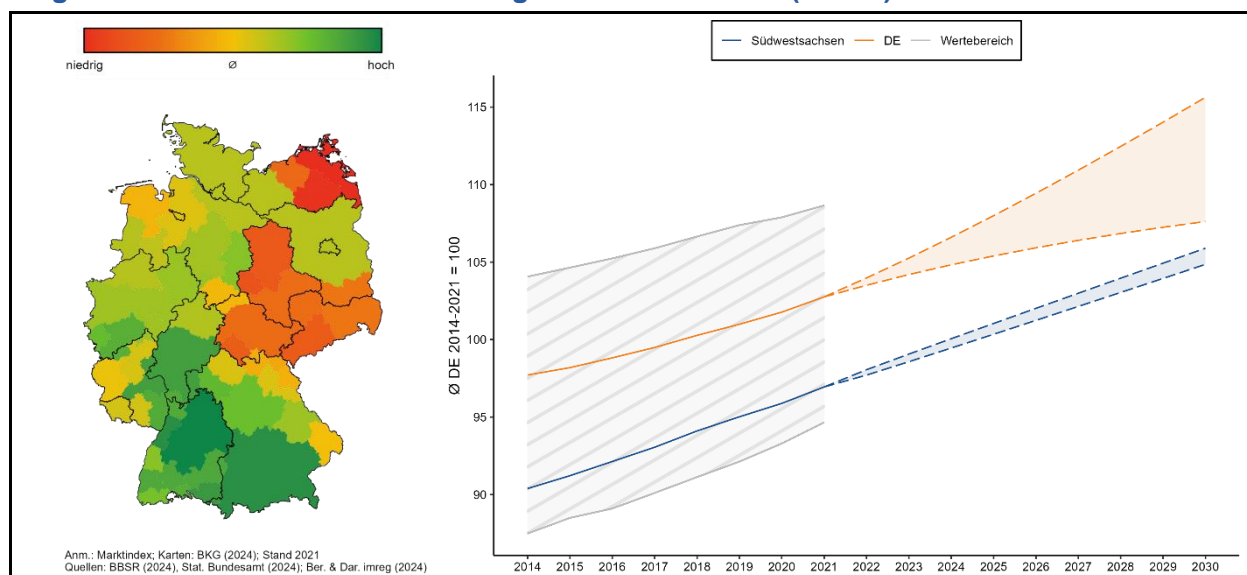


4 Ergebnisse

4.1 Arbeitsmarktindex

Beim Arbeitsmarktindex befinden sich alle Regionen, die auf den zehn hinteren Plätzen liegen, in Ostdeutschland. Südwestsachsen erreicht den fünftletzten Platz und liegt nur vor den Arbeitsmarktregionen Magdeburg, Harz, Neubrandenburg und Greifswald. An der Spitze befinden sich mit den AMR Stuttgart und München zwei große westdeutsche Ballungszentren. Betrachtet man die Entwicklung im Zeitverlauf lässt sich festhalten, dass sich die Differenz zwischen Südwestsachsen und dem Bundesdurchschnitt im Zeitverlauf leicht verringert hat. Die Trendfortschreibung legt zudem nahe, dass es in den nächsten Jahren zu einer weiteren Reduktion des Abstandes kommen dürfte.

Abbildung 5: Arbeitsmarktindex: Status quo nach Arbeitsmarktregionen (links) und Entwicklung Südwestsachsens im Bundesvergleich im Zeitverlauf (rechts)



Nachfolgend sollen exemplarisch einige Indikatoren herausgegriffen und kurz interpretiert werden, die mit dem Arbeitsmarktindex (erste Hauptkomponente) in stärkerem Maße korrelieren²⁰.

Beschäftigtenquote Ausländer

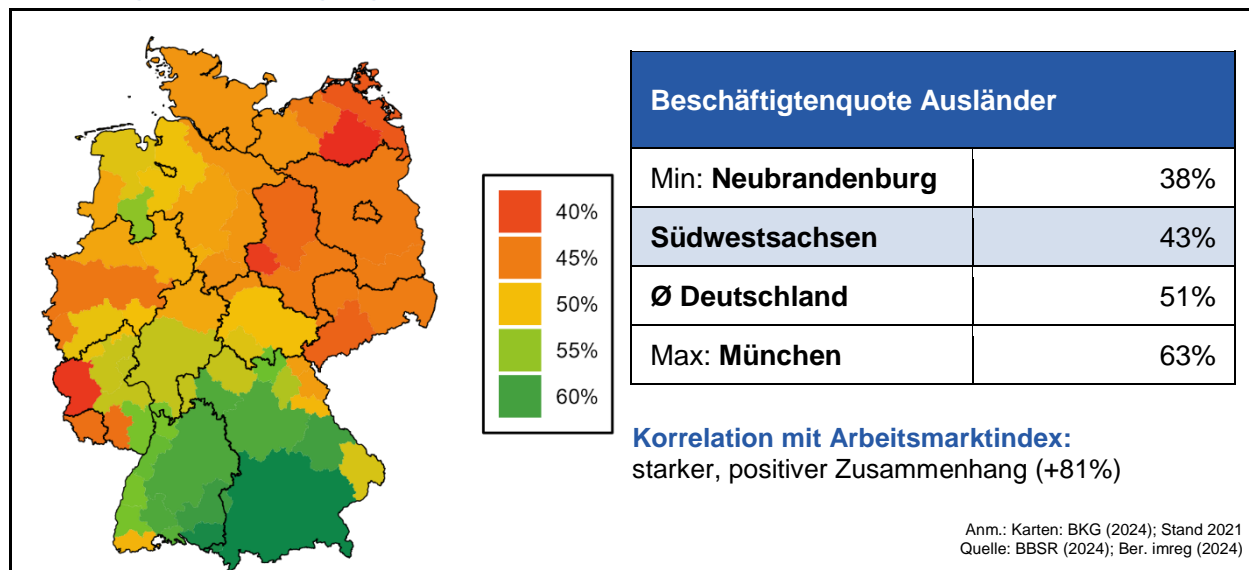
Die Beschäftigungsquote von Ausländern ist ein Indiz dafür, wie gut die in den Regionen lebenden Ausländer in den Arbeitsmarkt integriert sind. Eine hohe Beschäftigungsquote ist grundsätzlich positiv und kann darauf hindeuten, dass der Arbeitsmarkt sehr absorptionsfähig ist oder das Qualifikationsprofil der Personen gut zum regionalen Anforderungsprofil des regionalen Arbeitsmarkts passt.

Die Region Südwestsachsen schneidet hier mit 43% eher schlecht ab. Sie liegt damit nicht nur deutlich unter dem Bundesdurchschnitt (51%), sondern auch ganz erheblich unter dem sächsischen Landesdurchschnitt. Dabei hat Sachsen bezogen auf den gesamten Arbeitsmarkt bundesweit die

²⁰ Als Kriterium wird ein Absolutwert des Korrelationskoeffizienten von mindestens 50% angesetzt.

höchste Beschäftigungsquote insgesamt²¹, als auch bei ausgewählten Teilgruppen (z.B. Frauen und ältere Beschäftigte).

Abbildung 6: Beschäftigungsquote Ausländer



Die niedrige Beschäftigungsquote von Ausländern in Südwestsachsen dürfte maßgeblich auf das nicht passende Qualifikationsniveau zurückzuführen sein: Während unter den deutschen Beschäftigten lediglich 9% keine Berufsausbildung oder keinen akademischen Abschluss haben, beträgt dieser Anteil bei den ausländischen Beschäftigten 43%. In der Subgruppe der Personen aus Asylherkunftsländern²² ist dieser Umstand nochmals extremer mit einem Anteil von 61%.²³

Ein weiterer Aspekt ist die Struktur des regionalen Arbeitsmarktes. Südwestsachsen ist – wie Ostdeutschland generell – stärker produktionszentriert und damit v.a. auf Facharbeiter mit abgeschlossener Berufsausbildung angewiesen. Die Arbeitsmärkte in den großen (westdeutschen) Ballungszentren sind dagegen stärker dienstleistungszentriert und verfügen über mehr Arbeitsplätze in zentralen Funktionsbereichen (z.B. strategisches Management, Vertrieb, Marketing, FuE). In der Folge sind diese im Hinblick auf die Qualifikationsstrukturen stärker polarisiert. Konkret gibt es mehr Arbeitsangebot für Unqualifizierte wie auch für Hochqualifizierte. In solch einem Umfeld fällt es leichter, die im Durchschnitt geringer qualifizierten Ausländer zu integrieren.

Schulabbrecher

Für Schulabbrecher²⁴ gilt vereinfacht: Jeder ist einer zu viel. Denn in einer Arbeitswelt, in der immer mehr Routineaufgaben maschinell erledigt werden und entsprechend der Bedarf an qualifizierten Fachkräften steigt, hat diese Personengruppe kaum eine Chance, einen Beitrag zu leisten, womit

²¹ Aktuell (Stand Jun 2023) liegt diese bei 65,8% und damit an der Spitze aller Bundesländer. Vgl. BA (2024a).

²² Dazu zählen Afghanistan, Eritrea, Irak, Iran, Nigeria, Pakistan, Somalia und Syrien.

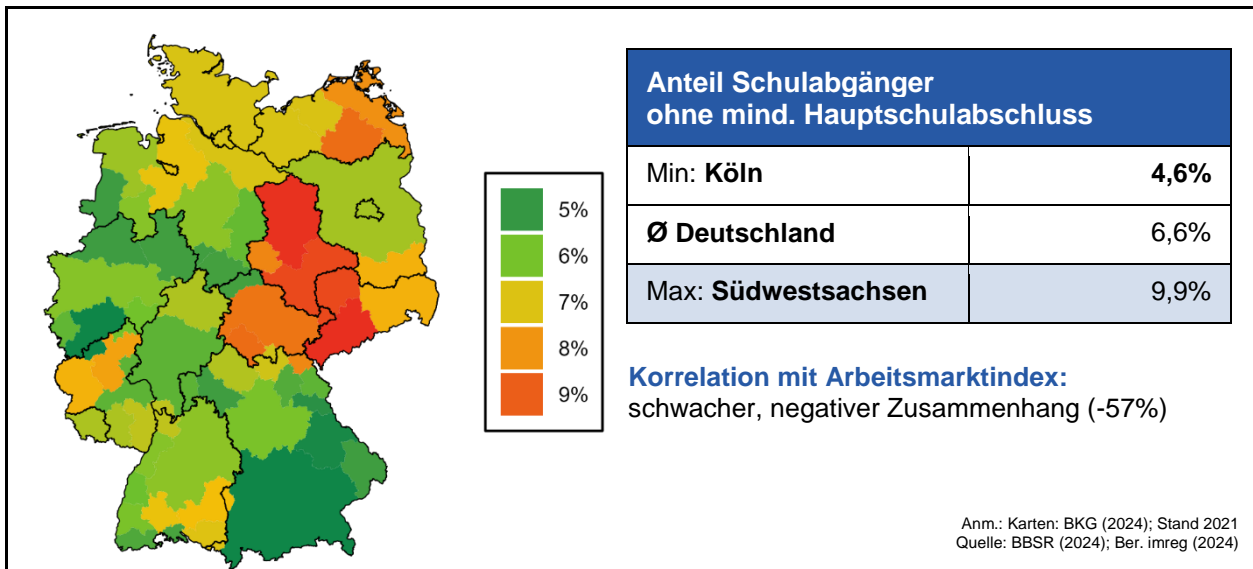
²³ Vgl. BA (2024b).

²⁴ Diese sind definiert als Anteil der Schulabgänger, die die Schule ohne Abitur, Real- oder Hauptschulabschluss verlassen.

sich die beruflichen Perspektiven stark auf ein kleines Segment verengen. Hinzu kommen nicht-wirtschaftliche Aspekte wie die Teilhabe an und das Engagement für zivilgesellschaftliche(n) Institutionen, die unter einem geringen Bildungsgrad leidet.²⁵

Südwestsachsen nimmt hier mit einem Anteil von rund 10% den negativen Spitzenplatz unter den deutschen Arbeitsmarktregionen ein. Dies steht in deutlichem Kontrast zur Spitzenplatzierung im Bildungsmonitor, wo der Freistaat seit 18 Jahren auf Rang 1 liegt²⁶.

Abbildung 7: Schulabbrecher



Fairerweise muss daran erinnert werden, dass Sachsen, wie auch andere ostdeutsche Bundesländer, strengere Maßstäbe an das Erreichen eines Schulabschlusses anlegt. So zählen insbes. Schulabgänger von Förderschulen, anders als in anderen Bundesländern, als Schulabbrecher. Legte Sachsen ähnliche Maßstäbe an, könnte es die Zahl der Schulabbrecher folglich handstreichartig um einige Prozentpunkte senken, was jedoch über das tatsächliche Ausmaß hinwegtäuschen würde.

Insofern liegt hier eine Aufgabe für die sächsische Bildungspolitik vor, nach Wegen zu suchen, wie die Zahl der Schulabbrecher reduziert werden kann, damit möglichst viele Schulabgänger später die Chance auf ein breites Spektrum an Ausbildungsmöglichkeiten besitzt. Dies erscheint insbesondere vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und des sich verschärfenden Fachkräftemangels in den kommenden Jahren geboten.

Einkommen

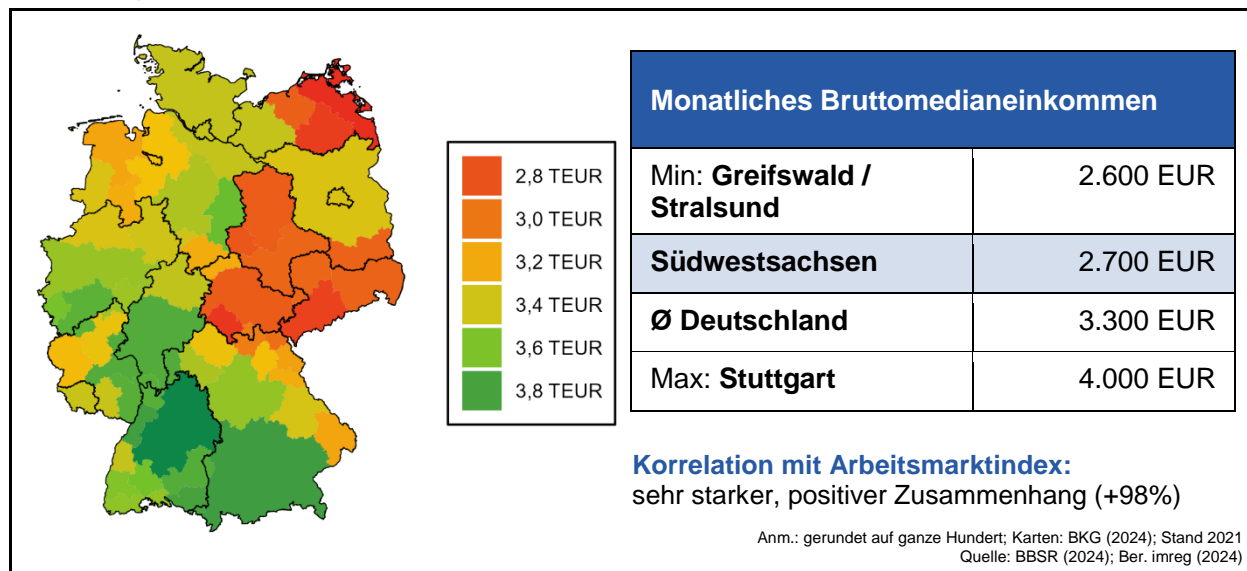
Das Einkommen ist ein dominanter Faktor für den Arbeitsmarktindex. Denn er ist nicht nur Ausdruck der Verhandlungsmacht zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern, sondern lässt darüber hinaus auch Rückschlüsse auf die Leistungsfähigkeit der Unternehmen sowie der Attraktivität der Arbeitsplätze zu. Aufgrund der historischen Entwicklung unterscheiden sich die Wirtschaftsstrukturen zwi-

²⁵ Vgl. Kausmann et al. (2018).

²⁶ Vgl. [SMK Blog](#).

schen West- und Ostdeutschland fundamental. Insofern ist es wenig verwunderlich, dass mit Ausnahme der Arbeitsmarktregion Berlin, die mit rund 3.400 EUR geringfügig über dem Bundesdurchschnitt liegt, alle ostdeutschen AMR am Ende der Verteilung liegen. Die Region Südwestsachsen findet sich hier mit einem monatlichen Medianeinkommen von rund 2.700 EUR an viertletzter Stelle wieder (vor den AMR Neubrandenburg, Suhl und Greifswald/Stralsund). Dies erklärt zu einem erheblichen Teil den insgesamt niedrigen Indexwert der Südwestsachsens.

Abbildung 8: Medianeinkommen



Die Lohndifferenz zwischen Ost- und Westdeutschland ist ein politisch hochsensibles Thema, ist jedoch ökonomisch gut zu erklären. Denn die Höhe der Löhne hängt maßgeblich ab von der Produktivität, die in der Region Südwestsachsen nur 78% des Bundesniveaus beträgt²⁷. Gemessen daran lagen die Medianeinkommen sogar leicht darüber (rund 82%). Produktivität ist hier jedoch nicht als physische, sondern monetäre Größe zu verstehen. Während die technische Produktivität (Wieviel Güter werden real erzeugt?) der Region aufgrund eines höheren Modernitätsgrades der Anlagen²⁸ wohl sogar höher sein dürfte als in Westdeutschland, leidet die monetäre Produktivität unter dem Fehlen von Hauptsitzen großer Unternehmen und zentraler Funktionsbereiche (strategisches Management, FuE, Marketing, Vertrieb etc.). Die geringere Produktivität Südwestsachsens bzw. Sachsens und Ostdeutschlands ist daher nicht Ausdruck einer geringeren Leistungsfähigkeit der Beschäftigten, sondern der nachteiligen Wirtschaftsstrukturen, in denen Ostdeutschland oft nur „verlängerte Werkbank“ von westdeutschen Konzernen ist.

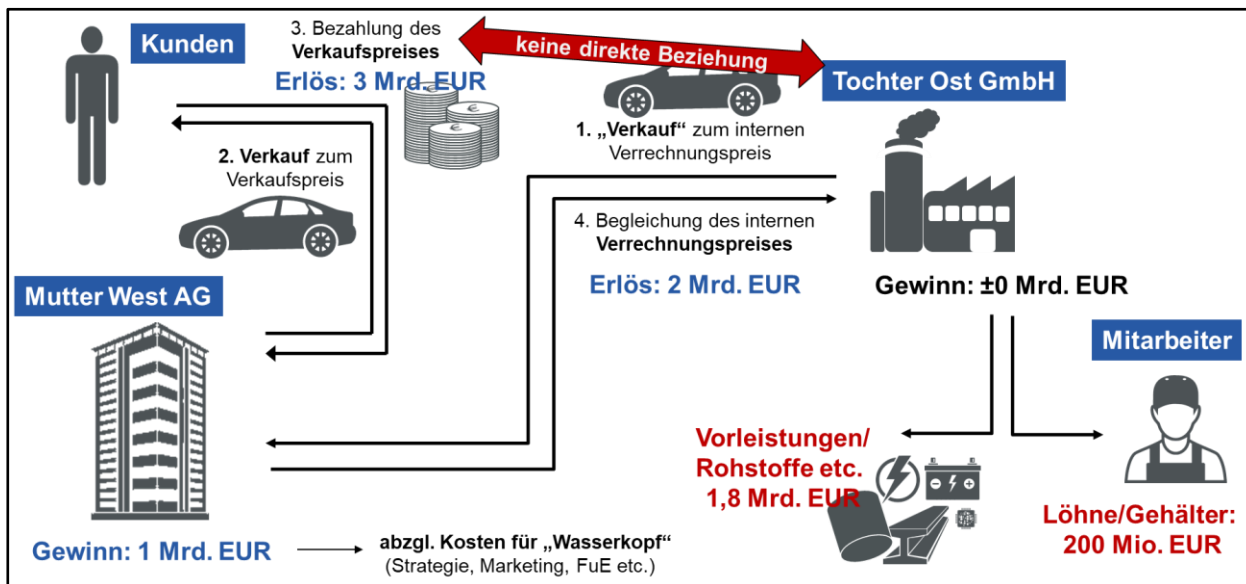
Exemplarisch sei hier auf die in Ostdeutschland häufig anzutreffende Konstellation verwiesen, wie sie in Abbildung 9 beispielhaft dargestellt ist: Eine westdeutsche Muttergesellschaft unterhält eine ostdeutsche Tochterfirma, die ihre Produkte produziert. Die Tochter hat jedoch keine direkte Kundenbeziehung, sondern verkauft ihre Güter zu einem internen Verrechnungspreis an die Mutter. Diese wiederum schlägt Gemeinkostenblöcke auf die Waren auf, die der Deckung der Kosten der

²⁷ Produktivität wird üblicherweise als die von einem Erwerbstätigen durchschnittlich erwirtschaftete Bruttowertschöpfung ermittelt. Diese Kennzahl lag in Südwestsachsen 2021 bei rund 56.400 EUR und bundesweit bei 72.400 EUR (vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder, R2B1).

²⁸ Der für Deutschland (100) normierte Modernitätsgrad beträgt in Westdeutschland 99,1 und in Ostdeutschland 104,5 und in Sachsen sogar 105,3 (vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder, R1B4).

zentralen Funktionsbereiche dienen, und verkauft das Produkt zum Gesamtpreis an den Kunden. Die ostdeutsche Tochter erhält vom Erlös in etwa den Anteil, den sie benötigt, um ihre Herstellkosten (Löhne, Gehälter, Vorleistungen, Rohstoffe etc.) zu decken. Der Rest verbleibt in der Zentrale der Muttergesellschaft, wo dann der Unternehmensgewinn (bzw. der Großteil davon) anfällt. Auf diese Weise wird Produktivität aus der Tochterregion „hinaustransferiert“. Als Nebeneffekt bildet der Umsatz der Tochterfirma etwas völlig anderes ab als jener der Muttergesellschaft.

Abbildung 9: Schaubild zur Rolle der „verlängerten Werkbank“



Um zu verstehen, wie es zu diesen Strukturen kam, lohnt sich ein kurzer Blick auf die Wirtschaftshistorie: Bedingt durch die deutsche Teilung, die russische Besatzung und den Aufbau der DDR-Planwirtschaft kam es nach dem 2. Weltkrieg zu einer massenhaften Abwanderung von Hunderttausenden Betrieben und – bis zum Mauerbau und neuerlich nach der Wiedervereinigung – von Millionen Arbeitskräften²⁹. Besondere Leidtragende dieser Entwicklung waren die hochindustrialisierten Regionen des Großraum Berlins und Mitteldeutschlands (insbes. Sachsen, Thüringen, südliches Sachsen-Anhalt), die bis dato wirtschaftliche Kraftzentren Deutschlands waren und im Falle Sachsens zu den wohlhabendsten Regionen Europas gehörten³⁰. Hauptprofiteure waren Süddeutschland (Bayern, Baden-Württemberg) und große westdeutsche Ballungszentren (z.B. Rhein-Main, Köln, Hannover), wo sich viele der Firmen neu ansiedelten und industrielle Kerne bildeten. Auch Südwestsachsen war hiervon massiv negativ betroffen. Prominentestes Beispiel ist der Automobilhersteller Audi, der ursprünglich durch einen Zusammenschluss Zwickauer und Chemnitzer Autohersteller entstand und heute im bayerischen Ingolstadt rund 40.000 (überdurchschnittlich entlohnte) Beschäftigte hat³¹.

Der Zusammenhang zwischen Produktivität und Entlohnung auf der einen und der Betriebsgröße auf der anderen Seite wird in den nachfolgenden Diagrammen veranschaulicht. Wie Abbildung 10 zeigt, unterscheiden sich die Umsatzproduktivität (Umsatz je Beschäftigten) in der Industrie zwischen Sachsen und Deutschland innerhalb der einzelnen Betriebsgrößenklassen weniger stark als

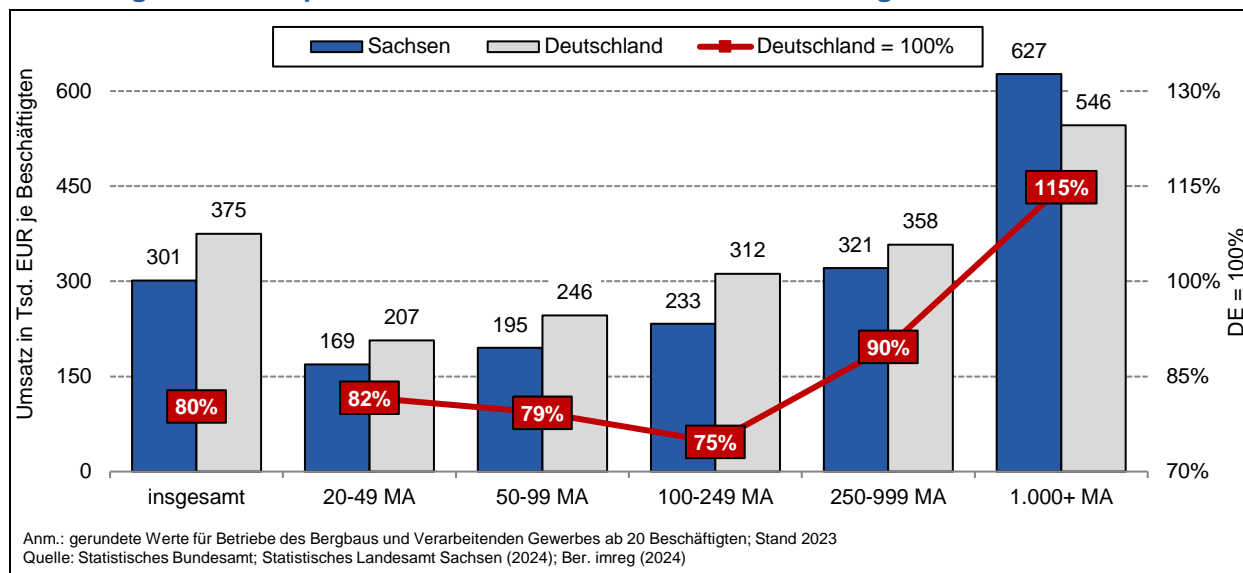
²⁹ Vgl. Rösel (2019).

³⁰ Vgl. Greve et al. (2022), S. 414.

³¹ Vgl. Audi (2024).

im Gesamtdurchschnitt. In der Größenklasse ab 1.000 Beschäftigten übertrifft der erwirtschaftete Umsatz je Mitarbeiter in Sachsen den bundesweiten Wert sogar um etwa ein Siebtel. Ursächlich für die insgesamt niedrigere durchschnittliche Umsatzproduktivität Sachsens (301 Tsd. EUR je Mitarbeiter bzw. 80% des Bundeswertes) ist das Fehlen großer Betriebe. So sind bundesweit 29% aller Industriebeschäftigten in Betrieben mit mindestens 1.000 Mitarbeitern tätig, während dieser Anteil in Sachsen nur 15% beträgt.³²

Abbildung 10: Umsatzproduktivität in der Industrie nach Betriebsgrößenklassen



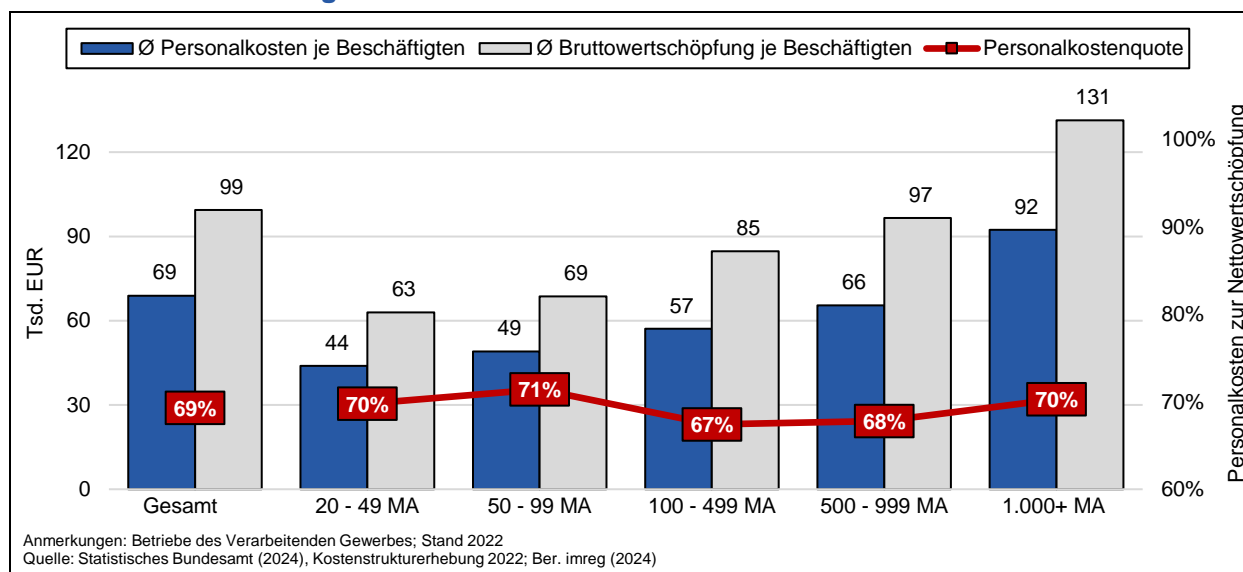
Weniger Umsatz bedeutet auch eine geringere Bruttowertschöpfung. Diese bestimmt aber wiederum den Spielraum, der einem Betrieb für die Entlohnung der Mitarbeiter bleibt. Abbildung 11 zeigt, dass der Anteil der Personalkosten (Bruttolöhne und -gehälter inkl. der vom Arbeitgeber geleisteten Sozialversicherungsbeiträge) an der Bruttowertschöpfung über alle Betriebsgrößenklassen hinweg ähnlich hoch bei Werten um 70% liegt. D.h. dass sich die Kostenstrukturen der Betriebe zwischen den unterschiedlichen Größenklassen nur geringfügig unterscheiden. Jedoch bleibt bei einer in absoluten Zahlen höheren Bruttowertschöpfung eben mehr „Verteilungsmasse“ übrig, die für die Entlohnung der Beschäftigten genutzt werden kann. Damit wird unmittelbar deutlich, dass der Schlüssel für eine höhere Entlohnung eine höhere Produktivität ist und weshalb kleine Betriebe nur eine geringere Entlohnung leisten können.

Im Übrigen liegt die Personalkostenquote nochmals deutlich höher, wenn die Netto- anstelle der Bruttowertschöpfung betrachtet wird, d.h. wenn man auch berücksichtigt, dass die Betriebe mit der erwirtschafteten Bruttowertschöpfung neben Personalkosten auch Abschreibungen finanzieren müssen, die durch den Verschleiß des Anlagevermögens (Gebäude, Maschinen etc.) entstehen³³.

³² Alle für diese Verhältnisrechnungen verwendeten Daten stammen aus den Jahresberichten 2023 des Bergbaus und des Verarbeitenden Gewerbes mit Betrieben ab 20 Beschäftigten des Statistischen Bundesamtes bzw. des Statistischen Landesamtes Sachsen.

³³ Die zugrundeliegenden Daten stammen aus der Kostenstrukturerhebung des Statistischen Bundesamtes. Die aktuellsten Daten für die Nettowertschöpfung liegen für das Jahr 2021 vor. Demnach betrug die Personalkostenquote bezogen auf die Nettowertschöpfung im Durchschnitt 83%.

Abbildung 11: Personalkosten und Bruttowertschöpfung je Beschäftigten in der deutschen Industrie nach Betriebsgrößenklassen



Hinzu kommt das wirtschaftliche Umfeld. Sachsens Nachbarländer Tschechien und Polen verzeichnen aufgrund ähnlicher historischer Entwicklungen deutlich niedrigere Produktivität. Infolge dessen liegen die Löhne nur bei 46% bzw. 40% des sächsischen Durchschnitts³⁴. Aufgrund der geografischen Nähe hat dies auch Implikationen für den sächsischen Arbeitsmarkt, nämlich eine geringeren Lohndruck in den grenznahen Regionen, wo sächsische Betriebe auch auf tschechische oder polnische Arbeitskräfte zurückgreifen können. Gänzlich anders ist die Situation dagegen in den meisten grenznahen Gebieten Westdeutschlands. Besonders markant ist dies im Falle Baden-Württembergs und der Schweiz. Die hohen Löhne in der Eidgenossenschaft erzeugen auch in den Nachbarländern einen Lohndruck.

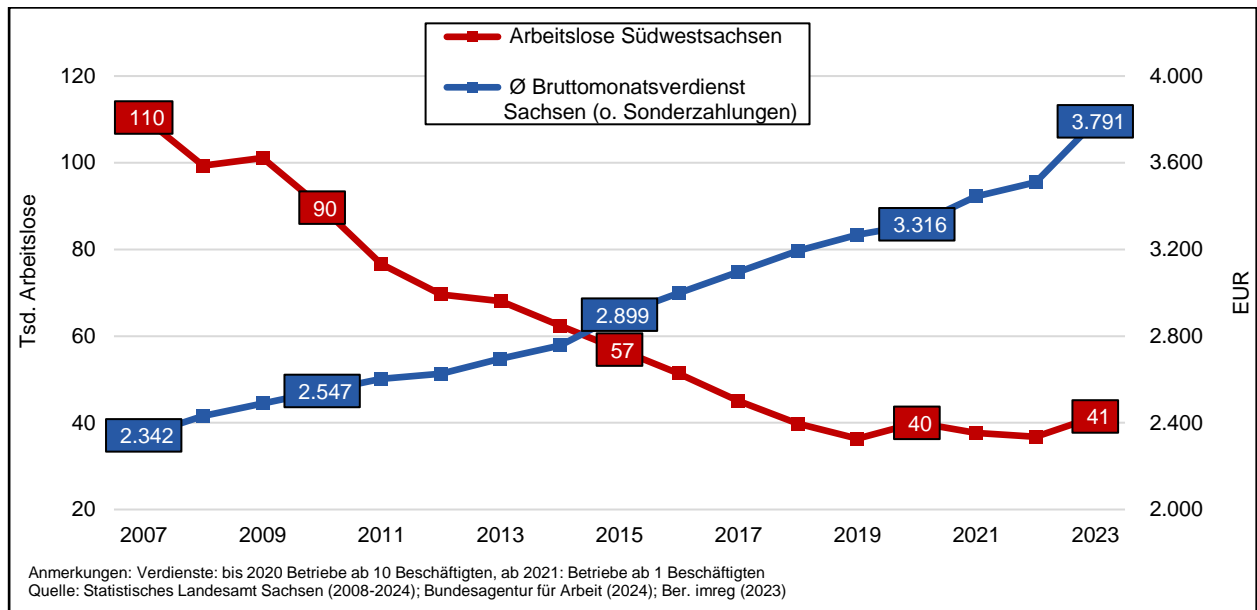
Auch wenn Südwestsachsen im Bereich Arbeitsmarkt einen der niedrigsten Indexwerte aller Vergleichsregionen in Deutschland aufweist, sollte die positive Entwicklung der vergangenen Jahre und Jahrzehnte ausreichend gewürdigt werden. Denn gemäß der ökonomischen Theorie stehen der Abbau von Arbeitslosigkeit und der Zuwachs von Löhnen in einem negativen Verhältnis zueinander³⁵. Insofern muss es als besonders großer Erfolg betrachtet werden, dass es gelang, die Zahl der Arbeitslosen in Südwestsachsen im Zeitraum von 2007 bis 2023 um rund 69.000 bzw. 62% zu reduzieren, während gleichzeitig die durchschnittlichen Bruttomonatsverdienste um rund 1.450 EUR bzw. 62% anstiegen³⁶.

³⁴ Vgl. Statistische Ämter Tschechiens, Polens und Sachsens, Werte für 2022, Umrechnung zum durchschnittlichen Wechselkurs (24,56 CZK / EUR bzw. 4,68 PLN / EUR).

³⁵ Vgl. Mankiw (2007). Arbeitslosigkeit bedeutet im ökonomischen Sinne, dass der Arbeitsmarkt nicht im Gleichgewicht ist bzw. dass das gegenwärtige Lohnniveau oberhalb der Schwelle liegt, bei der es aus Sicht von Unternehmen rational ist, weitere Arbeitskräfte einzustellen. Deshalb wirkt ein Abbau von Arbeitslosigkeit lohdämpfend.

³⁶ Mangels vorhandener Daten können hier nur die Verdienste für den Freistaat Sachsen herangezogen werden. Die Entwicklung in Südwestsachsen dürfte sich jedoch nicht spürbar hiervon unterscheiden.

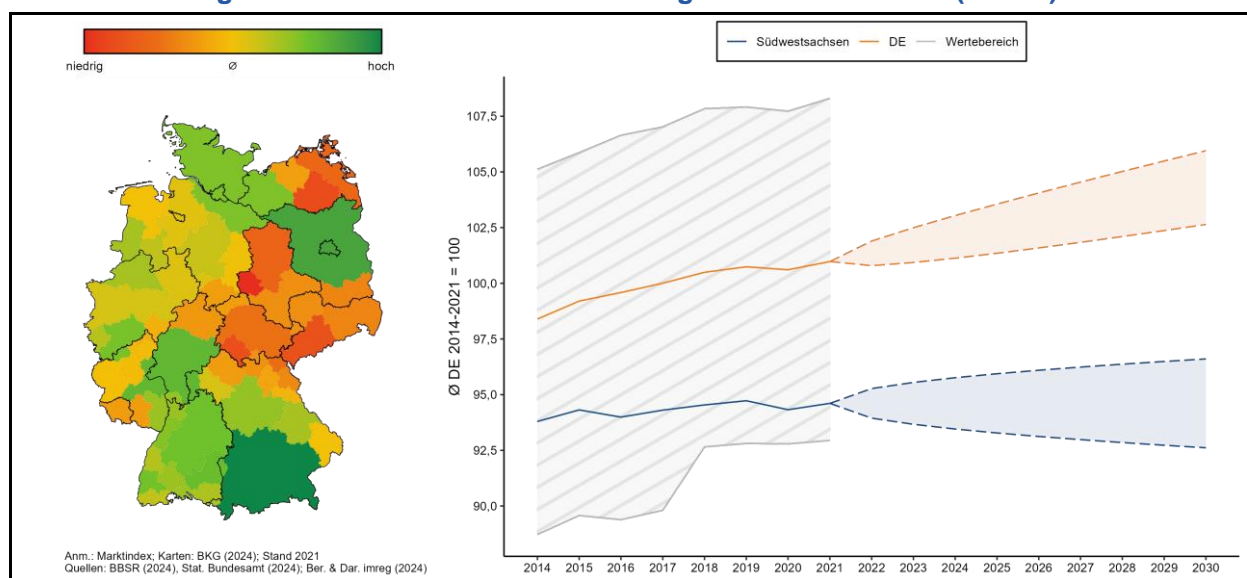
Abbildung 12: Entwicklung der Arbeitslosigkeit in Südwestsachsen und der Bruttoverdienste in Sachsen



4.2 Wirtschaftliches Umfeld

Beim Index für das wirtschaftliche Umfeld ist der im Arbeitsmarktindex noch deutlich erkennbare Unterschied zwischen Ost- und Westdeutschland weniger ausgeprägt. Zwar befinden sich mit Ausnahme der Arbeitsmarktregion Berlin die meisten ostdeutschen AMR eher im unteren Bereich wieder. Allerdings ist bezogen auf Deutschland insgesamt eher ein Strukturunterschied zwischen großen Ballungsräumen und ländlichen Räumen erkennbar. Südwestsachsen befindet sich, wie schon beim Arbeitsmarktindex, am unteren Ende und liegt nur noch vor den vier ostdeutschen AMR Suhl, Neubrandenburg und Harz. Anders als beim Arbeitsmarktindex ist die Abweichung zwischen Südwestsachsen und dem Bundesdurchschnitt im Zeitverlauf eher größer geworden und dürfte gemäß der prognostizierten Entwicklung noch weiter auseinanderdriften. Dies ist maßgeblich auf die kritische demografische Situation und die schlechte Erreichbarkeit zurückzuführen.

Abbildung 13: Index Wirtschaftliches Umfeld: Status quo nach Arbeitsmarktregionen (links) und Entwicklung Südwestsachsens im Bundesvergleich im Zeitverlauf (rechts)



Analog zum Arbeitsmarktindex sollen nachfolgend exemplarisch einige Indikatoren herausgegriffen und kurz interpretiert werden, die mit dem Index für das wirtschaftliche Umfeld (erste Hauptkomponente) in stärkerem Maße korrelieren³⁷.

Gewerbesteuereinnahmen

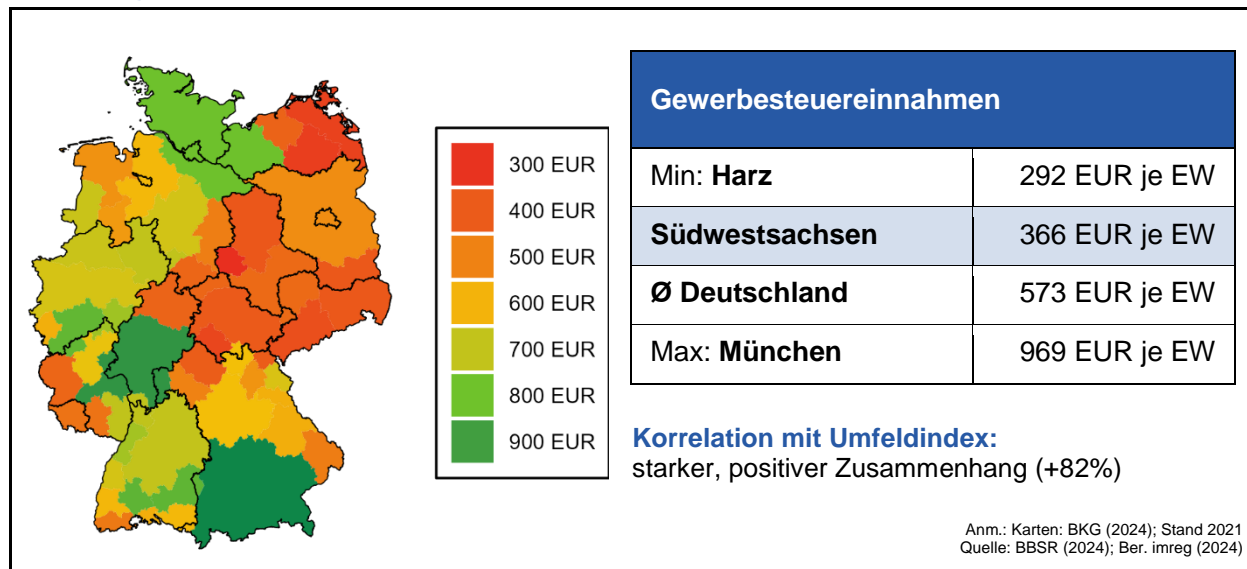
Das Gewerbesteueraufkommen bestimmt entscheidend über die Finanzkraft einer Gemeinde, denn diese ist neben der Grundsteuer eine der wenigen Steuern, die auf kommunaler Ebene erhoben werden. Da die kommunalen Ausgaben fast vollständig durch gesetzliche Pflichtaufgaben bestimmt werden³⁸, über die die Gemeinden folglich kaum Steuerungsmöglichkeiten haben, eröffnen zusätzli-

³⁷ Siehe Fn. 20.

³⁸ Laut der Stadt Potsdam beträgt der Anteil der Pflichtausgaben an den kommunalen Gesamtausgaben 89%. Vgl. [Landeshauptstadt Potsdam](#) (2024).

che Einnahmen Spielräume für öffentliche Ausgaben. Wie die regionale Verteilung der Gewerbesteureinnahmen zeigt, fallen diese in den großen westdeutschen Ballungszentren, allen voran in den Regionen München und Rhein-Main, erheblich viel höher aus als im Bundesdurchschnitt. Südwestsachsen erreicht dagegen nicht einmal zwei Drittel des Bundesdurchschnitts.

Abbildung 14: Gewerbesteureinnahmen



Wesentliche Ursachen für die geringen Gewerbesteureinnahmen, die Ostdeutschland in Gänze, also einschließlich der AMR Berlin, betreffen, sind weitestgehend deckungsgleich mit jenen für die niedrigeren Löhne: Die Kleinteiligkeit der regionalen Wirtschaft führt per se zu einer niedrigeren Produktivität, die sich in niedrigeren Gewinnen und dadurch letztlich in geringeren Gewerbesteuerzahlungen niederschlägt. Erschwerend kommt einmal mehr das Fehlen eigenständiger Unternehmenszentralen und die Rolle einer „verlängerten Werkbank“ hinzu, dass dazu führt, dass potenziell in der Region erzielte Gewinne abgeschöpft und zu den (meist westdeutschen) Firmenzentralen transferiert werden, wodurch dort eine besonders hohe Steuerkraft entsteht.

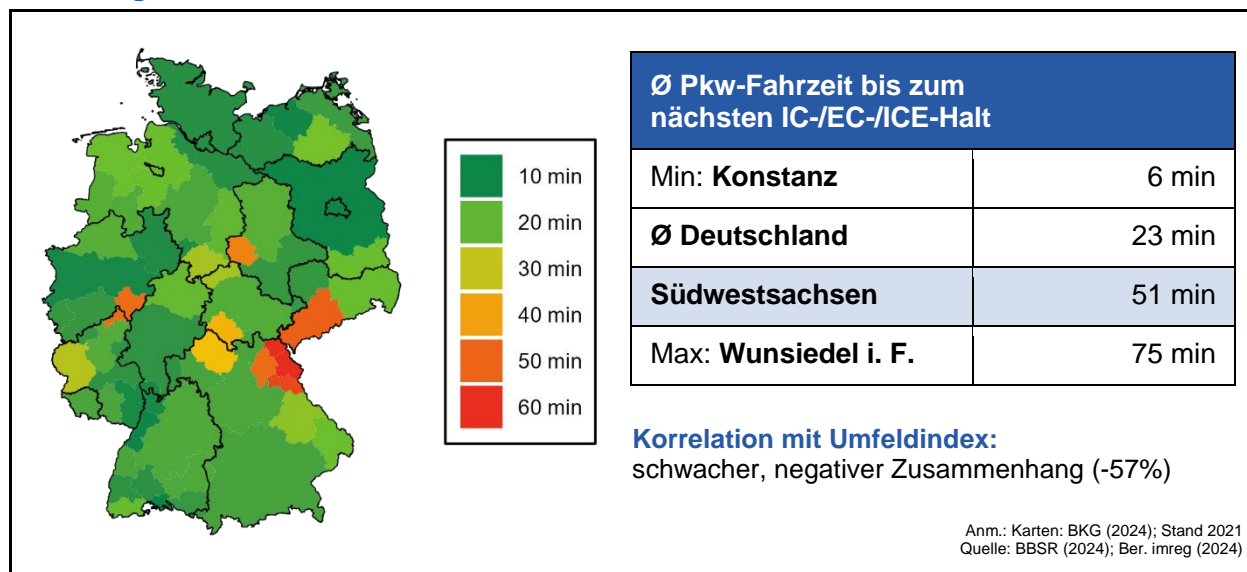
Erreichbarkeit Schienenfernverkehr

Die Erreichbarkeit des Schienenfernverkehrs ist ein wesentliches Element der überregionalen Mobilität. Hinzu kommt der Aspekt der Umweltfreundlichkeit, da der Schienenverkehr, auf den einzelnen Fahrgast bezogen, einen erheblich energieärmeren Transport ermöglicht als Pkw-Individualverkehr. Deutschland verfügt anders als beispielsweise Frankreich, wo der Schienenfernverkehr stark zentralisiert über Punkt-zu-Punkt-Verbindungen organisiert ist, über ein stark dezentralisiertes Schienenfernverkehrsnetz, das eine Vielzahl auch kleiner und mittlerer Städte über IC-, ICE- oder EC-Haltepunkte anbindet. In der Folge sind die durchschnittlichen Pkw-Fahrzeiten bis zum nächsten Schienenfernverkehrshalt mit 23 min gering. Umso stärker fallen jedoch die Regionen ins Auge, die aus diesem System ausgeschlossen sind.

Die Region Südwestsachsen ist wie kaum eine andere von langen Fahrtzeiten betroffen, was angesichts von rund 1,4 Mio. Einwohnern ein unhaltbarer Zustand ist. Dabei war Sachsen und insbesondere Chemnitz in vielerlei Hinsicht die Wiege des deutschen Eisenbahnverkehrs, wo u.a. die erste deutsche Fernbahnverbindung (Leipzig-Dresden) eingerichtet und die erste deutsche Lokomotive

(„Saxonia“ aus Chemnitz) entwickelt wurde. Entsprechend war Chemnitz bis zur Deutschen Teilung ein bedeutender Bahnknotenpunkt, von dem aus 70 Ziele ohne Umstieg erreicht werden konnten und 14 Fernbahnlinien einen Halt in der Stadt hatten.³⁹

Abbildung 15: Erreichbarkeit des Schienenfernverkehrs



Die mangelnde Erreichbarkeit des Schienenfernverkehrs in Südwestsachsens ist in erster Linie eine politische Entscheidung. So wurde beispielsweise das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8 (Bahnstrecke Nürnberg-Berlin) über Erfurt nach Leipzig geplant⁴⁰. Dabei hätte die Strecke prinzipiell auch über Chemnitz führen können, wodurch die Region Südwestsachsen heute sehr gut an den Schienenfernverkehr angebunden wäre. Unabhängig davon wäre eine stärkere Redundanz bei der Streckenplanung wünschenswert, denn bei Verkehrsbehinderungen auf dem Abschnitt Nürnberg-Leipzig gibt es derzeit praktisch keine Ausweichmöglichkeit bei Fahrten in Richtung Berlin.

Größere Infrastrukturprojekte benötigen in Deutschland üblicherweise Jahrzehnte für Planung und Bau. Damit ist eine zügige Direktanbindung Südwestsachsens ans Fernverkehrsnetz unrealistisch⁴¹. Kurzfristig kann die Region nur indirekt angebunden werden, wenn ein vollständiger zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke Chemnitz-Leipzig sowie eine Elektrifizierung derselben den Menschen in Südwestsachsen eine schnelle Anbindung an die Messestadt ermöglicht, von wo aus dann weitere Fernverkehrsziele gut erreichbar sind. Aktuell scheitert der vollständige zweigleisige Ausbau jedoch am politischen Willen der Landesregierung, ca. 100 Mio. EUR zusätzlich bereitzustellen, um damit die letzten noch verbliebenen eingleisigen Engstellen zu beseitigen⁴².

³⁹ Vgl. imreg (2023).

⁴⁰ Vgl. BMDV (2023), S. 6.

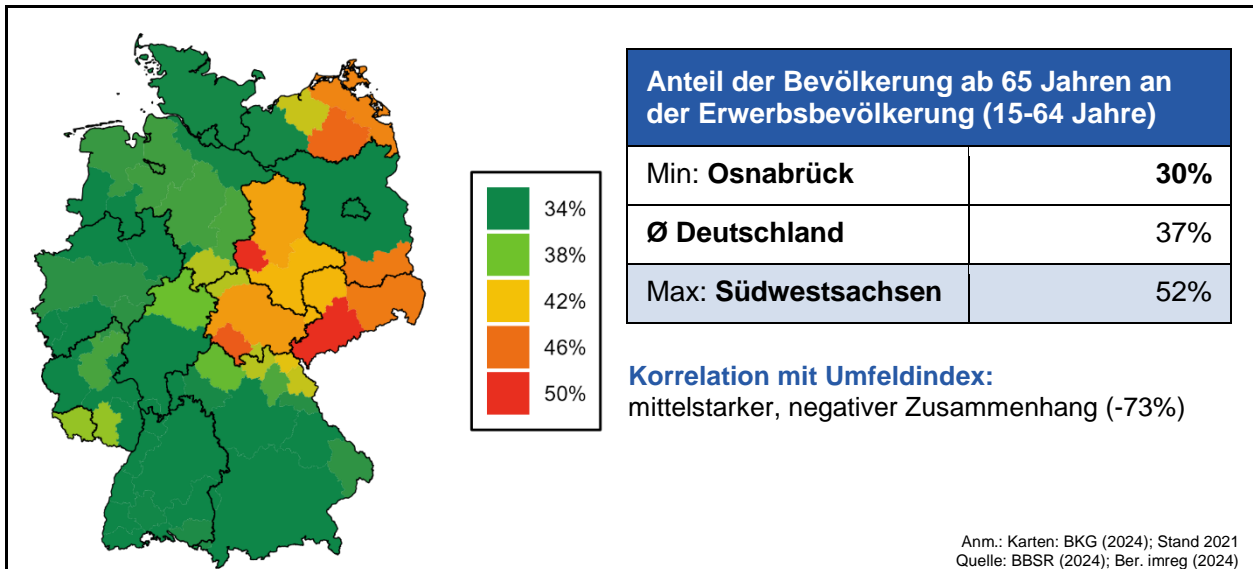
⁴¹ Zwar verfügt Chemnitz pro forma seit Juni 2022 durch die Verlängerung des IC 17 (Dresden-Rostock) wieder an den Fernverkehrsanschluss. Allerdings stellt dies nur eine Verlegenheitslösung dar. Die Fahrzeiten nach Berlin verkürzen sich gegenüber den bereits bestehenden Bahnverbindungen dadurch nicht. Darum handelt es sich hierbei lediglich um ein Komfort-, aber keinen Zeitgewinn. Vgl. ebd.

⁴² Nach der derzeitigen Planung sollen auch nach dem Ausbau insgesamt rund 4 km Strecke eingleisig bleiben (vgl. SMWA, 2021). Verkehrsexperten sehen dies kritisch, da es von vornherein zu enormer Störanfälligkeit führen und einen eng getakteten Verkehrs zwischen Chemnitz und Leipzig unmöglich machen würde. Zudem werden die zusätzlichen Kosten selbst bei großzügiger Schätzung nur auf rund 65 Mio. EUR geschätzt (vgl. [Bahninitiative Chemnitz](#)).

Altenquotient

Ostdeutschland weist mit Ausnahme der Arbeitsmarktregion Berlin einen deutlich höheren Anteil älterer Personen auf als der Rest des Landes. Die Region Südwestsachsen ragt hier nochmals heraus und bildet mit einem Anteil von 52 älteren (ab 65 Jahre) je 100 Erwerbspersonen (15-64 Jahre) das Schlusslicht in Deutschland. Dies ist im Wesentlichen auf die massive Abwanderung vor allem junger Menschen nach der Wiedervereinigung zurückzuführen, die das Erwerbspersonenpotenzial gravierend und nachhaltig reduzierte.

Abbildung 16: Altenquotient



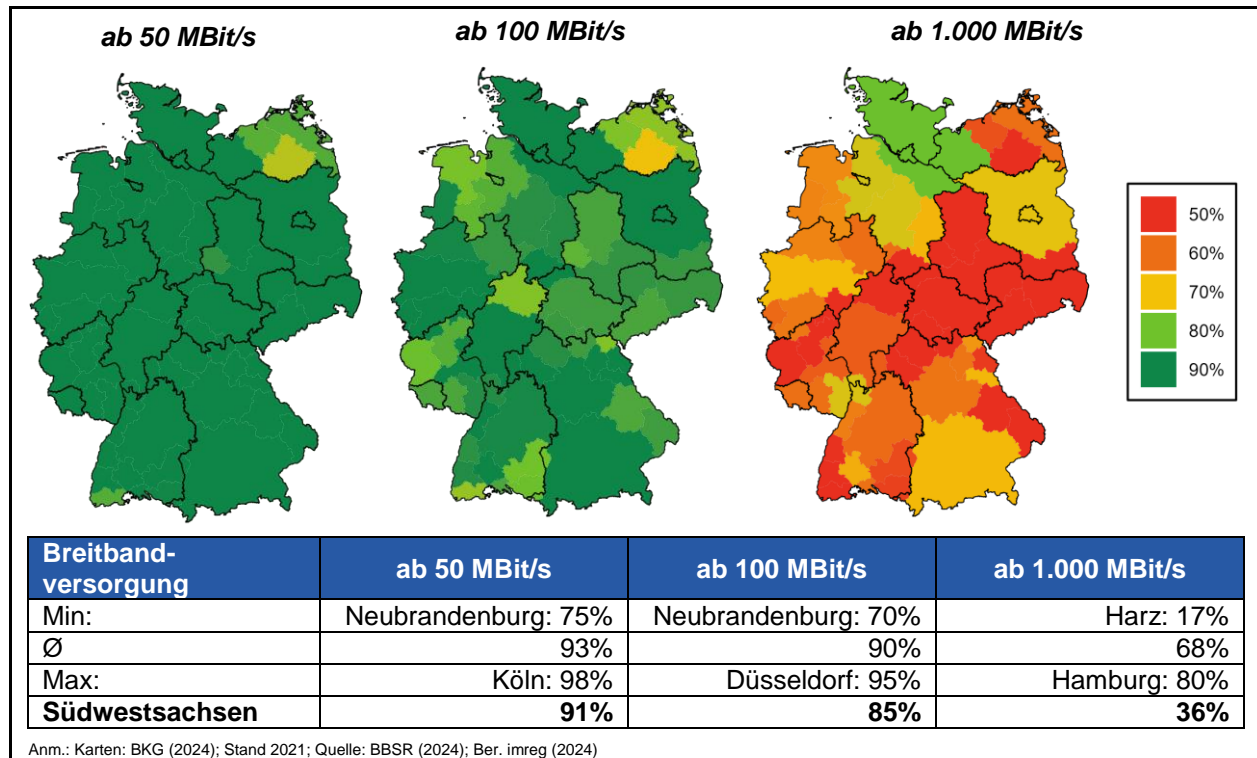
Dieser Bevölkerungsverlust stellt die ostdeutschen Regionen, und Südwestsachsen in besonderer Weise, erheblich unter Druck und ist ein wesentlicher Grund dafür, dass sie nur niedrige Indexwerte erzielen. Denn langfristig ist die (potenzielle) Arbeitskraft der entscheidende Wirtschaftsfaktor.

Breitbandversorgung

Bei der Breitbandversorgung zeigt sich ein gemischtes Bild. Bei Anschlüssen bis 100 MBit/s kann bei einem Versorgungsgrad von durchschnittlich 93% beinahe von einer Vollversorgung gesprochen werden. Bei Anschlüssen ab 100 MBit/s ist der Versorgungsgrad mit durchschnittlich 85% ebenfalls sehr hoch. Allerdings gibt es bei der Versorgung mit Gigabit-Anschlüssen (ab 1.000 MBit/s) noch erhebliche Lücken im Land, denn hier sind in erster Linie nur große, einwohnerreiche Ballungszentren gut versorgt, während es in der Fläche noch teilweise sehr niedrige Versorgungsgrade gibt.

Südwestsachsen liegt in den unteren beiden Kategorien nahe am Durchschnitt. Bei den sehr schnellen Anschlüssen ab 1 GBit/s ist der Versorgungsgrad mit rund einem Drittel jedoch nur halb so hoch wie im deutschen Durchschnitt.

Abbildung 17: Breitbandversorgung



Betrachtet man die enorme Bedeutung, die schnelle Internetanschlüsse heute für die wirtschaftliche Aktivität haben und die voraussichtlich noch weiter zunehmen dürfte in dem Maße, in dem die Menge des Datenverkehrs zunimmt – sei es bspw. bei der Interaktion mit Kunden über Webshops, Auftragsabwicklung mit Zulieferbetrieben oder der Auslagerung bedeutender Datenbestände in die Cloud – muss der weitere Ausbau mit hohem Tempo angegangen werden.

Dabei ist zu beachten, dass einmal geschaffene Dateninfrastruktur meist für Jahrzehnte genutzt wird. D.h. selbst wenn heute noch vergleichsweise wenig Nachfrage nach Gigabit-Anschlüssen herrschen sollte, müssen auch noch die Bedarfe abdecken, die voraussichtlich in zehn Jahren bestehen werden. Werden diese Versorgungslücken nicht beseitigt, stellt dies einen mittelfristigen Standortnachteil dar.

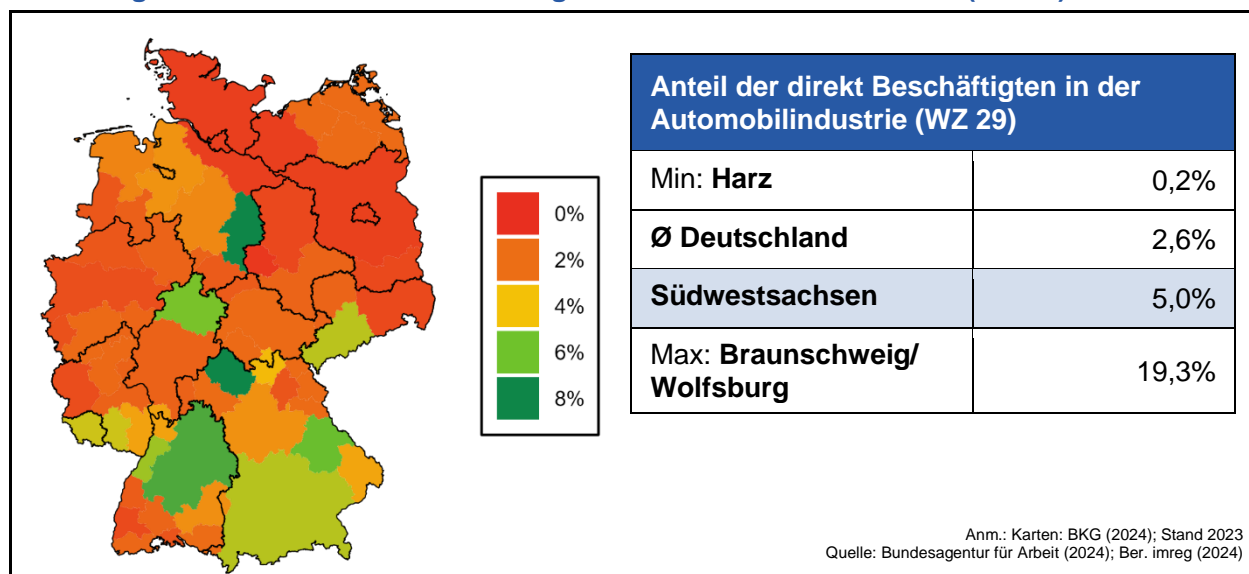
4.3 Automobilindustrie

Für die Automobilindustrie lagen nicht genügend Einzeldaten vor, um einen eigenen Index bilden zu können. Denn relevant wären hier vor allem betriebswirtschaftliche Kennzahlen, die jedoch von der amtlichen Statistik kaum und auch nicht in der benötigten regionalen Tiefe abgedeckt werden. Darum wird im Folgenden nur ein grober Überblick zu Beschäftigtenanteilen und FuE-Aktivitäten der Automobilindustrie⁴³ gegeben.

Als direkt in der Automobilindustrie beschäftigte Personen gelten jene, die direkt bei den Finalisten bzw. OEMs⁴⁴ oder 1-Tier-Zulieferern⁴⁵ tätig sind, die statistisch im Wirtschaftszweig (WZ) 29 angesiedelt sind. Betrachtet man den Anteil dieser Gruppe an der Gesamtbeschäftigung wird deutlich, dass sich die Automobilindustrie auf relativ wenige Regionen konzentriert. Dabei gibt es ein tendenzielles Nord-Süd-Gefälle, innerhalb dessen mit der Region Braunschweig/Wolfsburg mit dem Stammsitz des Volkswagen-Konzerns ein extremer Ausreiser vorliegt, sowohl räumlich als auch vom Umfang her. Denn dort arbeiten rund ein Fünftel aller Beschäftigten in der Automobilindustrie, was bereits gegenüber der zweitplatzierten Region (Schweinfurt mit rund 8%) ein erheblicher Unterschied ist.

Die Region Südwestsachsen liegt mit einem Beschäftigtenanteil von 5% deutlich über dem Bundesdurchschnitt, der bei etwa der Hälfte davon liegt. Dies verdeutlicht die besondere Bedeutung der Automobilindustrie in der Region.

Abbildung 18: Anteil der direkt Beschäftigten in der Automobilindustrie (WZ 29)



Anders als die Beschäftigtenverteilung konzentrieren sich die FuE-Ausgaben der Automobilindustrie auf wenige Bundesländer. Der Großteil entfällt auf Baden-Württemberg und Bayern, wo fast drei Viertel aller deutschen FuE-Ausgaben in Höhe von rund 26 Mrd. EUR ausgegeben werden. Selbst

⁴³ Unter FuE-Aktivitäten der Automobilindustrie werden im Folgenden stets Ausgaben bzw. Personal der privaten FuE verstanden. Öffentliche FuE-Aktivitäten (z.B. Fraunhofer-Institute) sind damit explizit nicht gemeint.

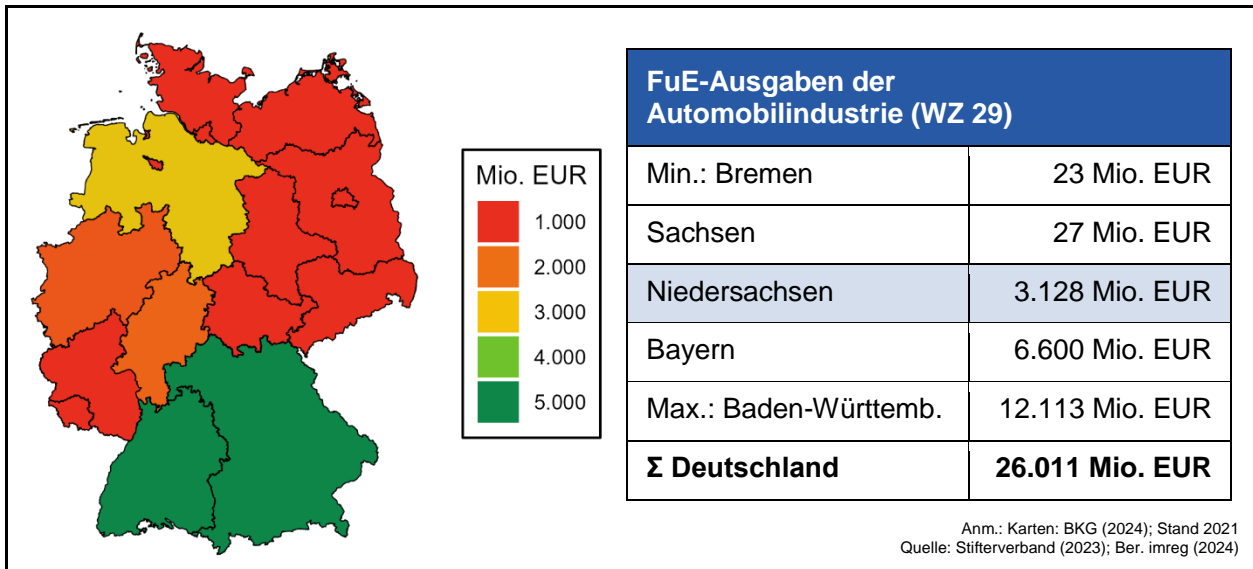
⁴⁴ Im Pkw-Segment sind dies in Deutschland in erster Linie Audi, BMW, Ford, Mercedes-Benz (Daimler), Opel, Porsche, Tesla und Volkswagen. Im Nutzfahrzeugsegment sind es vorrangig MAN und Mercedes-Benz (Daimler).

⁴⁵ Hierbei handelt es sich um wesentliche Zulieferkomponenten, die innerhalb der Wertschöpfungskette unmittelbar vor der Endfertigung angesiedelt sind (z.B. Karosserien).

Niedersachsen als Stammland des Volkswagen-Konzerns erreicht nur die Hälfte des bayerischen und sogar nur ein Viertel des baden-württembergischen Werts.

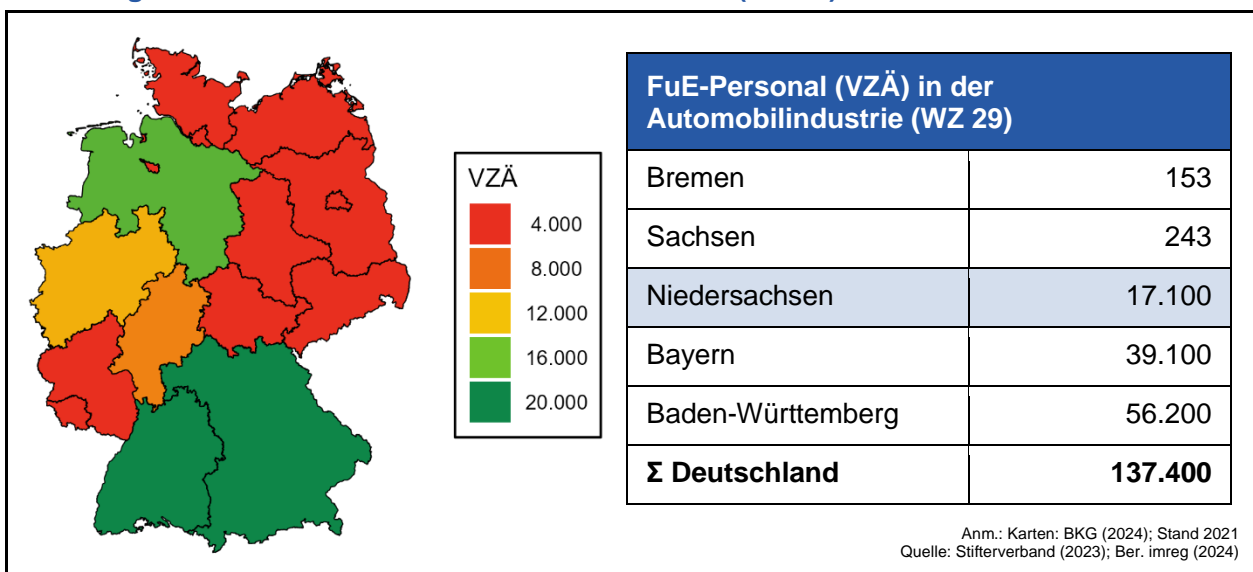
Einmal mehr wird deutlich, dass Ostdeutschland für die Finalisten nicht mehr als eine „verlängerte Werkbank“ dargestellt. Die FuE-Ausgaben der Automobilindustrie in Sachsen erreichen gerade einmal 27 Mio. EUR, was einem bundesweiten Anteil von 0,1% entspricht. Wie das Beispiel Sachsen, aber auch das Saarland und Bremen als bedeutende Autoproduktionsstandorte zeigen, sind Produktion und FuE in der Automobilindustrie räumlich stark voneinander getrennt.

Abbildung 19: FuE-Ausgaben der Automobilindustrie (WZ 29)



Wenig überraschend entspricht die Verteilung des FuE-Personals der Automobilindustrie weitestgehend jener der FuE-Ausgaben. Auch hier dominieren die süddeutschen Bundesländer mit mehreren Zehntausenden FuE-Beschäftigten, während es in den ostdeutschen Bundesländern jeweils nicht einmal mehr als 1.000 sind.

Abbildung 20: FuE-Personal in der Automobilindustrie (WZ 29)



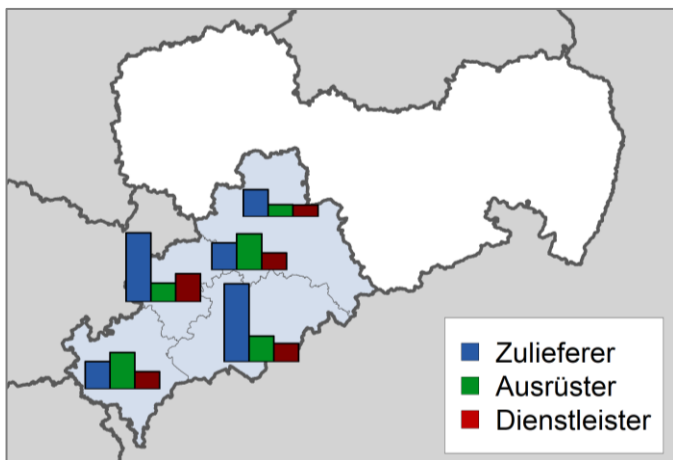
4.3.1 Bedeutung der Automobilindustrie in der Region Südwestsachsen

Aufgrund der vorliegenden Datenrestriktionen (siehe Kap. 3.1.2) können auf Basis amtlicher Daten keine Aussagen zur Automobilindustrie und den mit ihr verbundenen Zulieferindustrien auf regionaler Ebene vorgenommen werden. Um dennoch die Bedeutung für die Region aufzuzeigen, werden im Folgenden die Beschäftigtenzahlen der Mitgliedsfirmen des AMZ Sachsen dargestellt, die einen Großteil der mit der Automobilindustrie verbundenen Unternehmen Südwestsachsens abdecken.

Demnach arbeiten in den drei Sparten Zulieferer, Ausrüster und Dienstleistungen in den 546 Mitgliedsfirmen rund 64.000 Beschäftigte in der Region. Bezogen auf die Beschäftigung insgesamt (rund 547.000) und im Verarbeitenden Gewerbe (rund 139.000) beträgt der Anteil der indirekt von der Automobilindustrie abhängigen Beschäftigten in der Region Südwestsachsen demnach 12% bzw. 46%.

Innerhalb Südwestsachsen sind der Landkreis Zwickau und der Erzgebirgskreis mit Abstand die bedeutendsten Gebiete bezogen auf die Beschäftigtenzahlen in den AMZ-Mitgliedsunternehmen. So sind allein im Erzgebirgskreis mit rund 11.100 Beschäftigten in der Zuliefersparte so viele Menschen tätig wie im Vogtland, Mittelsachsen und der Stadt Chemnitz zusammen.

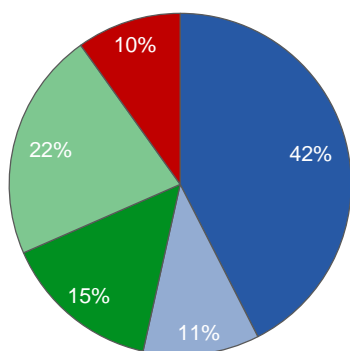
Region Südwestsachsen



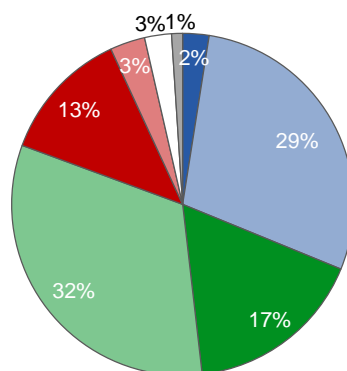
Kreis	Zulieferer	Ausrüster	Dienstleister
Vogtlandkreis	3.876	5.155	2.483
Stadt Chemnitz	3.870	5.140	2.457
Landkreis Mittelsachsen	3.852	1.702	1.655
Erzgebirgskreis	11.124	3.668	2.634
Landkreis Zwickau	9.824	2.662	4.020
Region Südwestsachsen	32.546	18.327	13.249

	Südwestsachsen	Sachsen = 100% (Anteil an Sachsen)
Einwohner (EW)	1.406.841	(34,6%)
Einwohnerdichte	216 EW je km ²	98%
Erwerbspersonen	692.580	(33,4%)
Bruttoinlandsprodukt	46.283 Mio. EUR	(31,6%)
Bruttoinlandsprodukt je Einwohner	32.898 EUR	91%
Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen	60.497 EUR	95%
Industriequote*	23%	125%

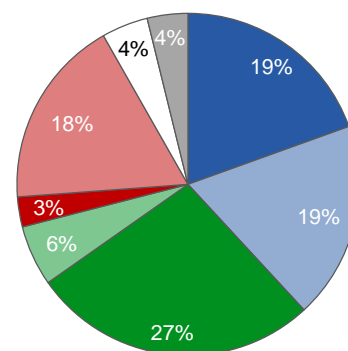
Zulieferer
32.550 Beschäftigte



Ausrüster
18.330 Beschäftigte



Dienstleister
13.250 Beschäftigte



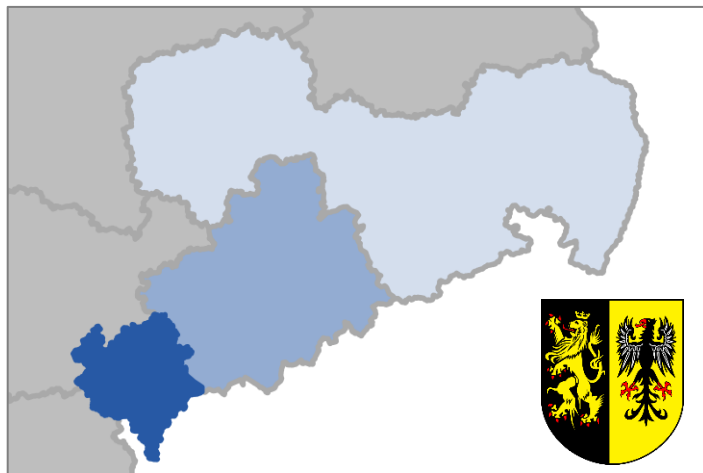
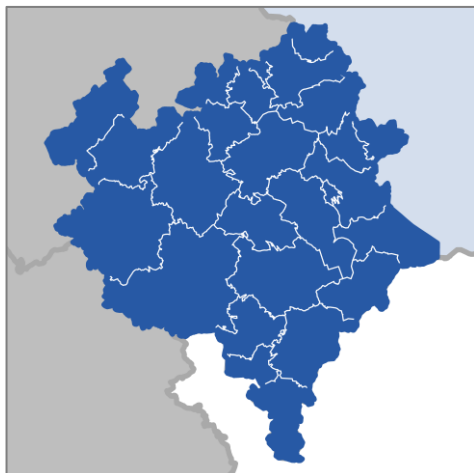
- Antrieb
- Fahrwerk
- Karosserie
- Interieur
- E/E

- Fördertechnik
- Komponenten
- Werkzeugbau / Formenbau
- Maschinenbau
- Energie-/Gebäudetechnik
- Verpackungen
- Steuerungs- & Automatisierung
- Prüfmittel / Messmittel

- Engineering
- Ingenieur-DL
- Fertigungs-DL
- Industrieservice
- IT-Dienstleister
- Logistik
- Qualität
- Personal

* Anteil des Verarbeitenden Gewerbes an der Bruttowertschöpfung; Stand 2022
 Quelle: Statistisches Amt des Bundes und der Länder, R2B1; Statistisches Bundesamt; AMZ; Ber. imreg (2024)

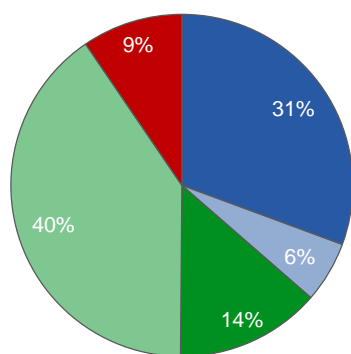
Vogtlandkreis



	Vogtlandkreis	Sachsen = 100% (Anteil an Sachsen)
Einwohner (EW)	222.021	(5,5%)
Einwohnerdichte	157 EW je km ²	71%
Erwerbspersonen	103.520	(5,0%)
Bruttoinlandsprodukt	6.607 Mio. EUR	(4,5%)
Bruttoinlandsprodukt je Einwohner	29.759 EUR	83%
Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen	57.779 EUR	90%
Industriequote*	21%	116%

Zulieferer

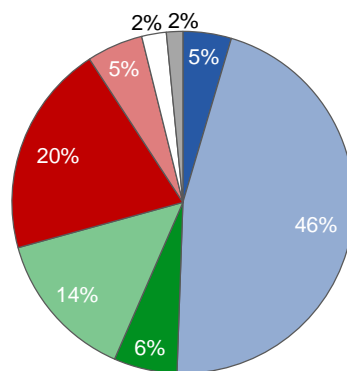
3.880 Beschäftigte



- Antrieb
- Fahrwerk
- Karosserie
- Interieur
- E/E

Ausrüster

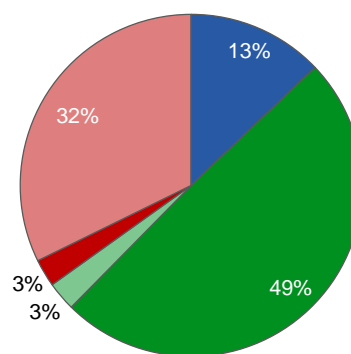
5.160 Beschäftigte



- Fördertechnik
- Komponenten
- Werkzeugbau / Formenbau
- Maschinenbau
- Energie-/ Gebäudetechnik
- Verpackungen
- Steuerungs- & Automatisierung
- Prüfmittel / Messmittel

Dienstleister

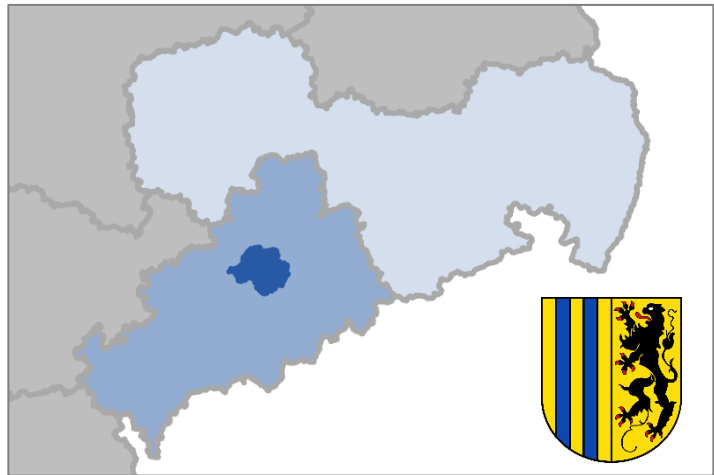
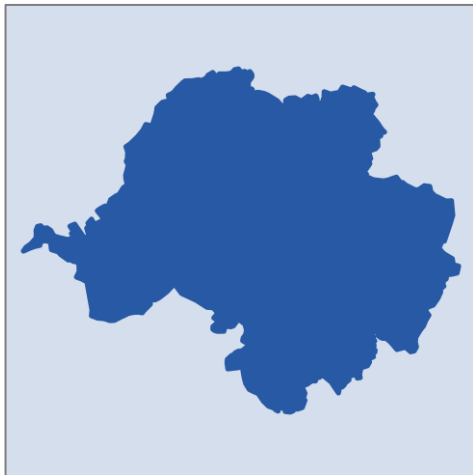
2.480 Beschäftigte



- Engineering
- Ingenieur-DL
- Fertigungs-DL
- Industrieservice
- IT-Dienstleister
- Logistik
- Qualität
- Personal

* Anteil des Verarbeitenden Gewerbes an der Bruttowertschöpfung; Stand 2022
 Quelle: Statistisches Amt des Bundes und der Länder, R2B1; Statistisches Bundesamt; AMZ; Ber. imreg (2024)

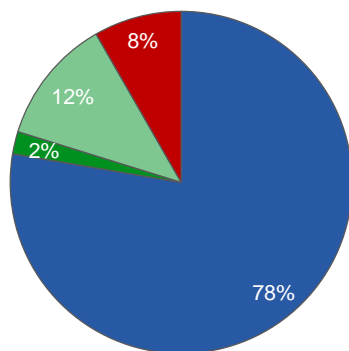
Kreisfreie Stadt Chemnitz



	Chemnitz	Sachsen = 100% (Anteil an Sachsen)
Einwohner (EW)	245.833	(6,0%)
Einwohnerdichte	1112 EW je km ²	505%
Erwerbspersonen	146.818	(7,1%)
Bruttoinlandsprodukt	10.053 Mio. EUR	(6,9%)
Bruttoinlandsprodukt je Einwohner	40.895 EUR	114%
Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen	61.989 EUR	97%
Industriequote*	13%	71%

Zulieferer

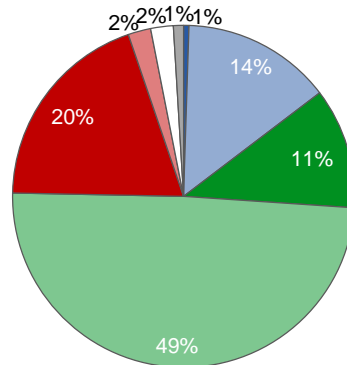
3.870 Beschäftigte



- Antrieb
- Fahrwerk
- Karosserie
- Interieur
- E/E

Ausrüster

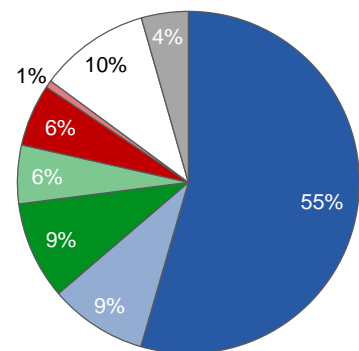
5.140 Beschäftigte



- Fördertechnik
- Komponenten
- Werkzeugbau / Formenbau
- Maschinenbau
- Energie-/Gebäudetechnik
- Verpackungen
- Steuerungs- & Automatisierung
- Prüfmittel / Messmittel

Dienstleister

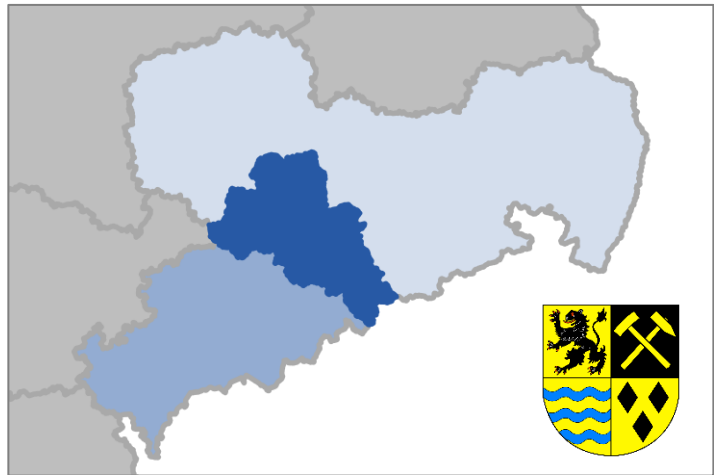
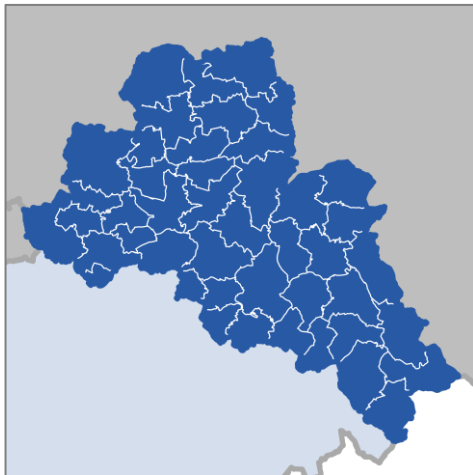
2.460 Beschäftigte



- Engineering
- Ingenieur-DL
- Fertigungs-DL
- Industrieservice
- IT-Dienstleister
- Logistik
- Qualität
- Personal

* Anteil des Verarbeitenden Gewerbes an der Bruttowertschöpfung; Stand 2022
 Quelle: Statistisches Amt des Bundes und der Länder, R2B1; Statistisches Bundesamt; AMZ; Ber. imreg (2024)

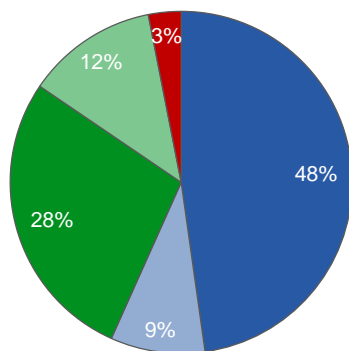
Landkreis Mittelsachsen



	Mittelsachsen	Sachsen = 100% (Anteil an Sachsen)
Einwohner (EW)	299.984	(7,4%)
Einwohnerdichte	142 EW je km ²	64%
Erwerbspersonen	136.678	(6,6%)
Bruttoinlandsprodukt	9.525 Mio. EUR	(6,5%)
Bruttoinlandsprodukt je Einwohner	31.752 EUR	88%
Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen	63.089 EUR	99%
Industriequote*	24%	128%

Zulieferer

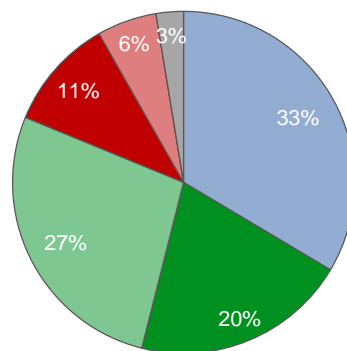
3.850 Beschäftigte



- Antrieb
- Fahrwerk
- Karosserie
- Interieur
- E/E

Ausrüster

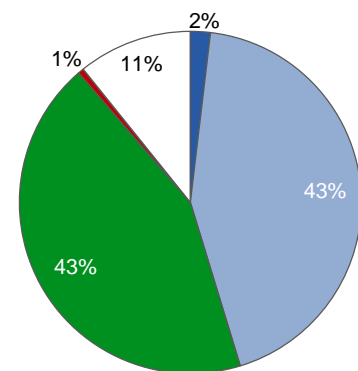
1.700 Beschäftigte



- Fördertechnik
- Komponenten
- Werkzeugbau / Formenbau
- Maschinenbau
- Energie-/ Gebäudetechnik
- Verpackungen
- Steuerungs- & Automatisierung
- Prüfmittel / Messmittel

Dienstleister

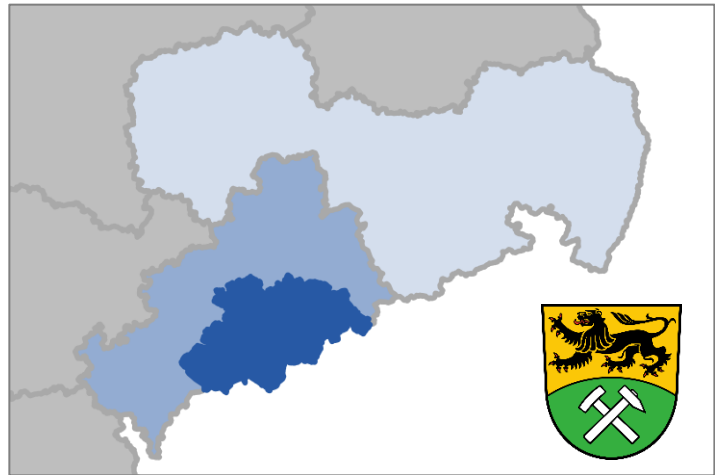
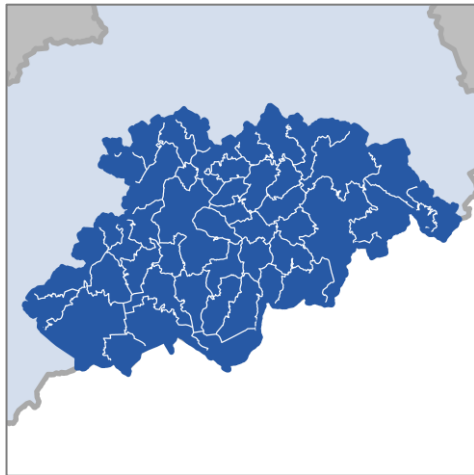
1.660 Beschäftigte



- Engineering
- Ingenieur-DL
- Fertigungs-DL
- Industrieservice
- IT-Dienstleister
- Logistik
- Qualität
- Personal

* Anteil des Verarbeitenden Gewerbes an der Bruttowertschöpfung; Stand 2022
 Quelle: Statistisches Amt des Bundes und der Länder, R2B1; Statistisches Bundesamt; AMZ; Ber. imreg (2024)

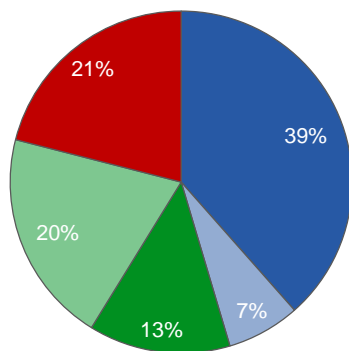
Erzgebirgskreis



	Erzgebirgskreis	Sachsen = 100% (Anteil an Sachsen)
Einwohner (EW)	328.773	(8,1%)
Einwohnerdichte	180 EW je km ²	82%
Erwerbspersonen	148.664	(7,2%)
Bruttoinlandsprodukt	9.007 Mio. EUR	(6,2%)
Bruttoinlandsprodukt je Einwohner	27.396 EUR	76%
Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen	54.848 EUR	86%
Industriequote*	24%	133%

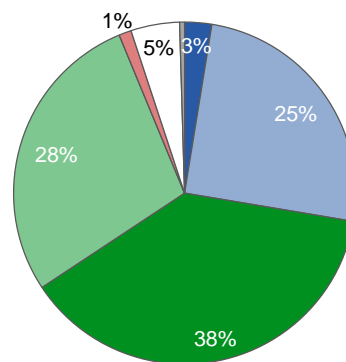
Zulieferer

11.120 Beschäftigte



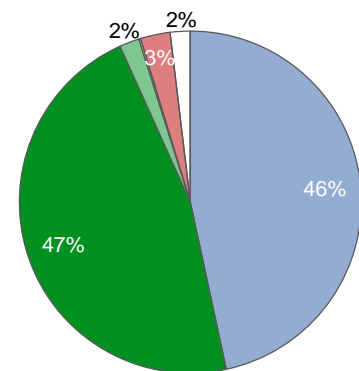
Ausrüster

3.670 Beschäftigte



Dienstleister

2.630 Beschäftigte



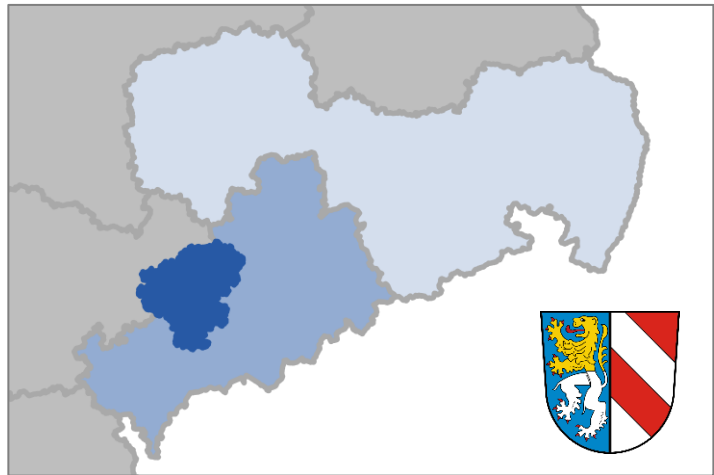
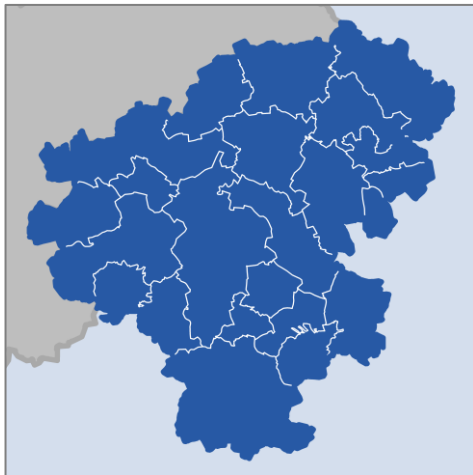
- Antrieb
- Fahrwerk
- Karosserie
- Interieur
- E/E

- Fördertechnik
- Komponenten
- Werkzeugbau / Formenbau
- Maschinenbau
- Energie-/ Gebäudetechnik
- Verpackungen
- Steuerungs- & Automatisierung
- Prüfmittel / Messmittel

- Engineering
- Ingenieur-DL
- Fertigungs-DL
- Industrieservice
- IT-Dienstleister
- Logistik
- Qualität
- Personal

* Anteil des Verarbeitenden Gewerbes an der Bruttowertschöpfung; Stand 2022
 Quelle: Statistisches Amt des Bundes und der Länder, R2B1; Statistisches Bundesamt; AMZ; Ber. imreg (2024)

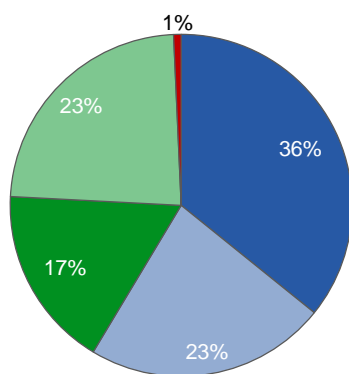
Landkreis Zwickau



	Landkreis Zwickau	Sachsen = 100% (Anteil an Sachsen)
Einwohner (EW)	310.230	(7,6%)
Einwohnerdichte	327 EW je km ²	148%
Erwerbspersonen	156.900	(7,6%)
Bruttoinlandsprodukt	11.090 Mio. EUR	(7,6%)
Bruttoinlandsprodukt je Einwohner	35.749 EUR	99%
Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen	63.990 EUR	100%
Industriequote*	31%	170%

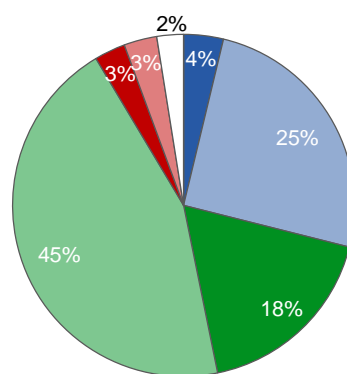
Zulieferer

9.820 Beschäftigte



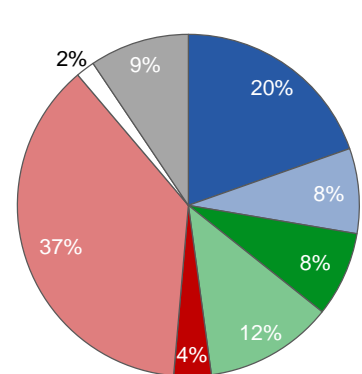
Ausrüster

2.660 Beschäftigte



Dienstleister

4.020 Beschäftigte



- Antrieb
- Fahrwerk
- Karosserie
- Interieur
- E/E

- Fördertechnik
- Komponenten
- Werkzeugbau / Formenbau
- Maschinenbau
- Energie-/ Gebäudetechnik
- Verpackungen
- Steuerungs- & Automatisierung
- Prüfmittel / Messmittel

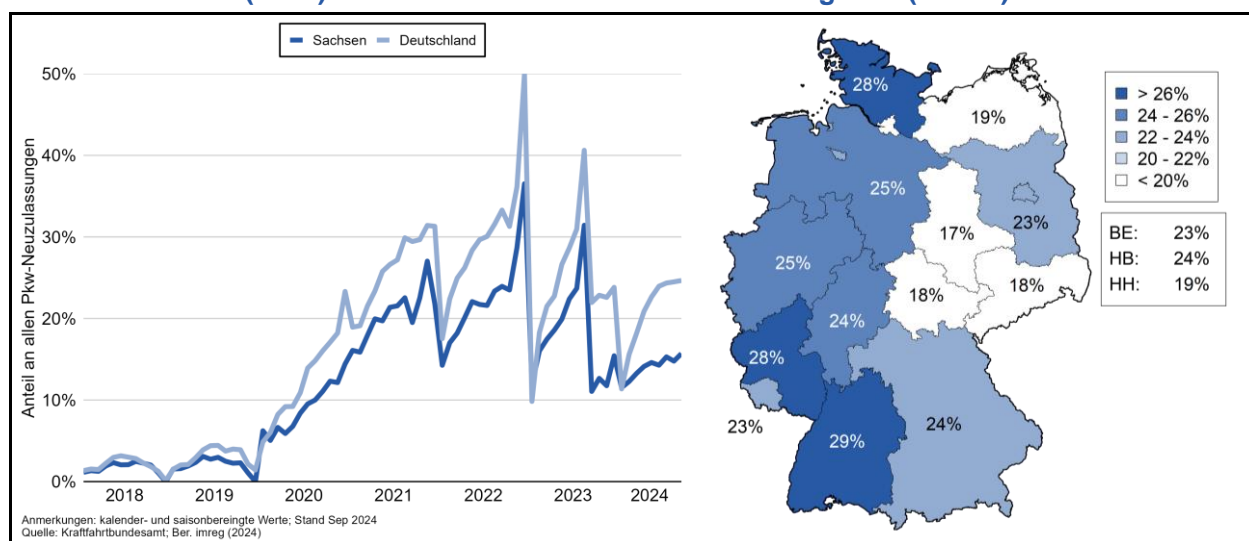
- Engineering
- Ingenieur-DL
- Fertigungs-DL
- Industrieservice
- IT-Dienstleister
- Logistik
- Qualität
- Personal

* Anteil des Verarbeitenden Gewerbes an der Bruttowertschöpfung; Stand 2022
 Quelle: Statistisches Amt des Bundes und der Länder, R2B1; Statistisches Bundesamt; AMZ; Ber. imreg (2024)

4.3.2 Kaufbereitschaft für E-Autos

Betrachtet man den Anteil von E-Autos an allen Pkw-Neuzulassungen in Deutschland als Indikator für die Kaufbereitschaft von E-Autos fällt auf, dass gerade in Sachsen als wichtigstem Produktionsstandort – wie auch in den anderen mitteldeutschen Bundesländern – der niedrigste Anteil vorliegt (Abbildung 21, rechts). Mit 18% lag der Anteil im Freistaat um etwa ein Drittel unter dem bundesweiten Vergleichswert und sogar zwei Drittel unter dem der Bundesländer mit den höchsten Werten, Baden-Württemberg (29%) und Rheinland-Pfalz (28%).

Abbildung 21: Anteil von E-Autos an allen Pkw-Neuzulassungen: Entwicklung in Sachsen und Deutschland (links) und Stand 2023 im Bundesländervergleich (rechts)

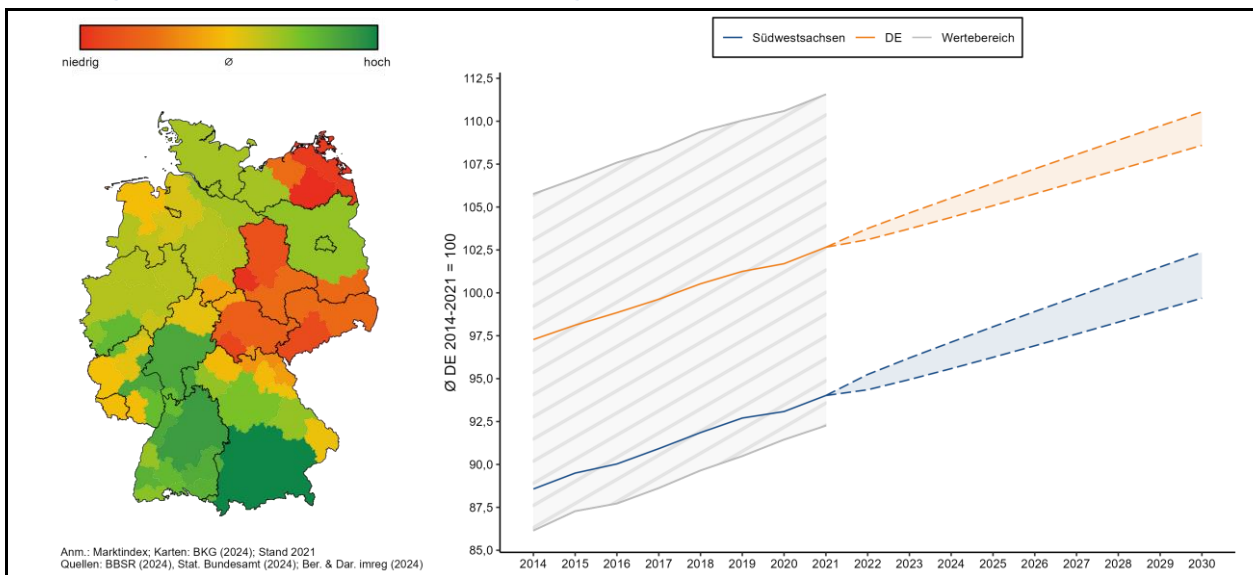


Gleichwohl hat sich der E-Auto-Anteil auch in Sachsen im Zeitverlauf merklich erhöht (Abbildung 21, links). Sehr markant fallen in der grafischen Darstellung die immer wiederkehrenden steilen Anstiege und anschließende Einbrüche der Neuzulassungen ins Auge. Diese markieren immer das Auslaufen staatlicher Förderprogramme, ohne die der Preisunterschied von E-Autos gegenüber solchen mit Verbrennungsmotoren offensichtlich für viele (potenzielle) Kunden zu groß ist, um sich für den Kauf zu entscheiden. Solange es nicht gelingt, die Preise von E-Autos denen von Verbrennern deutlich anzunähern, sind diese weiterhin stark auf staatliche Förderung angewiesen, wodurch sie jedoch ebenfalls zum Spielball politischer Entscheidungen bzw. der öffentlichen Haushaltslage werden.

4.4 Strukturwandelindex

Lässt man alle Indikatoren aus den vorangegangenen Indizes in die Berechnung einfließen, ergibt sich der Strukturwandelindex (Gesamtindex). Da Südwestsachsen sowohl beim Arbeitsmarktindex als auch beim Index für das Wirtschaftliche Umfeld nur einen der hinteren Plätze belegt, erreicht es folgerichtig auch beim Strukturwandelindex nur den viertletzten Platz (vor den Arbeitsmarktregionen Suhl, Greifswald/Stralsund, Harz und Neubrandenburg). Dies ist in erster Linie auf die ungünstige demografische Lage zurückzuführen, die alle Indizes über unterschiedliche Wirkungskanäle (z.B. direkt: geringer Anteil von Erwerbspersonen an der Bevölkerung, indirekt: geringe Bautätigkeit) stark negativ beeinflusst. Daneben wirkt sich die historisch bedingte kleinteilige und stark produktionszentrierte Wirtschaftsstruktur negativ aus, die ein wesentlicher Faktor für die geringeren Löhne ist (z.B. direkt: niedrigere Produktivität kleinerer Betriebe begrenzt finanzielle Spielräume für Entgelte, indirekt: konjunkturunabhängigere Arbeitsplätze in Verwaltung, FuE etc. haben einen geringeren Anteil).

Abbildung 22: Strukturwandelindex: Status quo nach Arbeitsmarktregionen (links) und Entwicklung Südwestsachsens im Bundesvergleich im Zeitverlauf (rechts)



5 Handlungskorridore

Strukturelle Unterschiede sind äußerst persistent und einmal eingeschlagene Pfade nur schwer zu beeinflussen oder gar umzukehren. Die deutsche Teilung hat die Wirtschaftsstrukturen in Ostdeutschland extrem nachteilig verändert. Sachsen und Südwestsachsen sind als extrem frühzeitig industrialisierte und vormals enorm wohlhabende Regionen davon in besonderer Weise betroffen. Viele Faktoren sind nicht (zentral) steuer- oder beeinflussbar, bspw. das Wanderungsverhalten der Bevölkerung, das ganz erheblich zu den heutigen Problemen der Region beigetragen hat. Gleichwohl ergibt sich aus den Ergebnissen ein wirtschaftspolitischer Handlungsbedarf, um zumindest bei beeinflussbaren Faktoren die teils eklatanten Unterschiede zu beseitigen. Dafür sollen im Folgenden exemplarisch fünf konkrete Handlungsempfehlungen gegeben werden.

1. Stärkung der Erwerbspersonenbasis

Der Region fehlt absehbar eine große Zahl an Erwerbstätigen. Diese Entwicklung kann zwar nicht grundlegend geändert, jedoch abgemildert werden, wenn die vorhandenen Potenziale ausgereizt werden. Schüler und Studenten sollten frühzeitig an die Region gebunden, potenzielle Rückkehrer angesprochen und gezielt ausländische Fachkräfte angeworben werden.

Dafür ist es u.a. sinnvoll, eine stärkere Verknüpfung zwischen der regionalen Wirtschaft und den Schulen und Hochschulen herzustellen, über Betriebsbesichtigungen, Praktika, die Einstellung von Werkstudenten etc. So können junge Menschen erkennen, welche Arbeitsmöglichkeiten es in ihrer Region gibt.

Potenzielle Rückkehrer sind zum einen Personen, die ursprünglich aus Südwestsachsen kommen, aber nun in anderen Regionen Deutschlands leben, und zum anderen Auspendler. Diese könnten bspw. über Imagekampagnen angesprochen werden, bei denen die Vorteile der Region wie bspw. das Vorhandensein günstigen Wohnraums und damit auch deutlich bessere Möglichkeiten für den Erwerb von Wohneigentum, Nähe zu Familie und Freunden sowie das reichhaltige Natur- und Kulturangebot deutlich herausgestellt werden.

Ausländische Fachkräfte können mit ähnlichen Themen angesprochen werden. Insbesondere bei Einpendlern aus Tschechien und anderen mittel- und osteuropäischen Ländern kann mit relativ großen Lohndifferenz zwischen Sachsen und diesen Regionen geworben werden. Angesichts der dort in weiten Teilen herrschenden Vollbeschäftigung sowie der demografisch ebenfalls schwierigen Lage können diese nur kurz- bis mittelfristig eine potenzielle Quelle für Fachkräfte darstellen. Langfristig müssten diese aus dem nicht-europäischen Ausland kommen. Dabei kommen nur Länder in Frage, die über ein hochwertiges Bildungssystem verfügen.

2. Senkung der Schulabbrecherquote

Durch Schulabbrecher gehen der Region potenzielle Fachkräfte verloren, was insbesondere in Zeiten des demografischen Wandels noch schwerer wiegt. Darum muss die Schulabbrecherquote gesenkt werden. Dabei sollten Maßnahmen alle genutzt werden, die Bildungsforscher nachweislich als effektiv identifiziert haben. Beispielhaft seien folgende Maßnahmen aufgeführt:

- Konzept „Check & Connect“: Systematische Auswertung des Engagements eines jeden Schülers im Hinblick auf die Anwesenheit (Verspätungen, Fehlzeiten, Schwänzen etc.), das gezeigte Unterrichtsverhalten (Suspendierungen, Disziplinarmaßnahmen etc.) und Lernleistung (Leistungsversagen, Leistungserfolge) (Säule Check) und Praktizieren des Beziehungsaspekts zur Schule durch regelmäßige Gespräche mit Schülern und ggf. deren Eltern (Säule Connect)⁴⁶
- Classroom Management: Klare Kommunikation der Erwartungen an das Lernen und Verhalten der Schüler und ihre eigene Verantwortlichkeit; Konzentration der Arbeitszeit der Lehrer auf eigentlichen Unterricht bzw. Entlastung von unterrichtsfremden Tätigkeiten⁴⁷
- Transitionsprogramme: Entwicklung von Strategien, die einen möglichst barrierefreien Übergang von der einen in die andere Schulform oder in das Berufsleben ermöglichen, insbes. für Kinder und Jugendliche mit unterdurchschnittlich ausgeprägten sozialen und emotionalen Kompetenzen oder Lernschwierigkeiten⁴⁸
- kleinere Klassen, insbes. in den Grundschuljahren⁴⁹.

3. Gute Rahmenbedingungen für Betriebsgrößenwachstum schaffen

Die Firmengröße ist ein zentraler Schlüssel, der mit einer Vielzahl von Indikatoren positiv korreliert, insbesondere mit der Produktivität und folglich der Höhe der Löhne, aber auch der Qualität und Krisenresilienz von Arbeitsplätzen. Daher muss das Betriebsgrößenwachstum unterstützt werden, damit Unternehmen in der Region investieren – ob durch Neuansiedlungen oder Erweiterungen.

Dafür bedarf es guter Rahmenbedingungen, wie bspw. leistungsfähiger Infrastruktur, hohem Bildungsniveau, wettbewerbsfähiger Steuern und Abgaben sowie niedriger Bürokratielast. Viele dieser Punkte liegen jedoch weniger in den Händen der Region als vielmehr in jenen von Freistaat und Bund. Südwestsachsen als Gesamtregion muss jedoch an den entscheidenden Schnittstellen konsequent für seine Interessen eintreten, bspw. bei der Mittelverteilung für Verkehrsprojekte.

Ein Beispiel hierfür ist die Bahnanbindung Chemnitz-Leipzig, welche wie oben beschrieben, essenziell für die (indirekte) Anbindung an den Schienenfernverkehr ist, auf den Unternehmen (Kundenakquise, -betreuung, Tourismus) und Beschäftigte (Pendler) angewiesen sind. Hinzukommt die zunehmende Bedeutung umweltfreundlicher Mobilität, die die Bahn in besonderer Weise gewährleisten kann. Hier müssen die Verantwortlichen in der Region beim Freistaat eintreten, der bislang noch keinen adäquaten Ausbaupfad für die Strecke beschlossen hat.

Im Hinblick auf die Steuerlast muss konstatiert werden, dass die sächsischen Gemeinden im Vergleich aller Flächenstaaten bundesweit jeweils die dritthöchsten Hebesätze für Grund- und Gewerbesteuer anwenden. Dadurch entstehen bspw. schon einem kleinen Industriebetrieb im Vergleich zu seinen Wettbewerbern im benachbarten Brandenburg oder Bayern Mehrkosten im Umfang von

⁴⁶ Vgl. Metaanalyse von Hennemann et al. (2010), S. 37. In diesem Sinne vgl. auch Glaesser et al. (2024).

⁴⁷ Vgl. Hennemann et al. (2010), S. 38.

⁴⁸ Vgl. a.a.O., S. 39.

⁴⁹ Vgl. Word et al. (1990).

mehreren zehntausend Euro, die dann für Investitionen fehlen. Neben den Kommunen als Urheber dieser Steuern ist hier einmal mehr der Freistaat in der Verantwortung. Denn dieser animiert die Kommunen durch die derzeitige Konstruktion des kommunalen Finanzausgleichs zu hohen Hebesätzen und mangelndem Steuerwettbewerb⁵⁰.

4. Mehr zentrale Unternehmensfunktionen ansiedeln, insbesondere im Bereich FuE

Das Fehlen großer Unternehmenszentrale hat zur Folge, dass zentrale Unternehmensfunktionen wie bspw. strategisches Management, Vertrieb, Marketing sowie FuE in Sachsen nur relativ gering ausgeprägt sind. Gerade in der Automobilindustrie ist die Diskrepanz zwischen Produktions- und FuE-Aktivitäten besonders extrem. Dabei liegt hier jedoch ein wesentlicher Schlüssel, um über die höhere monetäre Produktivität, die diese zentralen Bereiche aufweisen, das allgemeine Lohnniveau zu steigern als auch den Anteil weniger konjunkturanfälliger Arbeitsplätze zu erhöhen.

Da nicht zu erwarten ist, dass größere Unternehmen ihren Hauptsitz nach Südwestsachsen verlagern werden, kann eine solche Entwicklung nur sukzessive erfolgen. Denkbar wäre bspw., dass dort, wo öffentliche Förderung beim Neu- oder Ausbau gewährt wird, diese zur Bedingung macht, dass dabei immer auch ein bestimmter Anteil an Arbeitsplätzen in zentralen Unternehmensfunktionen geschaffen werden. Denn anders als noch vor einigen Jahrzehnten, als die Förderung in erster Linie das Ziel verfolgte, möglichst viele Arbeitsplätze zu schaffen, um die damals existierende Massenarbeitslosigkeit zu bekämpfen, sollten nun eher Aspekte rund um die Themen Wertschöpfung und Produktivität eine bedeutende Rolle spielen.

Auch andere Akteure wie bspw. die Arbeitnehmervertretungen könnten diesen Prozess – zumindest informell – unterstützen. So besetzen diese auf Konzernebene einflussreiche Positionen im Aufsichtsrat der großen deutschen Automobilhersteller. Dort sollten sich ihre Vertreter mit Nachdruck dafür einsetzen, dass die sächsischen Standorte stärker berücksichtigt werden, wenn es um die Ressourcenplanung geht, u.a. für FuE.

⁵⁰ Vgl. Plaul (2019).

Quellen

AMZ / CATI (2017): Transformationsprozess in der sächsischen Automobilzulieferindustrie aufgrund der Umstellung auf die Produktion von Elektrofahrzeugen, Studie im Auftrag der Sächsischen Energieagentur, Dresden/Chemnitz 2017, 88 S.

Anderson, J. E. (2010): The Gravity Model, NBER Working Paper 16576.

Boston Consulting Group; IW Köln; Bundesverband der Deutschen Industrie (2024): Transformationspfade für das Industrieland Deutschland. Eckpunkte für eine neue industriepolitische Agenda, September 2024, 194 S.

Bundesagentur für Arbeit (2024a): Beschäftigungsquoten (SvB, GB, aGB) (Jahreszahlen und Zeitreihen) zum 30.06.2023.

Bundesagentur für Arbeit (2024b): Migrationsmonitor Sachsen, Mai 2024.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2023): Regiopolen und Regiopolregionen in Deutschland. Empirische Befunde und raumordnungspolitische Empfehlungen, Bonn.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2024): Datenbank zu Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung (INKAR).

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2023): Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Juli 2023.

imreg (2023): Westsachsen braucht schnelle und klimafreundliche Mobilität – Bahnstrecke Chemnitz-Leipzig muss Vorrang bekommen, imreg Standpunkt, Februar 2023.

Glaesser, D.; Holl, C.; Malinka, J.; McCullagh, L.; Meissner, L.; Harth, N. S.; Machunsky, M.; Mitte, K. (2024): Examining the association between social context and disengagement: Individual and classroom factors in two samples of at-risk students, *Social Psychology of Education* 27, S. 115-150.

Greve, M.; Fritsch, M.; Wyrwich, M. (2022): Long-term decline of regions and the rise of populism: The case of Germany, *Journal of Regional Science* 2023;63, S. 409-445.

Hennemann, T.; Hagen, T.; Hillenbrand, C. (2010): Dropout aus der Schule. Empirisch abgesicherte Risikofaktoren und wirksame pädagogische Maßnahmen, *Empirische Sonderpädagogik* 2(3), S. 25-47.

Kausmann, C.; Burkhardt, L.; Rump, B.; Kelle, N.; Simonson, J.; Tesch-Römer, C. (2018): Zivilgesellschaftliches Engagement, Datenreport Zivilgesellschaft Springer, Wiesbaden, S. 55-91.

Mankiw, N. G. (2007): Principles on Macroeconomics, 4. Auflage, Thomsen South-Western, Mason.

Plaul, C. (2019): Gefangen im System der hohen Hebesätze, ifo Dresden berichtet 2019(6), S. 23-26.

Rösel, F. (2019): Die Wucht der deutschen Teilung wird völlig unterschätzt, ifo Dresden berichtet 2019(3), S. 23-25.

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2021): Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Chemnitz wird zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert, Pressemitteilung vom 19.10.2021.

Smith, L. I. (2002): A tutorial on Principal Component Analysis, 27 S.

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (R1B4): Anlagevermögen in den Ländern der Bundesrepublik Deutschland 1991 bis 2020, Reihe 1, Länderergebnisse Band 4.

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (R2B1): Bruttoinlandsprodukt, Bruttowertschöpfung in den kreisfreien Städten und Landkreisen der Bundesrepublik Deutschland 1992 und 1994 bis 2021, Reihe 2, Kreisergebnisse Band 1.

Statistisches Bundesamt (2023): GENESIS-Online Datenbank.

Statistisches Landesamt Sachsen (2024): Jahresbericht der Betriebe des Bergbaus und des Verarbeitenden Gewerbes für das Jahr 2023 (Betriebe ab 20 Beschäftigten).

Stifterverband (2023): Zahlenwerk 2023. Forschung und Entwicklung in der Wirtschaft 2021, Essen.

Wicki, M.; Brückmann, G.; Quoss, F.; Bernauer, T. (2023): What do we really know about the acceptance of battery electric vehicles? – Turns out, not much, Transport Reviews 43(1), S. 62-87.

Word, E.; Johnston, J.; Bain, H. P.; Fulton, B. D.; Zaharias, J. B.; Achilles, C. M.; Breda, C. (1990): The State of Tennessee's student/teacher achievement ratio (STAR) Project. Tennessee Board of Education.

dar. Online-Quellen

AMZ (2024): [E-Mobility Dashboard 2023-2024](#), zuletzt abgerufen am 26.06.2024

Audi AG (2024): [Zahlen und Fakten](#), zuletzt abgerufen am 14.06.2024.

Bahninitiative Chemnitz (2024): [STUDIE VERLÄNGERUNG ZWEIFLEISIGKEIT ABS LEIPZIG – CHEMNITZ, BA GEITHAIN – CHEMNITZ](#), zuletzt abgerufen am 21.06.2024.

Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft: [Nutri-Score](#), zuletzt abgerufen am 13.06.2024.

Elektroauto-News (2024): [Deutschland mit neuem Elektroauto-Produktionsrekord](#), zuletzt abgerufen am 26.06.2024

Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung: <https://www.iab-forum.de/glossar/arbeitsmarktregionen/>, zuletzt abgerufen am 12.06.2024.

Landeshauptstadt Potsdam (2024): [Wo kann der Haushaltsplan verändert werden?](#), zuletzt abgerufen am 27.06.2024.

SMK Blog: [Sachsen verteidigt 1. Platz klar beim Bildungsmonitor 2023](#), zuletzt abgerufen am 26.06.2024.

Impressum

Haftungsausschluss:

Alle Angaben dieser Publikation beziehen sich grundsätzlich sowohl auf weibliche als auch auf männliche Mitarbeiter. Zur besseren Lesbarkeit wurde auf die zusätzliche Bezeichnung in weiblicher Form verzichtet. Der oben stehende Text ist nach bestem Wissen und Kenntnisstand zum untenstehenden Stand erstellt worden. Alle Angaben sind trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr.

Die Publikationen sind Eigentum des imreg. Diese Werke, einschließlich aller ihrer Teile, sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne schriftliche Zustimmung des imreg unzulässig und strafbar.

Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Microverfilmungen, Übersetzungen und die Einspeicherung in elektronischen Systemen.

Herausgeber:

imreg Institut für Mittelstands- und Regionalentwicklung GmbH

Bautzner Straße 17, 01099 Dresden

Tel. 0351 25593-600, Fax 0351 25593-605

info@imreg.de

Autor:

Dr. Cornelius Plaul

Dresden, November 2024