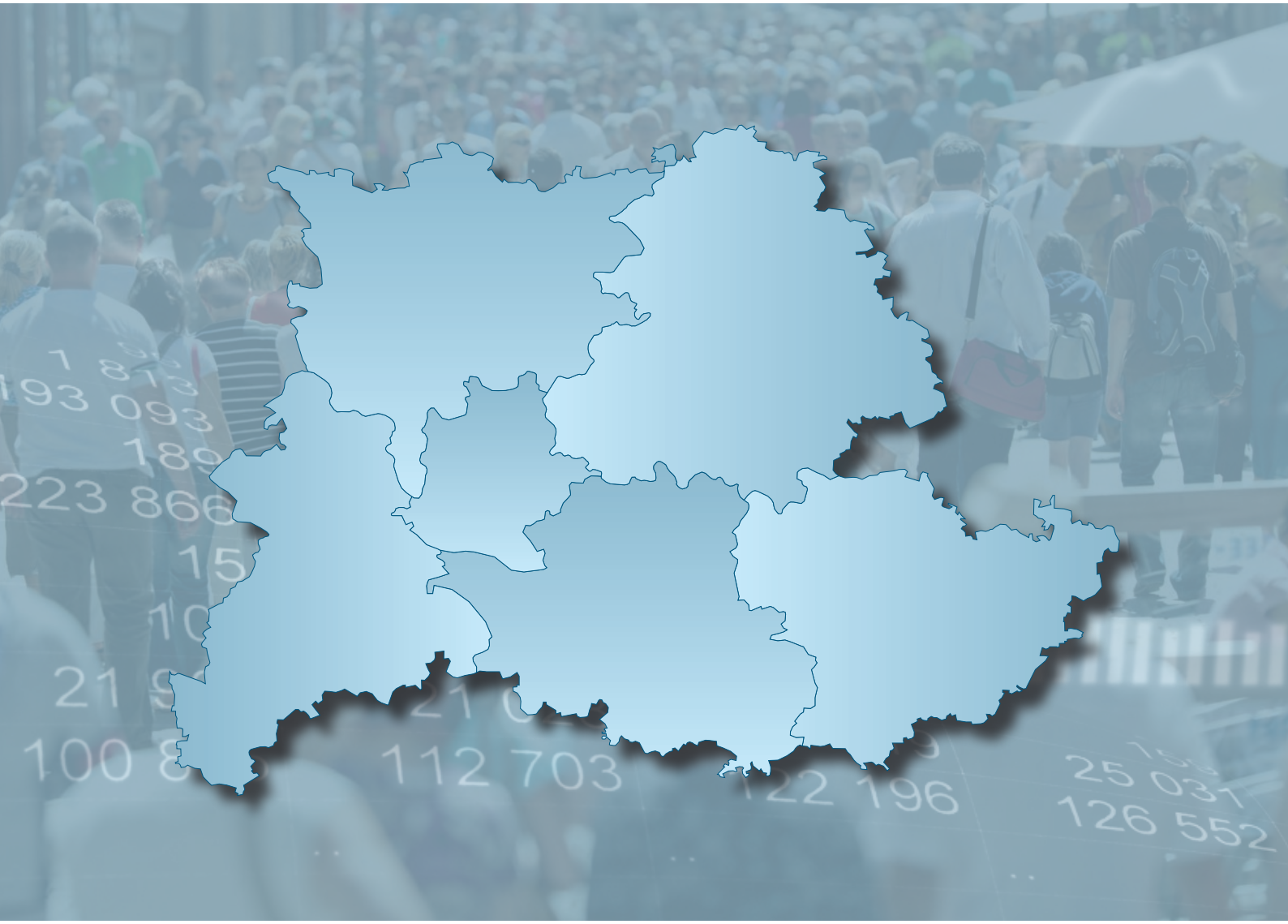
STRUKTURBERICHT REGION STUTTGART 2019

Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung

Schwerpunkt: Mobilitätsdienstleistungen

IAW Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung e.V.



Region Stuttgart
Handwerkskammer Region Stuttgart
IHK Region Stuttgart
Verband Region Stuttgart

Jürgen Dispan
Andreas Koch
Tobias König

Strukturbericht Region Stuttgart 2019

Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung

Schwerpunkt: Mobilitätsdienstleistungen in der Region Stuttgart

Stuttgart / Tübingen 2019

Alle Angaben wurden mit größter Sorgfalt erarbeitet und zusammengestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts sowie für zwischenzeitliche Änderungen übernehmen die Herausgeber und die bearbeitenden Institute keine Gewähr.

Herausgeber:

Verband Region Stuttgart, Kronenstraße 25, 70174 Stuttgart
Telefon: 0711 22759-0 Telefax: 0711 22759-70
info@region-stuttgart.org http://www.region-stuttgart.org

Handwerkskammer Region Stuttgart, Heilbronner Straße 43, 70191 Stuttgart
Telefon: 0711 1657-0 Telefax: 0711 1657-222
info@hwk-stuttgart.de http://www.hwk-stuttgart.de

Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart, Jägerstraße 30, 70174 Stuttgart
Telefon: 0711 2005-0 Telefax: 0711 2005-1354
info@stuttgart.ihk.de http://www.stuttgart.ihk.de

IG Metall Region Stuttgart, Theodor-Heuss-Straße 2, 70174 Stuttgart
Telefon: 0711 16278-0 Telefax: 0711 16278-49
stuttgart@igmetall.de http://www.region-stuttgart.igm.de

Erstellung und Bearbeitung:

IMU Institut GmbH
Hasenbergstraße 49, 70176 Stuttgart
Telefon: 0711 23705-0 Telefax: 0711 23705-11
imu-stuttgart@imu-institut.de http://www.imu-institut.de

Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung e.V.
Schaffhausenstraße 73, 72072 Tübingen
Telefon: 07071 9896-0 Telefax: 07071 9896-99
iaw@iaw.edu http://www.iaw.edu

ISBN 978-3-934859-61-6
© 2019 Verband Region Stuttgart, Handwerkskammer Region Stuttgart,
Industrie und Handelskammer Region Stuttgart, IG Metall Region Stuttgart

Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck oder Vervielfältigung auf Papier und elektronischen Datenträgern sowie Einspeisung in Datennetze nur mit Genehmigung der Herausgeber.

Vorwort der Herausgeber zum Strukturbericht 2019

Seit nun schon 24 Jahren erscheint regelmäßig der Strukturbericht für die Region Stuttgart. Er ist ein in Deutschland einmaliges gemeinsames Projekt der Herausgeber Verband Region Stuttgart, Handwerkskammer Region Stuttgart, IG Metall Region Stuttgart und IHK Region Stuttgart. Der Bericht analysiert die strukturelle Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung in der Region. Getragen wird das Projekt von unserem gemeinsamen Verantwortungsbewusstsein für die Region. Es ist unser Ziel, die Wirtschaftsregion Stuttgart langfristig zu stärken, ihre Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten sowie Beschäftigung und Wohlstand zu sichern.

Die Region Stuttgart hat mit einem Anteil an der Wirtschaftskraft von 30 Prozent nicht nur eine große ökonomische Bedeutung für das Land Baden-Württemberg, sondern zeigt sich im bundesweiten Vergleich nach wie vor als eine der wirtschafts- und innovationsstärksten Regionen. Seit mehr als zwei Jahrzehnten steigt die Beschäftigung in der Region Stuttgart fast durchgehend an und immer mehr Menschen üben – auch im Produzierenden Gewerbe – Dienstleistungstätigkeiten aus. Die Regionalwirtschaft kann damit als Dienstleistungswirtschaft um den industriellen Kern charakterisiert werden – der Industrie-Dienstleistungsverbund mit einer starken Verzahnung der beiden Sektoren ist für die Region Stuttgart wie auch für Baden-Württemberg ein entscheidender Erfolgsfaktor. Dieser Verbund ist stark von zwei regionalen Clustern geprägt: dem Automotive-Cluster und dem Produktionstechnik-Cluster. Integrale Bestandteile dieser exportorientierten Cluster sind die Automobilindustrie sowie der Maschinen- und Anlagenbau.

Insbesondere der Automotive-Cluster steht ungeachtet der guten wirtschaftlichen Entwicklung der letzten Jahre vor strukturellen Herausforderungen. Dazu zählen der Transformationsprozess und die Digitalisierung sowie die Entwicklung neuer Mobilitätsdienstleistungen. Getrieben werden diese neuen Mobilitätsdienstleistungen durch ein sich wandelndes Konsumentenverhalten (z. B. „Nutzen statt Besitzen“), weiter wachsende Verkehrsprobleme vor allem in Ballungszentren sowie regulatorische Veränderungen, etwa beim Carsharing-Gesetz oder beim Personenbeförderungsgesetz. Deshalb unternimmt das vorliegende Schwerpunktkapitel den Versuch, die „Branche“ der Mobilitätsdienstleistungen und ihre Bedeutung in der Region Stuttgart zu beleuchten. In den Fokus genommen werden dabei die Automobilindustrie, Sharing-Dienste, der Öffentliche Personennahverkehr und das Kfz-Gewerbe. Insgesamt stehen derzeit viele Wege in Richtung Mobilitätsdienstleistungen offen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Region Stuttgart mit ihrer spezifischen Wirtschaftsstruktur und den bereits bestehenden Kooperationen im Bereich der neuen Mobilitätsdienstleistungen gute Voraussetzungen hat, um auch zukünftig wirtschaftlich erfolgreich zu sein.

Damit die Wirtschaftsregion Stuttgart weiter Erfolgsgeschichte schreibt, erfordert es eine Kraftanstrengung aller für die Region relevanten Akteure. Deshalb haben wir uns auf Handlungsempfehlungen verständigt, die sich in erster Linie an Politik und Verwaltung richten. Mit den bisherigen Strukturberichten gelang es, die Diskussion um regionale Entwicklungsstrategien und um die Handlungserfordernisse zu beleben. Dies erhoffen wir auch für den vorliegenden Bericht. Wir danken allen, die bei der Erstellung

des Berichts mitgewirkt haben. Dazu gehören dieses Mal auch die vielen Experten und Expertinnen, die sich für Interviews zum Schwerpunktkapitel zur Verfügung gestellt haben. Wir danken vor allem den beiden Instituten, die es in bewährter Weise verstanden haben, große Datenmengen und komplexe Sachverhalte anschaulich in aussagekräftige Ergebnisse umzusetzen. Dank gilt ebenfalls der Agentur für Arbeit Stuttgart, die uns umfangreiches Datenmaterial zur Verfügung gestellt hat.

Verband Region Stuttgart

Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart

IG Metall Region Stuttgart

Handwerkskammer Region Stuttgart

Schwerpunktthemen der Strukturberichte für die Region Stuttgart

Strukturbericht Region Stuttgart 2019
Schwerpunkt: Mobilitätsdienstleistungen

Strukturbericht Region Stuttgart 2017
Schwerpunkt: Digitaler Wandel in der regionalen Wirtschaft

Strukturbericht Region Stuttgart 2015
Schwerpunkt: Investitionen

Strukturbericht Region Stuttgart 2013
Schwerpunkt: Fachkräftebedarf und Erwerbspersonenpotenzial

Strukturbericht Region Stuttgart 2011
Schwerpunkt: Umweltwirtschaft und Maschinenbau

Strukturbericht Region Stuttgart 2009
Schwerpunkt: Umbruch in der Automobilregion

Strukturbericht Region Stuttgart 2007
Schwerpunkt: Unternehmensgründungen

Strukturbericht Region Stuttgart 2005
Schwerpunkt: Innovation

Strukturbericht Region Stuttgart 2003
Schwerpunkt: Internationalität

Strukturbericht Region Stuttgart 2001/02
Schwerpunkt: Arbeit, Alter, Qualifikation

Strukturbericht Region Stuttgart 1998/99
Schwerpunkt: Beschäftigungspotenziale einfacher Dienstleistungen

Strukturbericht Region Stuttgart 1997/98
Schwerpunkt: Qualifizierung und Beschäftigung

Strukturbericht Region Stuttgart 1996
Schwerpunkt: Frauenerwerbstätigkeit und Qualifizierung

Strukturbericht Region Stuttgart 1995
Schwerpunkt: Tertiarisierung und Qualifikation

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen ... 9

1.1 Zusammenfassung ... 9
1.1.1 Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung ... 9
1.1.2 Entwicklung im Produzierenden Gewerbe ... 11
1.1.3 Entwicklung im Dienstleistungssektor ... 14
1.1.4 Entwicklung im Handwerk ... 17
1.1.5 Schwerpunktkapitel: Mobilitätsdienstleistungen in der Region Stuttgart ... 18

1.2 Handlungsempfehlungen ... 22

2 Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung in der Region Stuttgart ... 27

2.1 Wirtschaft und Beschäftigung im interregionalen Vergleich ... 27
2.1.1 Wirtschaftskraft und Arbeitsmarkt ... 27
2.1.2 Wettbewerbsfähigkeit ... 31

2.2 Wirtschaft und Beschäftigung im regionalen Überblick ... 34
2.2.1 Wirtschaftsentwicklung in der Region Stuttgart ... 34
2.2.2 Beschäftigungsentwicklung in der Region Stuttgart ... 38

2.3 Beschäftigungsstrukturen in der Region Stuttgart ... 42
2.3.1 Beschäftigung nach Wirtschaftssektoren ... 42
2.3.2 Beschäftigung nach Berufen ... 45
2.3.3 Qualifikationsstrukturen ... 49
2.3.4 Beschäftigung bei Frauen und Männern ... 52
2.3.5 Altersstruktur und demografischer Wandel ... 56
2.3.6 Teilzeitbeschäftigung und geringfügige Beschäftigung ... 59

2.4 Arbeitsmarkt ... 68

3 Wirtschaft und Beschäftigung in ausgewählten Branchen ... 71

3.1 Produzierendes Gewerbe in der Region Stuttgart ... 71
3.1.1 Verarbeitendes Gewerbe im Überblick ... 72
3.1.2 Automobilindustrie ... 77
3.1.3 Maschinen- und Anlagenbau ... 93
3.1.4 Metallgewerbe ... 106
3.1.5 Elektrotechnik ... 111
3.1.6 Baugewerbe ... 117

3.2 Dienstleistungssektor ... 124
3.2.1 Dienstleistungen im Überblick ... 124
3.2.2 Handel ... 132
3.2.3 Verkehr und Lagerei ... 141
3.2.4 Information und Kommunikation ... 145
3.2.5 Kredit- und Versicherungsgewerbe ... 150
3.2.6 Unternehmensbezogene Dienstleistungen ... 155
3.2.7 Personenbezogene Dienstleistungen ... 161

3.3 Handwerkswirtschaft in der Region Stuttgart ... 166

4 Mobilitätsdienstleistungen in der Region Stuttgart ... 177

4.1 Mobilität in Bewegung: Kontext und Ziele des Schwerpunktkapitels ... 177

4.2 Mobilitätsdienstleistungen – Abgrenzung, Definition und wirtschaftliche Bedeutung ... 180
4.2.1 Was sind Mobilitätsdienstleistungen? ... 180
4.2.2 Mobilitätsdienstleistungs-Branchen: Analysen auf Basis der Systematik der Wirtschaftszweige ... 184
4.2.3 Mobilitätsdienstleistungs-Berufe: Analysen auf Basis der Klassifikation der Berufe ... 189

4.3 Die Bedeutung von Mobilitätsdienstleistungen in ausgewählten Bereichen der regionalen Wirtschaft ... 192
4.3.1 Automobilindustrie – vom Fahrzeughersteller zum Mobilitätsdienstleister? ... 194
4.3.2 Sharing-Dienste – Nutzen statt Besitzen? ... 202
4.3.3 Der ÖPNV – „klassischer Mobilitätsdienstleister“ oder Motor des Wandels? ... 213
4.3.4 Kfz-Gewerbe im Wandel – Spielball oder Gestalter von Verkehr und Mobilität? ... 227

4.4 Zusammenfassung und Fazit ... 231

Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartner ... 235

Literaturverzeichnis ... 236

Verfasser ... 241

Institute ... 241

Herausgeber ... 243

1 Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen

1.1 Zusammenfassung

Die Region Stuttgart gehört nach wie vor zu den wirtschaftlich stärksten Regionen in Deutschland. Auch in den letzten Jahren haben sich sowohl die konjunkturelle Lage als auch die Beschäftigung weiter positiv entwickelt.

Weiterhin findet der Beschäftigungsaufbau hauptsächlich im Dienstleistungssektor statt, wobei insbesondere die unternehmens- und die personenbezogenen Dienstleistungen stark wachsen. Aber auch im Verarbeitenden Gewerbe haben sich nicht nur Wertschöpfung und Produktivität weiter positiv entwickelt, sondern auch hier ist in vielen Bereichen ein Zuwachs der Beschäftigung zu beobachten.

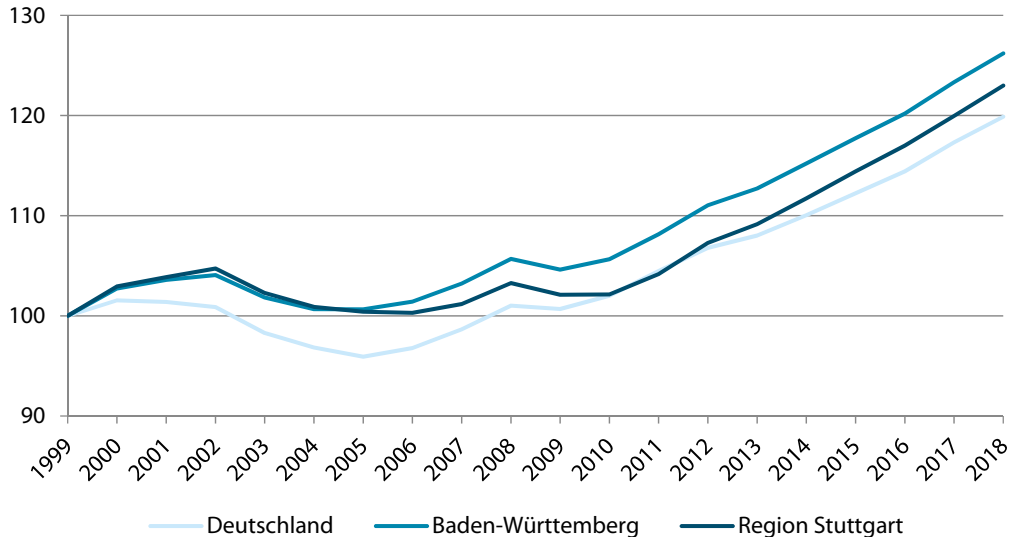
1.1.1 Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung

Die Region Stuttgart hat mit einem Anteil von 30 % an der baden-württembergischen **Wertschöpfung** nicht nur eine große ökonomische Bedeutung für das Land, sondern sie ist im Jahr 2016 auch im Vergleich der deutschen Großstadtregionen nach wie vor diejenige mit der zweithöchsten Erwerbstätigenproduktivität. Die positive wirtschaftliche Lage der Region zeigt sich mit einem Vorsprung von 37 % gegenüber dem Bundesgebiet auch am Wohlstandsindikator der Bruttowertschöpfung pro Einwohner.

Im sektoralen Vergleich kommen im Jahr 2016 in der Region Stuttgart 58,2 % der Wertschöpfung aus dem Dienstleistungssektor, während das Produzierende Gewerbe 41,6 % der regionalen Wertschöpfung erzielt. Gleichzeitig ist die **Erwerbstätigenproduktivität** des Produzierenden Gewerbes in der Region um zwei Drittel höher als die Erwerbstätigenproduktivität im Dienstleistungssektor. Dementsprechend erreicht die Region bei der industriellen Produktivität im Ranking deutscher Großstadtregionen den zweiten Platz und ist führend bei der Exportorientierung. Auch die Arbeitslosenquote der Region Stuttgart liegt im Jahr 2018 mit 3,3 % deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 5,2 %.

Die Zahl der **Arbeitsplätze** entwickelte sich in den letzten Jahren ausgesprochen positiv. Seit mehr als zwei Jahrzehnten steigt die Beschäftigung in der Region Stuttgart fast durchgehend, außer während der beiden konjunkturellen Einbrüche in den Jahren 2003 bis 2005 und 2008 bis 2009. Im Jahr 2018 gab es ein Allzeithoch bei der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung: Zum 30.06.2018 waren in der Region Stuttgart 1,26 Millionen Beschäftigte tätig. Das waren rund 235.000 oder 23 % mehr Beschäftigte als zur Jahrtausendwende. Die regionale Beschäftigungssituation entwickelte sich auch im aktuellen Vergleich des Jahres 2018 mit 2017 positiv (+2,5 %). In allen Kreisen der Region wuchsen die Beschäftigtenzahlen zwischen den Jahren 2017 und 2018 um mehr als 2 %.

Abbildung 1.1: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Region Stuttgart im Vergleich zu Baden-Württemberg und Deutschland 1999 bis 2018 (Index 1999 = 100)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Die fortschreitende **Tertiarisierung** ist auch in der Region Stuttgart einer der wesentlichen Beschäftigungstrends. Seit Jahren sinkt die Zahl der Arbeitsplätze im Produzierenden Gewerbe im Verhältnis zum Dienstleistungsbereich. Im Jahr 2018 waren 66,7 % der Beschäftigten im Dienstleistungsbereich tätig. Im Produzierenden Gewerbe waren 33,0 %, in der Land- und Forstwirtschaft 0,3 % tätig. Gleichzeitig setzt sich auch die funktionale Tertiarisierung (Struktur der Tätigkeiten) fort. Immer mehr Menschen üben – auch im Produzierenden Gewerbe – Dienstleistungstätigkeiten aus. Der funktionale Tertiarisierungsgrad stieg im Jahr 2018 auf 68,6 % an. Damit üben inzwischen mehr als zwei von drei Beschäftigten in der Region Stuttgart eine Dienstleistungstätigkeit aus. Die Regionalwirtschaft im mittleren Neckarraum kann damit als Dienstleistungswirtschaft um den industriellen Kern charakterisiert werden – der Industrie-Dienstleistungsverbund mit einer starken Verzahnung der beiden Sektoren ist für die Region Stuttgart wie auch für Baden-Württemberg ein entscheidender Erfolgsfaktor.

Mit der fortschreitenden Tertiarisierung verändern sich auch die **Qualifikationsstrukturen.** In der Region Stuttgart stieg der Anteil der Beschäftigten mit einem akademischen Abschluss, während es bei den mittleren Qualifikationen einen Rückgang gab. Nachdem der Frauenanteil an den Beschäftigten in der Region Stuttgart über Jahre hinweg wuchs, blieb er seit 2013 stabil bei 43,5 % – in den letzten fünf Jahren verteilte sich das Beschäftigtenplus gleichmäßig auf die Geschlechter. Die Altersstruktur der Beschäftigten zeigt in den letzten zehn Jahren deutliche Verschiebungen in die älteren Kohorten. Vor allem im Produzierenden Gewerbe sind die jungen Beschäftigten deutlich unterrepräsentiert und die Altersgruppe 50plus relativ stark besetzt. Der mit der Alterung der Belegschaften verbundene demografische Wandel bleibt nach wie vor eine strategische Herausforderung für die Unternehmen wie auch für regionale Arbeitsmarktpolitik und Wirtschaftsförderung.

Die Gesamtbeschäftigung ist in der Region von 2007 bis 2018 um 18,5 % gewachsen. Diese Entwicklung überzeichnet jedoch den Anstieg des **Arbeitsvolumens**, da die Teilzeitbeschäftigung in der Region im gleichen Zeitraum um 74,1 % zugelegt hat. Die Zahl der geringfügig Beschäftigten ist gegenüber 2007 nur um 7,6 % gestiegen. So waren in der Region im Jahr 2018 insgesamt rund 282.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer geringfügig und knapp 304.000 in Teilzeit beschäftigt. Teilzeitbeschäftigung und geringfügige Beschäftigung sind dabei insbesondere für den Dienstleistungssektor relevant, vor allem im Bereich der personenbezogenen Dienstleistungen. Nach wie vor arbeiten in der Region Frauen viermal häufiger in Teilzeit und sind öfter geringfügig beschäftigt, auch wenn die Unterschiede zurückgehen.

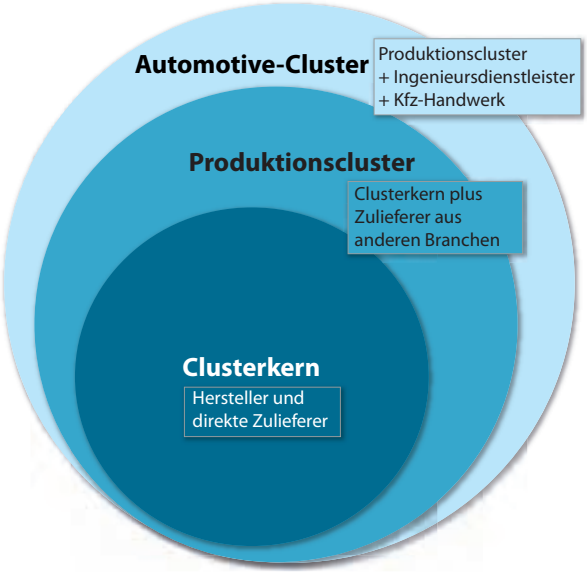
1.1.2 Entwicklung im Produzierenden Gewerbe

Die Wirtschaftsregion Stuttgart ist weitaus mehr als andere Großstadtregionen durch das Produzierende Gewerbe mit seiner dominierenden Investitionsgüterindustrie geprägt. Der wichtigste Wirtschaftsabschnitt im Produzierenden Gewerbe ist das Verarbeitende Gewerbe mit fast 343.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Jahr 2018, gefolgt vom Baugewerbe mit mehr als 61.000 Beschäftigten, sowie der Energie- und Wasserversorgung mit rund 11.800 Beschäftigten.

Im gesamten **Produzierenden Gewerbe** der Region Stuttgart wurden zwischen 2007 und 2018 rund 39.700 Stellen aufgebaut (+10,5 %). Ein besonders starkes Plus mit gut 24.100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gab es im Verarbeitenden Gewerbe, gefolgt vom Baugewerbe mit einem Plus von mehr als 12.500 Beschäftigten. In den Branchen des Verarbeitenden Gewerbes entwickelte sich die Beschäftigung seit dem Jahr 2007 sehr unterschiedlich: Klare Gewinnerbranchen mit dem größten Beschäftigungswachstum sind die Automobilindustrie (+13.400 Beschäftigte) und der Maschinenbau (+10.300 Beschäftigte). Somit bauten die beiden Schlüsselindustrien ihre Dominanz in der Region weiter aus. Aber auch in der Elektrotechnik gab es in den letzten zehn Jahren wieder einen klaren Beschäftigungsaufbau (+4.000 Beschäftigte). Die größten Einbußen im längerfristigen Vergleich 2007 bis 2018 gab es im Papier- und Druckgewerbe (-4.800 Beschäftigte) und im Metallgewerbe (-1.400 Beschäftigte).

Die Wirtschaftsstruktur und die ökonomische Entwicklung der Region Stuttgart werden stark von **zwei regionalen Clustern** geprägt – dem Automotive-Cluster und dem Produktionstechnik-Cluster. Integrale Bestandteile dieser exportorientierten Cluster sind der Fahrzeugbau (bzw. die Automobilindustrie) sowie der Maschinen- und Anlagenbau. Doch auch in weiteren Branchen des Verarbeitenden Gewerbes (insbesondere Metallgewerbe und Elektrotechnik), des Dienstleistungssektors und der Handwerkswirtschaft gibt es zahlreiche Unternehmen und Einrichtungen, die als Zulieferer, als Dienstleister oder als Forschungspartner Elemente dieser Cluster sind.

Abbildung 1.2: Beschäftigung im Automotive-Cluster der Region Stuttgart im Jahr 2018



Rund **215.500 Beschäftigte** sind im Jahr 2018 in der Automobilwirtschaft der Region Stuttgart tätig.

▶ 17,1 % der Beschäftigten

Clusterkern: Hersteller 78.200 Zulieferer (direkt) 39.900	118.000
Produktionscluster (IMU-Schätzung)	ca. 45.000
Kfz-Gewerbe (Autohäuser, Kfz-Werkstätten)	23.700
Automotive-bezogene Dienstleistung (IMU-Schätzung)	ca. 21.700
Leiharbeit im Automotivebereich (IMU-Schätzung)	ca. 7.000

Quelle: IMU Institut Stuttgart

Die **Automobilindustrie** als wesentlicher Bestandteil des Automotive-Clusters der Region Stuttgart ist der mit Abstand bedeutendste Wirtschaftszweig des Verarbeitenden Gewerbes. Der Umsatzanteil der Branche liegt bei 53,8 %, der Anteil des gesamten Automotive-Clusters am Verarbeitenden Gewerbe liegt sogar bei mehr als zwei Dritteln. Im Automobilbau der Region Stuttgart wurde im Jahr 2018 ein Umsatz von rund 60,6 Mrd. Euro erwirtschaftet, was einem Plus von 122 % gegenüber dem Krisenjahr 2009 entspricht. Mit 118.100 Beschäftigten im Jahr 2018 ist die Automobilindustrie die mit Abstand beschäftigungsstärkste Branche des Verarbeitenden Gewerbes in der Region Stuttgart. Im Vergleich des Jahres 2018 mit 2007 stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten um 13.400 (+12,8 %). Besonders stark stieg die Beschäftigtenzahl der Automobilindustrie in den letzten fünf Jahren, zuletzt mit einem Jahresplus von knapp 3.400 Stellen von 2017 bis 2018. Auch im gesamten Automotive-Cluster Region Stuttgart wuchs die Beschäftigtenzahl in den letzten zehn Jahren um fast 20 % auf 215.500 Beschäftigte. Damit hat sich die ohnehin hohe Bedeutung des Automotive-Clusters für die Region in den letzten Jahren nochmals vergrößert. Schwerpunkte der Region Stuttgart liegen im Stadtkreis Stuttgart mit 44.700 Beschäftigten – in dem es in den letzten zehn Jahren den größten Arbeitsplatzaufbau gab – und im Landkreis Böblingen mit 41.500 Beschäftigten in der Automobilindustrie.

Die gute wirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahre darf aber nicht den Blick auf strukturelle Herausforderungen für den Automotive-Cluster verstellen. Auf technologischer Seite zählen dazu der Transformationsprozess Elektromobilität und die Digitalisierung des Automobils; auf sozioökonomischer Seite die Verschiebung der Nachfrage ins außereuropäische Ausland, die mit einer Internationalisierung der

Wertschöpfung einhergeht, sowie die Entwicklung neuer Mobilitätsdienstleistungen in Verbindung mit digitalen Geschäftsmodellen und neuen Akteuren in der Wertschöpfungskette Und auch bei den konjunkturellen Aussichten zeigt sich in der ersten Jahreshälfte 2019 eine Abschwächung in der Automobilindustrie: die aktuelle Lage ist von rückläufigen Auftragseingängen wie auch von eingetrübten Geschäftserwartungen geprägt.

Der **Maschinen- und Anlagenbau** als Kern der deutschen Investitionsgüterindustrie ist für die Volkswirtschaft in hohem Maße relevant, entscheidet er doch maßgeblich über ihre Wettbewerbsfähigkeit und Arbeitsmarktlage. Ganz besonders gilt dies für die Region Stuttgart mit ihrem Produktionstechnik-Cluster. Der Maschinenbau ist die zweitgrößte Branche des Verarbeitenden Gewerbes in der Region Stuttgart nach der Automobilindustrie. Im regionalen Maschinen- und Anlagenbau wurden im Jahr 2018 rund 24,7 Mrd. Euro erwirtschaftet. Nachdem sich die Umsätze im Maschinenbau der Region Stuttgart von 2009 bis 2016 deutlich besser als in Bund und Land entwickelten, gab es 2017 und 2018 entgegen dem Bundes- und Landestrend jeweils Umsatzeinbußen in der Region, die vor allem von geringeren Auslandsumsätzen verursacht waren. Bis 2016 stieg der Exportanteil in der Region Stuttgart sukzessive auf 67,4 % an, seither ging er zurück auf 65,5 % im Jahr 2018. Gleichwohl stieg die Beschäftigtenzahl im regionalen Maschinenbau weiter bis auf mehr als 77.000 im Jahr 2018.

Eine bundesweite Hochburg im Maschinenbau ist der Kreis Esslingen mit 26.000 Beschäftigten, weitere Kreise mit mehr als 15.000 Beschäftigten in der Branche sind der Rems-Murr-Kreis und Ludwigsburg. In diesen drei Landkreisen gab es in den letzten zehn Jahren auch ein klares Plus um jeweils rund 3.500 Beschäftigte. Aktuell trübt sich das Geschäftsklima im Maschinenbau jedoch deutlich ein: Einen starken Rückgang zeigt der Auftragseingangsindex für Baden-Württemberg im ersten Halbjahr 2019. Und auch bei den Geschäftserwartungen der Maschinenbauer aus der Region Stuttgart zeigt sich Mitte 2019 eine deutliche Eintrübung.

Die wichtigsten Entwicklungstrends für den Maschinen- und Anlagenbau liegen (1) in der Verlagerung der Nachfrage in die Wachstumsmärkte außerhalb Europas, (2) im zunehmenden Wettbewerbsdruck durch internationale Maschinenbauer im mittleren Markt- und Technologiesegment sowie (3) in der digitalen Transformation mit der Verschmelzung des klassischen Maschinenbaus mit Informations- und Kommunikationstechnologien (Industrie 4.0). Neben diesen technologischen und wirtschaftlichen Herausforderungen müssen auch der demografische Wandel und die Fachkräftesicherung in Zeiten der Digitalisierung der Arbeitswelt (Arbeit 4.0) von der Branche bewältigt werden.

Auch das **Metallgewerbe** und die **Elektrotechnik** als die beiden nächstgrößeren Branchen sind teilweise auf die beiden dominierenden Cluster der Region ausgerichtet – einige Unternehmen sind in die entsprechenden Wertschöpfungsketten eingebunden, andere sind als Konsumgüterhersteller oder Zulieferer in weiteren Märkten tätig. Beide Branchen erholten sich in jüngster Zeit nach mehr oder weniger schwierigen Jahren. Besonders bei der Elektrotechnik musste in der Region Stuttgart bis vor wenigen Jahren ein massiver

Bedeutungsverlust konstatiert werden, der vor allem auf strukturelle Umbrüche und einen Beschäftigungsrückgang bei Großunternehmen zurückzuführen war. Dieser Negativtrend der Branche konnte gestoppt werden – vor allem bei der Beschäftigung wurden in den letzten Jahren wieder bemerkenswerte Zuwächse erreicht. Im Metallgewerbe sind die beschäftigungsstärksten Kreise mit jeweils rund 8.000 Beschäftigten der Rems-Murr-Kreis, Ludwigsburg, Esslingen und Göppingen.

Eine weitere, im letzten Jahrzehnt sehr erfolgreiche Branche im Produzierenden Gewerbe, ist das **Baugewerbe.** Nach einem immensen Abbau von jeder vierten Stelle im Baugewerbe der Region Stuttgart von Mitte der 1990er Jahre bis 2008 entwickelte sich die Beschäftigung seither in allen Kreisen wieder deutlich positiv. Im Jahr 2018 waren rund 61.300 Beschäftigte im regionalen Baugewerbe tätig, und damit gut 12.500 mehr als elf Jahre zuvor (+25,8 %). Diese positive Beschäftigungsentwicklung stößt jedoch an Grenzen des Arbeitsmarkts, insbesondere bei qualifizierten Fachkräften. Neben der Fachkräftesicherung liegt eine zweite große Herausforderung für die künftige Entwicklung der Bauunternehmen in der zunehmenden Digitalisierung in fast allen Arbeitsbereichen, bis hin zu Nachholbedarfen bei der digitalen Planung und Projektsteuerung insbesondere bei kleinen und mittleren Unternehmen des Baugewerbes.

1.1.3 Entwicklung im Dienstleistungssektor

Im Dienstleistungssektor der Region waren im Jahr 2018 insgesamt mehr als 841.000 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Gegenüber dem Referenzjahr 2007 entspricht dies einem Zuwachs von 27,8 %. In der Region macht der Dienstleistungssektor zwei Drittel der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung aus und liegt damit über dem Landesdurschnitt von 63,8 %, jedoch unter dem bundesdeutschen Durchschnitt von 70,8 %.

Auch wenn der Dienstleistungssektor in der Region Stuttgart im Ranking deutscher Großstadtregionen nur eine mittlere Erwerbstätigenproduktivität aufweist, liegt die **Erwerbstätigenproduktivität** in der Region mit rund 67.400 Euro im Jahr 2016 doch deutlich über dem Landesdurchschnitt und Bundesdurchschnitt. Innerhalb der Region konnte der Kreis Böblingen gegenüber dem Jahr 2008 Produktivitätszuwächse von 22,5 % erzielen, wohingegen im Bund, im Land und in der Region nur Produktivitätsgewinne von knapp 13 % erreicht wurden.

Die Stadt Stuttgart weist innerhalb der Region mit 79,5 % den weit höchsten **Tertiarisierungsgrad** auf. Gemessen an den Beschäftigungsanteilen sind die personenbezogenen und die unternehmensbezogenen Dienstleistungen die bedeutendsten Bereiche des Dienstleistungssektors. Bezogen auf die landes- und bundesdeutschen Vergleichswerte weisen die Region und insbesondere die Stadt Stuttgart im Bereich der unternehmensnahen Dienste (die oftmals auch industrienah sind) mit 17,7 % bzw. 24,3 % überdurchschnittlich hohe Beschäftigungsanteile an der Gesamtbeschäftigung auf. Somit werden auch die Beschäftigungsstrukturen im Dienstleistungssektor vom starken industriellen Kern der Region geprägt.

Der Bereich **Handel** wies im Jahr 2018 in der Region rund 151.000 Stellen aus und kann von einem moderaten Beschäftigungswachstum profitieren. Während die Beschäftigung in den Bereichen Kfz-Handel und dem Einzelhandel in der Region von 2007 bis 2018 jeweils um ca. 17 % zulegen konnte, ist die Beschäftigung im Großhandel um 1,4 % gefallen. Den höchsten Beschäftigungsanteil im Handel in der Region weist mit 15,0 % der Kreis Ludwigsburg auf. Während die Beschäftigung in den jüngsten Jahren in allen Kreisen leicht steigt, hat sie sich in langfristiger Perspektive in den Kreisen sehr unterschiedlich entwickelt: In den Kreisen Stuttgart und Böblingen sind die Beschäftigtenzahlen rückläufig (-1,3 % bzw. -5,0 %), während Ludwigsburg und der Rems-Murr-Kreis deutliche Beschäftigungszuwächse von 26,8 % bzw. 22,8 % erzielen konnten.

Auch wenn die einzelnen Teilbereiche des Handels zuletzt Umsatzgewinne erzielen konnten, zeichnen sich durch einen Bedeutungsgewinn des **Online-Handels** große strukturelle Umbrüche ab, die insbesondere den stationären Einzelhandel herausfordern. So müssen Strategien entwickelt werden, wie der Einzelhandel in der Region von der mit 7.763 Euro pro Kopf (2019) sehr hohen einzelhandelsrelevanten Kaufkraft profitieren kann. Damit einhergehend wird der höchste Einzelhandelsumsatz innerhalb der Region für 2019 ebenfalls in Stuttgart (8.317 Euro) und Böblingen (6.562 Euro) erwartet. Der Stadtkreis Stuttgart ist damit der einzige Kreis in der Region, der im Jahr 2019 einen Kaufkraftzufluss erfährt, wenn dieser auch geringer ausfällt als noch im Jahr 2017.

Die Beschäftigungsentwicklung im Bereich **Verkehr und Lagerei** zeigt in der Region wie auch im Land und im Bund steil nach oben. Der Bereich Verkehr und Lagerei weist im Kreis Esslingen überdurchschnittlich hohe Beschäftigtenanteile auf, das höchste langfristige Beschäftigungswachstum wird mit über 50 % jedoch in den Kreisen Böblingen und Göppingen erreicht. Die positive Beschäftigungsentwicklung des Wirtschaftsbereiches wird dabei insbesondere durch die vom Online-Handel profitierenden Post- und Kurierdienste sowie vom Landverkehr getragen.

Der Wirtschaftsaufschwung in der **Informations- und Kommunikationsbranche (IKT)** geht mit einer sehr positiven Beschäftigungsdynamik einher, die in der Region dennoch etwas hinter der Entwicklung im Bund oder im Land zurückbleibt. Dabei entwickelt sich die Beschäftigung in der IKT in den Kreisen der Region sehr unterschiedlich. Mehr als die Hälfte der seit dem Jahr 2007 neu geschaffenen IKT-Stellen entfällt auf den Stadtkreis Stuttgart, der folglich mit knapp 7 % überdurchschnittlich hohe Beschäftigungsanteile in der IKT erreicht. Während im Kreis Esslingen die Beschäftigung in der Branche seit dem Jahr 2007 um nur 2 % zulegen konnte, erzielt der Kreis Göppingen Beschäftigungszuwächse von 94,6 % – wenngleich mit einem niedrigeren Ausgangsniveau.

Die Beschäftigungsentwicklung in der IKT-Branche verläuft nicht nur innerhalb der Kreise der Region äußerst heterogen, sondern auch in den einzelnen Teilbranchen. Während in der Region zwischen 2007 und 2018 fast 1.150 Stellen in der Telekommunikation weggefallen sind, erfolgte ein deutlicher Beschäftigungsaufbau von fast 13.500 Stellen (+45,2 %) im Bereich der Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie.

Der einzige Dienstleistungsbereich, der sowohl kurz- als auch langfristig eine sinkende Beschäftigung verzeichnet, ist das **Kredit- und Versicherungsgewerbe.** In der Region fällt diese Kontraktion noch stärker aus als im Land oder im Bund. Gegenüber dem Jahr 2007 sind in 2018 insgesamt 3.600 Stellen weniger gemeldet, von denen allein fast 1.200 auf das letzte Jahr entfallen. Von dieser Entwicklung ist vor allem die Stadt Stuttgart betroffen, die mit knapp 7 % um rund 4,5 Prozentpunkte höhere Beschäftigtenanteile im Kredit- und Versicherungsgewerbe aufweist als die anderen Kreise der Region und dementsprechend von 65,3 % des Stellenrückgangs betroffen ist. Die negative Beschäftigungsentwicklung wird maßgeblich vom Kreditgewerbe bedingt und spiegelt vor auch die seit langem angespannte Lage in diesem Wirtschaftsbereich wider, die vor allem von der anhaltenden Niedrigzinsphase und der fortschreitenden Digitalisierung geprägt ist.

Im Bereich der **unternehmensbezogenen Dienstleistungen** ist hingegen die Beschäftigung in der Region seit dem Jahr 2007 um 51,1 % gewachsen. Diese Branche ist somit der dynamischste Dienstleistungsbereich. Im Jahr 2018 waren in der Region 17,7 % aller Beschäftigten im Bereich der unternehmensbezogenen Dienste tätig. Dieser Wert liegt weit über dem Landesdurchschnitt von 13,4 % und über dem Bundesdurchschnitt von 14,8 %. Dabei sticht insbesondere die Stadt Stuttgart mit einem Beschäftigungsanteil in den unternehmensnahen Diensten von 24,3 % heraus. Die seit dem Jahr 2007 dynamischsten Beschäftigungsentwicklungen konnten jedoch mit Wachstumsraten von über 75 % in den Kreisen Böblingen, Göppingen und Esslingen verzeichnet werden. Mit einem Beschäftigtenanteil von 23,3 % ist die „Verwaltung und Führung von Unternehmen und Betrieben; Unternehmensberatung“ 2018 der größte Teilbereich der unternehmensnahen Dienste in der Region. Den größten Beschäftigungszuwachs verzeichnen mit 138,9 % die „Sonstigen freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Tätigkeiten“, wobei diese nur 1,6 % der Beschäftigung des Wirtschaftszweigs ausmachen.

Mit gut 238.000 Beschäftigten im Jahr 2018 sind die **personenbezogenen Dienstleistungen** das größte Dienstleistungssegment, auch wenn die Beschäftigungsanteile in der Region mit 18,9 % geringer ausfallen als im Land (21,7 %) oder im Bund (25,4 %). Personenbezogene Dienste sind besonders für die Stadt Stuttgart bedeutend. So entfallen 41,0 % der regionalen Beschäftigung in diesem Wirtschaftsbereich auf den Stadtkreis Stuttgart.

Der nach Beschäftigtenzahlen größte Teilbereich der personenbezogenen Dienstleistungen ist mit einem Beschäftigtenanteil von 28,2 % das Gesundheitswesen. Im Sozialwesen ist die Beschäftigtenzahl im Jahr 2018 um mehr als zwei Drittel höher als noch im Jahr 2007. Auch die Beschäftigung in Heimen ist in infolge steigender Zahlen an Pflegebedürftigen deutlich gestiegen. Der Gesundheitssektor gewinnt somit weiterhin an Bedeutung. Wichtige Teilbereiche der personenbezogenen Dienste sind auch der Tourismus und das Bildungswesen. Die Beschäftigung im Bereich „Erziehung und Unterricht“ ist in der Region seit dem Jahr 2007 um ein Viertel gewachsen. Von den 4,5 Mio. Übernachtungsgästen in der Region kann insbesondere das Gastgewerbe mit seinen mehr als 31.500 Beschäftigten profitieren.

1.1.4 Entwicklung im Handwerk

Die Branchen des Handwerks sind durch eine große Vielfalt gekennzeichnet und finden sich daher in der Statistik in zahlreichen Wirtschaftszweigen wieder. Somit ist die Handwerkswirtschaft ein Querschnittsbereich aus dem Produzierenden Gewerbe und dem Dienstleistungssektor. Als vielseitiger Wirtschaftsbereich mit meist kleinen und mittleren Unternehmen ist das Handwerk ein Kernstück der Volks- bzw. Regionalwirtschaft und auch für regionale Arbeits- und Ausbildungsmärkte weist das Handwerk eine sehr hohe Bedeutung auf. In der Region Stuttgart ist die Gesamtzahl der Handwerksbetriebe mit rund 29.300 in den letzten Jahren relativ stabil. In struktureller Hinsicht zeigen sich jedoch unterschiedliche Entwicklungen in den letzten Jahren: einem klaren Plus bei den zulassungsfreien Handwerken steht ein Minus bei den zulassungspflichtigen Handwerken und den handwerksähnlichen Betrieben gegenüber.

In den Betrieben der Handwerkswirtschaft der Region Stuttgart wurde im Jahr 2018 von fast 184.000 Beschäftigten und 10.600 Auszubildenden ein Umsatz von 24 Mrd. Euro erwirtschaftet. Der regionale **Handwerksumsatz** hat sich seit 2014 mit einem jahresdurchschnittlichen Wachstum von 6,1 % überaus positiv entwickelt. Im Kontrast zum stark steigenden Handwerksumsatz gab es bei der **Beschäftigtenzahl** im Handwerk der Region Stuttgart nur ein leichtes Plus. Über die gesamten letzten zehn Jahre hinweg stieg die Beschäftigtenzahl um 5,1 % auf knapp 184.000 an. Die differenzierte Betrachtung der Beschäftigungsentwicklung zeigt, dass einem Arbeitsplatzabbau bei den handwerksähnlichen Betrieben (-14,9 %) ein starker Aufbau bei den zulassungsfreien Handwerken (+27,2 %) gegenübersteht. Dagegen gab es bei den die Handwerkswirtschaft dominierenden zulassungspflichtigen Handwerken von 2008 bis 2018 nur einen leichten Beschäftigungsaufbau (+2,0 %).

Die größten **Gewerbegruppen** im Handwerk der Region Stuttgart sind die Handwerke für den gewerblichen Bedarf und das Ausbaugewerbe. Zu den Handwerken für den gewerblichen Bedarf gehören die Gebäudereiniger mit 22.600 Beschäftigten, die Feinwerkmechaniker mit 15.200 Beschäftigten und die Metallbauer mit 6.100 Beschäftigten im Jahr 2016. Der größte Gewerbezweig innerhalb des Ausbaugewerbes waren die Elektrotechniker mit 17.700 Beschäftigten, gefolgt von den Installateuren und Heizungsbauern (9.400 Beschäftigte) sowie den Malern und Lackierern (5.700). Weitere größere Gewerbezweige mit mehr als 10.000 tätigen Personen in der Region Stuttgart waren im Jahr 2016 die Kraftfahrzeugtechniker (15.700), die Bäcker (12.100) sowie die Maurer und Betonbauer (11.800). Das Handwerk ist in den letzten Jahren durch Konzentrationsprozesse in bestimmten Handwerkszweigen, aber auch durch einen wachsenden Anteil von Kleinstbetrieben (bzw. Soloselbstständigen) in anderen Sparten gekennzeichnet. Diese Polarisierungstendenz ist im Handwerk Baden-Württembergs stärker als im Bund ausgeprägt.

Zu den großen **Herausforderungen für die Handwerkswirtschaft** gehören die veränderten Marktbedingungen sowie der gesellschaftliche und technologische Wandel, die allesamt einen starken Einfluss auf die Entwicklung der Handwerksbetriebe haben. Beim technologischen Wandel ist über die gesamte Bandbreite des Handwerks hinweg die digitale Transformation hervorzuheben. Im Zuge des demografischen Wandels rücken

zunehmend die Rekrutierungsprobleme der Handwerksbetriebe bei Fachkräften und Auszubildenden, die Meisterlücke und die Nachfolgeproblematik in den Fokus. Handwerksbetriebe sind am Ausbildungsstellen- und Arbeitsmarkt vergleichsweise häufig mit Engpässen bei der Besetzung offener Stellen konfrontiert. Zwei Faktoren wirken sich hierbei aus: Es gibt strukturelle Nachteile des Handwerks gegenüber der Industrie und gleichzeitig wird die Personalproblematik des Handwerks durch den demografischen Wandel massiv verstärkt.

Auf der einen Seite zeigt die betriebliche Praxis zwar, dass das Handwerk meist nachhaltig, regional und langfristig orientiert ist. Gleichwohl bestehen bei vielen Handwerksbetrieben Strategiedefizite, die meist in der **kleinbetrieblichen Struktur** und dem **dominierenden Tagesgeschäft** begründet liegen. Der immer wichtiger werdenden strategischen Unternehmensplanung, verknüpft mit vorausschauender, lebensphasenorientierter Personalpolitik, kommt selten ausreichend Bedeutung zu. Eine strategische Herangehensweise ist vor allem im Hinblick auf den digitalen Wandel erforderlich. In den Handwerksbetrieben gilt es, die Chancen und Risiken der Digitalisierung für das Handwerk auszuloten und daraus eine auf die jeweiligen Erfordernisse bezogene Unternehmensstrategie zu entwickeln.

1.1.5 Schwerpunktkapitel: Mobilitätsdienstleistungen in der Region Stuttgart

Für das Schwerpunktkapitel Mobilität und Verkehr mit dem spezifischen Fokus auf Mobilitätsdienstleistungen wurden zahlreiche Experten befragt, aktuelle Forschungsergebnisse und Daten ausgewertet sowie die regionale Berichterstattung intensiv verfolgt. Zentrale Aspekte sind dabei einerseits der sich vollziehende technologische Strukturwandel (u. a. Elektromobilität, Autonomes Fahren), der – andererseits – in engem Zusammenhang mit verschiedenen „exogenen" Entwicklungen steht: Ein Konsumentenverhalten, das sich zwischen Älteren und Jüngeren, aber auch zwischen urbanem und ländlichem Raum unterscheidet und daher auf einen Wandel hindeutet (z. B. „Nutzen statt Besitzen"), weiter wachsende Verkehrsprobleme vor allem in Ballungszentren wie Stuttgart sowie regulatorische Veränderungen, etwa im Bereich der Umweltgesetzgebung, beim Carsharing-Gesetz oder beim Personenbeförderungsgesetz. Getragen werden viele dieser aktuellen Entwicklungen vom technischen Fortschritt in den Bereichen der Digitalisierung, der Kommunikationstechnologien und der Automatisierung. Schließlich steht das Thema der „Mobilitätsdienstleistungen" im Zentrum zahlreicher politischer und wirtschaftlicher Diskussionen und ist in der medialen Berichterstattung, aber auch in den Strategiediskussionen der Betriebe des Automotive-Clusters bald täglich zu finden.

Deshalb unternimmt das vorliegende Schwerpunktkapitel den Versuch, die „Branche" der **Mobilitätsdienstleistungen und ihre Bedeutung in der Region Stuttgart** zu beleuchten. Der Fokus des Interesses liegt dabei auf neuartigen und innovativen Dienstleistungsangeboten sowie auf Angeboten, die – zumindest von ihrer Grundidee und überwiegend – auf den Personentransport ausrichtet sind (siehe Abbildung 1.3). Außerdem

werden speziell jene Dienstleistungen in den Mittelpunkt gestellt, die auf die Mobilität per se gerichtet sind, d.h. Bereiche wie das Infotainment oder reine Datendienste werden nicht mit einbezogen.

Abbildung 1.3: Mobilitätsdienstleistungen im Sinne der Studie: Typen und Beispiele

DL für die Mobilität von Personen	DL am Fahrzeug	DL für die Infrastruktur	DL für die Moblitäts-DL
• Autovermietung • Carsharing • Ridehailing • ÖPNV	• Kfz-Handel • Kfz-Handwerk • Charging Services	• Parkplatzdienste • Verkehrsleitsysteme • Navigationssysteme	• Datendienste • Intermodale Dienste/ Plattformen • Software / Apps

Quelle: IAW-Darstellung

Ungeachtet der allgegenwärtigen Präsenz, lassen sich belastbare Belege für die gegenwärtige und vor allem die zukünftige Relevanz nur schwer finden – vor allem der quantitativen Bedeutung. Dies gilt im Speziellen auch für die regionale Ebene, wie die Region Stuttgart. Deshalb werden neben der Analyse der Beschäftigten- und Berufsstatistik auch qualitative Ergebnisse aus vier Schwerpunktbereichen aufbereitet. Dabei handelt es sich um die Automobilindustrie, einen Teilbereich der Sharing-Dienste, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und das Kfz-Gewerbe.

Die Analyse der amtlichen Beschäftigtendaten zeigt, dass einzelne der dort identifizierbaren Bereiche der Mobilitätsdienstleistungen überdurchschnittlich wachsen (insbesondere der Bereich der „Sonstigen Dienstleistungen für den Personenverkehr", wie z.B. der Betrieb von Parkhäusern, Bahnhöfen, Verkehrswegen oder der Bereich der Autovermietung), dass die „Branche" insgesamt aber nicht rascher wächst als die Gesamtwirtschaft. Auf Grundlage der amtlichen Daten und der darin verwendeten Abgrenzung von Wirtschaftszweigen lassen sich weite Bereiche der Mobilitätsdienstleistungen in dem Sinne, wie sie hier verstanden werden, nicht erfassen. Sie können entweder nicht als eigener Wirtschaftszweig identifiziert werden oder sie sind Teil anderer Unternehmen (z.B. als Abteilungen innerhalb von Automobilherstellern oder als nicht spezifisch identifizierbare IT-Unternehmen).

Die **Automobilindustrie** ist aktuell am stärksten von einem Wandel betroffen, bei dem auch Mobilitätsdienstleistungen eine wichtige Rolle spielen. In einer Vielzahl aktueller Geschäftsberichte der Autohersteller findet man umfassende Statements dazu, wie wichtig diese neuen Geschäftsfelder und Geschäftsmodelle erachtet werden. Infolgedessen entstehen zurzeit Kooperationen zwischen nach wie vor miteinander konkurrierenden Unternehmen, die sich aber im Bereich Mobilitätsdienstleistungen gegenseitig ergänzen und nach außen positionieren wollen, um mit den aktuellen Entwicklungen schrittzuhalten. Dies verdeutlicht, dass neue Wettbewerber im Bereich Mobilität und

Verkehr wie Uber, Google & Co. ernst genommen werden und es sich um ein sehr dynamisches Wirtschaftsumfeld handelt. Allen voran ist hier die neu entstandene Kooperation der Daimler AG und der BMW AG zu erwähnen. Allerdings vertreten auch mehrere Interviewpartner die Meinung, dass die Region Stuttgart in diesem Bereich keinen wesentlichen Standortvorteil gegenüber anderen Regionen habe, da die großen Hersteller global agierten. Jedoch ist durch diese multinationalen Unternehmen in der Automobilindustrie und angrenzende Branchen sowie den starken Automotive-Cluster, aber auch in Verbindung mit dem starken Bereich unternehmensnaher Dienstleister sowie der IKT-Branche Potenzial in der Region vorhanden.

Die damit eng verknüpften **Sharing-Dienste** erfahren nach einem jahrelangen „Nischendasein" zuletzt einen regelrechten „Hype", der sich bisher zwar in einer erhöhten Bekanntheit und Aufmerksamkeit niederschlägt, aber, nach allem was bekannt ist, noch kaum in signifikanten messbaren wirtschaftlichen Zahlen. Beispielsweise hat die Daimler AG durch car2go in einzelnen Teilgebieten der Region Stuttgart die erste elektrifizierte free-floating Flotte implementiert, zugleich aber wieder Gebiete aufgegeben (z. B. Ulm). Die Geschäfte laufen hier vor allem in der Kernstadt gut, im Umland ist es schwieriger. Dennoch beginnt sich der Markt zunehmend auszudifferenzieren, zahlreiche Anbieter treten mit neuen Geschäftsmodellen wie Ridesharing, Ridehailing oder mit Sharing-Modellen für andere Fahrzeugtypen (Fahrräder, Motorroller, Tretroller, etc.) an potenzielle Kundinnen und Kunden heran. Ungeachtet dieser Herausforderungen verzeichnet die Stadtmobil AG als „alteingesessener" Anbieter mit ihrem Angebot des stationsbasierten Carsharings stetige Zuwächse.

Neben dem Raum Stuttgart zählen mit Karlsruhe, Freiburg und Heidelberg drei weitere Ballungszentren Baden-Württembergs zu den Städten mit dem bundesweit ausgeprägtesten Carsharing-Angebot. Grundsätzlich ist aber bei allen Formen des Carsharing eine Zunahme der angemeldeten Kundinnen und Kunden nicht mit einem Zuwachs der tatsächlichen Nutzerinnen und Nutzern gleichzusetzen, denn wie Studien zeigen, zählen bei weitem nicht alle angemeldeten Personen zu regelmäßigen Nachfragern des Angebots. Zugleich wird – derzeit noch mit offenen Ergebnissen – diskutiert, welche Wirkung die verschiedenen Sharing-Angebote auf die Entwicklung des Verkehrs haben.

Auch im **ÖPNV** – dem gleichsam klassischen Mobilitätsdienstleistungsbereich – sind die Veränderungen in den Bereichen Verkehr und Mobilität zu spüren – nicht zuletzt vor dem Hintergrund sich verändernder Mobilitätsbedürfnisse, veränderter Regulierung und klimapolitischer Zielvorgaben. Zentrale Herausforderungen sind hier die Kapazitäten von Stadt- und S-Bahnen, mögliche Zusatzangebote wie Schnellbusse oder Angebote an der Schnittstelle zu Sharing-Diensten. Speziell aus dem zunehmenden Angebot von privaten Mobilitätsdienstleistungen – vor allem Sharing-Diensten – erwachsen neben Chancen auch Risiken für den ÖPNV. Zwar könnten privatwirtschaftliche Sharing-Dienste potenziell zu einer stärkeren Nutzung des ÖPNV-Angebots führen, indem das Problem der „erste/letzte Meile" durch die Angebote reduziert wird. Andererseits könnten die Effekte auch nachteilig sein, denn potenzielle Fußgänger, Radfahrer und klassische ÖPNV-Fahrgäste könnten wieder verstärkt auf individuelle Verkehrsmittel zurückgreifen und somit eine zusätzliche Belastung für Straßen darstellen.

Dem gegenüber stehen die seit Jahren kontinuierlich wachsenden Fahrgastzahlen und zahlreiche Projekte im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen (u. a. RegioRad-Stuttgart), die eine klare Ergänzung des ÖPNV sind. Außerdem wird laut VVS durch Luftreinhaltemaßnahmen, den Ausbau des Schienennetzes und weitere Angebotsverbesserungen mit einem weiteren Anstieg der Fahrgastzahlen gerechnet. Diese Entwicklung könnte sich infolgedessen auch in einer Zunahme der Beschäftigten in diesem Bereich der Mobilitätsdienstleistungen auswirken, beispielsweise in Form von mehr Fachkräften wie Fahrzeugführer/innen, Servicekräfte zum Reinigen und Instandhalten der Züge oder weiteren Fachkräften im Bereich der technischen Instandhaltung der Infrastruktur.

Jedoch gibt es trotz des bisherigen Positivtrends auch Entwicklungen, die auf eine zukünftige Verringerung der Beschäftigung hindeuten. Flexible Angebote führen potenziell zu einer stärker nachfrageorientierten Ausrichtung im ÖPNV, was beispielsweise zu einem reduzierten Personalbedarf führen könnte. Auch werden bereits in verschiedenen Städten (u. a. Ludwigsburg) autonom fahrende Busse getestet. Derartige Entwicklungen sind auch im Bereich der Schiene in naher Zukunft zu erwarten.

Das **Kfz-Gewerbe** (u. a. Handel, Werkstätten) ist – ebenfalls als „klassischer" Mobilitätsdienstleister – von vielen der aktuellen technologischen und wirtschaftlichen Entwicklungen betroffen und es ergeben sich zahlreiche Chancen und Risiken. Der sich abzeichnende Wandel zu neuen Antriebsformen, insbesondere der Elektromobilität, birgt grundsätzlich das Problem, dass die „neuen" Fahrzeuge weniger Teile haben und daher tendenziell weniger, grundsätzlich aber auch andere Wartungs- und Reparaturbedarfe entstehen, die neue und geänderte Kompetenzen erfordern. Die Umrüstung und Anpassung einer Werkstatt an die potenziell neu entstehenden Anforderungen ist bisher aber nicht wirtschaftlich, da die entsprechende Nachfrage nicht vorhanden ist. Somit reagiert das Kfz-Gewerbe eher auf Prozesse des Wandels, als dass es diese mitgestaltet. Auch der Handel ist mit seiner überwiegend direkten Schnittstelle zum Kunden betroffen und vieles wird von der Digitalisierung und dem daraus erwachsenen Online-Handel getrieben. Ebenso ergeben sich für Parkhäuser und Tankstellen im Zuge des technologischen und sozialen Wandels neue Chancen und Geschäftsfelder, während alte wegfallen. Eines davon könnte die Bereitstellung einer Vielzahl von Mobilitätsangeboten als „Mobilitäts-Hub" sein, ohne Beschränkung auf den PKW. Vieles wird gerade in diesem Bereich von der Digitalisierung und dem daraus erwachsenen Online-Handel getrieben.

Insgesamt stehen derzeit viele Wege in den Bereichen Verkehr und Mobilität offen. Insbesondere im Kontext des ÖPNV hat auch die Politik Gestaltungsspielraum und sollte diesen nutzen, um den Verkehr in der Region in einer Richtung zu verbessern, die die Mobilität nicht nur gewährleistet, sondern möglichst verbessert, ohne dabei drängende Verkehrsprobleme aus dem Blick zu verlieren.

1.2 Handlungsempfehlungen

Rahmenbedingungen der Transformation

Die Region Stuttgart ist nach wie vor stark durch die Industrie geprägt, wenngleich der Großteil der Beschäftigten in Dienstleistungsberufen arbeitet. Die Region ist bekannt als Hochtechnologie- und Innovationsstandort. Insbesondere das Automotive-Cluster und das Produktionstechnik-Cluster sind der Grund für die hohe Innovationskraft, eine Vielzahl hochqualifizierter Arbeitsplätze, ein überdurchschnittliches Lohnniveau und den Wohlstand in der Region. Die beiden Cluster stehen aktuell vor großen Veränderungen und Herausforderungen durch exogene Trends. Digitalisierung, Elektromobilität, vernetztes und autonomes Fahren sowie neue Mobilitätskonzepte sind Aspekte eines umfassenden Transformationsprozesses, der die regionale Wirtschafts- und Beschäftigtenstruktur erheblich verändern wird.

Für die Region muss es das Ziel sein, möglichst viele Betriebe und Beschäftigte zu halten und in ihrer Umbruchsphase gut zu unterstützen. Gleichzeitig gilt es, zur bestehenden Wirtschaftsstruktur Neues am Standort zu entwickeln und zu fördern. Dazu muss der erfolgreiche Verbund aus Industrie und Dienstleistung, die Breite der Wertschöpfungskette sowie die enge Zusammenarbeit von Wirtschaft, Forschung und Wissenschaft in den beiden Clustern – eine bundesweite Besonderheit – in der Region gehalten und kontinuierlich weiterentwickelt werden.

Damit dies gelingt, bedarf es in den nächsten Jahren gemeinsamer Anstrengungen von Unternehmen, Wissenschaft, Forschung, Kammern, Gewerkschaften, Kommunen und Region sowie einer Offenheit und Akzeptanz gegenüber neuen Entwicklungen. Insbesondere muss in einer gemeinsamen Anstrengung das Gründungsklima in der Region Stuttgart verbessert werden. Ziel muss es sein, die Clusterstrukturen und enge Verzahnung von Industrie und Dienstleistungen in der Region zu nutzen, um die Rahmenbedingungen für Unternehmensgründungen, Neuentwicklungen, Neuansiedlungen auch und gerade im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen zu optimieren. Die Chancen für eine gelingende Transformation in der Region Stuttgart sind hoch. Gerade unter dem Blickwinkel der zusätzlichen Gewerbe- und Wohnbauflächen, die für eine solche Transformation benötigt werden, muss dieser Sachverhalt viel stärker den Kommunen und den Bürgerinnen und Bürgern vermittelt werden.

Der Transformationsprozess stellt die Unternehmen vor unterschiedliche Herausforderungen. Unternehmen, deren Produkte und Dienstleistungen perspektivisch eine geringe Nachfrage erfahren könnten, sind gefordert, ihr Geschäftsmodell komplett zu überdenken, neue Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln und neue Märkte zu erschließen. Viele Unternehmen müssen jedoch beides gleichzeitig bewältigen, ihr bisher erfolgreiches Geschäftsmodell optimieren und Neues und Zukunftsfähiges aufbauen. Dazu müssen Produktionsstrukturen verändert werden, neue Geschäftsfelder mit neuen Produktions- und Logistikstrukturen sowie neue Forschungs- und Entwicklungskapazitäten auf- und ausgebaut werden.

Für die Erneuerung und Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur ist von zentraler Bedeutung, dass neue Ideen in Produkte und Dienstleistungen überführt werden, neue Unternehmen entstehen und diese sich in der Region ansiedeln können. Die dynamischen Veränderungen im Markt für Mobilitätsdienstleistungen, wie z. B. digitale Mobilitätslösungen für das Fahrzeug oder für Endkunden, bieten sowohl bestehenden Unternehmen als auch Start-ups Chancen für innovative (auch disruptive) Geschäftsmodelle und neue Märkte.

Die Transformation der bestehenden Geschäftsmodelle ebenso wie die Identifikation der Schnittstellen zu neuen Themen ist insbesondere für KMU eine Herausforderung. Zur Unterstützung gibt es in der Region und auf Landesebene bereits zahlreiche Aktivitäten – etwa den Transformationsbeauftragten Industrieproduktion der WRS, die Clusterinitiative Automotive Region Stuttgart (CARS), die Technologietransfermanager der IHK und der WRS sowie die Transformationssekretäre der IG Metall. Bei den KMU sind diese Angebote bisher zu wenig bekannt. Eine stärkere Abstimmung und Bewerbung der Angebote über institutionelle Grenzen hinweg könnte hier für mehr Transparenz und eine stärkere Nutzung sorgen.

Auch für die Unterstützung von Start-ups gibt es zahlreiche Aktivitäten und eine relativ vielfältige Förderkulisse. Es existiert aber noch kein optimales regionales Start-up-Ökosystem und keine profilierten Rahmenbedingungen für Startups in den Bereichen Mobilität und Produktionstechnologien, um diese Transformationsprozesse bestmöglich mitzugestalten. Eine intensivere und stärker koordinierte Zusammenarbeit der einzelnen Akteure könnte hier bereits zu einer erheblichen Verbesserung beitragen. Neuansiedlungen von innovativen Unternehmen und chancenreichen Startups zur Ergänzung und zum Ausbau der bestehenden Wirtschaftsstruktur sollten gezielter adressiert und gefördert werden.

Die Verfügbarkeit geeigneter Flächen, die für die oben genannten Aufgaben erforderlich sind, ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass der Transformationsprozess gelingt. Geeignete Gewerbeflächen, die soweit vorentwickelt sind, dass sie für strategische Bedarfe zeitnah zur Verfügung stehen, fehlen in der Region momentan. Damit das gelingt, müssen die Kommunen die Anstrengungen zur Bereitstellung von Gewerbeflächen deutlich verstärken und beschleunigen. Hier gilt es insbesondere auch den Zusammenhang von wirtschaftlicher Prosperität und regionalem Wohlstand und damit eine bessere Akzeptanz in der Bevölkerung für industrielle/gewerbliche Standorte zu erreichen. Dazu müssen aber auch die negativen Auswirkungen von zusätzlichen Gewerbestandorten wie etwa ein höheres Verkehrsaufkommen durch geeignete Maßnahmen bereits bei der Planung und Ausweisung von Flächen stärker berücksichtigt werden.

Eine vernetzte Mobilität für die Region

Die Mobilität der Zukunft wird, neben Elektrifizierung, Digitalisierung, Automatisierung und Vernetzung, geprägt sein von einem weiter zunehmenden Verkehrsaufkommen (u. a. durch Pendlerverkehre), der steigenden Nachfrage nach verschiedenen Mobilitätsangeboten (Multimodalität) und der stärkeren Überschneidung des öffentlichen und privaten Verkehrsmittelangebots.

Im Schwerpunktkapitel dieses Strukturberichts wurde unter anderem herausgearbeitet, dass Mobilitätsdienstleistungen, soweit sie als solche erfassbar sind, zwar durchaus ein Treiber für die Transformation der Automobil- in eine Mobilitätsregion sein können, aber gegebenenfalls wegfallende Arbeitsplätze nicht kompensieren können. Das schließt nicht aus, dass einzelne Dienstleistungszweige ein großes wirtschaftliches Potenzial besitzen. Mobilitätsdienstleistungen haben aber eine umso größere Bedeutung bei der Gestaltung des Strukturwandels im Verkehrssektor, der sich insbesondere durch neue Angebote, z. B. in den Bereichen Sharing, On-Demand und Mikromobilität abzeichnet. Für den beruflichen und privaten Alltag der Menschen spielen Mobilitätsdienstleistungen eine immer wichtigere Rolle. Hinzu kommt, dass die Erwartungshaltung an die Mobilitätsanbieter im Allgemeinen hoch ist und Forderungen nachsteigenden Kapazitäten und geringeren Preisen beim ÖPNV zunehmen.

Politik, Unternehmen, Wissenschaft und Zivilgesellschaft müssen sich daher bereits heute vermehrt damit beschäftigen, wie Mobilität und Verkehr in der Region in der Zukunft aussehen sollen.

- Wie sieht der passende ordnungspolitische Rahmen auf den jeweils zuständigen politischen Ebenen aus, um Fehlallokationen von Ressourcen zu vermeiden, aber auch positive Anreize bei Nutzerinnen und Nutzern zu unterstützen?

- Wie weit soll über regulatorische Ansätze oder finanzielle Anreize (Zuschüsse) eine flächendecke Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten gewährleistet bzw. gefördert werden?

- Wie ist in Zukunft der öffentliche Verkehr organisiert und welche Rolle spielt er in Zukunft bei der Gestaltung der Mobilität?

Neue Dienstleistungen als Bestandteil des regionalen ÖPNV-Systems können den motorisierten Individualverkehr reduzieren. Der ÖPNV wiederum kann Impulsgeber für eine intelligent vernetzte, nachhaltige Mobilität sein. Allerdings muss er sich auch in einer neuen Flexibilität behaupten. Der ÖPNV könnte durch die neuen Dienstleistungen an Bedeutung verlieren, wenn diese höheren Komfort und Verlässlichkeit bei gleichen Kosten für Nutzerinnen und Nutzer bieten.

Es geht also um Fragestellungen, wie stark die Privatwirtschaft diesen Markt durch Innovationen mitgestalten kann und soll, wie durch eine gemeinsame Regulierung und Steuerung eine flächendeckende Grundversorgung in der Region sichergestellt werden kann und welche Mobilitätsangebote wo in der Region mit welchen Mindeststandards, Qualitätskriterien und Kosten vorgehalten werden sollen. Und nicht zuletzt geht es auch um die Frage, welche Fachkräfte und Qualifikationen in der Zukunft angesichts immer stärkerer Digitalisierung und Automatisierung in der Mobilitätswirtschaft benötigt werden. All diese Fragen müssten in einer umfassenden Mobilitätsstrategie für die Region erarbeitet, breit diskutiert und verbindlich gesichert werden.

Durch eine Bündelung von Ressourcen wäre nicht jede Kommune bei der Implementierung eines integrierten Mobilitätssystems auf sich alleine gestellt, bspw. bei der

Zulassung von E-Scootern oder der Bereitstellung von Stellflächen für Carsharing. Die Mobilitätskundinnen und -kunden erwarten integrierte Angebote, was Reservierung, Buchung und Bezahlung anbelangt, eine bessere Verknüpfung einzelner Mobilitätsarten (Inter- und Multimodalität) und eine hohe Leistungsfähigkeit nebst Komfort. In all diesen Themen leisten die Kommunen, die Region, der VVS und zahlreiche Anbieter inzwischen sehr viel und die Dynamik hierbei nimmt rasant zu. Ziel muss es sein, eine gemeinsam abgestimmte, bedarfsorientierte Angebotsplanung und Qualitätssicherung für eine regionale Mobilität aus einem Guss zu erreichen.

Neben Freizeit- und Erledigungsfahrten resultiert ein bedeutender Teil des Verkehrs in der Region aus Arbeits- und Dienstwegen. Die WRS organisiert seit mehreren Jahren regionale Netzwerke für Kommunen, Landkreise und Unternehmen und arbeitet gemeinsam mit der IHK Region Stuttgart aktiv daran, betriebliches Mobilitätsmanagement in den Unternehmen aktiv zu bewerben. Bisher ist ein nachhaltiges, effizientes Mobilitätsmanagement aber überwiegend in größeren Unternehmen verankert. Betriebliches Mobilitätsmanagement sollte daher in den regionalen Unternehmen und vor allem KMUs weit stärkere Verbreitung finden. Vielversprechend sind hierbei quartiersbezogene, betriebsübergreifende Maßnahmen um die Synergiepotenziale gemeinsam genutzter Sharing-Systeme bzw. Firmenflotten zu erschließen. Hierzu müssten Hürden untersucht und die öffentliche Hand in ihrer Anschub-, Lotsen- und Koordinationsfunktion gestärkt werden. Außerdem sollten Anreize und Schlüsselfaktoren untersucht werden, auf deren Basis eine stärkere Beteiligung von Unternehmen bei Angebot und Finanzierung regionaler Mobilität ermöglicht werden kann.

Um Fehlallokationen und -anreize zu vermeiden, werden umfangreichere Daten und Informationen über den Markt für Mobilitätsdienstleistungen und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung benötigt. Das gilt vor allem für solche Daten, die auf multimodale Gesamtsysteme und deren Wechselwirkungen ausgerichtet sind. Daher sollte für die Region Stuttgart eine umfassende valide Datenbasis aufgebaut werden, auf deren Grundlage strategische und marktbezogene Entscheidungen besser getroffen werden könnten. Hierzu sollten bestehende Daten verknüpft und um neue Untersuchungen und Reallabore einer nachhaltigen Mobilität ergänzt werden. Damit könnten die Wirkungszusammenhänge von monetären und nicht-monetären Effekten, wie Verfügbarkeit, Zeit- und Komfortgewinne, auf das Mobilitätsverhalten genauer analysiert werden.

Fachkräfte gewinnen und halten – wichtiger denn je

Wirtschaft und Arbeitsmarkt stehen angesichts von Digitalisierung, Künstlicher Intelligenz (KI), Klima- und Strukturwandel vor großen Umbrüchen. Tätigkeiten und Arbeitsplätze wandeln sich, fallen weg oder entstehen neu: Standardisierbare Arbeitsprozesse, Erfahrungswissen und ein Verständnis für komplexe Zusammenhänge rücken in den Fokus. Wo sich Automatisierung und KI-Lösungen betriebswirtschaftlich rechnen, werden nicht nur einfache Tätigkeiten im industriellen und im Dienstleistungsbereich wegfallen. Hier gilt es, die freiwerdenden Kapazitäten für höherwertige Tätigkeiten zu nutzen, um einen Mehrwert zu generieren. Dazu braucht es betriebsspezifische Potenzialanalysen und Standortstrategien: Welche Produkte und Dienstleistungen am Standort sind zukunftsfähig und welche betriebsnahen und trotzdem zertifizierten Qualifikationen braucht es dazu?

Vor allem kleine und mittlere Unternehmen (KMU) brauchen hier aufgrund ihrer begrenzten Ressourcen externe Unterstützungsstrukturen zur strategischen Standortanalyse sowie Personal- und Qualifizierungsplanung. Die Region hat dazu zahlreiche gute Initiativen und Instrumente entwickelt, etwa die Personal- und Strategieoffensive Handwerk 2025. Diese Vielzahl ist jedoch gerade für KMU eher unübersichtlich. Für die betrieblichen Entscheider (Personalverantwortliche, Beschäftigtenvertreter) müssen die Zugänge für einen Wissenstransfer neuer Technik, Geschäftsmodelle, Aus- und Weiterbildungskonzepte etc. deutlich transparenter, koordinierter und breiter zugänglich werden. Ein Schritt in Richtung Bündelung von Qualifizierungsangeboten und -instrumenten wird die von der WRS geplante Plattform „Digitaler Lotse für Qualifizierung und betriebliche Weiterbildung" sein. Zur Erhöhung der Reichweite, aber auch zur Vermeidung von Doppelstrukturen, braucht es zunehmend eine deutlich engere Abstimmung und Zusammenarbeit der relevanten Akteure, Bündnissen und Dialogen in der Region und mit dem Land als bisher.

Mit Blick auf die berufliche (duale) Ausbildung werden Querschnittskompetenzen, wie interdisziplinäres, teamübergreifendes Denken und Arbeiten oder Datenmanagement und -sicherheit, für neue Mobilitätsdienstleister und -dienstleistungen, wie etwa das Kfz-Handwerk zunehmend wichtiger. Hier sind neben den Betrieben als Lernort, die überbetrieblichen Berufsbildungsstätten und Berufsschulen gefordert. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, braucht es nicht nur zeitnahe Investitionen in Bildungspersonal und -infrastruktur, sondern auch eine enge Rückbindung mit der regionalen Wirtschaftsstruktur.

Angesicht der permanenten Umbrüche und der kurzen Halbwertszeit von beruflicher Aus- und Weiterbildung muss auch lebenslanges Lernen wieder stärker in den Blick gerückt werden. Das neue Qualifizierungschancengesetz bietet dazu einen vielversprechenden Rahmen. Und auch beim baden-württembergischen Bildungszeitgesetz bietet sich an, die Evaluierung 2018 zum Anlass zu nehmen, mögliche Verbesserungspotenziale für eine Novellierung auszuloten, insbesondere hinsichtlich Akzeptanzsteigerung, Bürokratieabbau und besserer Verständlichkeit.

Eine wirtschaftlich prosperierende Lage und gute Arbeitsbedingungen – insbesondere im Automotive- Cluster – haben in den letzten Jahren viele Fachkräfte in die Region gezogen. Diese gilt es nun auch zu halten. Angesichts eines mehrjährigen Transformationsprozesses braucht es für den Umbau eine Arbeitsmarktpolitik, die diesen Wandel vorausschauend gestaltet. Vor 10 Jahren konnte die Region mit der Ausweitung von Kurzarbeit und der Förderung von Qualifizierungsmaßnahmen sowie bis dahin neuen tariflichen Regelungen zur regionalen Arbeitnehmerüberlassung v. a. im Automotive-Cluster Beschäftigung im großen Umfang halten. Für den länger andauernden Transformationsprozess gilt es jedoch nicht nur kurzfristige, sondern proaktiv wirksame arbeitsmarktpolitische Instrumente weiter zu entwickeln. Bereits bestehende Maßnahmen sind entsprechend anzupassen und weiterzuentwickeln. Das gegenwärtig diskutierte Transformationskurzarbeitergeld könnte den Betrieben dabei helfen, Belegschaften auf die veränderten Anforderungen durch Digitalisierung und Dekarbonisierung mit der notwendigen Qualifizierung vorzubereiten.

2 Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung in der Region Stuttgart

2.1 Wirtschaft und Beschäftigung im interregionalen Vergleich

Großstadtregionen stehen im Wettbewerb untereinander, und zwar auf nationaler wie auf internationaler Ebene. Vor diesem Hintergrund wird an dieser Stelle des Strukturberichts für die innerdeutsche Ebene ein interregionales Standortranking durchgeführt. Konkret geht es dabei um die Frage, wo die Region Stuttgart im wirtschaftlichen Vergleich mit anderen deutschen Großstadtregionen zurzeit steht.[1] Methodisch sind solche Vergleiche nicht ganz unproblematisch, da allein schon die sehr unterschiedliche Abgrenzung der Regionen und statistischen Einheiten die Vergleichbarkeit einschränkt.[2]

2.1.1 Wirtschaftskraft und Arbeitsmarkt

Wertschöpfung

Die Bruttowertschöpfung (BWS) gibt Aufschluss über die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit einer Region.[3] Um interregionale Vergleiche zu ermöglichen, wird die BWS in Tabelle 2.1 auf die Zahl der Einwohner bzw. Erwerbstätigen bezogen.

Die BWS pro Einwohner kann als Wohlstandsindikator betrachtet werden. Bei der Interpretation ist jedoch zu beachten, dass Einpendler in die Region zwar zur BWS beitragen, nicht aber zu den Einwohnern zählen. Zudem werden regionale Preisunterschiede außer Acht gelassen, die die Kaufkraft der Einwohner jedoch maßgeblich mitbestimmen. Von den hier betrachteten Großstadtregionen kommt die Region Stuttgart gemessen an der BWS pro Einwohner mit 47.241 Euro auf den dritten Rang. In der Region Stuttgart ist die BWS pro Einwohner um 16 % geringer als in der Region München, liegt jedoch 37 %

1 Die hier zugrunde gelegten deutschen „Großstadtregionen" stellen meist, aber nicht immer, auf die entsprechenden Raumordnungsregionen ab. In den Fällen Hamburgs und Berlins beinhalten sie zusätzlich Stadt- und Landkreise im jeweiligen Umland, die nach Auffassung der dortigen Industrie- und Handelskammern relativ stark mit der betreffenden Raumordnungsregion verflochten sind.

2 Ein pauschaler internationaler Vergleich von Ballungsräumen wäre in dieser Hinsicht noch weitaus problematischer, sodass auf die entsprechende Option in diesem Rahmen verzichtet wird. Stattdessen wird hier auf andere Untersuchungen verwiesen, in denen etwa die Forschungs- und Innovationsintensität ausgewählter Ballungsräume international verglichen wird. Siehe dazu beispielsweise http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Research_and_innovation_statistics_at_regional_level/de.

3 Die Bruttowertschöpfung erfasst den Wert der in einem Jahr produzierten Güter und Dienstleistungen. Dazu werden vom Produktionswert (Umsatz zuzüglich des Wertes der selbsterstellten Anlagen und der Vorratsänderungen) die in den Produktionsprozess eingegangenen Vorleistungen abgezogen.

über dem Bundesdurchschnitt. Vergleicht man die Großstadtregionen untereinander, so scheint eine Trennlinie zwischen Ost und West zu verlaufen. Die Regionen Berlin, Leipzig/Halle und Dresden weisen eine geringere BWS pro Einwohner auf als im Bundesdurchschnitt, während die anderen betrachteten Regionen höhere Pro-Kopf-BWS als der Bund erreichen.

Tabelle 2.1: Indikatoren zur Wirtschaftskraft (2016)

	Einwohner (in 1.000)	Erwerbstätige (in 1.000)	BWS (in Mio. Euro)	BWS pro Einwohner (in Euro)	BWS pro Erwerbstät. (in Euro)
Region München	2.864	1.846	160.920	56.187	87.162
Region Stuttgart	2.747	1.613	129.757	47.241	80.428
Region Rhein-Main	2.855	1.711	136.109	47.675	79.545
Region Hamburg	3.426	1.923	143.296	41.826	74.503
Region Köln/Bonn	3.171	1.761	129.345	40.784	73.439
Region Leipzig/Halle	1.770	861	46.372	26.200	53.861
Region Berlin	5.305	2.661	159.918	30.143	60.099
Region Dresden	1.037	541	29.538	28.489	54.583
Deutschland	82.349	43.638	2.831.942	34.390	64.896

Quelle: Arbeitskreis VGR der Länder, IAW-Berechnungen

Bezieht man die Bruttowertschöpfung auf die Zahl der Erwerbstätigen, ergibt sich ein Maß für die Erwerbstätigenproduktivität. So konnte in der Region Stuttgart im Jahr 2016 jeder Erwerbstätige im Schnitt eine Bruttowertschöpfung von 80.428 Euro erzielen. Gemessen an dieser Größe liegt die Region Stuttgart bundesweit auf dem zweiten Platz. Nur die Region München erreicht eine um 8 % höhere BWS pro Erwerbstätigem, in Deutschland ist diese um 19 % geringer als in der Region Stuttgart. Verglichen mit 2014 konnte die Region Stuttgart den Abstand zur Region München in der Erwerbstätigenproduktivität um gut 2 Prozentpunkte verringern.

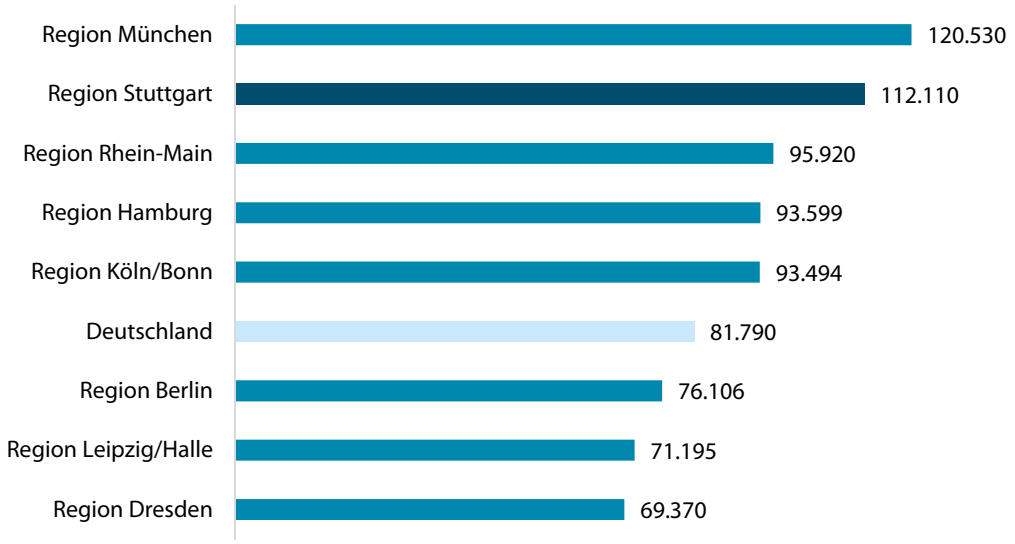
Ein Vergleich der Wirtschaftskraftindikatoren entsprechend ihrer Entwicklung seit 2014 (vgl. Tabelle 2.2) zeigt, dass mit Ausnahme der Region Dresden alle Großstadtregionen ein höheres Bevölkerungswachstum aufweisen als der Bund. Die Zahl der Erwerbstätigen ist mit 4,1 % bzw. 4,0 % in den Regionen München und Berlin besonders stark gestiegen. Auch in der Region Stuttgart ist die Zahl der Erwerbstätigen mit 3,1 % deutlich stärker gewachsen als im Bund (2,2 %). Gemessen an der Bruttowertschöpfung haben sich die Regionen Dresden, Berlin und Stuttgart besonders dynamisch entwickelt. Dabei weist insbesondere die Region Dresden mit einem Anstieg der BWS pro Einwohner um 10,1 % und der BWS pro Erwerbstätigem um 9,8 % besonders hohe Wachstumsraten auf. Die Region Stuttgart belegt im Ranking des Wachstums der BWS pro Kopf bzw. der Erwerbstätigenproduktivität jeweils den dritten Platz.

Tabelle 2.2: Indikatoren zur Wirtschaftskraft (Veränderung von 2016 ggü. 2014)

	Einwohner (in 1.000)	Erwerbstätige (in 1.000)	BWS (in Mio. Euro)	BWS pro Einwohner (in Euro)	BWS pro Erwerbstät. (in Euro)
Region München	2,8%	4,1%	8,6%	5,7%	4,3%
Region Stuttgart	2,4%	3,1%	9,8%	7,2%	6,5%
Region Rhein-Main	2,4%	2,6%	4,6%	2,1%	2,0%
Region Hamburg	2,3%	3,0%	8,4%	6,0%	5,2%
Region Köln/Bonn	2,1%	3,4%	7,9%	5,6%	4,3%
Region Leipzig/Halle	1,8%	0,9%	8,3%	6,4%	7,3%
Region Berlin	2,7%	4,0%	10,3%	7,4%	6,0%
Region Dresden	1,3%	1,5%	11,5%	10,1%	9,8%
Deutschland	1,7%	2,2%	8,0%	6,2%	5,6%

Quelle: Arbeitskreis VGR der Länder, IAW-Berechnungen

Abbildung 2.1: Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem im Produzierenden Gewerbe (Jahr 2016), in Euro

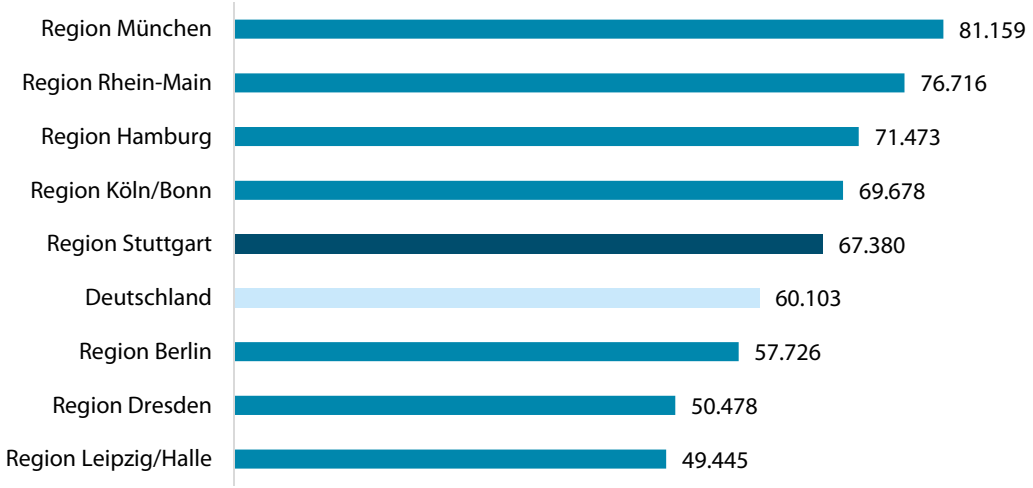


Quelle: Arbeitskreis VGR der Länder, IAW-Berechnungen

Eine differenzierte Betrachtung der Erwerbstätigenproduktivität verdeutlicht, dass im Produzierenden Gewerbe wesentlich höhere Produktivitätswerte erreicht werden als im Dienstleistungssektor. Abbildung 2.1 zeigt, dass die Region Stuttgart besonders im Produzierenden Gewerbe sehr leistungsfähig ist. So kann im Produzierenden Gewerbe eine Wertschöpfung von 112.110 Euro pro Erwerbstätigem erreicht werden. Diese liegt

nur 7 % unter der Erwerbstätigenproduktivität in der Region München, die im interregionalen Vergleich auf den höchsten Wert kommt. Verglichen mit der Region Rhein-Main, die die dritthöchste Erwerbstätigenproduktivität verzeichnet, weist die Region Stuttgart eine um 17 % höhere Erwerbstätigenproduktivität aus. Verglichen mit dem Bundesdurchschnitt sind es sogar 37 %. Auch im Vergleich gegenüber 2014 zeigt sich die hohe Leistungsfähigkeit des Produzierenden Gewerbes in der Region. Während die Erwerbstätigenproduktivität in der Region München nur um 2 % wachsen konnte, legte diese in der Region Stuttgart um 11 % zu (bundesweit: plus 8 %).

Abbildung 2.2: Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem im Dienstleistungssektor (Jahr 2016), in Euro



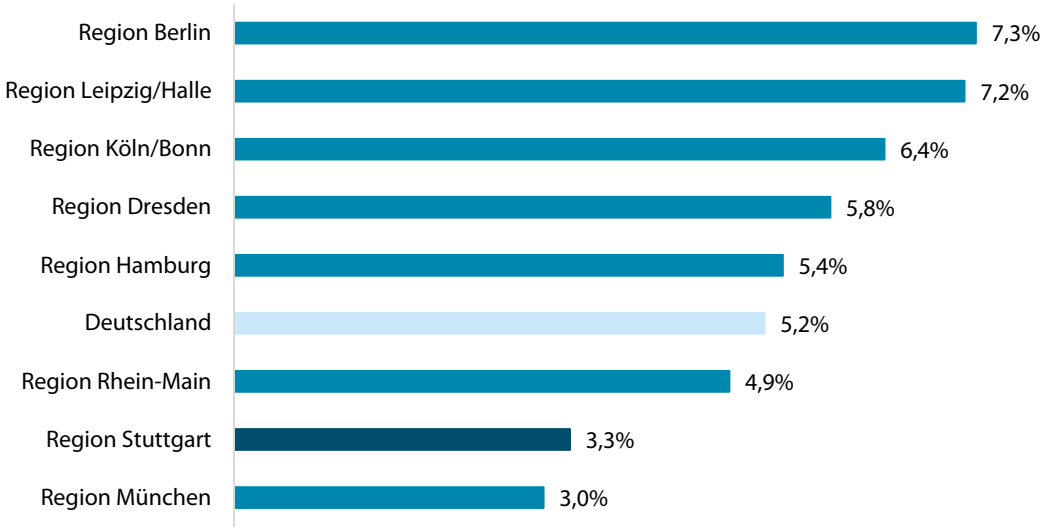
Quelle: Arbeitskreis VGR der Länder, IAW-Berechnungen

Bei der Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem im Dienstleistungssektor erreicht die Region Stuttgart im interregionalen Vergleich mit 67.380 Euro je Erwerbstätigem nur eine mittlere Platzierung (Abbildung 2.2). Somit ist die Erwerbstätigenproduktivität im Dienstleistungssektor zwar noch 12 % höher als im Bundesdurchschnitt, liegt jedoch 17 % unter der Erwerbstätigenproduktivität in der Region München, die auch im Dienstleistungsbereich die höchsten Produktivitätswerte aufweist. Gründe für die höhere Erwerbstätigenproduktivität im Dienstleistungssektor in den vor der Region Stuttgart liegenden Regionen sind u. a. höhere Beschäftigtenanteile in produktiveren Branchen, z. B. im Finanzsektor oder bei den Unternehmensdienstleistungen. Im Bundesvergleich ist die Erwerbstätigenproduktivität im Dienstleistungssektor in der Region Stuttgart zwischen 2014 und 2016 nur unterdurchschnittlich gewachsen. Mit einem Wachstum von 3,6 % liegt die Region Stuttgart zwar vor den Regionen Köln/Bonn (+2,1 %) und Rhein/Main (+2,3 %), jedoch hinter dem Bundesdurchschnitt von +4,8 %, der Region München (+4,9 %) oder den beiden ostdeutschen Regionen (Dresden: +7,7 %, Leipzig/Halle: +6,7 %).

Arbeitslosenquote

Für einen interregionalen Vergleich ist auch die Lage auf dem Arbeitsmarkt relevant. Abbildung 2.3 zeigt, dass die Region Stuttgart im Jahresdurchschnitt 2018 auf eine Arbeitslosenquote von 3,3 % kommt. Diese liegt nur 0,3 Prozentpunkte über der Arbeitslosenquote der bestplatzierten Region München und knapp 2 Prozentpunkte unter dem Bundesdurchschnitt. Mit Ausnahme der Regionen München, Stuttgart und Rhein-Main verzeichnen alle anderen Großstadtregionen höhere Arbeitslosenquoten als im gesamtdeutschen Durchschnitt. Verglichen mit dem Jahr 2014 weisen alle betrachteten Raumeinheiten niedrigere Arbeitslosenquoten auf und scheinen somit von der insgesamt guten Konjunktur zu profitieren.

Abbildung 2.3: Arbeitslosenquote 2018 (bezogen auf alle Erwerbspersonen)



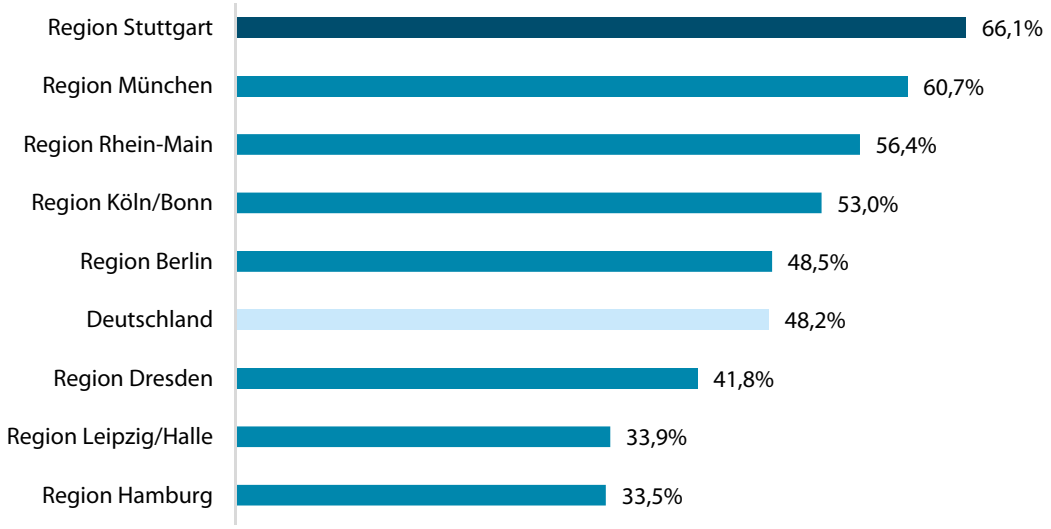
Quelle: Bundesagentur für Arbeit, IAW-Berechnungen

2.1.2 Wettbewerbsfähigkeit

Exportquote

Die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Regionen lässt sich mit Hilfe der Auslandsumsatzanteile (=Exportquoten) des Verarbeitenden Gewerbes vergleichen. Mit einem Ausfuhranteil von 66,1 % am Umsatz ist die Region Stuttgart weiterhin vor der Region München die stärkste Exportregion. So werden zwei Drittel des Umsatzes des Verarbeitenden Gewerbes der Region im Auslandsgeschäft erwirtschaftet. Verglichen mit 2015 ist die Exportquote der Region jedoch um 2,8 Prozentpunkte gefallen. Im Bundesdurchschnitt lag der Anteil des Auslandsumsatzes am Gesamtumsatz des Verarbeitenden Gewerbes bei 48,2 %. Durch die bereits seit fast zehn Jahren anhaltend gute Wirtschaftslage hat die Region Stuttgart hier aber eine überaus starke Position.

Abbildung 2.4: Anteil des Auslandsumsatzes am Gesamtumsatz im Verarbeitenden Gewerbe in deutschen Großstadtregionen (Jahr 2017)

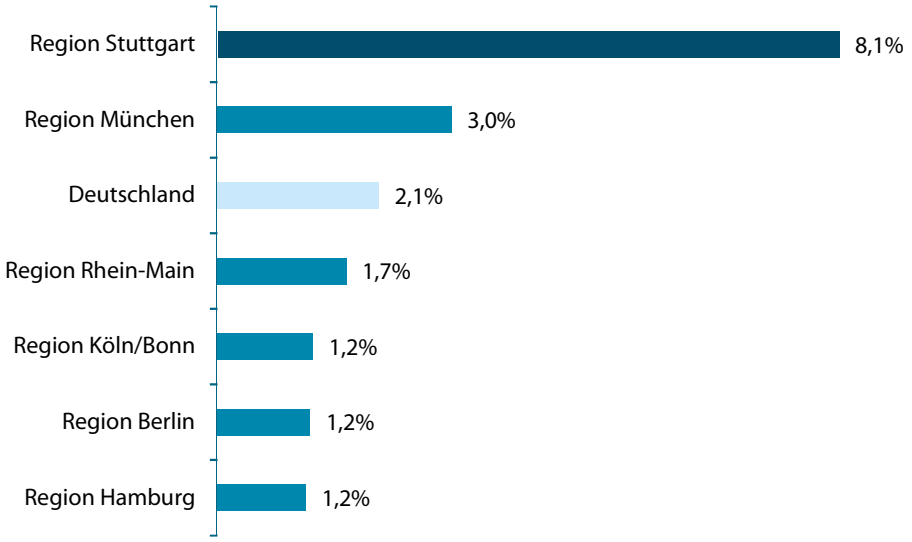


Quelle: Regionaldatenbank des Statistischen Bundesamts, IAW-Berechnungen

Technologische Leistungsfähigkeit

Die überdurchschnittliche und in den letzten Jahren immer noch steigende Exportquote des Verarbeitenden Gewerbes der Region Stuttgart verdeutlicht deren hohe internationale Wettbewerbsfähigkeit. Die betreffende Stärke auf den Weltmärkten basiert dabei in besonderem Maße auf der herausragenden technologischen Leistungsfähigkeit der Region. In diesem Zusammenhang kommt die Region Stuttgart bei der privatwirtschaftlichen FuE-Ausgabenintensität (FuE-Aufwendungen der Wirtschaft im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt) auf den bei Weitem höchsten Wert unter den Referenzregionen (Abbildung 2.5). Mit einer Intensität von 8,1 % beträgt der Vorsprung auf die Region München, die ihrerseits noch weit über dem bundesweiten Durchschnitt von 2,1 % liegt, mehr als fünf Prozentpunkte.

Abbildung 2.5: Anteil der Internen FuE-Aufwendungen der Wirtschaft am Bruttoinlandsprodukt (FuE-Ausgabenintensität), 2017



Quelle: Stifterverband der deutschen Wissenschaft und Arbeitskreis VGR der Länder, IAW-Berechnungen

Gegenüber dem im letzten Strukturbericht dargestellten Jahr 2015 zeigt sich für die Region Stuttgart nochmals ein deutlicher Zuwachs der FuE-Ausgabenintensität um 1,5 Prozentpunkte auf nunmehr 8,1 %. Damit hat sich sowohl der Abstand zum bundesweiten Durchschnitt als auch zu den anderen Regionen nochmals deutlich vergrößert. Die hohe Ausgabenintensität ist insbesondere auf die deutlich gestiegenen FuE-Ausgaben des Verarbeitenden Gewerbes, insbesondere im Kreis Böblingen, zurückzuführen.

2.2 Wirtschaft und Beschäftigung im regionalen Überblick

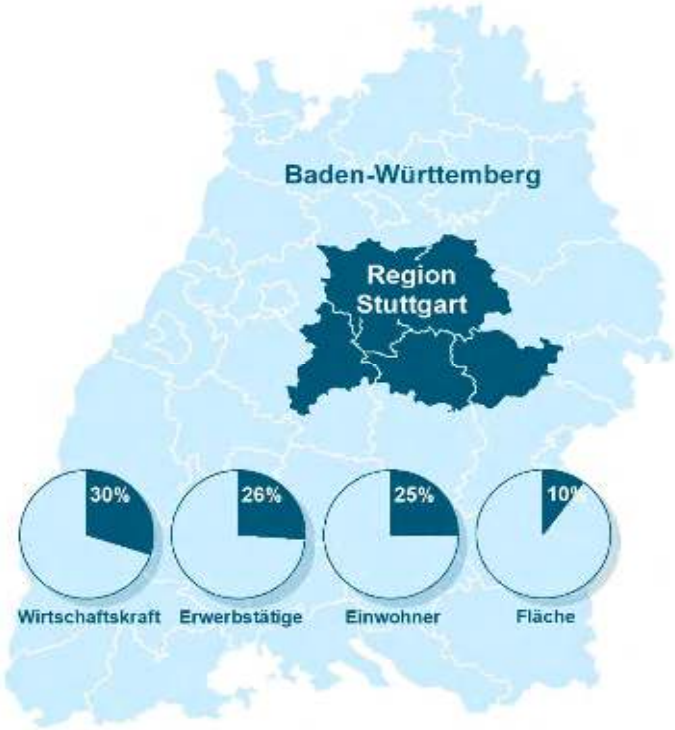
Im nachfolgenden Kapitel wird überblicksartig die Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung in der Region Stuttgart dargestellt. Im daran anschließenden Kapitel 3 wird differenzierter auf einzelne Branchen aus Industrie, Dienstleistungssektor und auf das Handwerk eingegangen.

In den folgenden Unterabschnitten erfolgt zunächst eine Darstellung der wirtschaftlichen Entwicklung anhand von Wertschöpfungsdaten sowie ein Überblick über die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen. Anschließend konzentriert sich der Bericht in den Kapiteln 2.3 und 2.4 auf beschäftigungsbezogene Indikatoren (u. a. Tertiarisierung, Qualifikationsstruktur und Teilzeitarbeit) und auf die Entwicklung des Arbeitsmarktes in der Region Stuttgart.

2.2.1 Wirtschaftsentwicklung in der Region Stuttgart

Im Jahr 2016 realisierte die Region Stuttgart eine Bruttowertschöpfung von knapp 130 Mrd. Euro. Das sind 10 % mehr als noch im Jahr 2014. Somit erwirtschaftete die Region im Jahr 2016 30 % der Wertschöpfung des Landes Baden-Württemberg, während der Einwohneranteil bei 25 % und der Erwerbstätigenanteil bei 26 % liegen (vgl. Abbildung 2.6).

Abbildung 2.6: Die Region Stuttgart in Baden-Württemberg (Werte von 2016)



Quelle: Verband Region Stuttgart, aktualisiert durch IAW

Vergleicht man die Bruttowertschöpfung in den Kreisen der Region (vgl. Tabelle 2.3), so trägt der Stadtkreis 35,8 % zur regionalen Bruttowertschöpfung bei, auch wenn er nur 22,8 % der Einwohner zählt. Dieser überproportionale Anteil lässt sich primär durch Pendlerbewegungen erklären, denn 32,2 % der Erwerbstätigen der Region sind im Stadtkreis Stuttgart beschäftigt. Die anderen Kreise der Region weisen dementsprechend geringere regionale Anteile an Erwerbstätigen als an Einwohnern auf. Auch die Kreise Böblingen und Ludwigsburg tragen mit 17,5 % bzw. 16,6 % starke Anteile zur Bruttowertschöpfung der Region bei, die jeweils in etwa ihrem Anteil an den Erwerbstätigen entsprechen.

Tabelle 2.3: Bruttowertschöpfung (BWS) und abgeleitete Kennziffern, 2016

	BWS (in Mio. Euro)	Einwohner (in 1.000)	BWS pro Einwohner (in Euro)	Erwerbstätige (in 1.000)	BWS pro Erwerbstät. (in Euro)
Deutschland	2.831.942	82.349	34.390	43.638	64.896
Baden-Württemberg	428.995	10.916	39.300	6.166	69.577
Region Stuttgart	129.757	2.747	47.241	1.613	80.428
Stuttgart	46.452	626	74.217	519	89.452
Böblingen	22.680	384	59.127	232	97.636
Esslingen	18.724	526	35.566	277	67.643
Göppingen	7.711	254	30.397	123	62.903
Ludwigsburg	21.480	536	40.076	262	82.046
Rems-Murr-Kreis	12.710	421	30.184	201	63.373

Quelle: Arbeitskreis VGR der Länder, IAW-Berechnungen

Vergleicht man die Pro-Kopf-Wertschöpfung zwischen den betrachteten Raumeinheiten, so sticht insbesondere der Stadtkreis Stuttgart mit einer Wertschöpfung von 74.217 Euro pro Einwohner heraus. Diese liegt um 39.828 Euro über dem Bundesdurchschnitt, um 34.917 Euro über dem Landesdurchschnitt und um 26.976 Euro über dem Durchschnitt in der Region. Mit einer BWS pro Kopf von 59.127 Euro erreicht auch der Kreis Böblingen einen überdurchschnittlich hohen Wert, während der Kreis Göppingen und der Rems-Murr-Kreis nur auf Werte von gut 30.000 Euro kommen.[4]

Der Vergleich der Bruttowertschöpfung pro Erwerbstätigem zwischen den einzelnen Kreisen ist deutlich aussagekräftiger als der Vergleich der Pro-Kopf-BWS, da die Pend-

4 Vgl. Abschnitt 2.1.1 für nähere Erläuterungen. Zu beachten ist bei der Interpretation insbesondere, dass die Wertschöpfung dem Arbeitsort der Erwerbstätigen, und nicht deren Wohnort zugerechnet wird. Dies führt zu einer Überschätzung der pro-Kopf-Wertschöpfung in Kreisen mit einer hohen Zahl von Einpendlern und umgekehrt zu einer Unterschätzung in Kreisen mit vielen Auspendlern.

lerströme so berücksichtigt werden können. So weist der Stadtkreis Stuttgart mit einer Erwerbstätigenproduktivität von 89.452 Euro zwar immer noch eine höhere Wertschöpfung auf als im regionalen sowie im landes- und bundesweiten Durchschnitt auf, er fällt jedoch hinter den Kreis Böblingen (97.636 Euro) zurück. Während die Erwerbstätigenproduktivität im Kreis Ludwigsburg leicht über dem regionalen Durchschnitt liegt, ist diese in den Kreisen Esslingen, Göppingen sowie im Rems-Murr-Kreis deutlich niedriger.

Betrachtet man die Entwicklung der Erwerbstätigenproduktivität im Zeitraum von 2008 bis 2016 (vgl. Tabelle 2.4), so wuchs diese in der Region im langfristigen Vergleich mit 19,8 % stärker als in Baden-Württemberg (16,5 %) oder in Deutschland insgesamt (15,0 %). Insbesondere sticht die Entwicklung der Erwerbstätigenproduktivität im Kreis Böblingen heraus, die seit dem Jahr 2008 um über ein Drittel gewachsen ist. Dabei ist die Erwerbstätigenproduktivität zwischen den Jahren 2014 und 2015 sprunghaft angestiegen. Während die Erwerbstätigenproduktivität 2014 in Böblingen noch 87.649 Euro betrug, waren es 2015 schon 98.843 Euro. Grund dafür sind Sonderentwicklungen im Verarbeitenden Gewerbe.

Auch der Kreis Ludwigsburg erreicht mit einem langfristigen Wachstum von 23,1 % hohe Zuwächse der Erwerbstätigenproduktivität, wohingegen der Kreis Esslingen nur einstellige Wachstumsraten aufweist. Im kurzfristigen Vergleich (2015/2016) können der Kreis Ludwigsburg, der Rems-Murr-Kreis und der Kreis Göppingen positive Wachstumsraten verzeichnen, wohingegen die Erwerbstätigenproduktivität in den Kreisen Stuttgart, Böblingen und Esslingen leicht zurückgegangen ist. Dies hat zur Folge, dass die Entwicklung der Erwerbstätigenproduktivität in der Region Stuttgart insgesamt zwischen 2015 und 2016 stagniert, wohingegen Baden-Württemberg und Deutschland bei dieser Kennziffer Wachstumsraten von 1,2 % bzw. 2,0 % verzeichnen.

Tabelle 2.4: Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem (in Euro)

	2008	2015	2016	Entw. 2008 bis 2016		Entw. 2015 bis 2016	
				abs.	%	abs.	%
Deutschland	56.409	63.624	64.896	8.487	15,0%	1.272	2,0%
Baden-Württemberg	59.705	68.766	69.577	9.871	16,5%	810	1,2%
Region Stuttgart	67.112	80.362	80.428	13.316	19,8%	65	0,1%
Stuttgart	75.917	90.082	89.452	13.536	17,8%	-629	-0,7%
Böblingen	71.921	98.834	97.636	25.716	35,8%	-1.197	-1,2%
Esslingen	61.884	68.126	67.643	5.759	9,3%	-483	-0,7%
Göppingen	53.955	62.543	62.903	8.948	16,6%	360	0,6%
Ludwigsburg	66.648	79.874	82.046	15.398	23,1%	2.172	2,7%
Rems-Murr-Kreis	55.298	62.472	63.373	8.074	14,6%	901	1,4%

Quelle: Arbeitskreis VGR der Länder, IAW-Berechnungen

Tabelle 2.5 zerlegt die Erwerbstätigenproduktivität in Stundenproduktivität und Arbeitszeit je Erwerbstätigem. Die Stundenproduktivität bezieht dabei die Bruttowertschöpfung auf die Zahl der von den Erwerbstätigen geleisteten Arbeitsstunden. So wird pro Erwerbstätigenstunde in der Region Stuttgart eine Wirtschaftsleistung von 59 Euro realisiert. Dieser Wert liegt um 8 Euro über dem des Landes und um 11 Euro über dem Bundeswert, was wohl insbesondere auf die hohe Bedeutung der Automobilindustrie und die Ansiedlung von zentralen Unternehmensfunktionen zurückzuführen sein dürfte. Innerhalb der Region werden die höchsten Stundenproduktivitäten in den Kreisen Stuttgart (64 Euro) und Böblingen (71 Euro) erreicht. Im Kreis Göppingen und im Rems-Murr-Kreis werden hingegen nur 46 bzw. 47 Euro realisiert. Die Betrachtung der Stundenproduktivität ergibt ein ähnliches Bild wie die Erwerbstätigenproduktivität, da das Standard-Arbeitsvolumen pro Erwerbstätigem zwischen den betrachteten Raumeinheiten kaum variiert.

Tabelle 2.5: Erwerbstätigenproduktivität – Zerlegung in Stundenproduktivität und Arbeitszeit je Erwerbstätigem, 2016

	Erwerbstätigen-produktivität (in Euro je Erwerbstät.)	Stundenproduktivität (in Euro pro Stunde)	Standard-Arbeitsvolumen je Erwerbstätigem (in Stunden)
Deutschland	64.896	48	1.359
Baden-Württemberg	69.577	51	1.355
Region Stuttgart	80.428	59	1.373
Stuttgart	89.452	64	1.400
Böblingen	97.636	71	1.371
Esslingen	67.643	50	1.355
Göppingen	62.903	46	1.358
Ludwigsburg	82.046	60	1.368
Rems-Murr-Kreis	63.373	47	1.343

Quelle: Arbeitskreis VGR der Länder, IAW-Berechnungen

Tabelle 2.6 verdeutlicht die herausragende Bedeutung des Produzierenden Gewerbes als Wirtschaftsmotor der Region. Eine Differenzierung der Erwerbstätigenproduktivität nach Wirtschaftssektoren zeigt, dass seit dem Jahr 2008 insbesondere das Produzierende Gewerbe in der Region hohe Produktivitätszuwächse erreichen konnte. So konnte jeder Erwerbstätige im Produzierenden Gewerbe seit 2008 zusätzliche 27.786 Euro zur Wirtschaftsleistung beitragen, während sich die Zugewinne im Dienstleistungssektor in demselben Zeitraum auf nur 7.619 Euro belaufen. Im Produzierenden Gewerbe wurde in der Region im Jahr 2016 eine Bruttowertschöpfung von 112.110 Euro pro Erwerbstätigem erwirtschaftet – das ist ein Drittel mehr als noch im Jahr 2008. In den Jahren 2015/16 weist jedoch der Dienstleistungssektor Produktivitätsgewinne auf, während die Erwerbstätigenproduktivität im Produzierenden Gewerbe um 1,7 % gefallen ist. Ob dies eine Trendumkehr oder nur ein vorübergehender Sondereffekt ist, kann erst die weitere Entwicklung zeigen.

Tabelle 2.6: Wertschöpfung pro Erwerbstätigem in der Region Stuttgart (in Euro)

	2008	2015	2016	Entw. 2008 bis 2016		Entw. 2015 bis 2016	
				abs.	%	abs.	%
Produzierendes Gewerbe	84.324	114.041	112.110	27.786	33,0%	-1.931	-1,7%
Dienstleistungssektor	59.761	66.338	67.380	7.619	12,7%	1.042	1,6%

Quelle: Arbeitskreis VGR der Länder, IAW-Berechnungen

Tabelle 2.7 zeigt schließlich die sektoralen Wertschöpfungsanteile in der Region. In der längerfristigen Entwicklung wird ersichtlich, dass das Produzierende Gewerbe über die Jahre an Bedeutung gewonnen hat, wobei ein Höhepunkt im Jahr 2015 erreicht wurde und im Jahr 2016 der Anteil leicht zurückging und bei 41,6 % der gesamten regionalen Wertschöpfung liegt. Die Wertschöpfungsanteile des Dienstleistungssektors sind im Betrachtungszeitraum insgesamt leicht rückläufig, wobei im Jahr 2016 eine leichte Steigerung auf 58,2 % zu beobachten ist. Abgesehen von dieser längerfristigen Entwicklung sticht das „Krisenjahr" 2009 heraus, in dem das Produzierende Gewerbe lediglich 32,8 % der Wertschöpfung in der Region erzielen konnte. Das sind fünf Prozentpunkte weniger als im Vorjahr.

Tabelle 2.7: Sektorale Anteile an der Wertschöpfung in der Region Stuttgart (in Prozent)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Produzierendes Gewerbe	38,9	32,8	38,7	40,4	40,2	39,5	40,6	42,6	41,6
Dienstleistungssektor	60,9	67,0	61,1	59,5	59,7	60,2	59,2	57,3	58,2

Quelle: Arbeitskreis VGR der Länder, IAW-Berechnungen

2.2.2 Beschäftigungsentwicklung in der Region Stuttgart

Die Entwicklung und die Strukturen der Beschäftigung werden im Strukturbericht Region Stuttgart auf Basis einer Sonderauswertung der Bundesagentur für Arbeit analysiert.[5] Mittels regionalisierter Daten zur sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung, die nach Wirtschaftszweigen (sektoral), Berufsgruppen (funktional) und Qualifikationen differenziert ausgewertet werden, können Aussagen bis auf Regions- und Kreisebene getroffen

5 Die Daten aus der Beschäftigungsstatistik wurden dankenswerterweise von der Agentur für Arbeit Stuttgart zur Verfügung gestellt.

werden. Die Beschäftigungsstatistik erfasst die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die rund 75 % der Erwerbstätigen umfassen.[6] Je nach Wirtschaftszweig variiert der Abdeckungsgrad zwischen 70 % und mehr als 90 %. Während im Verarbeitenden Gewerbe der weitaus überwiegende Teil der Erwerbstätigen der Sozialversicherungspflicht unterliegt, ist der Deckungsgrad der Beschäftigungsstatistik in vielen Dienstleistungsbranchen mit hohen Anteilen Selbstständiger, mithelfender Familienangehöriger, marginal Beschäftigter sowie Beamter entscheidend geringer.[7]

Die Beschäftigungsentwicklung verlief in den letzten Jahren ausgesprochen positiv. Im Jahr 2018 gab es ein Allzeithoch bei der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung. Zum 30.06.2018 waren in der Region Stuttgart 1.260.977 Beschäftigte tätig, in Baden-Württemberg fast 4,7 Millionen und in Deutschland fast 33 Millionen. In den sechs Kreisen der Region Stuttgart sind damit auf 10 % der Fläche Baden-Württembergs 27 % der im Lande Beschäftigten tätig.

Im Langfristvergleich stieg die Beschäftigung seit 1999 in den meisten Jahren an – lediglich von wirtschaftlichen Einbrüchen in den Jahren 2003 bis 2005 und 2008 bis 2010 unterbrochen (Abbildung 2.7). In der Region Stuttgart entwickelte sich die Beschäftigung im Vergleich zu Baden-Württemberg weitgehend parallel, nur zwischen 2005 und 2010 ging die Schere zuungunsten der Region auseinander. Diese ungleiche Entwicklung zwischen Regions- und Landesebene wurde unter anderem auf vermehrte Betriebsverlagerungen aus der Region Stuttgart heraus zurückgeführt. Eine Studie der IHK Region Stuttgart kam in den 2000er Jahren zum Ergebnis, dass die industrielle Basis der Region Stuttgart schrumpfe.[8] In den 2010er Jahren drehte sich der unternehmensbezogene Wanderungssaldo in der Region aber wieder vom Negativen ins Positive,[9] wie nicht zuletzt der stabile Aufwärtstrend bei der Beschäftigung zeigt. Im langfristigen Vergleich des Jahres 2018 mit 1999 gab es in Baden-Württemberg ein Beschäftigungsplus von 26,1 %, in der Region Stuttgart von 22,9 % und in Deutschland von 19,9 %. Einen überproportionalen Anteil zum starken Zuwachs bei der Beschäftigung trägt die Teilzeitarbeit bei, so dass das Arbeitsvolumen bei weitem nicht im gleichen Maße gestiegen ist wie die Beschäftigtenzahl (vgl. Kapitel 2.3.6).

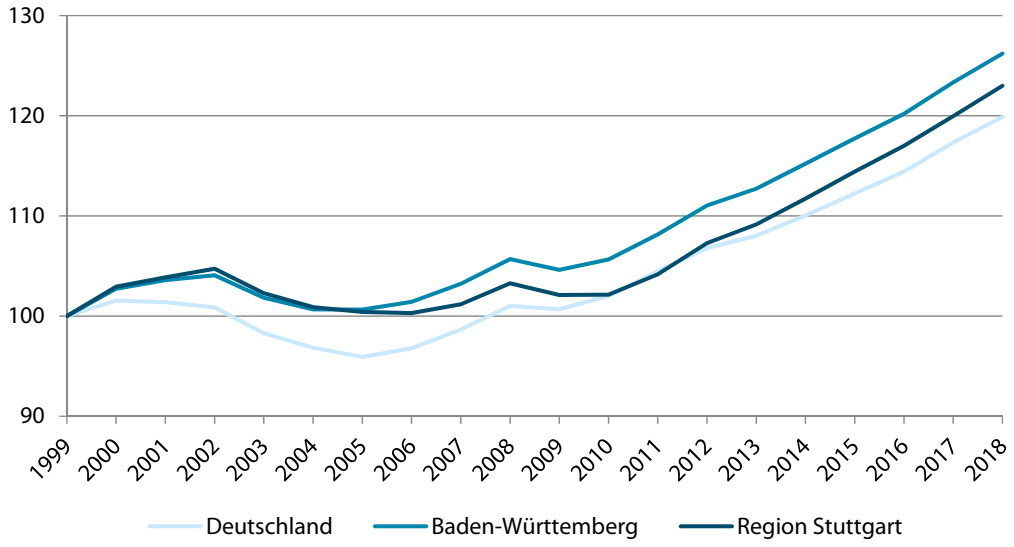
6 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte umfassen alle Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen, die kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig und/oder beitragspflichtig nach dem Recht der Arbeitsförderung sind oder für die Beitragsanteile zur gesetzlichen Rentenversicherung oder nach dem Recht der Arbeitsförderung zu zahlen sind. Zu diesem Personenkreis zählen Angestellte, Arbeiter, Auszubildende, Altersteilzeitbeschäftigte etc. Nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen dagegen Beamte, Selbstständige, mithelfende Familienangehörige, Berufs- und Zeitsoldaten sowie Wehr- und Zivildienstleistende.

7 Im Jahr 2018 waren 74 % der Erwerbstätigen sozialversicherungspflichtig beschäftigt, 12 % gehörten zur Gruppe der marginal Beschäftigten, 9 % zu den Selbstständigen oder mithelfenden Familienangehörigen sowie 4 % zu den Beamten (vgl. IAB-Kurzbericht 7/2019, S. 5).

8 Vgl. IMU & IAW (2015): Strukturbericht Region Stuttgart 2015, S. 36.

9 IHK Region Stuttgart (2013): Wie attraktiv sind die Standorte in der Region Stuttgart? Stuttgart.

Abbildung 2.7: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Region Stuttgart im Vergleich zu Baden-Württemberg und Deutschland 1999 bis 2018 (Index 1999 = 100)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Beschäftigungsentwicklung in den Kreisen der Region Stuttgart

In allen Kreisen der Region Stuttgart entwickelte sich die Beschäftigung zwischen 1999 und 2018 zwar positiv, aber unterschiedlich dynamisch (Tabelle 2.8). Die weitaus größte Anzahl von Arbeitsplätzen gewann der Stadtkreis Stuttgart. Das stärkste prozentuale Beschäftigungsplus in den letzten zwei Dekaden gab es im Landkreis Ludwigsburg, knapp vor Böblingen und Esslingen. Unter dem Regionsschnitt lagen nur der Rems-Murr-Kreis mit 19,7 % und Göppingen mit einem weniger starken Anstieg um 14,2 %. Im Kurzfristvergleich 2018 zu 2017 streuen die Werte für die Landkreise nur wenig um das Regionsplus von 2,5 %.

Dienstleistungswirtschaft um den industriellen Kern

Zwei von drei sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Region Stuttgart sind im Dienstleistungssektor tätig (Tabelle 2.9). Ein Drittel der Beschäftigten arbeitet im Produzierenden Gewerbe (sekundärer Sektor). Der Anteil der Beschäftigten in der Land- und Forstwirtschaft (primärer Sektor) liegt bei 0,3 %. Die Region Stuttgart kann als Dienstleistungswirtschaft um den industriellen Kern beschrieben werden. Der „Industrie-Dienstleistungs-Verbund“ bzw. die Verzahnung von Industrie und Dienstleistungen sind für Baden-Württemberg wie auch für die Region Stuttgart sehr wichtig.[10]

10 Vergleiche Kapitel 3.1.1 sowie Koch, Andreas et al. (2019): Die Bedeutung der industrienahen Dienstleistungen in Baden-Württemberg unter besonderer Berücksichtigung der Digitalisierung. Tübingen.

Tabelle 2.8: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 1999 bis 2018

	1999	2017	2018	1999 bis 2018 abs.	1999 bis 2018 %	2017 bis 2018 abs.	2017 bis 2018 %
Deutschland	27.418.361	32.164.973	32.870.228	5.451.867	19,9%	705.255	2,2%
Baden-Württemberg	3.704.833	4.566.739	4.673.437	968.604	26,1%	106.698	2,3%
Region Stuttgart	1.026.107	1.229.904	1.260.977	234.870	22,9%	31.073	2,5%
Stuttgart	338.369	405.383	416.667	78.298	23,1%	11.284	2,8%
Böblingen	144.561	176.949	181.261	36.700	25,4%	4.312	2,4%
Esslingen	176.020	213.649	218.065	42.045	23,9%	4.416	2,1%
Göppingen	79.256	88.286	90.496	11.240	14,2%	2.210	2,5%
Ludwigsburg	161.359	197.828	203.048	41.689	25,8%	5.220	2,6%
Rems-Murr-Kreis	126.542	147.809	151.440	24.898	19,7%	3.631	2,5%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Tabelle 2.9: Region Stuttgart – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren (und ausgewählten Wirtschaftsabschnitten im Produzierenden Gewerbe) im Jahr 2018 im Vergleich zu 2007

	2007	2018	Anteil 2018 %	2007 bis 2018 abs.	2007 bis 2018 %
Land- und Forstwirtschaft (Primärer Sektor)	2.929	3.994	0,3%	1.065	36,4%
Produzierendes Gewerbe (Sekundärer Sektor)	376.648	416.321	33,0%	39.673	10,5%
Verarbeitendes Gewerbe	318.620	342.770	27,2%	24.150	7,6%
Energieversorgung	5.590	7.333	0,6%	1.743	31,2%
Wasserversorgung	3.356	4.450	0,4%	1.094	32,6%
Baugewerbe	48.710	61.260	4,9%	12.550	25,8%
Dienstleistungen (Tertiärer Sektor)	657.670	840.660	66,7%	182.990	27,8%
Beschäftigte insgesamt	1.037.355	1.260.977	100,0%	223.622	21,6%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Die wichtigsten Dienstleistungsbereiche in der Region Stuttgart sind nach Beschäftigtenzahlen die personenbezogenen Dienstleistungen, die unternehmensbezogenen Dienstleistungen und der Handel (siehe Kapitel 3.2). Zur auf den industriellen Kern bezogenen

Dienstleistungswirtschaft gehören insbesondere die unternehmensbezogenen Dienstleistungen, aber auch größere Teilbereiche der Branchen Information und Kommunikation, Verkehr und Lagerei, Finanzdienstleistungen und Handel. Der wichtigste Bereich des Produzierenden Gewerbes ist das Verarbeitende Gewerbe, also der industrielle Kern der Region Stuttgart, gefolgt vom Baugewerbe.

Dem starken Beschäftigungswachstum des Dienstleistungssektors (27,8 %) von 2007 bis 2018 steht eine deutlich moderatere Entwicklung im Produzierenden Gewerbe (10,5 %) gegenüber. Das schwächste Beschäftigungsplus mit weit unterdurchschnittlichen 7,6 % gab es jedoch im Verarbeitenden Gewerbe, in dem 2018 gut 342.000 Beschäftigte tätig waren. Trotz einer in allen Sektoren positiven Beschäftigungsentwicklung hat sich der Trend zur sektoralen Tertiarisierung fortgesetzt und der Dienstleistungssektor weiterhin an Gewicht gewonnen. Gleichwohl spielt das Produzierende Gewerbe eine nach wie vor wichtige Rolle als industrielle Basis für den expandierenden Dienstleistungssektor. Die enge Verknüpfung von Produzierendem Gewerbe und unternehmensnahen Dienstleistungen – der Industrie-Dienstleistungs-Verbund – ist für die Region Stuttgart von hoher Bedeutung. Neben den direkten Beschäftigungseffekten führen die gut bezahlten Arbeitsplätze in der Industrie über Wohlstandseffekte zu positiven Wirkungen in vielen Dienstleistungsbranchen.

2.3 Beschäftigungsstrukturen in der Region Stuttgart

Die insgesamt positive Beschäftigungsentwicklung der letzten Jahre ist mit Verschiebungen bei den Beschäftigungsstrukturen verbunden. Strukturelle Veränderungen gibt es bei der Beschäftigung nach Sektoren, nach Berufen, nach Qualifikationen, nach Geschlecht und nach Alter, wie im Folgenden gezeigt wird.

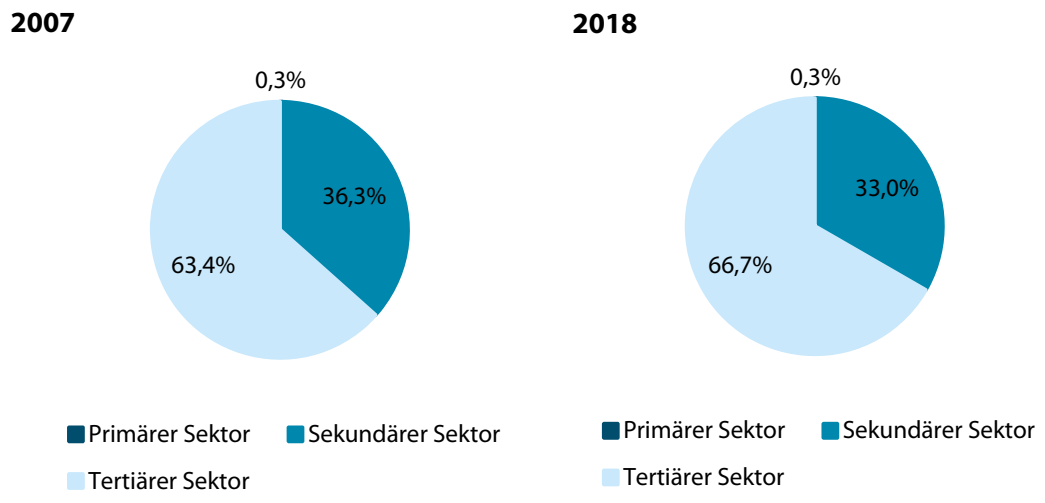
2.3.1 Beschäftigung nach Wirtschaftssektoren

Einer der wesentlichen Beschäftigungstrends in der Region Stuttgart ist die weiter voranschreitende Tertiarisierung. Seit Jahren arbeiten immer mehr Menschen im Dienstleistungssektor. Im Jahr 2018 waren dies mehr als 840.000 Personen bzw. zwei Drittel aller Beschäftigten der Region Stuttgart (Tabelle 2.9). Gegenüber 2007 expandierte der tertiäre Sektor damit um 183.000 Stellen und sein Beschäftigtenanteil erhöhte sich um 3,3 Prozentpunkte auf 66,7 %. Selbst bei der Land- und Forstwirtschaft gab es einen Zuwachs bei der Beschäftigung. Jedoch spielt der primäre Sektor – auf die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung bezogen – mit einem Anteil von 0,3 % nur eine untergeordnete Rolle.[11] Obwohl auch der sekundäre Sektor, also das Produzierende Gewerbe, in diesem

11 Auf andere Faktoren bezogen, wie z. B. die Flächenstruktur und Bodennutzung, hat die Land- und Forstwirtschaft in der Region Stuttgart – obwohl Verdichtungsraum und Metropolregion – eine weitaus größere Bedeutung als beim Beschäftigungsanteil (vgl. Regionalmonitor 2018 des Verband Region Stuttgart).

Zeitraum ein Beschäftigungsplus verzeichnete, ging sein Anteil an der Gesamtbeschäftigung auf 33,0 % zurück (Abbildung 2.8). Demnach resultiert die fortschreitende Tertiarisierung nicht aus einem Abbau auf der einen und einem Aufbau auf der anderen Seite, sondern aus unterschiedlich hohen Wachstumsraten in den beiden Hauptsektoren. Die deutlich höhere Wachstumsrate im Dienstleistungssektor (2,3 % jährliches Wachstum zwischen 2007 und 2018) im Vergleich zum Produzierenden Gewerbe (0,9 %) relativiert sich jedoch etwas durch den hohen Teilzeitanteil beim Beschäftigungswachstum im Dienstleistungsbereich (vgl. Kapitel 2.3.6). Bei Betrachtung von Vollzeitäquivalenten wäre der Unterschied beim Beschäftigtenanteil und -wachstum zwischen sekundärem und tertiärem Sektor weniger groß.

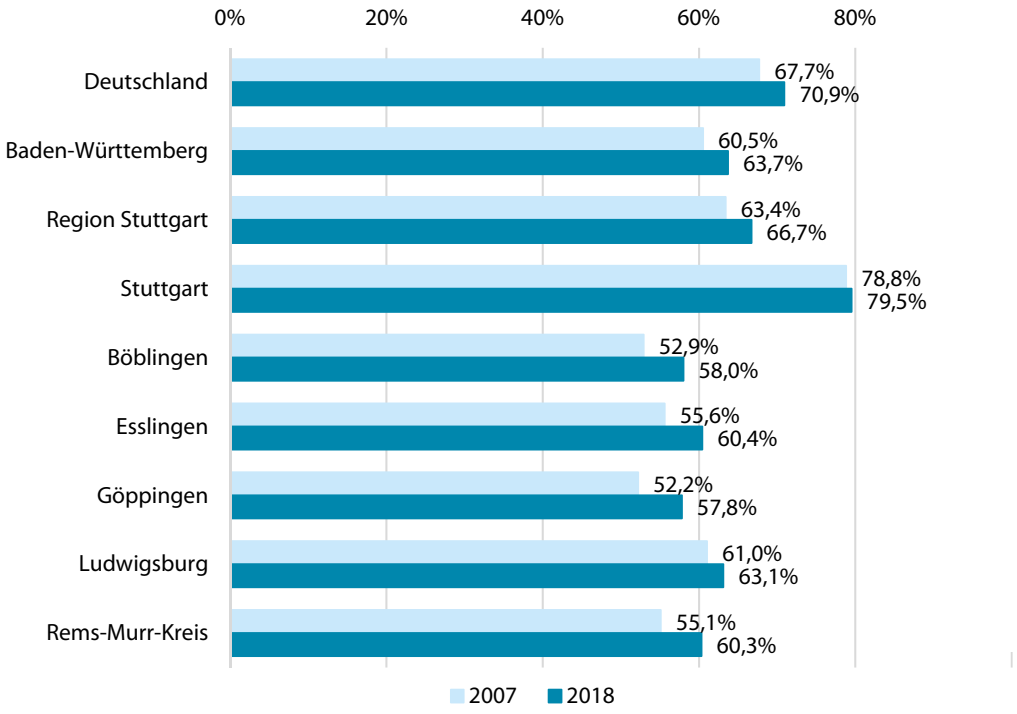
Abbildung 2.8: Region Stuttgart – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Sektoren in den Jahren 2007 und 2018 (Anteile in Prozent)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Durch den steigenden Stellenwert der Dienstleistungsbranchen in der Region Stuttgart kletterte der sektorale Tertiarisierungsgrad auf 66,7 % im Jahr 2018. Am höchsten ist der Anteil der Beschäftigten im Dienstleistungssektor in der Stadt Stuttgart. Mit ihren zentralen Einrichtungen einer Landeshauptstadt und vielen weiteren Funktionen eines Oberzentrums, mit zahlreichen Unternehmen aus Handel, Finanzwirtschaft und weiteren privatwirtschaftlichen Dienstleistern hat die Kernstadt der Region einen Dienstleistungsanteil von knapp 80 % erreicht (Abbildung 2.9). Und das obwohl mit Daimler, Bosch, Porsche und Mahle auch große Unternehmen aus dem Produzierenden Gewerbe in Stuttgart zehntausende von Arbeitsplätzen bieten. In den stärker industriell geprägten Landkreisen der Region liegt der sektorale Tertiarisierungsgrad bei jeweils rund 60 % und damit um rund 20 Prozentpunkte unter dem Stuttgarter Dienstleistungsanteil. Zwischen 2007 und 2018 war die Tertiarisierungsdynamik in den Kreisen Göppingen, Böblingen und Rems-Murr am größten, während sie in Stuttgart auf hohem Tertiarisierungsniveau nahezu stagnierte.

Abbildung 2.9: Anteile der Beschäftigten im Dienstleistungssektor im Jahr 2018 im Vergleich zu 2007 (sektoraler Tertiarisierungsgrad in Prozent)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Der seit Jahrzehnten in den regionalen Strukturberichten beschriebene Wandel hat sich damit fortgesetzt. Die Dienstleistungswirtschaft gewinnt immer mehr Gewicht – der grundlegende Tertiarisierungstrend schreitet weiter voran. Dennoch bleibt das Produzierende Gewerbe das Fundament für eine positive Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung in der Region Stuttgart mit ihrem spezifischen Industrie-Dienstleistungs-Verbund. Trotz Internationalisierung der exportorientierten Industrie werden nach wie vor Investitionen an den regionalen Produktions- und Entwicklungsstandorten getätigt. Diese Investitionen mit ihren Schwerpunkten im Automotive-Cluster und im Produktionstechnik-Cluster sind eine wichtige Basis für den wachsenden Dienstleistungssektor.[12] Die Industrieinvestitionen lagen in ganz Baden-Württemberg im Jahr 2017 das dritte Jahr in Folge auf Rekordniveau. Und im Land bildet die Region Stuttgart nach wie vor mit deutlichem Abstand den regionalen Investitionsschwerpunkt der Industrie. „Nach zwei starken Vorjahren legten die Investitionen in der Region Stuttgart gegenüber dem Vorjahr um weitere 0,2 Mrd. Euro (+4,8 %) zu und erreichten somit eine

12 Speziell im regionalen Maschinenbau entwickelte sich das Investitionsgeschehen in den letzten Jahren positiv, nachdem 2008 bis 2013 eine „schwache Investitionstätigkeit zu beobachten war“, wie im Strukturbericht 2017 dargestellt (vergleiche Strukturbericht Region Stuttgart 2017, S. 95-98 sowie ausführlich Dispan, Jürgen; Koch, Andreas (2017): Investitionen im Maschinen- und Anlagenbau der Region Stuttgart. Stuttgart).

neue Höchstmarke von 4,9 Mrd. Euro."[13] Damit entfallen 35,7 % der baden-württembergischen Industrieinvestitionen auf die Region Stuttgart.

Die Investitionspolitik der ansässigen Unternehmen deutet darauf hin, dass Produktion, Entwicklung und Dienstleistungen dynamisch den jeweiligen Erfordernissen angepasst werden. Ein entsprechender Mix von Investitionen in Entwicklung und Produktion ist in der Innovationsregion Stuttgart auch eine Voraussetzung für den Erhalt von Produktionskapazitäten vor Ort. Neue Geschäftsmodelle, Produkte und Lösungen – insbesondere im Zuge der voranschreitenden Digitalisierung – erfordern auch innovative Unternehmens- und Produktionsprozesse und neue Herstellverfahren, die an Standorten in der Region Stuttgart erprobt werden können.[14] Auf diesem Wege werden in der Region Stuttgart Arbeitsplätze in Produktions- und Dienstleistungsbereichen gesichert.

2.3.2 Beschäftigung nach Berufen

Der sektorale Strukturwandel mit einer Bedeutungszunahme der Dienstleistungswirtschaft geht mit einer Ausweitung der Dienstleistungstätigkeiten bzw. der Dienstleistungsberufe einher. Bei insgesamt steigender Beschäftigung steigt die Zahl der Menschen, die Dienstleistungsberufe ausüben, stärker als die der Menschen, die Produktionsberufe ausüben – man spricht von der funktionalen Tertiarisierung. Im Jahr 2018 lag der funktionale Tertiarisierungsgrad in der Region Stuttgart bei 68,6 % gegenüber 68,0 % im Jahr 2013.

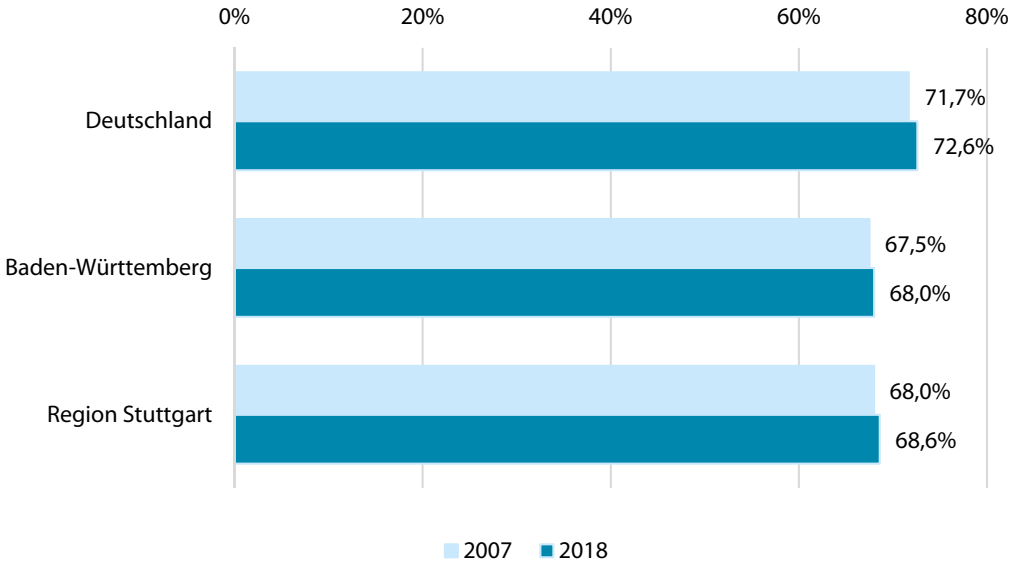
In Baden-Württemberg liegt der Anteil von Beschäftigten in Dienstleistungsberufen etwas unter dem regionalen Anteil, in Deutschland ist der Anteil jedoch deutlich höher als in der Region (Abbildung 2.10). Entsprechend ist die Bedeutung von Produktionsberufen im industriell geprägten Baden-Württemberg wie auch in der Region Stuttgart deutlich höher als in Deutschland insgesamt. Damit zeigt sich bei der funktionalen Tertiarisierung ein ähnliches Bild wie bei der sektoralen Tertiarisierung: die Beschäftigungsanteile im Dienstleistungssektor wie auch in Dienstleistungsberufen sind auf ein hohes Niveau gestiegen, aber in der Region wie auch im Land etwas weniger stark ausgeprägt wie in Deutschland.

In den drei Wirtschaftssektoren ist die Bedeutung von Dienstleistungsberufen sehr unterschiedlich. Es liegt auf der Hand, dass der Dienstleistungssektor stark von Dienstleistungsberufen, z. B. in kaufmännischen oder personenbezogenen Bereichen, geprägt ist – hier liegt der funktionale Tertiarisierungsgrad bei gut 84 % (Abbildung 2.11). Zu den knapp 16 % Produktionsberufen im tertiären Sektor gehören beispielsweise Kfz-Mechaniker in Autohäusern (im Wirtschaftsabschnitt Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen), im Produzierenden Gewerbe eingesetzte Leiharbeiter (Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften), Hausmeister und Landschaftsgärtner (Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau) sowie Baubeschäftigte in der Öffentlichen Verwaltung.

13 Heinze, Eloise (2018): Industrieinvestitionen in Baden-Württemberg 2017 erneut auf Rekordniveau. In: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg, H. 11+12/2018, S. 36-42.

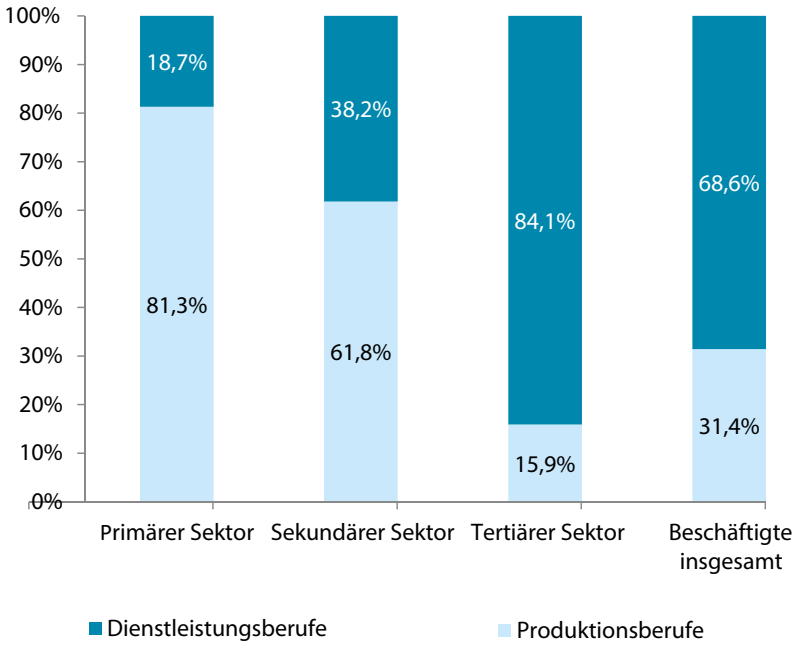
14 Vergleiche den Schwerpunkt „Digitaler Wandel in der regionalen Wirtschaft" (Kapitel 4) im Strukturbericht Region Stuttgart 2017.

Abbildung 2.10: Anteile der Beschäftigten in Dienstleistungsberufen im Jahr 2018 im Vergleich zu 2007 (funktionaler Tertiarisierungsgrad in Prozent)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Abbildung 2.11: Region Stuttgart – sektoral-funktionale Betrachtung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Jahr 2018 (Anteile in Prozent)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Im bei den Beschäftigtenzahlen quantitativ kaum ins Gewicht fallenden primären Sektor (Land- und Forstwirtschaft) liegt der Anteil der Produktionsberufe mit 81,3 % in Relation am höchsten. Im Produzierenden Gewerbe ging der Anteil der Produktionsberufe auf 61,8 % im Jahr 2018 zurück (gegenüber 62,9 % im Jahr 2013). Damit steigt der Stellenwert von Dienstleistungsberufen in Verwaltung, Entwicklung, Service, Vertrieb etc. auch im sekundären Sektor. Diese wachsende Bedeutung von Dienstleistungsberufen im Produzierenden Gewerbe überrascht zunächst, da in der Industrie in den letzten Jahrzehnten vermehrt Dienstleistungen wie z. B. Kantinen, Werkschutz, Logistik, Intralogistik, IT-Betreuung, Entwicklung und Konstruktion ausgegliedert wurden. Parallel zu diesem Outsourcing wurde in den Unternehmen jedoch auch Dienstleistungsarbeit in Service, Informationstechnologie, Forschung und Entwicklung etc. aufgebaut. Insbesondere Bereiche wie produktbegleitende Dienst- und Serviceleistungen wurden ausgebaut, um vom Produktlieferanten zum Problemlöser für die Kunden zu werden. Solche Produkt-Dienstleistungs-Kombinationen – sogenannte hybride Produkte – wie auch neue Geschäftsmodelle werden im Zuge der digitalen Transformation weiter an Bedeutung gewinnen.

Die Klassifikation der Berufe unterscheidet fünf Berufssektoren, die im Folgenden näher betrachtet werden. Diesen fünf Sektoren sind hierarchisch 14 Berufssegmente, 37 Berufshauptgruppen, 144 Berufsgruppen bis hin zu rund 27.000 Einzelberufe zugeordnet.

- Produktionsberufe mit den vier Berufssegmenten Land-, Forst- und Gartenbauberufe, Fertigungsberufe, Fertigungstechnische Berufe, Bau- und Ausbauberufe. Zu den 15 Berufshauptgruppen dieses Sektors gehören z. B. Maschinen- und Fahrzeugtechnikberufe sowie Ausbauberufe.

- Personenbezogene Dienstleistungsberufe (Lebensmittel- und Gastgewerbeberufe, medizinische und nicht-medizinische Gesundheitsberufe, soziale und kulturelle Dienstleistungsberufe).

- Kaufmännische und unternehmensbezogene Dienstleistungsberufe (Handelsberufe, Berufe in Unternehmensführung und -organisation, unternehmensbezogene Dienstleistungsberufe).

- IT- und naturwissenschaftliche Dienstleistungsberufe, wie z. B. Physikberufe und Informatikberufe.

- Sonstige wirtschaftliche Dienstleistungsberufe (Sicherheitsberufe, Verkehrs- und Logistikberufe, Reinigungsberufe).

Die kaufmännischen und unternehmensbezogenen Dienstleistungsberufe sind in der Region Stuttgart der beschäftigungsstärkste Berufssektor (Tabelle 2.10). Im Jahr 2018 arbeiteten von 1.261.000 Beschäftigten 430.000, das entspricht einem Anteil von 34,2 %, z. B. in Einkaufs-, Handels und Vertriebsberufen, in Rechnungswesen, Marketing oder Unternehmensführung. Besonders für die Beschäftigung von Frauen ist dieser Berufssektor von großer Bedeutung: fast die Hälfte der weiblichen sozialversicherten Beschäftigten arbeitet in diesem Bereich. Bei den Männern arbeitet dagegen fast die Hälfte in den Produktionsberufen, dem zweitgrößten Berufssektor in der Region Stuttgart (mit

einem Beschäftigtenanteil von 31,4 %). Diese geschlechtsspezifische Verteilung ist im Produzierenden Gewerbe noch stärker ausgeprägt: Hier arbeiten 71 % der Männer in Produktionsberufen und 55 % der Frauen in kaufmännischen und unternehmensbezogenen Dienstleistungsberufen. Alles in allem ist im Produzierenden Gewerbe zwischen 2013 und 2018 bei insgesamt steigender Beschäftigtenzahl eine leichte Gewichtsverschiebung zu konstatieren: Bei den Produktionsberufen ging der Beschäftigtenanteil zurück und bei den zwei Berufssektoren kaufmännische und unternehmensbezogene Dienstleistungsberufe wie auch bei IT- und naturwissenschaftlichen Dienstleistungsberufen erfolgte ein überproportionaler Beschäftigungsaufbau, der zu höheren Anteilen dieser Dienstleistungsberufe führte.

Tabelle 2.10: Region Stuttgart – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungssektor nach Berufssektoren 2018 im Vergleich zu 2013 (Anteile in Prozent)

	Produktionsberufe		Personenbezogene Dienstleistungsberufe		Kaufm. und unternehmensbez. Dienstleistungsberufe		IT- und naturwissenschaftliche Dienstleistungsberufe		Sonstige wirtschaftl. Dienstleistungsberufe	
	2013	2018	2013	2018	2013	2018	2013	2018	2013	2018
Produzierendes Gewerbe	62,9	61,8	2,8	2,7	24,4	25,2	3,2	3,7	6,6	6,6
Frauen	32,2	31,8	4,5	4,5	54,7	54,9	2,8	3,0	5,8	5,8
Männer	72,3	71,1	2,3	2,1	15,2	16,0	3,4	3,9	6,8	6,9
Dienstleistungssektor	15,6	15,9	25,4	26,3	41,0	38,6	4,5	5,0	13,4	13,6
Frauen	5,3	6,0	35,8	37,4	48,2	45,9	1,8	2,1	8,9	8,6
Männer	27,6	27,9	13,3	13,9	32,7	30,6	7,7	8,3	18,7	19,2
Beschäftigte insgesamt	32,0	31,4	17,6	18,5	35,3	34,2	4,1	4,6	11,1	11,3
Frauen	10,5	10,8	29,9	31,4	49,3	47,5	2,0	2,3	8,3	8,1
Männer	48,5	47,2	8,1	8,6	24,5	24,1	5,7	6,3	13,2	13,7

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Für den funktionalen Strukturwandel und damit für Veränderungen der Berufsstrukturen sind verschiedene Gründe anzuführen. Wesentliche Treiber sind der technologische Fortschritt und die digitale Transformation. Wichtige Einflussfaktoren für den Wandel der Berufsstrukturen sind neben Digitalisierung und Industrie 4.0 aber auch weitere Megatrends wie Globalisierung, Klimapolitik mit Energie- und Mobilitätswende sowie demografischer Wandel. Damit einher gehen in vielen Unternehmen Veränderungen bei der Unternehmensstrategie sowie im Produkt- und Leistungsportfolio, die sich auf die Personalpolitik und auf die Berufs- und Tätigkeitsstrukturen auswirken. In diesem Zusammenhang wird in vielen Unternehmen der Region auf den Fachkräftebedarf verwiesen.

Einen Blick auf Engpässe bei Fachkräften wirft eine Analyse der Bundesagentur für Arbeit. Deren „Fachkräfteengpassanalyse“ bildet eine datenbasierte Grundlage zur Beschreibung der Engpasssituation in Deutschland und in den Bundesländern.[15] Bundesweit zeigt sich ein Fachkräftemangel in einigen technischen Berufsfeldern, in Bau- und Handwerksberufen sowie in Gesundheits- und Pflegeberufen. Nach Anforderungsniveaus[16] differenziert gibt es folgende Beispiele für Fachkräfteengpässe:

- Fachkräfte: Von Engpässen betroffen sind beispielsweise Berufe in der Metallbearbeitung, Werkzeugtechnik, Kraftfahrzeugtechnik, Mechatronik, Automatisierungstechnik, Bauelektrik, technische Servicekräfte und Instandhalter sowie Berufe in der Kranken- und Altenpflege. Gegenüber der letzten Engpassanalyse hat sich die Situation vor allem in Handwerks- und Bauberufen weiter angespannt.

- Spezialisten: Engpässe beim Anforderungsniveau Meister und Techniker gibt es beispielsweise bei Metall-, Elektro- und Bauberufen, bei Berufen in der Softwareentwicklung und Steuerberatung sowie bei höher qualifizierter Krankenpflege und Altenpflege.

- Experten: Bei Experten mit mindestens vierjähriger akademischer Ausbildung zeigen sich Engpässe vor allem im Bereich der Humanmedizin, aber auch bei Ingenieuren in den Bereichen Automatisierung, Bauwesen, Fahrzeugelektronik, Kraftfahrzeugtechnik, IT-Anwendungsberatung und Softwareentwicklung.

Die Auswertung auf Ebene der Bundesländer zeigt zusätzliche regionale Engpassberufe. In Baden-Württemberg sind das beispielsweise Fachkräfte für Holzverarbeitung und für Hochbau, Spezialisten für Metallbau und Schweißtechnik sowie – über die bundesweit dargestellten Engpässe bei Ingenieuren verschiedener Fachrichtungen hinaus – Experten für technische Forschung und Entwicklung.

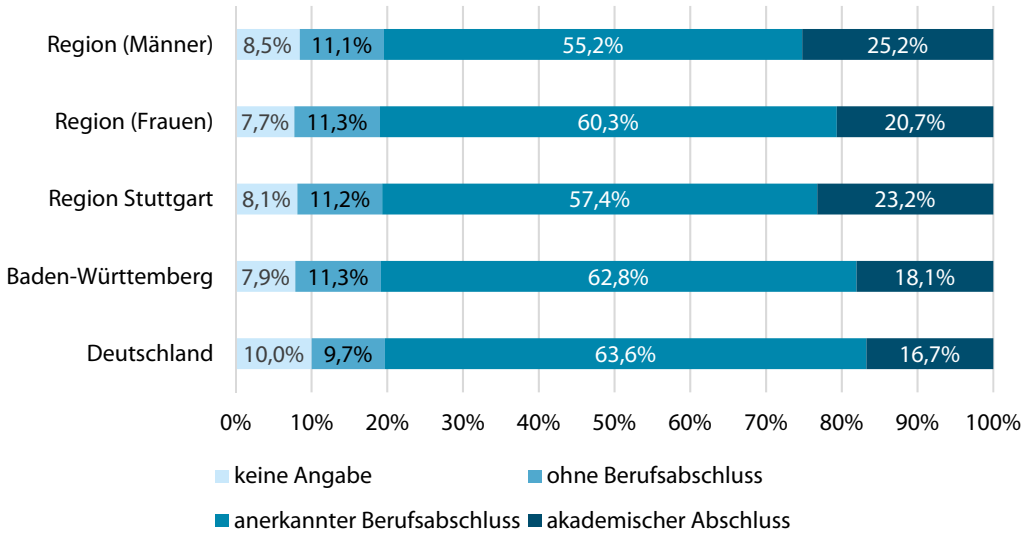
2.3.3 Qualifikationsstrukturen

Bildung und formale Qualifikationen weisen nach wie vor einen hohen individuellen und betrieblichen Stellenwert auf. Die Zunahme wissensintensiver Wirtschaftszweige und hochwertiger Dienstleistungstätigkeiten in der Region Stuttgart spiegelt sich in der Qualifikationsstruktur der Beschäftigten. Im Jahr 2018 verfügte in der Region Stuttgart fast ein Viertel der Beschäftigten über einen akademischen Abschluss; unter den Männern lag der Akademikeranteil bei 25,2 %, unter den Frauen bei 20,7 % (Abbildung 2.12). Damit lag der Anteil mit jeweils mehr als 5 Prozentpunkten deutlich über dem Landes- und Bundeswert.

15 Bundesagentur für Arbeit (2018): Fachkräfteengpassanalyse. Nürnberg.

16 In der Beschäftigungsstatistik werden die Anforderungsniveaus „Helfer“ (Anlerntätigkeiten), „Fachkräfte“ (fachlich ausgerichtete Tätigkeiten mit beruflicher Ausbildung), „Spezialisten“ (Meister, Techniker, Bachelor) und „Experten“ (ab Masterabschluss) ausgewiesen.

Abbildung 2.12: Qualifikationsstruktur der Beschäftigten im Jahr 2018 (Anteile in Prozent)

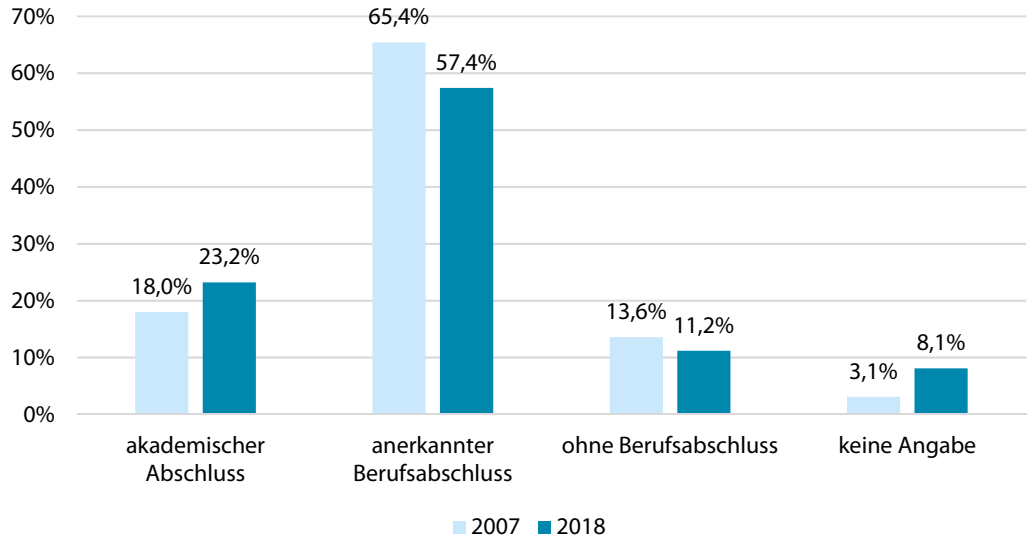


Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Mehr als die Hälfte der Beschäftigten verfügt über einen anerkannten Berufsabschluss von dualer Ausbildung bis zum Meister-, Techniker oder Fachschulabschluss. Bei diesen mittleren Qualifikationen liegt die Region Stuttgart unter den Landes- und Bundesanteilen. Im Gegensatz zu den akademischen Abschlüssen ist bei den mittleren Qualifikationen der Frauenanteil deutlich höher als der Männeranteil. Der Anteil von Beschäftigten ohne Berufsabschluss liegt in der Region Stuttgart wie auch in Baden-Württemberg bei knapp über 11 %. Bei rund 8 % der Beschäftigten enthält die Statistik keine Angaben zur Qualifikation. Zu dieser Personengruppe gehören beispielsweise auch Migrantinnen und Migranten, deren Berufsabschluss in Deutschland nicht anerkannt wird.

Die Qualifikationsstruktur in der Region Stuttgart hat sich in den letzten Jahren deutlich verändert. Im Vergleich des Jahres 2018 mit 2007 gab es jeweils Rückgänge bei den Anteilen von Beschäftigten mit anerkanntem Berufsabschluss und ohne Berufsabschluss, wohingegen es bei den akademischen Abschlüssen einen Zuwachs um mehr als 5 Prozentpunkte gab (Abbildung 2.13). Klassische berufliche Bildung mit anerkanntem Berufsabschluss ist aber nach wie vor die dominierende Qualifikation der Beschäftigten. Gleichwohl ist ein Trend zur Akademisierung des Arbeitsmarktes festzustellen, der zum einen in der Zunahme von Absolventen der Studiengänge an Universitäten und Hochschulen begründet liegt, zum anderen im Wachstum bei der Ausbildung im dualen Studium mit einem Bachelorabschluss.

Abbildung 2.13: Region Stuttgart – Veränderung der Qualifikationsstruktur im Vergleich des Jahres 2018 mit 2007 (Anteile in Prozent)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Die Qualifikationsdaten für die Region Stuttgart fallen je nach Branche sehr unterschiedlich aus, wie bereits für die Vorjahre in den letzten Strukturberichten differenziert dargestellt wurde.[17] Auch bei einer groben Differenzierung zwischen Produzierendem Gewerbe und Dienstleistungssektor zeigen sich deutliche Unterschiede (Tabelle 2.11). Der Anteil von Beschäftigten mit akademischem Abschluss lag 2018 im Dienstleistungssektor um mehr als 3 Prozentpunkte höher als im Produzierenden Gewerbe. Bemerkenswert ist die starke Zunahme von hochqualifizierten Frauen in beiden Sektoren; insbesondere im Produzierenden Gewerbe, in dem sich der Akademikerinnenanteil innerhalb von elf Jahren verdoppelte. Bei den Beschäftigten ohne Berufsabschluss lag der Dienstleistungssektor 2018 anteilsmäßig nur leicht vor dem Produzierenden Gewerbe; hier ist der relativ hohe Anteil ungelernter Frauen im Produzierenden Gewerbe hervorzuheben, der sich im Vergleich zu 2007 jedoch deutlich reduzierte – nämlich um 9 Prozentpunkte auf 13,6 %.

Die Beschäftigten mit anerkanntem Berufsabschluss dominieren sowohl im Produzierenden Gewerbe (61,8 % im Jahr 2018) als auch im Dienstleistungsbereich (55,3 %). Der Anteil mittlerer Qualifikationen ging jedoch nach Sektoren wie auch nach Geschlecht in den letzten Jahren stark zurück. Starke Veränderungen gibt es beispielsweise in Angestelltenbereichen, wo klassische Sekretariatsaufgaben entweder ganz abgebaut oder durch Bachelor-Absolventen in der Funktion „Assistenz“ ersetzt werden.[18]

17 Vergleiche IMU & IAW (2017): Strukturbericht Region Stuttgart 2017, S. 52-54.

18 Seibold, Bettina; Bürkard, Dagmar (2018): Digital im Büro. In: Arbeitsrecht im Betrieb.

Tabelle 2.11: Region Stuttgart – Veränderung der Qualifikationsstruktur im Vergleich des Jahres 2018 mit 2007 (Anteile in Prozent)

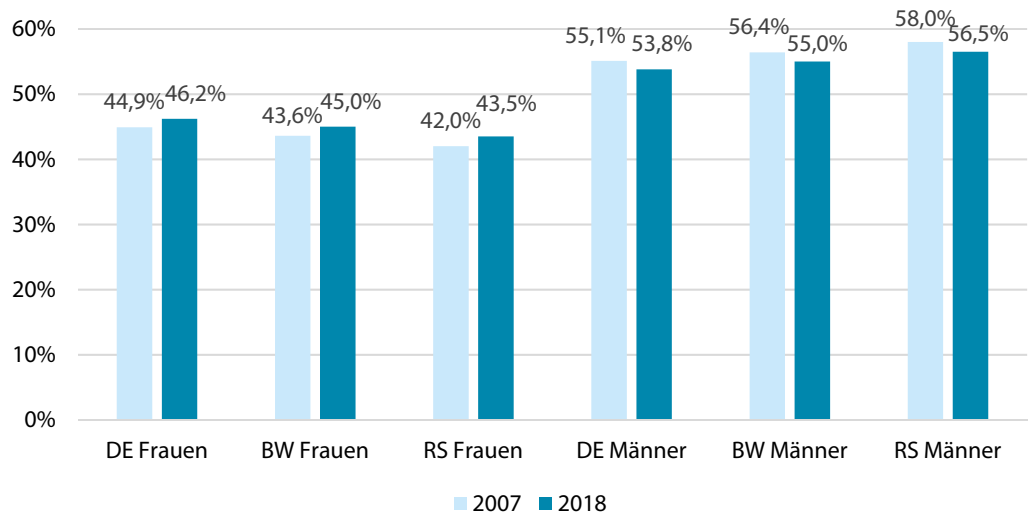
	Akademischer Abschluss		Anerkannter Berufsabschluss		Ohne Berufsabschluss		Keine Angabe	
	2007	2018	2007	2018	2007	2018	2007	2018
Produzierendes Gewerbe	15,5	21,1	67,5	61,8	15,2	10,8	1,7	6,4
Frauen	10,5	21,8	64,3	58,4	22,8	13,6	2,4	6,2
Männer	17,0	20,9	68,5	62,9	13,0	9,9	1,5	6,4
Dienstleistungssektor	19,4	24,4	64,2	55,3	12,6	11,4	3,8	8,9
Frauen	13,2	20,5	69,6	60,8	13,4	10,8	3,8	8,0
Männer	26,4	28,9	58,1	49,1	11,7	12,1	3,8	9,9
Beschäftigte insgesamt	18,0	23,2	65,4	57,4	13,6	11,2	3,1	8,1
Frauen	12,6	20,7	68,5	60,3	15,3	11,3	3,6	7,7
Männer	21,8	25,2	63,1	55,2	12,3	11,1	2,8	8,5

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

2.3.4 Beschäftigung bei Frauen und Männern

Im längerfristigen Vergleich des Jahres 2018 mit 2007 gab es in Region, Land und Bund eine klare Zunahme des Frauenanteils bei den Beschäftigten um 1,3 bis 1,5 Prozentpunkte (Abbildung 2.14).

Abbildung 2.14: Anteile von Frauen und Männern an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2018 im Vergleich zu 2007 (in Prozent)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Die Erhöhung des Frauenanteils erfolgte in der ersten Hälfte dieses Zeitraums, in den letzten fünf Jahren verteilte sich das Beschäftigtenplus jedoch gleichmäßig auf die Geschlechter. Damit blieb der Frauenanteil bei den Beschäftigten in der Region Stuttgart seit 2013 stabil bei 43,5 %, während es in absoluten Zahlen eine Zunahme weiblicher Beschäftigter von gut 486.000 auf 548.000 gab. Der bis 2013 stetig wachsende Frauenanteil bei der Beschäftigung scheint in der Region, aber auch in Land und Bund, gebrochen zu sein.

In der Region Stuttgart ist die geschlechtsspezifische Spanne bei der Beschäftigtenanzahl aus strukturellen Gründen größer als in Baden-Württemberg und in Deutschland. Aufgrund der Stärke des Produzierenden Gewerbes in der Region Stuttgart fällt der Anteil von Frauen an den Gesamtbeschäftigten niedriger aus.

In den Wirtschaftssektoren sind Männer und Frauen in sehr unterschiedlichem Umfang vertreten. So arbeiteten von den männlichen Beschäftigten 55,0 % im Dienstleistungssektor, 44,6 % im Produzierenden Gewerbe und nur 0,3 % in der Land- und Forstwirtschaft. Von den rund 548.000 beschäftigten Frauen in der Region Stuttgart arbeitete im Jahr 2018 der überwiegende Teil im Dienstleistungssektor (81,8 %). Im Dienstleistungsbereich lag der Frauenanteil bei 53,3 %, im Produzierenden Gewerbe bei 23,5 %.

Jedoch gibt es starke Unterschiede innerhalb der beiden Sektoren (Tabelle 2.12). Besonders zwischen den Branchen im Dienstleistungssektor fallen die Frauenanteile an den Beschäftigten sehr unterschiedlich aus. 2018 lagen sie bei den größeren Wirtschaftsabschnitten zwischen 24 % bei Lagerei und Verkehr und 78 % im Gesundheits- und Sozialwesen. Zu den „männerdominierten" Dienstleistungsbereichen gehören neben Lagerei und Verkehr (Anteil männlicher Beschäftigter bei 76 %) noch Information und Kommuni-

Tabelle 2.12: Region Stuttgart – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Geschlecht im Vergleich des Jahres 2018 mit 2007

	2007	2018	Anteil 2007	Anteil 2018	2007 bis 2018	2007 bis 2018
			%	%	abs.	%
Produzierendes Gewerbe	376.648	416.321			39.673	10,5%
Frauen	86.580	97.955	23,0%	23,5%	11.375	13,1%
Männer	290.068	318.366	77,0%	76,5%	28.298	9,8%
Dienstleistungssektor	657.670	840.660			182.990	27,8%
Frauen	347.582	448.304	52,9%	53,3%	100.722	29,0%
Männer	310.088	392.356	47,1%	46,7%	82.268	26,5%
Beschäftigte insgesamt	1.037.355	1.260.977			223.622	21,6%
Frauen	435.425	547.919	42,0%	43,5%	112.494	25,8%
Männer	601.930	713.058	58,0%	56,5%	111.128	18,5%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

kation (65 %) und Unternehmensbezogene Dienstleistungen (59 %). Frauendomänen sind dagegen neben der Öffentlichen Verwaltung (Anteil weiblicher Beschäftigter bei 72 %) die Personenbezogenen Dienstleistungen mit den Teilbereichen Gesundheits- und Sozialwesen (78 %), sonstige personenbezogene Dienste (74 %) und Erziehung und Unterricht (68 %).

Tabelle 2.13: Region Stuttgart – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in ausgewählten, größeren Branchen nach Geschlecht im Vergleich des Jahres 2018 mit 2007

	2007	2018	Anteil 2018 %	2007 bis 2018 abs.	2007 bis 2018 %
Automobilindustrie	104.701	118.101		13.400	12,8%
Frauen	15.044	20.792	17,6%	5.748	38,2%
Männer	89.657	97.309	82,4%	7.652	8,5%
Maschinenbau	66.743	77.056		10.313	15,5%
Frauen	12.822	16.218	21,0%	3.396	26,5%
Männer	53.921	60.838	79,0%	6.917	12,8%
Baugewerbe	48.710	61.260		12.550	25,8%
Frauen	7.615	9.355	15,3%	1.740	22,8%
Männer	41.095	51.905	84,7%	10.810	26,3%
Handel	137.423	150.587		13.164	9,6%
Frauen	68.211	76.502	50,8%	8.291	12,2%
Männer	69.212	74.085	49,2%	4.873	7,0%
Verkehr und Lagerei	43.079	54.755		11.676	27,1%
Frauen	11.824	13.310	24,3%	1.486	12,6%
Männer	31.255	41.445	75,7%	10.190	32,6%
Information und Kommunikation	41.771	55.208		13.437	32,2%
Frauen	14.992	19.509	35,3%	4.517	30,1%
Männer	26.779	35.699	64,7%	8.920	33,3%
Unternehmensbezogene Dienstleistungen	147.664	223.156		75.492	51,1%
Frauen	60.099	92.043	41,2%	31.944	53,2%
Männer	87.565	131.113	58,8%	43.548	49,7%
Personenbezogene Dienstleistungen	181.451	238.023		56.572	31,2%
Frauen	126.997	169.489	71,2%	42.492	33,5%
Männer	54.454	68.534	28,8%	14.080	25,9%
Öffentliche Verwaltung	55.386	71.635		16.249	29,3%
Frauen	37.905	51.798	72,3%	13.893	36,7%
Männer	17.481	19.837	27,7%	2.356	13,5%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

In den wichtigsten Wirtschaftsabschnitten des Produzierenden Gewerbes in der Region war der Frauenanteil 2018 mit 25 % im Verarbeitenden Gewerbe und mit 15 % im Baugewerbe deutlich niedriger. Die höchste Männerquote war mit 85 % auf dem Bau zu beobachten. In den größeren Branchen des Verarbeitenden Gewerbes lag die Frauenquote bei 18 % in der Automobilindustrie, bei 21 % im Maschinenbau, bei 22 % im Metallgewerbe und bei 30 % in der Elektrotechnik. Wenige kleinere Industriebranchen sind dagegen „frauendominiert", was den Anteil der weiblichen Beschäftigten betrifft: die Bekleidungs- (74 %), die Pharma- (61 %) und die Nahrungsmittelherstellung (60 %).

Das Produzierende Gewerbe ist zwar insgesamt und auch in den wichtigsten Branchen „männerdominiert", jedoch gab es in der letzten Dekade eine stärkere Beschäftigungsdynamik bei weiblichen Beschäftigten. In der Automobilindustrie der Region Stuttgart waren 2018 38,2 % mehr Frauen beschäftigt als 2007, im Maschinenbau lag der Zuwachs bei 26,5 %. Lediglich im Baugewerbe stieg die Männerdominanz nochmals an (Tabelle 2.13). Im Dienstleistungssektor gibt es gegenläufige Entwicklungen in der Region Stuttgart: In der Logistik- wie auch in der IuK-Branche ist männliche Beschäftigung stärker als weibliche Beschäftigung gestiegen. Dagegen gab es in der Öffentlichen Verwaltung und bei den Personenbezogenen Dienstleistungen stark überproportionale Zuwächse bei der Beschäftigung von Frauen und auch beim Handel und den Unternehmensbezogenen Dienstleistungen gab es ein größeres Plus als bei Männern.

Insgesamt gesehen war die Beschäftigungsdynamik zwischen 2007 und 2018 im Dienstleistungssektor mit +27,8 % stärker als im Produzierenden Gewerbe mit +10,5 % (Tabelle 2.13). Das in relativen wie auch absoluten Zahlen höhere Plus bei weiblichen Beschäftigten im Vergleich des Jahres 2018 zu 2007 resultiert aus der stärkeren Beschäftigungsdynamik bei Frauen bis 2013 (Tabelle 2.14). Seit 2013 haben sich die prozentualen Zuwächse bei der Beschäftigung zwischen den Geschlechtern angeglichen (jew. +12,7 %) und in absoluten Zahlen gibt es bei den Männern ein deutlicheres Plus von 80.100 gegenüber 61.700 bei Frauen.

Tabelle 2.14: Region Stuttgart – Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Geschlecht von 2007 bis 2013 und von 2013 bis 2018

	2007	2013	2018	2007 bis 2013 abs.	2007 bis 2013 %	2013 bis 2018 abs.	2013 bis 2018 %
Beschäftigte insgesamt	1.037.355	1.119.138	1.260.977	81.783	7,9%	141.839	12,7%
Frauen	435.425	486.212	547.919	50.787	11,7%	61.707	12,7%
Männer	601.930	632.926	713.058	30.996	5,1%	80.132	12,7%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Ein wesentlicher Punkt bei der Beschäftigung nach Geschlecht ist das Arbeitsvolumen. Hier bestehen nach wie vor gravierende Unterschiede zwischen Männern und Frauen. In der Region Stuttgart arbeiteten 2018 viermal mehr Frauen in Teilzeit als Männer. Mehr als 44 % aller weiblichen Beschäftigten waren 2018 teilzeitbeschäftigt (gegenüber 8 % bei den Männern). Und auch bei geringfügig entlohnt Beschäftigten sind Frauen deutlich überrepräsentiert (siehe Kapitel 2.3.6).

Die Unterschiede der „aktuellen Beschäftigungsstruktur von Frauen und Männern in Baden-Württemberg" fasst ein Beitrag des Statistischen Landesamts folgendermaßen zusammen: Im Gesundheits- und Sozialwesen sind überwiegend Frauen tätig, während die Männer am häufigsten im Verarbeitenden Gewerbe angestellt sind. Teilzeitarbeit wird weit überwiegend von Frauen ausgeübt. Darüber hinaus liegt das berufliche Qualifikationsniveau der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Frauen leicht unter dem der Männer und auf das Anforderungsniveau bezogen üben Frauen etwas weniger hochwertige Tätigkeiten aus. „Allerdings dürften sich die geschlechterspezifischen Qualifikationsniveaus in Zukunft angleichen."[19]

2.3.5 Altersstruktur und demografischer Wandel

Der demografische Wandel und die alternde Gesellschaft bzw. die alternden Belegschaften sind bedeutende Treiber des Wandels der Arbeits- und Lebenswelt. Nachdem „Arbeit, Alter und Qualifikation" das Schwerpunktthema des ersten Strukturberichts der 2000er Jahre war,[20] sollen im vorliegenden Strukturbericht 2019 erstmals wieder altersstrukturelle Veränderungen bei der Beschäftigung in der Region Stuttgart betrachtet werden. Die Kernthese im Strukturbericht 2001/02 lautete: „Die schon heute vorfindbare Altersstruktur und die stattfindende Alterung der Bevölkerung bzw. der Erwerbspersonen stellen eine große, strukturelle Herausforderung für die Region Stuttgart dar." Knapp 20 Jahre später haben die damaligen Befunde – im heutigen Kontext von Fachkräftebedarfen, Mobilitätswende und digitaler Transformation – nicht an Aktualität verloren.

In den letzten Jahrzehnten ist das Durchschnittsalter der Bevölkerung wie auch der Erwerbstätigen deutlich angestiegen. Das regionale Durchschnittsalter lag im Jahr 2015 bei 43,1 Jahre und damit knapp unter dem Landesniveau (43,2 Jahre).[21] Zum Vergleich: im Jahr 2000 lag das Durchschnittsalter in der Region Stuttgart noch bei 40,5 Jahren. In einer ähnlichen Größenordnung ist das Durchschnittsalter der Beschäftigten gestiegen.

19 Axnick, Martin (2017): Aktuelle Beschäftigungsstruktur von Frauen und Männern in Baden-Württemberg. In: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg, H. 7/2017, S. 44.

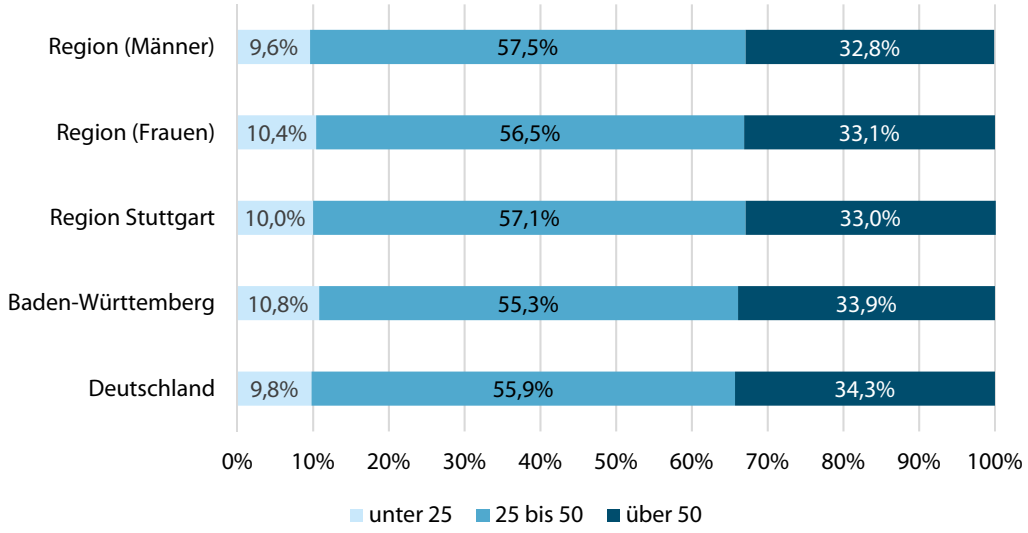
20 IMU & IAW (2002): Strukturbericht 2001/02. Stuttgart, S. 184-232.

21 Verband Region Stuttgart (2018): Regionalmonitor Region Stuttgart. Stuttgart, S. 17.

In Deutschland waren Erwerbstätige im Jahr 2017 laut Statistischem Bundesamt durchschnittlich rund 44 Jahre alt. Innerhalb von 20 Jahren ist das Durchschnittsalter der Erwerbstätigen damit um etwa 4 Jahre gestiegen.

Die positive Nachricht für die Region Stuttgart bei dieser Altersentwicklung vorweg: Heute ist die Altersstruktur der Beschäftigten etwas „jünger" als in Land und Bund. Zwar war 2018 mit knapp 126.000 nur jeder zehnte Beschäftigte in der Region unter 25 Jahre alt – und damit prozentual etwas mehr als in Deutschland und etwas weniger als in Baden-Württemberg. Jedoch lag die Altersgruppe 50plus mit 415.500 Beschäftigten und einem Anteil von 33,0 % an den Beschäftigten um rund einen Prozentpunkt unter dem Landes- und Bundeswert (Abbildung 2.15). Dagegen war der Anteil älterer Beschäftigter im Jahr 2000 in der Region Stuttgart noch signifikant höher als im damaligen Vergleichsraum alte Bundesländer. Bemerkenswert war insbesondere die „Überalterung" in einigen der wichtigen regionalen Branchen: Im Maschinenbau, der Bauwirtschaft und der Automobilindustrie lag 2000 der Anteil älterer Beschäftigter in der Region Stuttgart am deutlichsten über dem Vergleichsraum.[22]

Abbildung 2.15: Altersstruktur der Beschäftigten im Jahr 2018 (Anteile in Prozent)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Deutliche Veränderungen der Altersstruktur der Beschäftigten zeigen sich im Vergleich des Jahres 2018 mit 2007. Am markantesten verschoben sich die Anteile von der mittleren Altersgruppe (25 bis 50 Jahre) in die Altersgruppe 50plus, wenn auch in der Region Stuttgart etwas weniger ausgeprägt als in Land und Bund (Tabelle 2.15).

22 IMU & IAW (2002): Strukturbericht 2001/02. Stuttgart, S. 202.

Tabelle 2.15: Region Stuttgart – Veränderung der Altersstruktur von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Vergleich des Jahres 2018 mit 2007 (Anteile in Prozent)

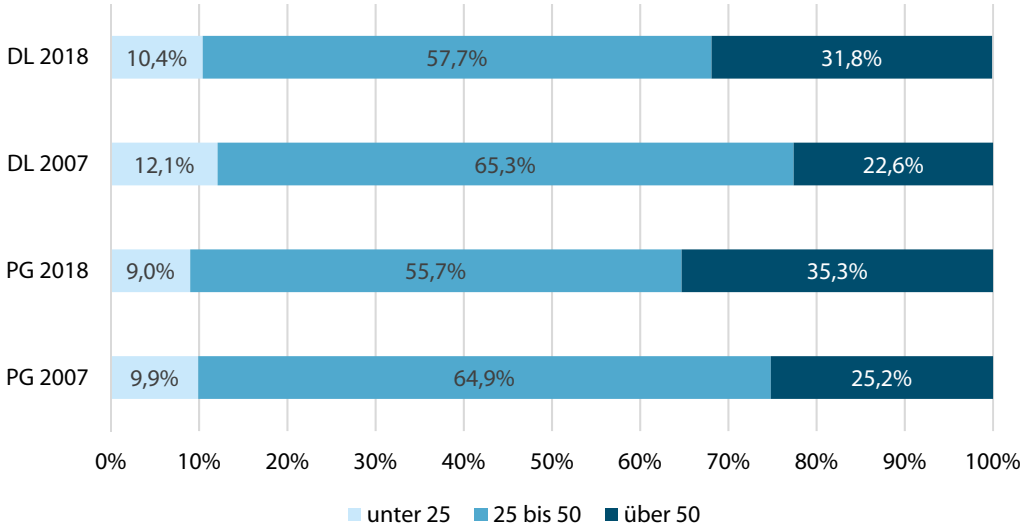
	unter 25 Jahre		25 bis 50 Jahre		50 Jahre und älter	
	2007	2018	2007	2018	2007	2018
Produzierendes Gewerbe	9,9%	9,0%	64,9%	55,7%	25,2%	35,3%
BW im Vergleich	11,3%	10,2%	64,4%	54,3%	24,3%	35,5%
DE im Vergleich	11,2%	9,7%	64,6%	54,1%	24,2%	36,2%
Dienstleistungssektor	12,1%	10,4%	65,3%	57,7%	22,6%	31,8%
BW im Vergleich	13,1%	11,1%	63,8%	55,9%	23,1%	33,0%
DE im Vergleich	12,4%	9,8%	64,2%	56,6%	23,4%	33,5%
Beschäftigte insgesamt	11,3%	10,0%	65,2%	57,1%	23,6%	33,0%
BW im Vergleich	12,4%	10,8%	64,0%	55,3%	23,5%	33,9%
DE im Vergleich	12,1%	9,8%	64,3%	55,9%	23,7%	34,3%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Der Blick in die Wirtschaftssektoren zeigt jedoch eine bedenkliche Entwicklung im Produzierenden Gewerbe, in dem die junge Altersgruppe (unter 25 Jahre) deutlich unterrepräsentiert und 50plus deutlich überrepräsentiert ist. In den letzten zehn Jahren ist in der Altersgruppe 50plus mit einer Verschiebung um 10 Prozentpunkte auf einen Anteil von 35,3 % eine starke „Alterungsdynamik" speziell im Produzierenden Gewerbe zu diagnostizieren (Abbildung 2.16). Im Jahr 2018 war der Anteil 50plus in den größeren Industriebranchen der Region Stuttgart im Metallgewerbe (36,7 %) und im Maschinenbau (35,9 %) besonders hoch. Dagegen lag 50plus in der Automobilindustrie bei 34,7 % – auf den ersten Blick ein relativ geringer Anteil für eine Industriebranche. Der zweite Blick zeigt für die regionale Automobilindustrie aber einen überaus hohen Anteil in der mittleren Altersgruppe (57,3 %) und einen sehr niedrigen Anteil in der Altersgruppe unter 25 Jahre (7,9 %) – damit besteht in allen großen Industriebranchen der Region eine weiter zunehmende demografische Herausforderung.

Der demografische Wandel mit einer Verschiebung der Altersstruktur der Beschäftigten prägt auch den Dienstleistungssektor der Region Stuttgart, wenn auch etwas weniger dramatisch als das Produzierende Gewerbe. In den Dienstleistungsbranchen gibt es sehr große Unterschiede bei der Altersstruktur. Hervorzuheben ist der Wirtschaftsabschnitt Öffentliche Verwaltung mit einem Beschäftigtenanteil 50plus von 42,4 % im Jahr 2018. Während nur knapp die Hälfte der Beschäftigten im Öffentlichen Dienst in der Altersgruppe 25 bis 50 Jahre sind, lag 2018 der Anteil von unter 25-Jährigen bei nur 7,8 %. Eine relativ junge Altersstruktur gibt es dagegen in den Dienstleistungsbranchen Arbeitnehmerüberlassung und Gastgewerbe.

Abbildung 2.16: Region Stuttgart – Veränderung der Altersstruktur im Produzierenden Gewerbe (PG) und im Dienstleistungssektor (DL) im Vergleich des Jahres 2018 mit 2007 (Anteile in Prozent)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Der mit der Alterung der Belegschaften verbundene demografische Wandel bleibt nach wie vor eine strategische Herausforderung für die Unternehmen und für die regionale Arbeitsmarktpolitik, wie bereits im Strukturbericht 2001/02 beschrieben und mit Handlungsfeldern unterlegt. Neben Rekrutierungsstrategien, Nachwuchsgewinnung, Personalbindung und Fachkräftesicherung sollten Konzepte für lebensphasenorientierte Personalpolitik bzw. für altersgerechte Arbeitsgestaltung – mit Elementen wie strategische Personalplanung, lebenslanges Lernen, ressourcenorientiertes Gesundheitsmanagement und demografiegerechte Arbeitszeitgestaltung – weiter an Gewicht gewinnen.

2.3.6 Teilzeitbeschäftigung und geringfügige Beschäftigung

Um die Arbeitsmarktsituation in der Region Stuttgart einschätzen zu können, gilt es auch, einen genaueren Blick auf die Art der Beschäftigungsverhältnisse zu werfen. Aufgrund ihrer großen quantitativen Bedeutung sind dabei sowohl Teilzeit- als auch geringfügige Beschäftigung (sog. Minijobs) von Interesse. Da diese beiden Beschäftigungsformen unterschiedlichen Trends folgen, werden sie im Folgenden getrennt betrachtet. Während in der Region wie auch im Land und im Bund Teilzeitbeschäftigung zunehmen, geht die Zahl der Minijobs zurück.

Teilzeitbeschäftigung

Allgemein zeigt sich, dass der sozialversicherungspflichtigen Teilzeitbeschäftigung eine wachsende Bedeutung zukommt (vgl. Tabelle 2.16). Während im Jahr 2007 noch „nur“ 174.550 Menschen in der Region Stuttgart in Teilzeit gearbeitet haben, waren dies im

Jahr 2018 schon 303.816. Dies entspricht einem Anstieg von 74,1 %. Allerdings fällt dieser Anstieg in der Region Stuttgart etwas weniger stark aus als im Land (75,4 %) oder im Bund (80,5 %). Das Wachstum der Gesamtbeschäftigung fällt im gleichen Zeitraum im Bund mit 21,6 %, im Land mit 25,8 % und in der Region mit 18,5 % deutlich geringer aus. Somit hat das Arbeitsvolumen deutlich schwächer zugelegt, als es die bloße Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung suggeriert.

Tabelle 2.16: Zahl der sozialversicherungspflichtig Teilzeitbeschäftigten

	2007			2018		
	Frauen	Männer	insgesamt	Frauen	Männer	insgesamt
Deutschland	4.227.743	901.592	5.129.335	7.273.802	1.982.460	9.256.262
Baden-Württemberg	578.186	108.975	687.161	983.657	221.672	1.205.329
Region Stuttgart	145.884	28.666	174.550	243.776	60.040	303.816

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (nachrichtlich), IAW-Berechnungen

In der Region macht die Teilzeitbeschäftigung im Jahr 2018 24,1 % der gesamten sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung aus (Tabelle 2.16). In der Region Stuttgart sind 243.776 Frauen in Teilzeit beschäftigt, jedoch nur 60.040 Männer. Folglich beträgt der Anteil der Frauen an allen Teilzeitbeschäftigten immer noch mehr als 80,2 % (2016: 81,0 %). Dass Frauen viermal häufiger in Teilzeit arbeiten, beschreibt nicht nur die Beschäftigungsverhältnisse in der Region, sondern lässt sich auch in Baden-Württemberg und Deutschland insgesamt beobachten. Seit dem Jahr 2007 ist der Anteil der Frauen an der gesamten Teilzeitbeschäftigung jedoch rückläufig. In der Region Stuttgart stieg die Zahl der Frauen in Teilzeitbeschäftigung um 67,1 %, während die Zahl der Männer in Teilzeitbeschäftigung um 109,5 % angewachsen ist. Im regionalen Vergleich zeigt sich, dass die Zahl der weiblichen Teilzeitbeschäftigten in der Region Stuttgart weniger stark gestiegen ist als in Baden-Württemberg (70,1 %) oder in Deutschland insgesamt (72,0 %).

Tabelle 2.17 zeigt die Bedeutung der Teilzeitbeschäftigung im Produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungssektor.[23] In der Region Stuttgart war die Teilzeitquote im Jahr 2018 mit 44,5 % bei den Frauen deutlich höher als bei den Männern (8,4 %). Dabei entfallen insbesondere im Dienstleistungssektor viele Beschäftigungsverhältnisse in Teilzeit auf Frauen (47,2 %), auch wenn die Zahl der Teilzeitbeschäftigungsverhältnisse für Männer im Dienstleistungssektor von 2007 bis 2018 um 113,8 % gestiegen ist. Die Zahl der Männer in Teilzeit ist insbesondere in den letzten zwei Jahren stark angestiegen.

23 Da der Abschnitt „Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden“ aus Datenschutzgründen für die Region Stuttgart nicht verfügbar ist, ist das Produzierende Gewerbe als Summe der Abschnitte „Verarbeitendes Gewerbe“, „Energieversorgung“, „Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen“ sowie dem „Baugewerbe“ definiert. Der Dienstleistungssektor umfasst die Abschnitte „G“ bis „U“ nach WZ2008.

Tabelle 2.17: Sozialversicherungspflichtige Teilzeitbeschäftigung (TZ) in der Region Stuttgart und Anteil der Teilzeitbeschäftigten an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVP)

	Anzahl	Anzahl	Anteil TZ an allen SVP		Entw. 2007 bis 2018	
	2007	2018	2007	2018	abs.	%
Alle Branchen	174.550	303.816	16,8%	24,1%	129.266	74,1%
Frauen	145.884	243.776	33,5%	44,5%	97.892	67,1%
Männer	28.666	60.040	4,8%	8,4%	31.374	109,4%
Produzierendes Gewerbe	25.190	43.337	6,7%	10,4%	18.147	72,0%
Frauen	18.998	31.414	22,0%	32,1%	12.416	65,4%
Männer	6.192	11.923	2,1%	3,8%	5.731	92,6%
Dienstleistungssektor	148.882	259.487	22,6%	30,9%	110.605	74,3%
Frauen	126.514	211.562	36,4%	47,2%	85.048	67,2%
Männer	22.368	47.812	7,2%	12,2%	25.444	113,8%

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (nachrichtlich), IAW-Berechnungen

Differenziert man zwischen verschiedenen Sektoren, so weist insbesondere der Dienstleistungssektor hohe Zahlen an Teilzeitbeschäftigten auf. In der Region gab es im Jahr 2018 insgesamt 259.487 Teilzeitbeschäftigungsverhältnisse im Dienstleistungssektor, das sind 30,9 % aller sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnisse des Sektors. Während in der Region im Dienstleistungssektor fast jedes dritte Beschäftigungsverhältnis ein Teilzeitarbeitsplatz ist, traf dies im Produzierenden Gewerbe nur auf jedes zehnte Beschäftigungsverhältnis zu. Die Teilzeitquote im Dienstleistungssektor ist damit dreimal so hoch wie im Produzierenden Gewerbe. So wurden seit 2007 im Dienstleistungssektor zusätzliche 110.605 Beschäftigungsverhältnisse in Teilzeit abgeschlossen. Bei den Männern ist die Zahl der Beschäftigungsverhältnisse in Teilzeit seit 2007 sogar um 113,8 % gestiegen. Auch das Wachstum der Teilzeitbeschäftigungsverhältnisse verläuft im Dienstleistungssektor mit 74,3 % schneller als im Produzierenden Gewerbe (72,0 %). Damit liegt jedoch auch die Entwicklung der Teilzeitbeschäftigungsverhältnisse im Produzierenden Gewerbe deutlich über der Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung insgesamt, die seit 2007 um „nur“ 10,5 % gewachsen ist.

Tabelle 2.18 verdeutlicht, dass insbesondere das Baugewerbe durch vergleichsweise hohe Teilzeitquoten gekennzeichnet (13,0 %) ist, während im Verarbeitenden Gewerbe, dem Maschinenbau und dem Automobilbau weniger als jeder zehnte Beschäftigte in Teilzeit arbeitet. Die hohe Bedeutung der Teilzeitbeschäftigung für den Bausektor wird auch an dem rasanten Anstieg der Teilzeitbeschäftigung von 162,7 % seit 2007 deutlich. Dabei geht vor allem die Zahl der im Bausektor teilzeitbeschäftigten Männer in die Höhe – 2007 gab es in der Region nur 718 Teilzeitbeschäftigungsverhältnisse von Männern im Baugewerbe, 2018 waren es schon 3.447. Das entspricht einem Anstieg von 380,8 %. Im Bund und im Land werden ähnlich hohe Wachstumsraten erreicht. Dieser immense Anstieg der männlichen Teilzeitbeschäftigung im Bausektor kann nur unzureichend durch

ein generelles Beschäftigungswachstum des Bausektors beschrieben werden (ca. 26 %), sondern ist einerseits durch den geringen Ausgangswert bedingt. Andererseits gibt es den Verdacht, dass Arbeitnehmer zur Umgehung tariflicher Mindestlöhne in Teilzeit eingestellt werden, jedoch de facto Vollzeit arbeiten. Gesicherte Erkenntnisse, wie gängig diese Praxis ist, liegen jedoch nicht vor. Somit ist das Baugewerbe einer der wenigen Bereiche, in dem aktuell ähnlich viele Frauen und Männer in Teilzeit beschäftigt sind.

Tabelle 2.18: Sozialversicherungspflichtige Teilzeitbeschäftigung (TZ) in der Region Stuttgart und Anteil der Teilzeitbeschäftigten an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVP)

	Anzahl	Anzahl	Anteil TZ an allen SVP		Entw. 2007 bis 2018	
	2007	2018	2007	2018	abs.	%
Verarbeitendes Gewerbe	21.349	33.969	6,7%	9,9%	12.620	59,1%
Frauen	16.078	25.831	20,9%	30,2%	9.753	60,7%
Männer	5.271	8.138	2,2%	3,2%	2.867	54,4%
Maschinenbau	4.187	6.133	6,3%	8,0%	1.946	46,5%
Frauen	2.850	4.590	22,2%	28,3%	1.740	61,1%
Männer	1.337	1.543	2,5%	2,5%	206	15,4%
Automobilbau (ohne sonst. Fahrzeugbau)	4.605	8.504	4,4%	7,2%	3.899	84,7%
Frauen	2.994	5.477	19,9%	26,3%	2.483	82,9%
Männer	1.611	3.027	1,8%	3,1%	1.416	87,9%
Baugewerbe	3.029	7.942	6,2%	13,0%	4.913	162,2%
Frauen	2.311	4.495	30,3%	48,0%	2.184	94,5%
Männer	718	3.447	1,7%	6,6%	2.729	380,1%

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (nachrichtlich), IAW-Berechnungen

Tabelle 2.19 beschreibt die sozialversicherungspflichtige Teilzeitbeschäftigung in der Region Stuttgart für verschiedene Dienstleistungsbereiche.[24] Innerhalb des Dienstleistungsbereichs weisen vor allem die Bereiche der personenbezogenen Dienstleistungen wie auch die Öffentliche Verwaltung und Sozialversicherung mit über 40 % sehr hohe Teilzeitquoten auf. Bei den Frauen sind im Handel, in den personenbezogenen

24 Als unternehmensbezogene Dienstleistungen werden dabei die Abschnitte „Grundstücks- und Wohnungswesen", „Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen" sowie „Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen" zusammengefasst. Personenbezogene Dienstleistungen umfassen die Abschnitte „Gastgewerbe", „Erziehung und Unterricht", „Gesundheits- und Sozialwesen", „Kunst, Unterhaltung und Erholung", „Erbringung von sonstigen Dienstleistungen", „Private Haushalte mit Hauspersonal; Herstellung von Waren und Erbringung von Dienstleistungen durch Private Haushalte für den Eigenbedarf ohne ausgeprägten Schwerpunkt" und „Exterritoriale Organisationen und Körperschaften".

Diensten sowie in der Öffentlichen Verwaltung sogar mehr als die Hälfte der Arbeitnehmerinnen in Teilzeit beschäftigt. In den Bereichen Verkehr und Lagerei sowie Information und Kommunikation arbeitet hingegen weniger als jeder Fünfte in Teilzeit.

Tabelle 2.19: Sozialversicherungspflichtige Teilzeitbeschäftigung (TZ) in der Region Stuttgart und Anteil der Teilzeitbeschäftigten an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVP)

	Anzahl	Anzahl	Anteil TZ an allen SVP		Entw. 2007 bis 2018	
	2007	2018	2007	2018	abs.	%
Handel	30.510	46.425	22,2%	30,8%	15.915	52,2%
Frauen	27.289	39.592	40,0%	51,8%	12.303	45,1%
Männer	3.221	6.833	4,7%	9,2%	3.612	112,1%
Verkehr und Lagerei	6.882	10.400	16,0%	19,0%	3.518	51,1%
Frauen	4.353	5.672	36,8%	42,6%	1.319	30,3%
Männer	2.529	4.728	8,1%	11,4%	2.199	87,0%
Information und Kommunikation	4.717	9.207	11,3%	16,7%	4.490	95,2%
Frauen	3.466	6.386	23,1%	32,7%	2.920	84,2%
Männer	1.251	2.821	4,7%	7,9%	1.570	125,5%
Kredit- und Versicherungsgewerbe	10.019	12.532	19,7%	26,5%	2.513	25,1%
Frauen	8.773	11.264	31,8%	43,9%	2.491	28,4%
Männer	1.246	1.268	5,3%	5,9%	22	1,8%
Unternehmensbez. Dienstleistungen	20.245	48.245	13,7%	21,6%	28.000	138,3%
Frauen	16.100	36.050	26,8%	39,2%	19.950	123,9%
Männer	4.145	12.195	4,7%	9,3%	8.050	194,2%
Personenbezogene Dienstleistungen	56.492	103.724	32,6%	43,6%	47.232	83,6%
Frauen	48.438	85.973	39,5%	50,7%	37.535	77,5%
Männer	8.054	17.638	16,0%	25,7%	9.584	119,0%
Öffentl. Verwaltung / Sozialversicherung	20.017	28.954	36,1%	40,4%	8.937	44,6%
Frauen	18.095	26.625	47,7%	51,4%	8.530	47,1%
Männer	1.922	2.329	11,0%	11,7%	407	21,2%

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (nachrichtlich), IAW-Berechnungen

Innerhalb des letzten Jahrzehnts hat die Teilzeitbeschäftigung insbesondere in den Bereichen der unternehmensbezogenen Dienstleistungen, Information und Kommunikation sowie bei den personenbezogenen Dienstleistungen an Bedeutung gewonnen. Während die Teilzeitbeschäftigung im Dienstleistungssektor insgesamt um 74,3 % gestiegen ist, weisen insbesondere die unternehmensbezogenen Dienstleistungen mit 138,3 % ein weit überdurchschnittliches Wachstum auf, welches sich nur bedingt durch

allgemein wachsende Beschäftigung der unternehmensbezogenen Dienste erklären lässt (plus 51,1 %). Der Trend zur Teilzeitarbeit wird auch im Kredit- und Versicherungsgewerbe deutlich. Während die Zahl der Beschäftigten hier insgesamt rückläufig ist, ist die Teilzeitbeschäftigung seit 2007 dennoch um 25,1 % gestiegen.

Über einen Großteil der Dienstleistungsbereiche hinweg weisen die Zahlen der männlichen Teilzeitbeschäftigten deutlich höhere Wachstumsraten auf. Eine Ausnahme bilden die öffentliche Verwaltung und Sozialversicherung sowie das Kredit- und Versicherungsgewerbe.

Geringfügige Beschäftigung (Minijobs)

Neben der Teilzeitbeschäftigung hat auch die geringfügige Beschäftigung (Minijobs) eine große Bedeutung. Die Zahl der Minijobber ergibt sich aus der Summe der ausschließlich geringfügig Beschäftigten und der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die im Nebenjob geringfügig beschäftigt sind.[25] In Deutschland waren im Jahr 2018 insgesamt 7.480.841 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer geringfügig beschäftigt. In Baden-Württemberg liegt diese Zahl bei 1.177.089 und in der Region Stuttgart bei 282.380 (Tabelle 2.20).

Tabelle 2.20: Zahl der geringfügigen Beschäftigungsverhältnisse (Minijobs)

	2007			2018		
	Frauen	Männer	insgesamt	Frauen	Männer	insgesamt
Deutschland	4.471.723	2.542.247	7.013.970	4.422.412	3.058.429	7.480.841
Baden-Württemberg	694.935	403.288	1.098.223	697.454	479.635	1.177.089
Region Stuttgart	163.646	98.715	262.361	166.274	116.106	282.380

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (nachrichtlich), IAW-Berechnungen

Dabei umfasst der Anteil derer, die ausschließlich einen Minijob haben, 63,4 % in Deutschland und 57,9 % im Land. In der Region Stuttgart ist der Anteil der ausschließlich geringfügig Beschäftigten mit 56 % noch etwas geringer. In den letzten Jahren ist die Zahl der Minijobs in der Region wie auch im Land und im Bund rückläufig. Während von 2014 bis 2016 in der Region noch ein geringes Wachstum von 0,4 % verzeichnet werden konnte, ist die Zahl der Minijobs in den beiden Folgejahren um 3 % gesunken. Diese Entwicklung lässt sich unter anderem mit der Einführung des gesetzlichen Mindestlohns zum 1. Januar 2015 erklären.[26]

25 Dabei ist zu beachten, dass im Nebenjob geringfügig Beschäftigte sowohl zur Teilzeitbeschäftigung wie auch zur geringfügigen Beschäftigung gezählt werden können.

26 Siehe z. B. vom Berge, Philipp et al. (2018): Arbeitsmarktspiegel. Entwicklungen nach Einführungen des Mindestlohns (Ausgabe 7). IAB-Forschungsbericht 10/2018. Nürnberg: IAB, sowie Zilius, Jan; Bruttel, Oliver (2018): Auswirkungen des gesetzlichen Mindestlohns – Bilanz nach fast vier Jahren. In: Wirtschaftsdienst 98(10), S. 711-717.

Der Anteil von Minijobs an allen Beschäftigungsverhältnissen[27] ist seit dem Jahr 2007 insgesamt leicht rückläufig. Waren im Jahr 2007 in der Region noch 21,6 % aller Beschäftigungsverhältnisse geringfügig waren, waren es 2018 nur noch 19,9 %. Dies entspricht den Beschäftigungsanteilen im Bund, während im Land 22,0 % aller Beschäftigungsverhältnisse geringfügig sind. Die fallenden Anteile geringfügiger Beschäftigungsverhältnisse in der Region lassen sich insbesondere durch eine sinkende relative Bedeutung geringfügiger Beschäftigung für Frauen erkennen. Während 2007 knapp 30 % aller Beschäftigungsverhältnisse von Frauen geringfügig sind, ist es 2018 nur noch ein Viertel. Für Männer liegt dieser Anteil konstant bei ca. 15 %.

Absolut gesehen ist die Zahl der Minijobs seit dem Jahr 2007 in der Region Stuttgart jedoch um 7,6 % gestiegen, das ist etwas mehr als im Landes- oder Bundesdurchschnitt (Tabelle 2.21). Insgesamt steigt die Zahl der Männer in Minijobs deutlich stärker (plus 17,6 %) als die Zahl der Frauen. So stieg die Zahl der Männer in geringfügiger Beschäftigung in der Region Stuttgart zwischen 2007 und 2018 um 17,6 %, während die Zahl der Frauen in diesen Beschäftigungsverhältnissen recht konstant geblieben ist (plus 1,6 %). Gleichzeitig ist die Zahl der Frauen in geringfügigen Beschäftigungsverhältnissen deutlich höher als die der Männer, auch wenn sich die Verhältnisse der Geschlechter zunehmend angleichen. Im Jahr 2007 waren in den drei in Tabelle 2.20 dargestellten Regionen etwa 62 bis 64 % der geringfügig Beschäftigten weiblich, während es im Jahr 2018 nur noch zwischen 58 und 59 % waren.

Tabelle 2.21: Zahl der geringfügigen Beschäftigungsverhältnisse (Minijobs) in der Region Stuttgart und Relation „Minijobs zu sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVP)“

	2007	2018	Entw. 2007 bis 2018		Relation Minijob/SVP	
			abs.	%	2007	2018
Alle Branchen	262.361	282.380	20.019	7,6%	0,253	0,224
Frauen	163.646	166.274	2.628	1,6%	0,376	0,303
Männer	98.715	116.106	17.391	17,6%	0,164	0,163
Produzierendes Gewerbe	44.004	38.980	-5.024	-11,4%	0,117	0,094
Frauen	24.484	19.974	-4.510	-18,4%	0,283	0,204
Männer	19.520	19.006	-514	-2,6%	0,067	0,060
Dienstleistungssektor	216.082	241.094	25.012	11,6%	0,329	0,287
Frauen	137.708	144.905	7.197	5,2%	0,396	0,323
Männer	78.374	96.189	17.815	22,7%	0,253	0,245

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (nachrichtlich), IAW-Berechnungen

27 Die Zahl der Beschäftigungsverhältnisse umfasst sozialversicherungspflichtige Beschäftigung sowie ausschließlich geringfügig Beschäftigte.

Ebenso wie bei der Teilzeitbeschäftigung sind Minijobs insbesondere im Dienstleistungssektor von Bedeutung (Tabelle 2.21). Während in der Region Stuttgart im Jahr 2018 insgesamt 0,22 Minijobs auf ein sozialversicherungspflichtiges Beschäftigungsverhältnis kamen, lag diese Relation im Dienstleistungssektor bei 0,29 und im Produzierenden Gewerbe bei nur 0,09.[28] Die Sektoren unterliegen zudem unterschiedlichen Trends. Während die Zahl der Minijobs im Produzierenden Gewerbe rückläufig ist, stieg diese im Dienstleistungssektor um 11,6 %. Auch hier lässt sich festhalten, dass die Zahl der Frauen in Minijobs zwar weiterhin dominiert, die Zahl der Männer jedoch schneller wächst.

Tabelle 2.22 gibt Aufschluss darüber, wie sich die Zahl der Minijobs innerhalb des Produzierenden Gewerbes entwickelt hat. Dabei verzeichnen das Verarbeitende Gewerbe, der Maschinenbau sowie der Automobilbau stark rückläufige Zahlen an Minijobs. Seit dem Jahr 2007 ist die Anzahl der Minijobs im Verarbeitenden Gewerbe um 19,2 % gesunken, im Maschinenbau um 26,6 % und im Automobilbau sogar um 30,9 %, sodass im Automobilbau im Jahr 2018 nur noch 0,004 Minijobs auf ein sozialversicherungspflichtiges Beschäftigungsverhältnis kommen. Nur das Baugewerbe verzeichnet steigende Zahlen an geringfügiger Beschäftigung. Berücksichtigt man jedoch auch die allgemeine Beschäftigungsentwicklung im Baugewerbe, stellt man auch hier eine sinkende Bedeutung von Minijobs fest. So ist das Verhältnis von Minijobs zu sozialversicherungspflichtiger Beschäftigung von 0,207 auf 0,180 gesunken.

Tabelle 2.22: Zahl der geringfügigen Beschäftigungsverhältnisse (Minijobs) in der Region Stuttgart und Relation „Minijobs zu sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVP)“

	Anzahl	Anzahl	Entw. 2007 bis 2018		Relation Minijob/SVP	
	2007	2018	abs.	%	2007	2018
Verarbeitendes Gewerbe	33.103	26.739	-6.364	-19,2%	0,104	0,078
Frauen	19.409	14.617	-4.792	-24,7%	0,252	0,171
Männer	13.694	12.122	-1.572	-11,5%	0,057	0,047
Maschinenbau	3.201	2.349	-852	-26,6%	0,048	0,030
Frauen	1.465	991	-474	-32,4%	0,114	0,061
Männer	1.736	1.358	-378	-21,8%	0,032	0,022
Automobilbau (ohne sonst. Fahrzeugbau)	660	456	-204	-30,9%	0,006	0,004
Frauen	322	158	-164	-50,9%	0,021	0,008
Männer	338	298	-40	-11,8%	0,004	0,003
Baugewerbe	10.063	11.022	959	9,5%	0,207	0,180
Frauen	4.749	4.902	153	3,2%	0,624	0,524
Männer	5.314	6.120	806	15,2%	0,129	0,118

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (nachrichtlich), IAW-Berechnungen

28 Wie auch bei der Teilzeitbeschäftigung konnte der Abschnitt „Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden“ aus Datenschutzgründen nicht berücksichtigt werden, ist jedoch aufgrund seiner geringe Größe für das Produzierende Gewerbe nur von untergeordneter Bedeutung.

Die einzelnen Bereiche des Dienstleistungssektors verzeichnen sehr unterschiedliche Trends in der Entwicklung der geringfügigen Beschäftigung (vgl. Tabelle 2.23). Während die Wirtschaftszweige Handel, Information und Kommunikation sowie das Kredit- und Versicherungsgewerbe verglichen mit dem Jahr 2007 sinkende Zahlen an geringfügigen Beschäftigungsverhältnissen verzeichnen, sind im Bereich der personenbezogenen Dienstleistungen seit dem Jahr 2007 21.875 neue geringfügige Beschäftigungsverhältnisse entstanden.

Innerhalb des Dienstleistungssektors sind Minijobs in Relation zur sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung insbesondere im Handel (0,292), im Bereich Verkehr und Lagerei (0,290), in den unternehmensbezogenen Dienstleistungen (0,336) sowie in den personenbezogenen Dienstleistungen (0,392) von großer Bedeutung. Im Jahr 2018 gab es in der Region Stuttgart 74.963 geringfügige Beschäftigungsverhältnisse im Bereich der unternehmensbezogenen Dienstleistungen, bei den personenbezogenen Dienstleistungen waren es sogar 93.314.

Tabelle 2.23 Zahl der geringfügigen Beschäftigungsverhältnisse (Minijobs) in der Region Stuttgart und Relation „Minijobs zu sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVP)“

	Anzahl	Anzahl	Entw. 2007 bis 2018		Relation Minijob/SVP	
	2007	2018	abs.	%	2007	2018
Handel	49.362	43.908	-5.454	-11,0%	0,359	0,292
Frauen	33.189	27.795	-5.394	-16,3%	0,487	0,363
Männer	16.173	16.113	-60	-0,4%	0,234	0,217
Verkehr und Lagerei	15.182	15.898	716	4,7%	0,352	0,290
Frauen	5.877	5.711	-166	-2,8%	0,497	0,429
Männer	9.305	10.187	882	9,5%	0,298	0,246
Information und Kommunikation	5.504	4.529	-975	-17,7%	0,132	0,082
Frauen	3.449	2.656	-793	-23,0%	0,230	0,136
Männer	2.055	1.873	-182	-8,9%	0,077	0,052
Kredit- und Versicherungsgewerbe	2.837	2.399	-438	-15,4%	0,056	0,051
Frauen	2.255	1.756	-499	-22,1%	0,082	0,068
Männer	582	643	61	10,5%	0,025	0,030
Unternehmensbezogene Dienstleistungen	67.576	74.963	7.387	10,9%	0,458	0,336
Frauen	38.793	40.364	1.571	4,0%	0,645	0,439
Männer	28.783	34.599	5.816	20,2%	0,329	0,264
Personenbezogene Dienstleistungen	71.439	93.314	21.875	30,6%	0,394	0,392
Frauen	51.179	62.246	11.067	21,6%	0,403	0,367
Männer	20.260	31.068	10.808	53,3%	0,372	0,453
Öffentl. Verwaltung / Sozialversicherung	4.182	6.083	1.901	45,5%	0,076	0,085
Frauen	2.966	4.377	1.411	47,6%	0,078	0,085
Männer	1.216	1.706	490	40,3%	0,070	0,086

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (nachrichtlich), IAW-Berechnungen

2.4 Arbeitsmarkt

In diesem Abschnitt soll nun noch die in der Region Stuttgart gegebene Arbeitsmarktentwicklung thematisiert werden. Ein Blick auf die Arbeitslosenquoten (Tabelle 2.24) zeigt, dass die Arbeitslosenquote in der Region seit dem Jahr 2012 stets deutlich unter dem Bundesdurchschnitt lag, jedoch knapp über dem Durchschnitt im Land. Mit Ausnahme des Jahres 2013 weisen alle betrachteten Raumeinheiten kontinuierlich fallende Arbeitslosenquoten auf. In der Region ist die Arbeitslosenquote im betrachteten Zeitraum von 4,1 % auf 3,3 % gefallen. Im gleichen Zeitraum ist die Arbeitslosenquote im Bund um 1,6 Prozentpunkte gesunken.

Innerhalb der Region weist der Stadtkreis Stuttgart im Jahr 2018 mit 4,2 % noch eine deutlich höhere Arbeitslosenquote auf als die anderen Kreise in der Region. Die Arbeitslosenquote im Stadtkreis Stuttgart liegt im gesamten Betrachtungszeitraum ca. 1 bis 1,5 Prozentpunkte über den Arbeitslosenquoten in den anderen Kreisen der Region, jedoch noch immer unter dem Bundesdurchschnitt.[29] Zudem kann der Stadtkreis Stuttgart mit 1,4 Prozentpunkten den stärksten Rückgang der Arbeitslosenquote verzeichnen. Am niedrigsten ist die Arbeitslosenquote 2018 in Böblingen (2,8 %) sowie in Ludwigsburg (3,0 %) und dem Rems-Murr-Kreis (3,0 %).

Tabelle 2.24: Arbeitslosenquoten der Jahre 2012 bis 2018 (Jahresdurchschnitt) – jeweils bezogen auf alle Erwerbspersonen, in Prozent

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Deutschland	6,8	6,9	6,7	6,4	6,1	5,7	5,2
Baden-Württemberg	3,9	4,1	4,0	3,8	3,8	3,5	3,2
Region Stuttgart	4,1	4,3	4,1	3,9	3,9	3,6	3,3
Stuttgart	5,6	5,9	5,7	5,5	5,3	4,7	4,2
Böblingen	3,6	3,8	3,5	3,3	3,2	3,1	2,8
Esslingen	3,7	3,6	3,5	3,4	3,5	3,4	3,1
Göppingen	4,1	4,2	4,1	3,8	4,0	3,7	3,4
Ludwigsburg	3,7	3,9	3,7	3,5	3,5	3,3	3,0
Rems-Murr-Kreis	3,8	3,9	3,9	3,7	3,6	3,4	3,0

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, IAW-Berechnungen

29 In den städtischen Ballungszentren ist auf Basis der verfügbaren statistischen Daten häufig eine „Gleichzeitigkeit von Jobmotor und Arbeitslosigkeitshotspot" zu beobachten. Diese ist aber überwiegend ein statistisches Artefakt, die auf Pendlerbewegungen und unterschiedliche Bezugsgrößen (Arbeitsort vs. Wohnort) zurückzuführen ist. Korrigiert man diese Größen, so verschwinden oftmals die Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Arbeitslosenquoten. Vgl. Grözinger, Gerd (2018): Regionale Arbeitslosigkeit: falsche Eindrücke von Stadt-Land-Differenzen. In: Wirtschaftsdienst 98(1), S. 68-70. Dies dürfte auch in der Region Stuttgart der Fall sein.

In der Region waren im Jahr 2018 insgesamt mehr als 50.000 Menschen arbeitslos gemeldet (Tabelle 2.25). Das sind 8,5 % weniger als im Vorjahr. Dabei ist der Anteil der Männer (54,2 %) leicht höher als der Anteil der Frauen (45,8 %). Zugleich ist die Zahl der männlichen Arbeitslosen mit einem Minus von 8,7 % etwas stärker gefallen als die Zahl der weiblichen Arbeitslosen (-8,3 %). Somit zeigen sich kaum geschlechtsspezifische Unterschiede in der Arbeitslosigkeit.

Etwa 60 % der Arbeitslosen besitzen die deutsche Staatsangehörigkeit. Angesichts der Tatsache, dass über 80 % der Bevölkerung in der Region die deutsche Staatsangehörigkeit besitzen,[30] machen Ausländer somit einen überdurchschnittlich hohen Anteil der Arbeitslosen aus. Gleichzeitig ist die Zahl der Ausländer in Arbeitslosigkeit seit dem Jahr 2017 etwas stärker zurückgegangen (-8,7 %) als die Zahl der Arbeitslosen mit deutscher Staatsangehörigkeit (-8,5 %). Diese Entwicklung ist umso bemerkenswerter, als im Zeitraum 2015 bis 2016 die Zahl der Arbeitslosen mit ausländischem Pass noch um 7,6 % gestiegen war, wohingegen die Zahl der arbeitslosen Deutschen um 3,2 % gefallen war.[31]

Tabelle 2.25: Arbeitslose in der Region Stuttgart 2018 nach Personengruppen

	Anzahl	Anteil in %	Veränderung zum Vorjahr in %
Insgesamt	50.701	100,0	-8,5
Männer	27.498	54,2	-8,7
Frauen	23.203	45,8	-8,3
Deutsche	30.108	59,4	-8,5
Ausländer	20.473	40,4	-8,7
unter 25 Jahre	4.214	8,3	-10,8
50 bis unter 55 Jahre	6.317	12,5	-7,9
55 bis unter 60 Jahre	6.005	11,8	-5,3
60 bis unter 65 Jahre	4.723	9,3	-0,7
50 bis unter 65 Jahre	17.045	33,6	-5,1
schwerbehindert	3.113	6,1	-5,9
SGB III	21.675	42,7	-8,5
SGB II	29.027	57,3	-8,6
Langzeitarbeitslose	15.184	29,9	-9,5

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (nachrichtlich), IAW-Berechnungen

30 Bevölkerungsfortschreibung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg 2019.

31 Vgl. Strukturbericht Region Stuttgart 2017, S. 72.

Ein Blick auf die verschiedenen Altersklassen verdeutlicht, dass alle in Tabelle 2.25 dargestellten Gruppen fallende Arbeitslosenzahlen aufweisen. Mit einem Rückgang von 10,8 % sinkt insbesondere die Zahl der unter 25-Jährigen in Arbeitslosigkeit stark – wobei diese Altersgruppe auch nur eine insgesamt geringe absolute Zahl an Erwerbslosen aufweist. Auch die Zahl der Arbeitslosen von 50 bis unter 55 Jahren ist mit knapp 8 % deutlich zurückgegangen, wohingegen die Zahl der Arbeitslosen zwischen 60 und 65 Jahren nahezu konstant geblieben ist. Betrachtet man die Altersverteilung des Bestands an Arbeitslosen in der Region, so waren im Jahr 2018 knapp drei Fünftel der Arbeitslosen zwischen 25 und 50 und ein Drittel der Arbeitslosen zwischen 50 und 65 Jahre alt.

Auch Schwerbehinderte, die einen Anteil von 6,1 % an allen Arbeitslosen ausmachen, konnten mit einem Rückgang der Zahl der Arbeitslosen von 5,9 % von der positiven Situation am Arbeitsmarkt profitieren, auch wenn dieser Rückgang etwas langsamer verläuft als in der Region insgesamt.

Die Zahl der Bezieher von SGB-III und SGB-II Leistungen ist verglichen mit 2017 ebenfalls rückläufig (mit einem Minus von jeweils etwa 8,5 %). Zwar liegt der Anteil der Bezieher von SGB-II-Leistungen (Arbeitslosengeld 2) mit 57,3 % höher als der Anteil der SGB-III-Bezieher (Arbeitslosengeld 1), gegenüber 2016 hat sich dieser Anteil jedoch um 3,3 Prozentpunkte verringert. Zur insgesamt positiven Entwicklung der Arbeitslosenzahlen in der Region passt auch, dass die Zahl der Langzeitarbeitslosen, die knapp 30 % aller Erwerbslosen ausmachen, mit 9,5 % um einen Prozentpunkt stärker gefallen ist als die Zahl der Erwerbslosen in der Region insgesamt.

3 Wirtschaft und Beschäftigung in ausgewählten Branchen

3.1 Produzierendes Gewerbe in der Region Stuttgart

Ein Alleinstellungsmerkmal der Wirtschaftsregion Stuttgart ist das nach wie vor hohe Gewicht des Produzierenden Gewerbes mit zahlreichen Industrie- und Handwerksunternehmen und deren vielfältigen Verzahnung mit produktionsorientierten Dienstleistern. Das Produzierende Gewerbe ist in fünf Wirtschaftsabschnitte untergliedert (3.1). In der Region Stuttgart ist das Produzierende Gewerbe wesentlich vom Verarbeitenden Gewerbe geprägt – mit mehr als 342.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (zum 30.06.2018) ist hier der Großteil der Beschäftigten des sekundären Sektors tätig. Das Baugewerbe spielt mit gut 61.000 Beschäftigten ebenfalls eine wichtige Rolle, gefolgt von den Wirtschaftsabschnitten Energieversorgung sowie Wasser- und Abfallwirtschaft. Sowohl das Verarbeitende Gewerbe als auch das Baugewerbe sind von Industrie- und Handwerksunternehmen geprägt, deren Größe in einer weiten Spanne vom regionalen Kleinbetrieb bis zum global tätigen Großkonzern reicht.

Abbildung 3.1: Produzierendes Gewerbe: Untergliederung in Wirtschaftsabschnitte und sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Region Stuttgart im Jahr 2018

Produzierendes Gewerbe (sekundärer Sektor) 416.321 Beschäftigte in der Region Stuttgart				
Abschnitt B: Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	Abschnitt C: Verarbeitendes Gewerbe	Abschnitt D: Energie-versorgung	Abschnitt E: Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltver-schmutzungen	Abschnitt F: Baugewerbe
508 Beschäftigte (0,1 %)	*342.770 (= 82,3 %)*	*7.333 (= 1,8 %)*	*4.450 (= 1,1 %)*	*61.260 (= 14,7 %)*

Quelle: Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ 2008), Statistik der Bundesagentur für Arbeit

3.1.1 Verarbeitendes Gewerbe im Überblick

Das Wirtschaftsgeschehen in der Region Stuttgart ist – weitaus stärker als in anderen Großstadtregionen – vom Verarbeitenden Gewerbe mit seiner dominierenden Investitionsgüterindustrie geprägt. Ihre technologische Leistungsfähigkeit und Innovationskraft generieren die Unternehmen auch aus der Verknüpfung mit Forschungseinrichtungen und mit unternehmensbezogenen Dienstleistungen, wie z. B. Ingenieurbüros, Wirtschafts-Consultants und Softwareschmieden. Gleichzeitig ist die starke industrielle Basis eine wesentliche Grundlage für expandierende Dienstleistungsbranchen – damit ist der Industrie-Dienstleistungs-Verbund von sich positiv verstärkenden Wechselwirkungen geprägt. Offenbar bestehen einerseits enge Verbindungen zwischen der Industrie und dem Dienstleistungsbereich, andererseits schafft „die technologische Entwicklung, vor allem im Bereich der Digitalisierung, neue Möglichkeiten für die Entwicklung von Dienstleistungen."[32] Gerade im Zeitalter der digitalen Transformation ist ein funktionierender Industrie-Dienstleistungs-Verbund ein immer wichtigerer Wettbewerbsfaktor für einen industriell geprägten Wirtschaftsstandort wie die Region Stuttgart.

Das Wachstum der unternehmensnahen Dienstleistungen, die in einer engen Verbindung zum Verarbeitenden Gewerbe stehen, rückte bereits in den 1990er Jahren in den Fokus analytischer und konzeptioneller Ansätze. Eine wesentliche Triebfeder für das Wachstum dieses Dienstleistungsbereichs sind Outsourcing-Prozesse aus Industrieunternehmen, wobei sowohl einfache als auch komplexe Tätigkeiten – von der Gebäudereinigung bis zur Produktentwicklung – ausgelagert werden. Gerade wissensintensive Dienstleister sind oft in die Innovationsprozesse ihrer industriellen Kunden eingebunden. Insgesamt ist der Industrie-Dienstleistungs-Verbund in Baden-Württemberg wie auch in der Region Stuttgart im Vergleich zum Bund und zu anderen Regionen sowohl bei Wertschöpfung als auch Beschäftigung überdurchschnittlich stark ausgeprägt.

Eine wichtige Basis für den Erfolg dieses Industrie-Dienstleistungs-Verbunds sind die gut ausgebildeten Fachkräfte in der Region Stuttgart: Sowohl die Facharbeiterinnen und Facharbeiter aus dem dualen Ausbildungssystem als auch die akademischen Fachkräfte aus technischen und weiteren Studiengängen. Weitere wichtige regionale Erfolgsfaktoren sind intakte Wertschöpfungsnetzwerke und ein sehr gutes Umfeld für Innovationen. Darüber hinaus profitiert das Produzierende Gewerbe von den günstigen Rahmenbedingungen und der insgesamt hohen Standortqualität Deutschlands, bezogen auf die gut ausgebaute Infrastruktur, den hohen Bildungsgrad, die stabile Versorgung mit Energie und Rohstoffen, das erprobte System der industriellen Beziehungen sowie die allgemeine Rechtssicherheit.

Standortvorteile und Erfolgsfaktoren des Verarbeitenden Gewerbes in der Region

Die Bedeutung des Verarbeitenden Gewerbes für die Region Stuttgart zeigen dessen hohen Anteile sowohl an der Bruttowertschöpfung als auch an den Beschäftigten (siehe Kapitel 2). Das Verarbeitende Gewerbe mit seinen Industrie- und Handwerksunternehmen

32 Koch, Andreas et al. (2019): Die Bedeutung der industrienahen Dienstleistungen in Baden-Württemberg unter besonderer Berücksichtigung der Digitalisierung. Tübingen, S. 10.

gilt in der Region Stuttgart, wie in Baden-Württemberg insgesamt, als „Wohlstandsmotor", „Exportschlager" und „Jobmotor".[33] Auch im Jahr 2018 ist die Region Stuttgart im Verarbeitenden Gewerbe wieder die umsatz- und beschäftigungsstärkste Region im Südwesten. Unter den 44 Stadt- und Landkreisen Baden-Württembergs belegen die Kreise der Region bei Umsatz, Exportorientierung und Beschäftigung jeweils die Spitzenplätze.[34] So ist Böblingen der beschäftigungsstärkste Kreis im Verarbeitenden Gewerbe, dicht gefolgt von der Landeshauptstadt Stuttgart. Esslingen und Ludwigsburg liegen mit etwas Abstand auf den Plätzen 3 und 4. Jeder fünfte Arbeitsplatz der Südwestindustrie lag damit 2018 innerhalb dieser vier Kreise der Region Stuttgart. Auf Rang 8 folgt der Rems-Murr-Kreis, auf 20 der Landkreis Göppingen.

Die mit Abstand wichtigsten Branchen des Verarbeitenden Gewerbes in der Region Stuttgart sind die Automobilindustrie und der Maschinenbau. Rund um diese beiden Industriebranchen haben sich zwei weltweit führende Cluster entwickelt, die eng mit der exzellenten Forschungsinfrastruktur der Region verknüpft sind: Erstens der Automotive-Cluster Region Stuttgart mit seinen weltbekannten Automobilherstellern sowie zahlreichen Zulieferern und Ingenieurdienstleistern. Zweitens der Produktionstechnik-Cluster mit vielfältigen Unternehmen in allen Größenklassen, deren hohe technologische Kompetenz und starke Innovationskraft hervorsticht. Einige dieser Maschinenbauer und Automatisierungsspezialisten gehören zu den Weltmarktführern in ihrem Technologiebereich, andere gehören zu den Hidden Champions ihrer Sparte. Der Produktionstechnik-Cluster führte mit zur weltweiten Bekanntheit der Region Stuttgart und Baden-Württembergs als Problemlöser-Region für globale Herausforderungen. Zu beiden Clustern gehören nicht nur Unternehmen aus den Kernbranchen Automobil- und Maschinenbau, sondern auch aus vielen weiteren Industrie- und Dienstleistungsbranchen.

Entscheidende Erfolgsfaktoren für die regionale Wirtschaftskraft liegen in vielfältigen Wechselwirkungen und damit in der gegenseitigen Verflechtung und Durchlässigkeit zwischen den beiden Clustern, aber auch in deren Offenheit für internationale Beziehungen in ihrer Funktion als Knoten in globalen Netzwerken. Unternehmen und Forschungseinrichtungen aus diesen beiden Clustern tragen maßgeblich zum hohen Innovationspotenzial in der Region Stuttgart bei. Das hohe Niveau der regionalen Innovationsfähigkeit wird nicht zuletzt durch die Spitzenposition der Region insgesamt und insbesondere der Kreise Böblingen, Stuttgart und Ludwigsburg im Innovationsindex 2018 des Statistischen Landesamts belegt (Abbildung 3.2).

Die Region Stuttgart ist laut Innovationsindex 2018 nicht nur die wirtschaftsstärkste Region in Baden-Württemberg, „sondern auch weiterhin unangefochten die Region mit der höchsten Innovationsfähigkeit. Das hohe Innovationspotenzial in Baden-Württemberg insgesamt fokussiert sich damit zu einem beachtlichen Teil auf die Region Stuttgart."[35]

33 Ministerium für Finanzen und Wirtschaft Baden-Württemberg (2015): Industrieperspektive Baden-Württemberg 2025. Stuttgart.

34 Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Pressemitteilung vom 06.05.2019.

35 Einwiller, Ruth (2018): Innovationsindex 2018. Kreise und Regionen in Baden-Württemberg. In: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg, H. 11+12/2018, S. 26-35.

Mit Böblingen, Stuttgart und Ludwigsburg gehören drei Kreise der Region zur Spitzengruppe des Innovationsvergleichs auf Rang 1, 4 und 6. Esslingen liegt im oberen Mittelfeld (11), der Rems-Murr-Kreis (24) und Göppingen (27) im Mittelfeld unter 44 Kreisen insgesamt. Hervorzuheben ist die seit Jahren gefestigte Spitzenposition des Landkreises Böblingen, die vor allem auf seine forschungsintensiven Industriebranchen bzw. auf Forschungs- und Entwicklungszentren großer Unternehmen wie Daimler, Bosch, IBM und HP zurückzuführen ist. Der 2016 noch auf dem zweiten Rang platzierte Stadtkreis Stuttgart wurde von Heidelberg und dem Bodenseekreis auf Platz 4 verdrängt. Die Landeshauptstadt verdankt den Platz in der Spitzengruppe vor allem den wissensintensiven Dienstleistungsbranchen. Sowohl in Stuttgart wie auch im Rems-Murr-Kreis und Göppingen stagnierte die Dynamik der Innovationsfähigkeit in den letzten Jahren. Ein positiver Trend zeigt sich in den Kreisen Ludwigsburg, Böblingen und Esslingen. Besonders der Landkreis Ludwigsburg profitierte von einer hohen Existenzgründungsquote in Hochtechnologiebereichen, einer hohen Forschungsintensität und vor allem von der höchsten Patentdichte im Lande.

Abbildung 3.2: Innovationsindex 2018 für die Stadt- und Landkreise Baden-Württembergs

Quelle: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg, 11+12/2018, S. 27

Beschäftigungsentwicklung im Verarbeitenden Gewerbe

Im Verarbeitenden Gewerbe der Region Stuttgart waren zum 30.06.2018 rund 342.800 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte tätig. Seit den krisenbedingten Rückgängen 2009/10 wurde auch im Verarbeitenden Gewerbe wieder deutlich Beschäftigung aufgebaut. Im Jahr 2018 lag die Beschäftigtenzahl um mehr als 24.000 Personen höher als 2007 (Tabelle 3.1). Gegenüber dem krisenbedingten Tiefstand der Beschäftigung im Verarbeitenden Gewerbe 2010 mit knapp 306.500 Beschäftigten wurden in den acht Folgejahren mehr als 36.000 Arbeitsplätze aufgebaut. Damit liegt die jahresdurchschnittliche Wachstumsrate von 2010 bis 2018 bei den Arbeitsplätzen im Verarbeitenden Gewerbe der Region Stuttgart bei 1,4 % pro Jahr. Zuletzt entwickelte sich die Beschäftigung sogar noch besser: Im kurzfristigen Vergleich des Jahres 2018 mit dem Vorjahr lag das Beschäftigungsplus bei gut 7.600 Stellen und prozentual mit 2,3 % fast so hoch wie in Baden-Württemberg insgesamt.

Tabelle 3.1: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Verarbeitenden Gewerbe im Jahr 2018 im Vergleich zu Vorjahren in den Kreisen der Region Stuttgart

	2007	2017	2018	2007 bis 2018 abs.	2007 bis 2018 %	2017 bis 2018 abs.	2017 bis 2018 %
Deutschland	6.390.722	6.797.172	6.930.836	540.114	8,5%	133.664	2,0%
Baden-Württemberg	1.244.282	1.340.661	1.375.977	131.695	10,6%	35.316	2,6%
Region Stuttgart	318.620	335.166	342.770	24.150	7,6%	7.604	2,3%
Stuttgart	55.932	63.843	65.747	9.815	17,5%	1.904	3,0%
Böblingen	65.537	66.176	67.633	2.096	3,2%	1.457	2,2%
Esslingen	67.878	71.290	72.052	4.174	6,1%	762	1,1%
Göppingen	30.050	28.275	28.826	-1.224	-4,1%	551	1,9%
Ludwigsburg	52.754	58.794	60.295	7.541	14,3%	1.501	2,6%
Rems-Murr-Kreis	46.469	46.788	48.217	1.748	3,8%	1.429	3,1%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Die Beschäftigungsentwicklung verlief in den Kreisen der Region Stuttgart sehr unterschiedlich. Im längerfristigen Vergleich seit 2007 reicht die Spanne von einem satten Plus in den Kreisen Stuttgart und Ludwigsburg bis hin zu einem Minus im Landkreis Göppingen. Hervorzuheben ist die Landeshauptstadt mit ihrer positiven Beschäftigungsentwicklung im letzten Jahrzehnt, nachdem sie zuvor teilweise massive Beschäftigungsrückgänge im Verarbeitenden Gewerbe verkraften musste. Im kurzfristigen Vergleich des Jahres 2018 mit dem Vorjahr gab es in allen Kreisen der Region Stuttgart einen Beschäftigungsaufbau im Verarbeitenden Gewerbe zwischen 1,1 % in Esslingen und 3,1 % im Rems-Murr-Kreis.

Fast vier Fünftel (79,0 %) der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten des Verarbeitenden Gewerbes der Region Stuttgart arbeiteten im Jahr 2018 in den vier beschäftigungsstärksten Branchen: Fahrzeugbau, Maschinenbau, Metallgewerbe, Elektrotechnik. Die Beschäftigungsanteile des Fahrzeugbaus (Anteil von 34,9 % am Verarbeitenden Gewerbe) und des Maschinenbaus (22,5 %) zeigen – bezogen auf den industriellen Sektor – eine klare regionale Konzentration auf diese beiden Wirtschaftszweige.

Tabelle 3.2: Region Stuttgart – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Verarbeitenden Gewerbe im Jahr 2018 im Vergleich zu Vorjahren

	2007	2017	2018	2007 bis 2018		2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Fahrzeugbau	105.155	116.470	119.543	14.388	13,7%	3.073	2,6%
Maschinenbau	66.743	74.568	77.056	10.313	15,5%	2.488	3,3%
Metallgewerbe	40.407	37.810	39.033	-1.374	-3,4%	1.223	3,2%
Elektrotechnik	31.260	34.272	35.211	3.951	12,6%	939	2,7%
Ernährungsgewerbe	17.819	18.276	18.132	313	1,8%	-144	-0,8%
Gummi-, Kunststoffverarbeitung	11.442	11.257	11.140	-302	-2,6%	-117	-1,0%
Papier-, Druckgewerbe	13.802	9.197	8.972	-4.830	-35,0%	-225	-2,4%
Chemie-, Pharmaindustrie	8.400	9.059	9.088	688	8,2%	29	0,3%
Medizintechnik, sonstige Waren	6.443	7.517	7.816	1.373	21,3%	299	4,0%
Maschinenreparatur, -installation	4.813	5.268	5.157	344	7,1%	-111	-2,1%
Textil-, Bekleidungs-, Ledergewerbe	4.416	3.966	4.105	-311	-7,0%	139	3,5%
Glas-, Keramik-, Steinverarbeitung	2.793	2.641	2.643	-150	-5,4%	2	0,1%
Möbelherstellung	2.441	2.681	2.722	281	11,5%	41	1,5%
Holzgewerbe	2.059	1.427	1.372	-687	-33,4%	-55	-3,9%
Verarbeitendes Gewerbe (insg.)	318.620	335.166	342.770	24.150	7,6%	7.604	2,3%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

In den Branchen des Verarbeitenden Gewerbes entwickelte sich die Beschäftigung seit 2007 sehr unterschiedlich (Tabelle 3.2). Einerseits gibt es Branchen mit einem sehr hohen Beschäftigungswachstum im fünfstelligen Bereich, wie den Fahrzeugbau (bzw. die Automobilindustrie) und den Maschinenbau. Im vierstelligen Bereich haben bei der Beschäftigung Branchen wie die Elektrotechnik und die Medizintechnik/sonstige Waren zugelegt. Auf der anderen Seite sind in einigen Branchen, insbesondere im Papier- und Druckgewerbe, aber auch im Metallgewerbe, Beschäftigungsrückgänge zu

verzeichnen. Ohne die beiden Schlüsselindustrien Fahrzeug- und Maschinenbau hätte es zwischen 2007 und 2018 im Verarbeitenden Gewerbe der Region Stuttgart kein Beschäftigungsplus von 24.150 gegeben, sondern einen Abbau von 550 Arbeitsplätzen.

3.1.2 Automobilindustrie

Die Region Stuttgart ist wie kaum eine andere Region von der Automobilwirtschaft geprägt. Hier – in der Wiege des Automobils – nahm die technische Entwicklung von Motoren und Fahrzeugen ihren Anfang und auch heute gehört die Region Stuttgart zu den führenden automobilen Ecosystemen der Welt. Automobilhersteller, ihre Zulieferer und Dienstleister wie auch Forschungsinstitute konzentrieren hier ihre Kompetenzen rund ums Automobil. Im Ergebnis kommen viele Innovationen der Automobilindustrie und der gesamten Mobilitätswirtschaft aus der Region Stuttgart. Eine wichtige Basis für die regionale Innovationsfähigkeit sind die sehr gut ausgebildeten Fachkräfte im Zusammenspiel mit einem innovationsfreundlichen Umfeld. Auch der wirtschaftliche Erfolg der Region Stuttgart ist sehr eng mit der Automobilindustrie verbunden. Seit einigen Jahrzehnten gilt die Region weltweit als ein Paradebeispiel für einen kompletten Automotive-Cluster.[36]

Der Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen" als Kernelement des Automotive-Clusters ist die mit Abstand bedeutendste Branche des Verarbeitenden Gewerbes in der Region Stuttgart.[37] In diesem Wirtschaftszweig sind die Automobilhersteller komplett enthalten, die Automobilzulieferer jedoch nur teilweise (siehe unten). Im Jahr 2018 waren in der „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen" der Region Stuttgart laut Statistischem Landesamt 77 Betriebe (ab 20 Beschäftigte) erfasst. Jedoch gibt es darüber hinaus zahlreiche Zulieferunternehmen für den Automotive-Bereich, die anderen Wirtschaftszweigen zugeordnet sind. So ist in der Region Stuttgart von insgesamt rund 400 Automobilzulieferern in allen Größenklassen aus ganz

36 Ein regionaler Cluster wird als räumliche Konzentration von in einer Wertschöpfungskette miteinander verbundenen Unternehmen (vom Endhersteller über spezialisierte Zulieferer bis hin zu Dienstleistungsunternehmen) und zugehörigen unterstützenden Institutionen (von der Forschung bis zur Wirtschaftsförderung) definiert. Das Verhältnis zwischen den Clusterakteuren ist durch Kooperation und Konkurrenz („Coopetition") gekennzeichnet. Vorteile von Clustern für die Regionalwirtschaft liegen im Angebot eines spezialisierten Arbeitskräftepotenzials, in der Konzentration von Zulieferern und Dienstleistungsunternehmen sowie in guten Bedingungen für den Wissenstransfer. Die Vernetzung von Unternehmen, Forschungseinrichtungen und regionalen Akteuren entlang von Wertschöpfungsketten birgt ein großes Potenzial für Synergieeffekte zwischen den Beteiligten. Regionale Cluster mit einer hohen Vielfalt, starken Ausprägung und enger Vernetzung weisen Standort-begünstigende Wettbewerbsvorteile auf und wirken sich positiv auf Beschäftigung aus.

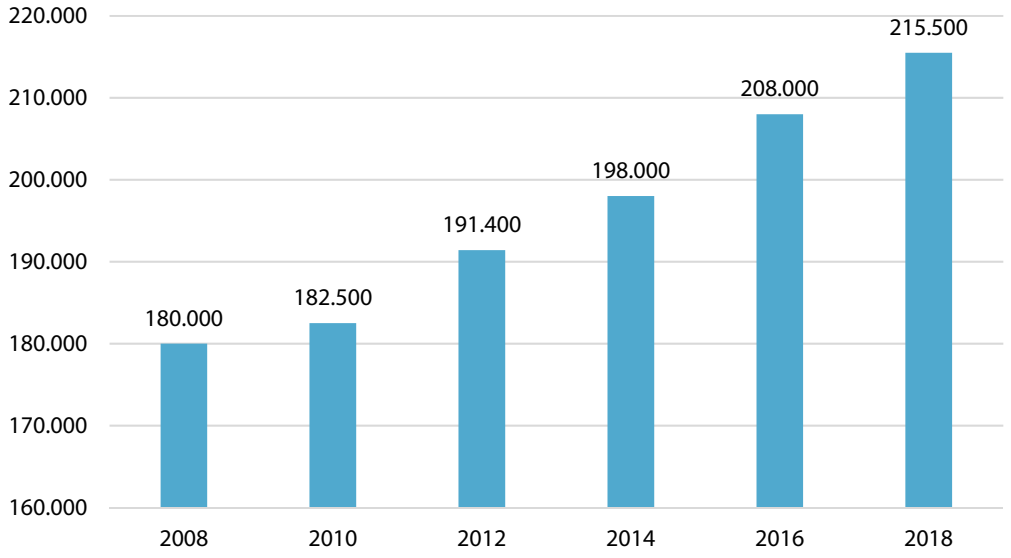
37 Im Folgenden werden die Begriffe „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen" und „Automobilindustrie" synonym verwendet. Der Oberbegriff „Fahrzeugbau" umfasst neben der Automobilindustrie weitere Wirtschaftsgruppen wie „Luft- und Raumfahrzeugbau", „Schienenfahrzeugbau", „Herstellung von Fahrrädern" etc.

unterschiedlichen Branchen auszugehen. Hinzu kommen weitere für den Automotive-Cluster Region Stuttgart elementare Unternehmen aus dem Dienstleistungssektor, z. B. Ingenieurdienstleister, IT- und Softwareschmieden, Design- und Kommunikationsdienstleister sowie private und öffentliche Forschungsinstitute. Insgesamt gehen vom Automobil abhängige Wertschöpfung und Beschäftigung weit über das hinaus, was im statistisch abgegrenzten Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen" zu Buche schlägt, wie die folgende Betrachtung des Automotive-Clusters Region Stuttgart zeigt.

Automotive-Cluster Region Stuttgart

Im Automotive-Cluster der Region Stuttgart arbeiteten im Jahr 2018 rund 215.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, wie im Folgenden hergeleitet wird. In den letzten zehn Jahren hat sich die Anzahl der im regionalen Automotive-Cluster Beschäftigten kontinuierlich erhöht (Abbildung 3.3). Von rund 180.000 im Jahr 2008 stieg die Beschäftigtenzahl auf 215.500 Beschäftigte im Jahr 2018, was einem prozentualen Zuwachs um fast 20 % bzw. einem durchschnittlichen jährlichen Beschäftigungsplus von 1,8 % entspricht.

Abbildung 3.3: Beschäftigungsentwicklung im Automotive-Cluster Region Stuttgart von 2008 bis 2018



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Die Beschäftigung im Automotive-Cluster Region Stuttgart wird mit Hilfe eines „Zwiebelschalenmodells“ dargestellt (Abbildung 3.4). Demnach setzt sich der Cluster aus mehreren Segmenten zusammen:

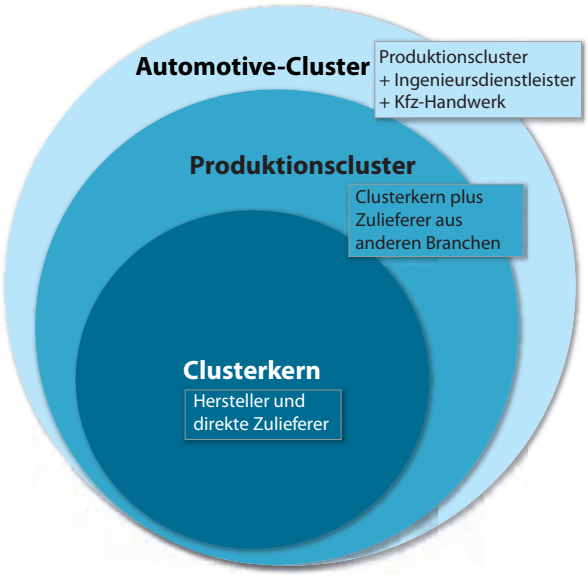
- Im Clusterkern, bestehend aus dem Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“, waren 2018 gut 118.000 Beschäftigte tätig. Neben den Automobilherstellern umfasst der Clusterkern einen großen Teil der Kfz-Zulieferindustrie, die ihre Produkte in enger Verflechtung mit den Endherstellern entwickeln und produzieren.

- Im Produktionscluster sind als Erweiterung des Clusterkerns weitere Kfz-Zulieferer aus unterschiedlichen Branchen des Verarbeitenden Gewerbes wie Metallgewerbe, Maschinenbau, Elektrotechnik, Kunststoffindustrie etc. mit einer Beschäftigtenzahl von rund 45.000 erfasst.

- Zum kompletten Automotive-Cluster zählen darüber hinaus: erstens Automotive-bezogene Dienstleister und Forschungseinrichtungen mit rund 21.700 Beschäftigten (vor allem aus hochqualifizierten Bereichen wie Engineering und Softwareentwicklung); zweitens Autohäuser und Kfz-Werkstätten mit 23.700 Beschäftigten; sowie drittens rund 7.000 Beschäftigte bei Zeitarbeitsfirmen (Arbeitnehmerüberlassung), die an Unternehmen aus dem Automotive-Bereich entliehen sind.

Im Automotive-Cluster Region Stuttgart waren damit 2018 in Summe rund 215.500 Beschäftigte tätig, was einem Anteil von 17,1 % an allen Beschäftigten entspricht.

Abbildung 3.4: Beschäftigung im Automotive-Cluster der Region Stuttgart im Jahr 2018



Rund **215.500 Beschäftigte** sind im Jahr 2018 in der Automobilwirtschaft der Region Stuttgart tätig.

▶ 17,1 % der Beschäftigten

Clusterkern:		118.000
Hersteller	78.200	
Zulieferer (direkt)	39.900	
Produktionscluster (IMU-Schätzung)		ca. 45.000
Kfz-Gewerbe (Autohäuser, Kfz-Werkstätten)		23.700
Automotive-bezogene Dienstleistung (IMU-Schätzung)		ca. 21.700
Leiharbeit im Automotivebereich (IMU-Schätzung)		ca. 7.000

Grafik: IMU Institut Stuttgart

Für die starke Wirtschaftskraft des Automotive-Clusters Region Stuttgart stehen Unternehmen wie die Daimler AG und die Porsche AG als Hersteller von Premium-Automobilen der Marken Mercedes-Benz, Mercedes-AMG, EQ (Elektroautos der Daimler AG) und Porsche. Sowohl Daimler als auch Porsche haben ihren Hauptsitz in der Stadt Stuttgart und ihre bedeutendsten Entwicklungszentren und Produktionsstätten in der Region Stuttgart. Mit der Borgward Group AG, die inzwischen zum chinesischen Mobilitätsanbieter Ucar gehört, hat ein weiteres Automobilunternehmen seit 2015 seinen Sitz in Stuttgart.

Die hohe Innovations- und Leistungsfähigkeit des Automotive-Clusters wäre ohne die Unternehmen der Automobilzulieferindustrie nicht denkbar. Zuvorderst die Zulieferer mit Unternehmenssitz in der Region Stuttgart, wie die Robert Bosch GmbH als weltweit größter Automobilzulieferer sowie die Unternehmen Mahle, Eberspächer und Mann+Hummel, die unter den 100 global führenden Zulieferern geführt werden.[38] Weitere größere Zulieferer mit Hauptsitz in der Region sind Allgaier und SAM Automotive (2019 vom chinesischen Automobilzulieferer Fuyao übernommen).

Tabelle 3.3: Automotive-Cluster Region Stuttgart:
Bedeutende Unternehmen in der Region Stuttgart (Auswahl)

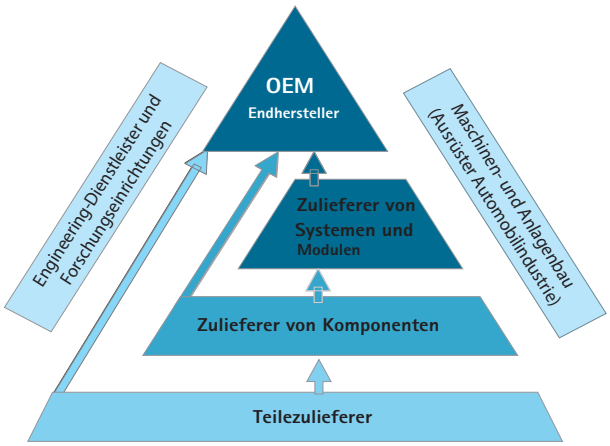
Unternehmen	Beschäftigte insgesamt	Beschäftigte in der Region Stuttgart
Daimler AG	296.700	82.700
Robert Bosch GmbH	389.281	34.963
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG	24.481	17.700
Mahle GmbH	76.632	6.696
Bertrandt AG	12.912	2.500
TRW Automotive (ZF Group)	k.A.	1.900
Dekra SE	39.357	1.834
Eberspächer GmbH & Co. KG	9.862	1.550
SAM Automotive GmbH (Fuyao)	k.A.	1.430
Allgaier Werke GmbH	1.633	1.092
Mann + Hummel GmbH	21.149	k.A.
Akka GmbH & Co. KGaA (MBtech)	3.300	k.A.
Mercedes AMG GmbH	1.500	k.A.

Quelle: IHK Region Stuttgart: Datenbank der größten Unternehmen in Baden-Württemberg, freiwillige Angaben der Unternehmen, jeweils aktuellste Meldung zum Stand Juli 2019

38 Automobil-Produktion (2018): Top 100 Automotive Suppliers Global Ranking. Juli 2018.

Ihren Deutschland-Sitz oder große Betriebsstätten in der Region haben weitere Zulieferer aus den Top-100, wie BorgWarner, Valeo und ZF. Die meisten dieser großen Zulieferer, die beiden Automobilhersteller sowie weitere zum Automotive-Cluster Region Stuttgart zählende Unternehmen, wie z. B. die Ingenieurdienstleister Bertrandt und Akka (zuvor MBtech), sind in den jährlich veröffentlichten IHK-Übersichten der größten Unternehmen der Region Stuttgart gelistet (Tabelle 3.3).[39]

Abbildung 3.5: Automobile Wertschöpfungskette und Automotive-Cluster



Merkmale Automobilindustrie Region Stuttgart

- Automobilhersteller im Premiumsegment: Daimler, Porsche
- „Mega"-Zulieferer (Top 100-Welt) mit Hauptsitz in der Region: Bosch, Mahle, Behr, Eberspächer, Mann+Hummel
- Zahlreiche mittelständische Zulieferer (rd. 400 Betriebe)
- Spezialisierter Maschinenbau
- Engineering-Dienstleister
- Forschungseinrichtungen
- **Starke Orientierung auf den Antriebsstrang /Verbrennungsmotor**

Grafik: IMU Institut Stuttgart

Die zahlreichen kleinen und mittleren Unternehmen (KMU), die mit der Automobilwirtschaft verknüpft sind, sind weitere elementare Bestandteile des Clusters. In der Region Stuttgart zählen rund 400 KMU-Zulieferer aus verschiedenen Branchen zum Automotive-Cluster. Neben Automobilherstellern, -zulieferern, Automotive-orientierten Ingenieurdienstleistern[40] und IT-Dienstleistern[41] gehören zum Automotive-Cluster Region Stuttgart verschiedene Forschungseinrichtungen wie das Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren (FKFS), das DLR Institut für Fahrzeugkonzepte oder

39 In dieser Tabelle und den entsprechenden Tabellen der folgenden Kapitel sind laut IHK-Angaben Unternehmen aufgeführt, die in der Region Stuttgart mehr als 1.000 Arbeitsplätze zur Verfügung stellen. Zusätzlich sind Unternehmen genannt, die ihren Hauptsitz in der Region haben und insgesamt mehr als 1.000 Arbeitsplätze zur Verfügung stellen oder denen weltweiter Umsatz mindestens 500 Mio. Euro beträgt.

40 Unter den weltweit 25 umsatzstärksten Entwicklungsdienstleistern 2018 sind mehrere mit dem Hauptsitz oder wichtigen Standorten in der Region Stuttgart vertreten: Bertrandt (weltweit 12.000 Mitarbeiter), Akka Group mit MBtech und Gigatronik (6.820), Bosch Engineering (2.300), ETAS (1.380) (Automobilwoche vom 13.05.2019).

41 Zu den Top 25 der IT-Dienstleister in der deutschen Automobilindustrie 2018 gehören mehrere Unternehmen mit dem Hauptsitz in der Region Stuttgart (MHP Management- und IT-Beratung, All for One Steeb) oder mit der Deutschlandzentrale (IBM, DXC Technology, CGI) (Automobilwoche vom 24.06.2019).

Institute an verschiedenen Hochschulen der Region.[42] Die Einbindung der Clusterakteure sowie Kommunikation, Kooperation und Information über Branchentrends hat sich die Clusterinitiative Automotive Region Stuttgart (CARS) der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart zum Ziel gesetzt.

Eine bedeutende Rolle für das Innovationsgeschehen im Automotive-Cluster spielt dessen enge Verknüpfung mit dem regionalen Produktionstechnik-Cluster (vergleiche Kapitel 3.1.3). Sie basiert auf spezialisierten, stark auf den Fahrzeugbau orientierten Unternehmen beispielsweise aus dem Werkzeugmaschinenbau wie die Gebr. Heller Maschinenfabrik GmbH (Nürtingen) und die Schuler AG (Göppingen), sowie aus dem Anlagenbau wie die Dürr AG (Bietigheim-Bissingen) und die Eisenmann SE (Böblingen). Das Zusammenspiel zwischen den zahlreichen Maschinen- und Anlagenherstellern, deren Investitionsgüter Eingang in die Fabrikhallen finden, und den Anwendern aus dem Automotive-Cluster ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Automobilindustrie.

Insgesamt reicht der Automotive-Cluster Region Stuttgart damit weit über den Kernbereich der Automobilindustrie hinaus – er ist nach quantitativem und qualitativem Umfang und nach Komplexität als ein kompletter Cluster zu bezeichnen. Zwei besondere Merkmale sind für die Automobilwirtschaft der Region Stuttgart hervorzuheben:

1) Marktseitig ist die Dominanz des Premiumsegments prägnant, wofür allein schon die Marken Mercedes-Benz, Porsche und Mercedes-AMG stehen, aber auch die von Zulieferern angebotenen Systeme und Komponenten. Die Premiumhersteller profitieren von der nach wie vor wachsenden Nachfrage nach qualitativ hochwertigen Fahrzeugen der Oberklasse in den internationalen Wachstumsmärkten. Eine sehr starke Exportorientierung des regionalen Automobil-Clusters ist damit verbunden.

2) Technologieseitig ist die starke Orientierung der Hersteller, Zulieferer und des gesamten Clusters auf den Antriebsstrang bzw. auf Verbrennungsmotoren herauszustellen. Mittelfristig könnte die starke Ausrichtung auf Verbrennungsmotoren zu einem Risikofaktor für die wirtschaftliche Entwicklung und Beschäftigung in der Region Stuttgart werden, sofern die Transformation zu klimaschonenden und umweltfreundlichen Antrieben nicht gelingt.

Die wirtschaftlichen Netzwerke im Automotive-Cluster, die Arbeitsmarktverflechtungen und die Pendlerbeziehungen enden selbstverständlich nicht an der administrativen Regionsgrenze. Über die Kreise der Region Stuttgart hinaus sind bei einer Betrachtung des Automotive-Clusters auch die angrenzenden Regionen bzw. die Metropolregion Stuttgart mit zu denken. Im näheren Umkreis ist als weiterer Premium-Autohersteller Audi mit einem großen Produktions- und Entwicklungsstandort im Landkreis Heilbronn zu nennen. Dazu kommen Standorte der Automobilzulieferindustrie und weiterer Unternehmen in Nachbarregionen wie Heilbronn-Franken, Neckar-Alb, Nordschwarzwald und Ostwürttemberg, die starke Lieferverflechtungen in die Region Stuttgart haben und sich

42 Das regionale Automotive-Innovationssystem wurde im Strukturbericht Region Stuttgart 2009 detailliert betrachtet (IMU & IAW 2009, S. 198-209).

als dem Automotive-Cluster Region Stuttgart zugehörig verstehen. Alles in allem ist die Region Stuttgart wie auch Baden-Württemberg insgesamt „geprägt von einer engen Vernetzung leistungsfähiger Automobilhersteller, weltweit führender Systemlieferanten, zahlreicher mittelständischer Automobilzulieferer, spezialisierten Produktionsausrüstern und Serviceanbietern sowie exzellenten Hochschulen und Forschungseinrichtungen."[43]

Entwicklungstrends und Herausforderungen für den Automotive-Cluster

Die Automobilwirtschaft ist im umfassenden Wandel. Die Globalisierung mit einer Regionalisierung der Produktionsnetzwerke in der Triade als ein seit Jahrzehnten laufender Prozess beschleunigt sich weiter. Dazu kommt der tiefgreifende Transformationsprozess der nächsten Jahre, der von Digitalisierung, Dekarbonisierung und neuen Mobilitätskonzepten geprägt ist. Zu einer Zauberformel der Branche ist ACES geworden: Autonomous, Connected, Electrified, Shared.[44] Mit Elektrifizierung, Vernetzung und autonomem Fahren geht ein umfassender Technologiewandel bei den Produkten einher, der von der Digitalisierung der Unternehmensprozesse (Industrie 4.0) begleitet wird. Gleichzeitig bereitet das Zusammenspiel von digitalen Technologien und sozioökonomischen Megatrends den Weg für neue Geschäftsmodelle im Bereich von Mobilitätsdienstleistungen und intermodalen Mobilitätslösungen (siehe Kapitel 4). Zudem verändern sich auch die Strukturen der automobilen Wertschöpfungssysteme durch neue Wettbewerber und immer kürzere Innovations- und Marktzyklen. Die große Herausforderung liegt weniger in der Einführung neuer Produkte, Technologien und Services, sondern vielmehr in der Gleichzeitigkeit der Veränderungsanforderungen sowie der Dynamik und Vielschichtigkeit des Transformationsprozesses in den nächsten Jahren.

Wie die Automobilwirtschaft weltweit, so steht auch der Automotive-Cluster Region Stuttgart vor seiner größten Transformation. Auf den Technologiewandel mit den drei großen Trends Elektrifizierung (Hybrid-, Batterie-, Brennstoffzellenfahrzeuge), Digitalisierung und autonomes Fahren sowie Automobil-Produktion 4.0 geht die Strukturstudie BW-e-mobil 2019 detailliert ein.[45] Darin werden die Beschäftigungswirkungen der Transformation zur Elektromobilität analysiert: Je nach Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen ergibt sich bei den Szenarien für das Jahr 2030 ein Beschäftigungseffekt von +1,9 % bis hin zu -6,6 %. Ein solcher für die Gesamtbranche moderat einzuschätzender Beschäftigungseffekt tritt aber nur unter der Voraussetzung ein, dass der Automotive-Cluster auch bei den alternativen Antriebstechnologien seine weltweit führende Rolle behält und bei den neuen Komponenten Marktanteile in ähnlicher Höhe wie heute gewinnen kann.[46]

43 DLR, IMU Institut, bridgingIT (2019): Strukturstudie BW-e-mobil 2019. Stuttgart, S. 4.

44 Bei Daimler steht der „strategische Baustein CASE" für dieselben Zukunftsfelder (Daimler AG (2019): Geschäftsbericht 2018. Stuttgart).

45 DLR, IMU Institut, bridgingIT (2019): Strukturstudie BW-e-mobil 2019. Stuttgart, S. 16-67.

46 Zu ähnlichen Ergebnissen kommt eine auf der Strukturstudie BW-e-mobil basierende regionale Studie (vergleiche IG Metall Region Stuttgart; Wirtschaftsförderung Region Stuttgart (2019): Transformation Elektromobilität in der Region Stuttgart. Whitepaper. Stuttgart).

Jedoch sind die einzelnen Wertschöpfungssegmente und Funktionen sehr unterschiedlich betroffen. Eine negative Betroffenheit zeigt sich bei den Entwicklungstätigkeiten und bei den vom Antriebsstrang abhängigen Produktionswerken. In den Entwicklungsbereichen wird zwar nicht von einem Abbau von Beschäftigung ausgegangen, aber von einem massiven Wandel bei den Kompetenzanforderungen, so dass viele FuE-Beschäftigte sich für neue Aufgaben qualifizieren müssen. Dagegen wird für die Antriebsstrang-Produktionsstätten wegen entfallender Produkte für den Verbrennungsmotor von einem starken Beschäftigungsabbau ausgegangen, der von den deutlich weniger arbeitsintensiven E-Komponenten bei weitem nicht kompensiert werden kann. Auf Baden-Württemberg bezogen könnten von 70.000 Beschäftigten in solchen Antriebsstrang-Produktionsstätten zwischen 13.500 und 31.000 Beschäftigte von den negativen Auswirkungen der Transformation betroffen sein. Dennoch sollte die Transformation der Automobilindustrie in Baden-Württemberg und damit auch in der Region Stuttgart proaktiv angegangen und nicht verschleppt werden, so ein Fazit der Studie. Denn nicht die Transformation zur Elektromobilität selbst, sondern verpasste Gestaltungschancen bei deren aktiver Weiterentwicklung können die wirtschaftliche Stärke gefährden, wie es im Schlusssatz der Strukturstudie BW-e-mobil 2019 heißt.

Somit wird in der Strukturstudie die Rolle des Vorreiters für den Transformationsprozess zur Elektromobilität als Ziel ausgegeben, um die Wettbewerbsfähigkeit und die Innovationsstärke des Automotive-Clusters weiter zu entwickeln. Dafür müsse die bisherige Erfolgsstrategie, Produktionswissen und Produktinnovation zu verknüpfen, auch bei den neuen Antriebsstrangkomponenten umgesetzt werden. Aus der räumlichen Nähe von Produktionsstätten und Entwicklungsstandorten resultiert eine frühzeitige Einbeziehung von Produktionswissen in die Entwicklungsprozesse. Dieses Potenzial für produktionswissensbasierte Produktinnovationen[47] ist eine besondere Stärke gerade der Hersteller und Zulieferer im regionalen Automotive-Cluster.

Ein für die Wirtschaftspolitik und die regionale Wirtschaftsförderung bedeutendes Resümee der Strukturstudie BW-e-mobil 2019 lautet: „Der Transformationsprozess zur Elektromobilität kann insbesondere gelingen, wenn die Unternehmensstrategien um Konzepte zur nachhaltigen Entwicklung der betroffenen Standorte ergänzt werden, damit möglichst viele neue Komponenten in den hauptbetroffenen Produktionswerken angesiedelt werden."[48] Um dies zu erreichen, sollten industriepolitische Maßnahmen auf die spezifischen Anforderungen der regionalen Standorte – und nicht nur auf die Unternehmen insgesamt bezogen – ausgerichtet werden.

Ein wichtiger regionaler Ansatzpunkt liegt beim Gewerbeflächenangebot. In der Automobilindustrie ist temporär von einem erhöhten Bedarf auszugehen, weil zur bestehenden Produktion parallel zusätzliche Flächen für neue Antriebstechnologien benötigt werden. Da die Entscheidungen der Unternehmen hinsichtlich künftiger Standorte für Elektromobilität heute und in naher Zukunft getroffen werden, ist hier

47 Schwarz-Kocher, Martin et al. (2019): Standortperspektiven in der Automobilzulieferindustrie. Düsseldorf.

48 DLR, IMU Institut, bridgingIT (2019): Strukturstudie BW-e-mobil 2019. Stuttgart, S. 141-153.

dringender Handlungsbedarf gegeben. Über industrie- und standortpolitische Maßnahmen hinaus sollten laut Strukturstudie zudem arbeitsmarktpolitische Maßnahmen und Qualifizierungskonzepte insbesondere für die Beschäftigten in Produktion und Entwicklung initiiert werden, um die Stärke der Region als Standort industrieller Innovationen zu erhalten.

Die aktuellen Investitionen der beiden großen Automobilhersteller sind Beispiele für den Transformationsprozess an Standorten in der Region:

- Porsche investiert mehr als 700 Mio. Euro in den Stammsitz Zuffenhausen, um eine Fabrik (in der Fabrik) für den Elektrosportwagen Taycan und mit ihr rund 1.500 neue Arbeitsplätze aufzubauen. Die hochmoderne Taycan-Produktion und -Montage, bei der erstmals fahrerlose Transportsysteme im kontinuierlichen Fluss eingesetzt werden, geht Ende 2019 in Betrieb.[49] Ergänzt werden diese Investitionen in die Produktionsstätte in Stuttgart durch die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten rund um Elektroantriebe im Porsche-Entwicklungszentrum in Weissach (in dem insgesamt rund 6.500 Beschäftigte tätig sind).

- Daimler investiert im Mercedes-Benz Werk Untertürkheim in den Wandel zum Hightech-Standort für Komponenten der Elektromobilität. Im Werk wird seit April 2019 eine Batteriefabrik für den Antrieb des Elektroautos EQ aufgebaut.[50] In dieser Fabrik für Elektroantriebsbatterien werden zugekaufte Lithium-Ionen-Zellen zu einem Batteriesystem montiert Ziel des Betriebsrats am Standort ist es, auch weitere Komponenten für Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeuge, wie z. B. den Elektromotor, am Standort zu produzieren. Eine weitere Fabrik für Antriebsbatterien im globalen Batterie-Produktionsverbund soll ab 2020 in Sindelfingen entstehen. Zudem investiert Daimler im Werk Sindelfingen schon heute in eine neue S-Klasse-Montagehalle mit sehr flexibler und digital vernetzter Produktion, in der die nächste Generation der S-Klasse und das Elektroauto EQ auf einem Montageband produziert werden.

Aufgrund dieser Investitionen der Automobilhersteller in Elektromobilität, aber auch aufgrund der Aktivitäten von regionalen (insbesondere den großen) Zulieferern, hat die Region Stuttgart gute Voraussetzungen, im zukünftig immer bedeutenderen Markt für Elektromobilität eine wichtige Rolle zu spielen. Die industriellen Strukturen mit dem Automotive-Cluster, die Ressourcen und Kompetenzen im Bereich der Forschung und Entwicklung wie auch die – im internationalen Vergleich – herausragend ausgebildeten Fachkräfte bieten enorme Potenziale. Entscheidend für die zukünftige Arbeitsplatzentwicklung wird sein, ob diese Potenziale zum Zuge kommen und auch in weitere Wertschöpfung und Produktion an den Automobil- und Zulieferstandorten der Region umgesetzt werden können. Die Kernfrage ist also: Schafft die Region Stuttgart den Systemwechsel zur Elektromobilität als Technologiestandort und als Produktionsstandort? Verschiedene Institutionen in Region und Land bieten dafür Unterstützung:

49 Porsche AG (2019): Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2018. Stuttgart.

50 Pressemitteilung der Daimler AG vom 05.04.2019.

1) die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS) mit ihren Initiativen im Bereich des Automotive-Clusters (CARS), den Modellregionen Elektromobilität und nachhaltige Mobilität sowie den TecNets ConnectedCar und DataMotive;

2) der Verband Region Stuttgart (VRS) mit dem Kofinanzierungsprogramm „Modellregion für nachhaltige Mobilität", der Unterstützung von Regionalen Mobilitätspunkten, der Masterplanung für Schnellladeinfrastruktur und der Mitwirkung am Verbundprojekt LINOx BW, mit denen der VRS dazu beiträgt, Elektromobilität alltagstauglich zu machen und die Region Stuttgart zu einer innovativen Mobilitätsregion weiter zu entwickeln.

3) das Transformationsbündnis Automobilwirtschaft Region Stuttgart (Trafo RS) sowie auf Landesebene der Strategiedialog Automobilwirtschaft BW;

4) die Landesagentur für neue Mobilitätslösungen und Automotive Baden-Württemberg (e-mobil BW) mit dem Ziel, den Technologie- und Gesellschaftswandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität der Zukunft zu unterstützen und gestalten;

5) die Landesagentur Leichtbau BW GmbH als Netzwerk zur Unterstützung von Industrie und Forschung, um die Potenziale des Leichtbaus zu heben.

Auf Mobilitätsdienstleistungen und ihre Bedeutung für die Automobilindustrie im Hinblick auf neue Geschäftsmodelle wird ausführlich im Schwerpunkt des Strukturberichts Region Stuttgart 2019 (Kapitel 4) eingegangen.

Wirtschaftliche Entwicklung der Automobilindustrie in der Region Stuttgart

Im Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen" wurden in der Region Stuttgart im Jahr 2018 rund 60,6 Mrd. Euro umgesetzt (Tabelle 3.4). Damit entfallen 14,1 % des Umsatzes der Automobilindustrie in Deutschland auf die Region. Den Boom der Branche in den letzten zehn Jahren zeigt der Umsatzvergleich des Jahres 2018 mit 2009 (das jedoch in der Finanz- und Wirtschaftskrise den Tiefstand markierte). Das überaus hohe Umsatzwachstum in dieser Mittelfristbetrachtung fiel wiederum in der Region Stuttgart besonders positiv aus.

In der Region Stuttgart stieg der Gesamtumsatz im Zeitraum von 2009 bis 2018 um 122,3 %, was einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate des nominalen Umsatzes von 9,3 % entspricht. Dieses im Vergleich zu Bund und Land überproportional hohe Wachstum ist in erster Linie auf die Stärke der regionalen Automobilindustrie im weltweiten Markt des Premiumsegments zurückzuführen. Die genauere Betrachtung der letzten zehn Jahre zeigt jedoch, dass das Umsatzwachstum in der Region insbesondere in der ersten Hälfte dieses Zeitraums mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von fast 15 % exorbitant hoch war und in der zweiten Hälfte bis heute abflachte auf jährlich 3,3 %. Zuletzt lag das Umsatzplus 2018 im Vergleich zu 2017 nur noch bei nominal 1,4 %. In der Automobilindustrie insgesamt ist die Produktion im Jahresverlauf 2018

deutlich gesunken.[51] Gründe hierfür liegen in einem schwächelnden Geschäft im wichtigen Markt China, in der nicht verarbeiteten Dieselkrise und in Problemen bei der Umstellung auf das neue Emissionstestverfahren WLTP. Demnach hat neben vorübergehenden angebotsseitigen Produktionsengpässen auch eine anhaltend geringere Nachfrage in beträchtlichem Umfang zur Drosselung der Produktion beigetragen.

Tabelle 3.4: Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen:
Umsätze 2018 im Vergleich zu Vorjahren (in Mio. Euro)[52]

	Gesamtumsatz				Auslandsumsatz			
	2009	2017	2018	2009 bis 2018 (%)	2009	2017	2018	2009 bis 2018 (%)
Deutschland	265.593	425.268	428.917	61,5%	151.024	272.257	277.237	83,6%
Baden-Württemberg	53.599	105.732	107.116	99,8%	31.734	75.965	76.450	140,9%
Region Stuttgart	27.246	59.723	60.556	122,3%	17.847	k.A.	k.A.	–

Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
und IMU-Berechnungen

Die Automobilindustrie der Region Stuttgart ist sehr stark vom Export abhängig. Leider unterliegt der Auslandsumsatz der Branche für die Region Stuttgart seit 2015 laut Statistischem Landesamt der Geheimhaltung. Im zuletzt verfügbaren Jahr 2014 lag der Exportanteil bei 80 %, d. h. vier von fünf Euro wurden im Auslandsgeschäft verdient – und das mit stark zunehmender Tendenz zwischen 2009 und 2014. Mit 80 % lag der regionale Exportanteil der Automobilindustrie 2014 deutlich höher als in Baden-Württemberg (73 %) und Deutschland (64 %). „Die Stärke des in der Region Stuttgart produzierten Premiumsegments auf den internationalen Märkten kommt hier zum Ausdruck, gleichzeitig spiegelt sich darin die hohe Abhängigkeit des Automotive-Clusters von der weltweiten Entwicklung der entsprechenden Märkte wider."[53]

Mit einem Umsatz von 60,6 Mrd. Euro im Jahr 2018 ist die „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen" die dominierende Branche des Verarbeitenden Gewerbes in der

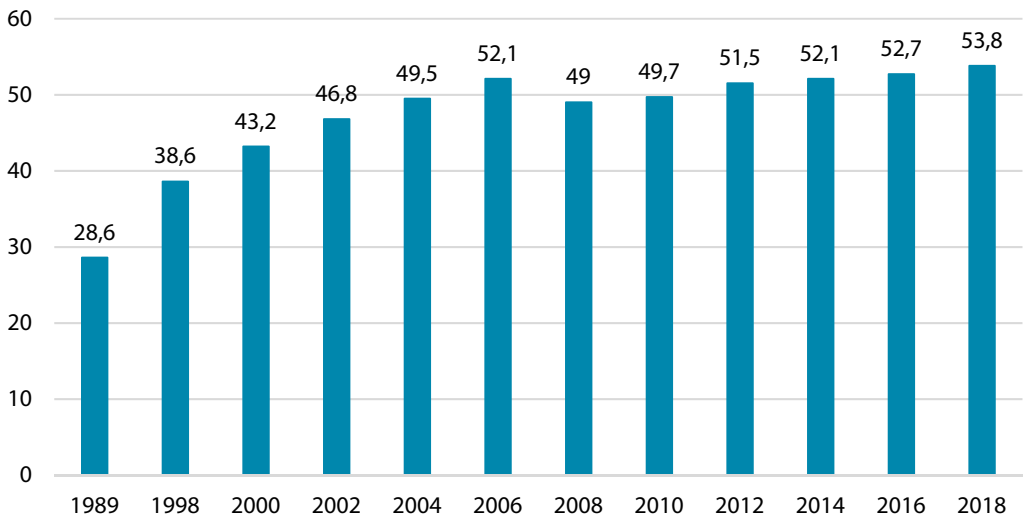
51 Laut Statistischem Bundesamt (Pressemitteilung vom 09.04.2019) lag die Produktion von Kraftwagen und Kraftwagenteilen in Deutschland im zweiten Halbjahr 2018 um 7,1 % niedriger als im ersten Halbjahr.

52 Auf Umsatzdaten zu den Kreisen der Region Stuttgart wird hier verzichtet, weil für die Automobilindustrie vom Statistischen Landesamt aus Geheimhaltungsgründen nur wenige Kreisdaten veröffentlicht werden. Beispielsweise unterliegen die Umsatzzahlen für die beiden umsatzstärksten Kreise Böblingen und Stuttgart der Geheimhaltung.

53 Vergleiche IMU & IAW (2015): Strukturbericht Region Stuttgart 2015, S. 81.

Region Stuttgart. Der Umsatzanteil der Automobilindustrie am Verarbeitenden Gewerbe insgesamt lag damit 2018 bei 53,8 % (Abbildung 3.6).

Abbildung 3.6: Region Stuttgart – Umsatzanteile der Automobilindustrie am Gesamtumsatz des Verarbeitenden Gewerbes (in Prozent)



Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg und IMU-Berechnungen

Noch Anfang der 1990er Jahre lag der Anteil der Branche am gesamten Industrieumsatz bei rund 30 %, 1999 wurde dann die 40 %-Marke übersprungen und 2006 wurde der damalige Höchstwert von über 52 % erreicht. Nach einem krisenbedingten Anteilsrückgang hat der Umsatzanteil der Automobilindustrie wieder schrittweise zugelegt und 2018 die neue Rekordmarke von 53,8 % erreicht. Und dieser hohe Umsatzanteil am Verarbeitenden Gewerbe wurde nur im Kernbereich des Automotive-Clusters, der „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen", erwirtschaftet. Die zunehmende Dominanz des Produkts Automobil für die Regionalwirtschaft wird nochmals deutlicher, wenn auch Automotive-Anteile in Branchen wie dem Metallgewerbe, der Elektrotechnik, dem Maschinenbau, dem Kunststoffgewerbe und weiteren Industriezweigen berücksichtigt würden. Dann läge der Umsatzanteil des Automotive-Clusters am Verarbeitenden Gewerbe nicht bei gut der Hälfte, sondern bei mehr als zwei Dritteln. Fazit: Die industrielle Landschaft der Region Stuttgart ist nach wie vor und tendenziell zunehmend durch die Automobilindustrie geprägt.

Als einer der weltweit bedeutendsten Automotive-Cluster ist die Region Stuttgart auch innerhalb Baden-Württembergs die dominierende Automobilregion. Der Großteil des landesweiten Umsatzes der Automobilindustrie wird rund um Stuttgart erwirtschaftet. 60,6 Mrd. Euro von landesweit 107,1 Mrd. Euro im Jahr 2018 entsprechen einem regionalen Umsatzanteil von 56,5 % (Tabelle 3.5). Hinter diesem hohen Umsatzanteil der Region Stuttgart an Baden-Württemberg stehen nicht nur die beiden Automobilhersteller Daimler und Porsche, sondern auch große Automobilzulieferer wie Bosch, Mahle und Eberspächer sowie weitere KMU-Zulieferer (kleine und mittlere Unternehmen). Die zweitstärk-

ste Automotive-Region 2018 in Baden-Württemberg ist die Region Mittlerer Oberrhein mit Werken von Daimler in Rastatt und Gaggenau sowie Zulieferern wie z. B. Bosch und Schaeffler (ehemals LuK). Es folgt die Region Heilbronn-Franken, für die aus Geheimhaltungsgründen keine Umsatzzahl veröffentlicht wird, mit dem Audi-Werk in Neckarsulm und Zulieferern wie Rheinmetall Automotive (Kolbenschmidt) und Magna (Getrag).

Tabelle 3.5: Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen: Anteile ausgewählter Regionen mit den höchsten Umsatzanteilen 2018 am Branchenumsatz von Baden-Württemberg

	2000	2004	2008	2012	2016	2018
Region Stuttgart	60,1%	58,3%	51,8%	56,5%	55,1%	56,5%
Mittlerer Oberrhein	7,4%	6,9%	11,2%	10,3%	17,3%	16,5%
Heilbronn-Franken	13,3%	13,0%	13,7%	k.A.	k.A.	k.A.
Donau-Iller	5,7%	5,2%	6,0%	k.A.	k.A.	k.A.
Rhein-Neckar	3,7%	3,9%	4,4%	3,2%	3,1%	3,7%
Bodensee-Oberschwaben	4,1%	3,8%	4,1%	2,8%	2,6%	2,7%
Nordschwarzwald	0,4%	1,5%	1,7%	1,9%	1,8%	2,3%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg und IMU-Berechnungen

Beschäftigungsentwicklung in der Automobilindustrie

In der Automobilindustrie gibt es in der Region Stuttgart so viele Beschäftigte wie in keinem anderen Wirtschaftszweig des Verarbeitenden Gewerbes. Mit 118.100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist die „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen" die mit Abstand beschäftigungsstärkste Industriebranche (Tabelle 3.6). Im Jahr 2018 lag die Beschäftigtenzahl in der Region Stuttgart um 13.400 höher als 2007 (+12,8 %). Allein in den letzten fünf Jahren stieg die Beschäftigung besonders stark um mehr als 12.000 Arbeitsplätze, von 2013 bis 2018 lag das durchschnittliche jährliche Beschäftigungswachstum in der regionalen Automobilindustrie damit bei 2,3 %. Im längerfristigen Vergleich des Jahres 2018 mit 2007 verzeichneten jedoch Bund und Land deutlich höhere Zuwachsraten als die Region Stuttgart.

Die beiden Automotive-Schwerpunkte unter den Kreisen der Region Stuttgart liegen im Stadtkreis Stuttgart mit den Hauptstandorten von Daimler und Porsche, dem Mercedes-Benz-Werk Untertürkheim und wichtigen Zulieferer-Standorten von Bosch und Mahle sowie im Landkreis Böblingen mit dem weltweit größten Pkw-Werk von Mercedes-Benz in Sindelfingen. Diese beiden Kreise mit jeweils deutlich mehr als 40.000 Beschäftigten stellen im Jahr 2018 allein 73 % der Automobil-Arbeitsplätze in der Region Stuttgart. Weitere Landkreise mit fünfstelligen Beschäftigtenzahlen in der „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen" und damit bedeutenden Anteilen v. a. in der Zulieferindustrie sind Ludwigsburg (12,1 %), u. a. mit der Unternehmenszentrale und weiteren Standorten von Bosch und Mann+Hummel, aber auch dem Sitz des Sportwagenbauers AMG, sowie Esslingen (9,9 %), u. a. mit Eberspächer und weiteren Daimler-Werkteilen.

Bei der Entwicklung der Beschäftigtenzahlen in der Automobilindustrie gibt es deutliche Unterschiede zwischen den Kreisen der Region Stuttgart. Den weitaus größten Arbeitsplatzaufbau gab es zwischen 2007 und 2018 in Stuttgart mit einem absoluten Plus von mehr als 10.000 Beschäftigten, das einem prozentualen Plus von fast 30 % entspricht. Ein Plus von mehr als 1.000 Beschäftigten ist in den Landkreisen Ludwigsburg und Böblingen zu verzeichnen. Moderate Beschäftigungszuwächse gab es im Rems-Murr-Kreis und in Göppingen. Der einzige Landkreis mit einem Beschäftigungsabbau über die letzten elf Jahre hinweg ist Esslingen. Auch im kurzfristigen Vergleich des Jahres 2018 mit 2017 ist Esslingen der einzige Kreis mit einem Abbau von 300 Beschäftigten in der Automobilindustrie. In der Region insgesamt gab es auch im aktuellen Jahresvergleich wieder einen deutlichen Beschäftigungsaufbau, der maßgeblich auf das Konto der Landeshauptstadt (+2.149). Deutlich zulegen konnten im Kurzfristvergleich des Jahres 2018 mit 2017 auch der „Daimler-geprägte" Landkreis Böblingen (+658) und der stärker von Zulieferern geprägte Landkreis Ludwigsburg (+554).

Tabelle 3.6 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Automobilindustrie im Jahr 2018 im Vergleich zu Vorjahren in den Kreisen der Region Stuttgart

	2007	2017	2018	2007 bis 2018		2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Deutschland	800.311	923.766	941.931	141.620	17,7%	18.165	2,0%
Baden-Württemberg	194.618	218.179	223.030	28.412	14,6%	4.851	2,2%
Region Stuttgart	104.701	114.736	118.101	13.400	12,8%	3.365	2,9%
Stuttgart	34.485	42.535	44.684	10.199	29,6%	2.149	5,1%
Böblingen	40.404	40.804	41.462	1.058	2,6%	658	1,6%
Esslingen	13.355	11.920	11.617	-1.738	-13,0%	-303	-2,5%
Göppingen	1.814	2.124	2.171	357	19,7%	47	2,2%
Ludwigsburg	11.226	13.680	14.234	3.008	26,8%	554	4,0%
Rems-Murr-Kreis	3.417	3.673	3.933	516	15,1%	260	7,1%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Nach der räumlich differenzierten Betrachtung ermöglicht der Blick auf die weitere Untergliederung des Fahrzeugbaus eine fachlich detailliertere Betrachtung der Beschäftigungsentwicklung. Der Fahrzeugbau umfasst zwei Wirtschaftsabteilungen (Tabelle 3.7):

- „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen" (= Automobilindustrie im engeren Sinne) mit den Wirtschaftsgruppen „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren", „Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen" sowie „Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern".

- „Sonstiger Fahrzeugbau“ mit einer breiten Spanne von Wirtschaftsgruppen wie „Luft- und Raumfahrzeugbau“, „Schienenfahrzeugbau“, „Herstellung von Fahrrädern“ etc.).

Da die Wirtschaftsabteilung „Sonstiger Fahrzeugbau“ in der Region Stuttgart mit 1.442 Beschäftigten im Jahr 2018 nur 1,2 % der Beschäftigten des gesamten Fahrzeugbaus umfasst, spielt sie für die Region aus beschäftigungspolitischer Sicht nur eine kleine Rolle. Die dominierende Wirtschaftsgruppe im sonstigen Fahrzeugbau ist der Luft- und Raumfahrzeugbau mit 1.388 Beschäftigten, die unter anderem in einem Unternehmen der Nachrichtentechnik für Satelliten tätig sind.

Tabelle 3.7: Region Stuttgart – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Fahrzeugbau nach Wirtschaftsgruppen im Jahr 2018 im Vergleich zu Vorjahren

	2007	2017	2018	2007 bis 2018		2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Herst. von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren	68.713	76.163	78.183	9.470	13,8%	2.020	2,7%
Herst. von Teilen und Zubehör für Kraftwagen	35.348	38.363	39.564	4.216	11,9%	1.201	3,1%
Herst. von Karosserien, Aufbauten, Anhängern	640	210	354	-286	-44,7%	144	68,6%
Herst. von Kraftwagen und Kraftwagenteilen	104.701	114.736	118.101	13.400	12,8%	3.365	2,9%
Sonstiger Fahrzeugbau	454	1.734	1.442	988	217,6%	-292	-16,8%
Fahrzeugbau insgesamt	105.155	116.470	119.543	14.388	13,7%	3.073	2,6%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Die beiden klar dominierenden Wirtschaftsgruppen im Fahrzeugbau sind die „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ und die „Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen“ (Tabelle 3.7). Die Analyse des Automotive-Clusters Region Stuttgart hat bereits gezeigt (s. o.), dass die Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie und damit die zum Cluster gehörenden Unternehmen im Wirtschaftszweig „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ nur unvollständig abgebildet sind. Jedoch sind hier zumindest die Automobilhersteller Daimler und Porsche sowie mehrere, zumeist größere Zulieferunternehmen erfasst, die den Automotive-Cluster Region Stuttgart wesentlich prägen. In diesem Wirtschaftszweig, dem Clusterkern, sind 2018 mit 78.183 Beschäftigten zwei Drittel bei den Automobilherstellern tätig und mit 39.564 Beschäftigten ein Drittel bei den Zulieferern (soweit in diesem Wirtschaftszweig erfasst). Der Zuwachs um 13.400 Beschäftigte im Clusterkern 2018 gegenüber 2007 war etwas stärker von den Herstellern als von den Automobilzulieferern getragen.

Automobilindustrie: Aktuelle Lage und Aussichten

Die aktuelle Entwicklung und die Aussichten der Branche „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen" lassen sich mit Hilfe der Indikatoren Umsatzindex und Auftragseingangsindex analysieren, die zwar nicht für die Region Stuttgart, aber für Baden-Württemberg insgesamt vorliegen (Tabelle 3.8). Der Umsatz- und der Auftragseingangsindex zählen zu den zentralen und aktuellsten Indikatoren für die Konjunkturentwicklung. Der Umsatz der Automobilindustrie legte in den ersten fünf Monaten 2019 um 3,2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu, nachdem er bereits in den beiden Vorjahren um jeweils rund 2,5 % anstieg. Beim Auftragseingang als Frühindikator der wirtschaftlichen Entwicklung zeigt sich in den ersten fünf Monaten 2019 eine deutliche Abschwächung um -3,0 %, die vor allem aus einem deutlichen Rückgang beim Auslandsgeschäft der Automobilindustrie resultiert. In den beiden Vorjahren 2017 und 2018 lagen die Auftragseingänge aus dem Ausland noch deutlich höher als die Inlandsaufträge.

Tabelle 3.8: Baden-Württemberg – Umsätze und Auftragseingänge in der „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen": Veränderungen gegenüber Vorjahreszeitraum

Umsätze in Baden-Württemberg	Gesamt	Inland	Ausland
Januar-Mai 2019 gegenüber Januar- Mai 2018	3,2%	3,7%	3,0%
2018 gegenüber 2017	2,8%	2,3%	3,0%
2017 gegenüber 2016	2,3%	-1,2%	3,7%
2016 gegenüber 2015	-2,3%	2,9%	-4,4%
Auftragseingänge in Baden-Württemberg	**Gesamt**	**Inland**	**Ausland**
Januar- Mai 2019 gegenüber Januar- Mai 2018	-3,0%	2,1%	-4,8%
2018 gegenüber 2017	3,8%	2,5%	4,2%
2017 gegenüber 2016	4,2%	1,4%	5,3%
2016 gegenüber 2015	0,6%	1,5%	0,3%

Quelle: Statistisches Landesamt

Das Konjunkturklima in der Automobilindustrie der Region Stuttgart hat sich im Frühsommer 2019 laut IHK-Konjunkturumfrage abgekühlt. Die aktuelle Geschäftslage schätzten 45 % der Unternehmen aus dem Fahrzeugbau als positiv und 13 % als negativ ein (42 % bewerteten die aktuelle Lage als neutral).[54] Bei den Geschäftserwartungen für die nächsten Monate zeigt sich ein weniger freundliches Bild: 21 % der Unternehmen rechnen mit einer Verbesserung, 37 % mit einem Rückgang der Geschäfte. Der getrübte Ausblick auf die nächsten Monate schlägt auch auf die erwartete Beschäftigungsentwicklung durch: In 21 % der Unternehmen aus dem regionalen Fahrzeugbau wird mit

54 HK Region Stuttgart (2019): Stagnation auf hohem Niveau. Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Mai 2019. Stuttgart.

einem Rückgang der Beschäftigung gerechnet, keiner der befragten Betriebe plant zusätzliche Einstellungen. Die restlichen 79 % gehen von einem konstanten Personalbestand im Fahrzeugbau der Region Stuttgart aus.

Ein eingetrübtes Geschäftsklima ist auch deutschlandweit festzustellen. In der Automobilindustrie sank der Klimaindikator laut ifo-Konjunkturperspektiven auf den niedrigsten Stand seit beinahe sechs Jahren, blieb aber oberhalb des langfristigen Mittelwerts. „Die Geschäftsperspektiven wurden erneut skeptischer eingeschätzt, per Saldo wird eine ungünstige Entwicklung erwartet."[55] Die Geschäftserwartungen in der Branche lagen im Juni 2019 bei einem deutlich negativen Indikatorwert von -22,9 und damit schlechter als im Verarbeitenden Gewerbe insgesamt (-11,9).

3.1.3 Maschinen- und Anlagenbau

Der Maschinen- und Anlagenbau ist als Kern der Investitionsgüterindustrie von überaus hoher Relevanz für die Wirtschaftsleistung und Wettbewerbsfähigkeit von Deutschland sowie für Beschäftigung in vielen Regionen. Die Branche ist mit ihren 1.085.000 Beschäftigten und einem Umsatz von 262 Mrd. Euro (im Jahr 2018) die industrielle Säule Deutschlands. Die meisten der rund 6.350 Betriebe (ab 20 Beschäftigte) aus den vielfältigen Sparten des Maschinenbaus sind stark vom Export abhängig – die Exportquote der Branche liegt nach VDMA-Angaben bei gut 79 % (Export in Prozent der Produktion), der Anteil des Auslandsumsatzes am Gesamtumsatz bei 61 %. Maschinen und Anlagen stellen eine wichtige Grundlage für die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Industrie dar: sie beeinflussen maßgeblich die Produktivitäts-, Qualitäts- und Kostenentwicklung in den produzierenden Unternehmen vieler Branchen. Neben seiner direkten wirtschaftlichen Bedeutung ist der Maschinen- und Anlagenbau damit ein wichtiges Glied in allen industriellen Wertschöpfungsketten: Als Hersteller innovativer Fertigungsausrüstungen und damit als „Lieferant von Produktivität" ist die Branche für das gesamte Produzierende Gewerbe äußerst wichtig. Die große Bedeutung des Maschinenbaus gilt in ganz besonderer Art und Weise für die Regionalwirtschaft im Zentrum Baden-Württembergs mit dem Produktionstechnik-Cluster Region Stuttgart.

Produktionstechnik-Cluster Region Stuttgart

Der Maschinen- und Anlagenbau ist nach Umsatz und Beschäftigung die zweitgrößte Branche des Produzierenden Gewerbes in der Region Stuttgart nach der Automobilindustrie. Laut Bundesagentur für Arbeit (BA) waren zum 30.06.2018 im regionalen Maschinenbau 77.056 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte tätig, laut Statistischem Landesamt (StaLa) gab es zum 30.09.2018 im regionalen Maschinenbau 104.585 Beschäftigte. Diese große Differenz resultiert unter anderem aus unterschiedlichen Branchenzuordnungen von Betrieben. Da beim StaLa die Beschäftigtenzahlen im Metallgewerbe

55 Ifo-Institut (2019b): ifo Konjunkturperspektiven 4/2019. München, S. 1.

und in der Elektrotechnik deutlich unter denen bei der BA liegen, ist davon auszugehen, dass z. B. Unternehmen der Automatisierungstechnik oder Maschinenbauzulieferer bei der BA der Elektrotechnik oder dem Metallgewerbe zugeordnet sind, während sie beim StaLa nach dem Schwerpunktprinzip zum Maschinenbau zählen. Letztlich verdeutlicht diese Differenz bei den Beschäftigtenzahlen, dass es zahlreiche Verflechtungen und Lieferbeziehungen zwischen dem Maschinenbau und anderen Industriebranchen gibt und eine übergreifende Sicht auf den Produktionstechnik-Cluster Region Stuttgart sinnvoll ist.

Der Fokus der regionalen Unternehmen liegt auf Spezialmaschinen, Bearbeitungszentren und Systemlösungen, vielfach aber auch auf hochwertigen Komponenten, die in Maschinen und Anlagen verbaut werden. Die Vielfalt der Branche zeigt sich in der Region Stuttgart in einem Mix von unterschiedlichen Sparten des Maschinenbaus, wenn auch ein besonderer, international bedeutsamer Schwerpunkt bei der Produktion von Werkzeugmaschinen für die metallverarbeitende Industrie liegt. Der Spartenmix schlwägt sich in der IHK-Übersicht der größten Unternehmen der Region Stuttgart 2018 nieder, die nicht wenige Weltmarktführer und Hidden Champions enthält (Tabelle 3.9).

Tabelle 3.9: Produktionstechnik-Cluster Region Stuttgart:
Bedeutende Unternehmen in der Region Stuttgart

Unternehmen	Beschäftigte insgesamt	Beschäftigte in der Region Stuttgart
Festo AG	18.700	k.A.
Andreas Stihl AG & Co. KG	17.122	4.200
Trumpf GmbH & Co. KG	11.880	3.460
Alfred Kärcher GmbH & Co. KG	13.027	3.051
Dürr AG	16.312	2.200
Index-Werke GmbH & Co. KG	2.143	1.916
Eisenmann SE	3.200	1.700
Gebr. Heller Maschinenfabrik GmbH	2.580	1.690
TTS Tooltechnic Systems AG & Co. KG	2.700	1.350
Schuler AG	6.600	1.300
Metabo AG	1.850	1.100
Putzmeister Holding GmbH	3.200	1.000
ThyssenKrupp Aufzugswerke GmbH	880	880
Leuze Gruppe	1.662	852
Komet Deutschland GmbH	850	850
EMAG GmbH & Co. KG	2.531	760

Quelle: IHK Region Stuttgart: Datenbank der größten Unternehmen in Baden-Württemberg, freiwillige Angaben der Unternehmen, jeweils aktuellste Meldung zum Stand Juli 2019

Zu den bedeutenden Maschinenbauunternehmen in der Region Stuttgart gehören laut IHK-Übersicht zahlreiche Hersteller unterschiedlichster Produkte wie Automatisierungstechnik, Motorsägen, Lasertechnik, Reinigungsgeräten, Lackieranlagen, Drehautomaten, Oberflächentechnik, Fräs-Dreh-Bearbeitungszentren, Großpressen, Elektrowerkzeuge, Betonpumpen, Aufzüge, Präzisionswerkzeuge bis hin zur Optosensorik für die Fabrikautomation. Die starke Konzentration von Maschinenherstellern in der Region Stuttgart zeigt sich jedoch nicht nur an diesen größeren Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaus, sondern auch an den zahlreichen weiteren, vor allem mittelständisch geprägten Maschinenbauern, die über die gesamte Region hinweg verteilt sind. Viele dieser klassischen Mittelständler, häufig in Familienbesitz und inhabergeführt, haben sich in ihren Nischenmärkten zu Technologieführern entwickelt und wurden zu wichtigen Elementen des Produktionstechnik-Clusters Region Stuttgart.

Im Jahr 2018 waren in der Region Stuttgart laut Statistischem Landesamt 375 Maschinenbauunternehmen (ab 20 Beschäftigte) erfasst. Zusätzlich sind dem Maschinenbau weitere kleinere Betriebe mit weniger als 20 Beschäftigten zuzurechnen. Über den Maschinenbau als Clusterkern hinaus gehören zum Produktionstechnik-Cluster noch Zulieferer und Komponentenhersteller, die beispielsweise Antriebe, Automatisierungstechnik, Elektroschaltkästen, Maschinengestelle, Positioniersysteme, Schalter, Sensoren, Steuerungen oder weiteres produzieren und nicht zum Wirtschaftszweig Maschinenbau zählen. Selbstverständlich sind die entsprechenden Wertschöpfungsketten nicht auf die Region begrenzt, sondern gehen zum Teil weit darüber hinaus. Gleichwohl ist eine ausgeprägte regionale Zuliefererstruktur für den Maschinenbau vorhanden, die vom Lohnfertiger bis zum Systemanbieter reicht.

Darüber hinaus gibt es im Dienstleistungssektor der Region zahlreiche Ingenieurbüros und Software-Programmierer, die mit dem Maschinenbau und seinen Zulieferern arbeitsteilig vernetzt sind und damit zum Produktionstechnik-Cluster zählen. Weitere elementare Bestandteile des Clusters sind vielfältige Forschungs- und Ausbildungseinrichtungen,[56] flankiert von der Clusterinitative Maschinenbau Region Stuttgart und regionalen Kompetenzzentren[57] sowie von Initiativen auf lokaler Ebene wie dem Zentrum für Digitalisierung Böblingen und auf Landesebene wie der Allianz Industrie 4.0 BW.

Im Gesamtbild der Unternehmen, Institutionen und Netzwerke verfügt die Region Stuttgart über einen weltweit führenden Produktionstechnik-Cluster mit besonderen Kompetenzen bei der Lösung komplexer fertigungstechnischer Aufgaben und Herausforderungen. Die mit diesem Produktionstechnik-Cluster verbundenen regionalen Stärken im Maschinen- und Anlagenbau, in der Automatisierungstechnik sowie bei den Entwicklern und Ausrüstern von industriellen Informations- und Kommunikationssystemen bieten sehr gute Voraussetzungen für eine Vorreiterrolle bei der Digitalisierung und Vernetzung der Produktion bzw. bei Industrie 4.0.

56 Zum Beispiel Universität Stuttgart, Hochschule Esslingen, Fraunhofer IPA und IAO und weitere spezialisierte Forschungsinstitute sowie die Einrichtungen der dualen Berufsausbildung und weiterer Fortbildungsträger.

57 Zum Beispiel Cleaning Excellence Center, Kompetenznetzwerk Mechatronik, Packaging Excellence Center, Virtual Dimension Center.

Entwicklungstrends und Herausforderungen für den Produktionstechnik-Cluster

Trotz Rekord-Produktionswerten und -Umsätzen sowie starker Exporterfolge[58] steht der Maschinenbau heute und in den nächsten Jahren vor großen Herausforderungen in wirtschaftlicher, technologischer und beschäftigungspolitischer Hinsicht. Internationalisierungsprozesse und die Märkte in Schwellenländern werden immer wichtiger, neue Wettbewerber steigen ins mittlere und ins Hightech-Segment des Maschinenbaus auf und internationale Investoren beteiligen sich an oder übernehmen deutsche Maschinenbauunternehmen. Technologietrends wie Digitalisierung und Industrie 4.0, aber auch additive Fertigung, Robotik, Energieeffizienz und Elektromobilität (bzw. alternative Antriebskonzepte mit starkem Wandel bei der wichtigen Abnehmerbranche Automobilindustrie) wirken sich zunehmend auf die Branche aus. Der demografische Wandel und die Fachkräftesicherung in Zeiten der Digitalisierung der Arbeitswelt („Arbeit 4.0") müssen von den Unternehmen bewältigt werden. Dazu kommen als interne Strategiethemen für Maschinenbauer immer wichtiger werdende Standardisierungs- und Modularisierungserfordernisse, die sich bei den Maschinenkonzepten in modularer Bauweise (Lean Product) und bei den Unternehmensprozessen in Ganzheitlichen Produktionssystemen bzw. getakteter Fließmontage (Lean Production) niederschlagen.[59]

Von hoher Bedeutung für den Maschinen- und Anlagenbau ist der soziotechnische Wandel im Rahmen der Digitalisierung, der mit den Schlagwörtern Industrie 4.0, Wirtschaft 4.0, Arbeit 4.0, Plattformökonomie und Künstliche Intelligenz auf den Punkt gebracht wird und in eine Verschmelzung des klassischen Maschinenbaus mit Informations- und Kommunikationstechnologien mündet.[60] Entwicklungstrends und Beschäftigungswirkungen der digitalen Transformation im Maschinenbau untersucht eine Studie der Hans-Böckler-Stiftung und der IG Metall.[61] Die digitale Transformation ist für den Maschinenbau sowohl in der Perspektive des Anbieters von digitalisierten Produkten und Services als auch des Anwenders bei den internen Prozessen hochrelevant. Alles in allem hat die Dynamik der digitalen Transformation vor allem bei den größeren Maschinenbauunternehmen deutlich an Fahrt gewonnen. Wenn auch bisher die Angebotsseite mit digitalen Lösungen und Plattformen stärker auf dem Vormarsch ist als die Anwenderseite im eigenen Unternehmen. Derzeit

58 Pressekonferenz des VDMA bei der Hannover Messe am 01.04.2019.

59 Auf modulare Bauweise und neue Produktionskonzepte in der Teilbranche Werkzeugmaschinenbau und ihre Wirkungen auf Beschäftigung und Wertschöpfung geht eine aktuelle IMU-Studie ein (vgl. Dispan, Jürgen (2019): Werkzeugmaschinenbau. Frankfurt).

60 So stand die Hannover Messe 2019 unter dem Leitthema „Integrated Industry – Industrial Intelligence" und stellte Lösungen für die Digitalisierung und Künstliche Intelligenz ins Zentrum. Für smarte Produktion und Wartung standen Schlagwörter wie: Cobots (Mensch-Roboter-Kollaboration), Digitale Zwillinge, Smart Factory, IoT-Plattformen, Mobile Assistenzsysteme, Smart Data, Machine Learning, Additive Manufacturing, Cloud, 5G, Predictive Maintenance etc.

61 Vgl. Dispan, Jürgen; Schwarz-Kocher, Martin (2018): Digitale Transformation im Maschinen- und Anlagenbau. Frankfurt.

liegen die größten Problemfelder für die Digitalisierung im Maschinenbau jedoch in der Personalverfügbarkeit, dem Knowhow-Transfer und der Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter.[62]

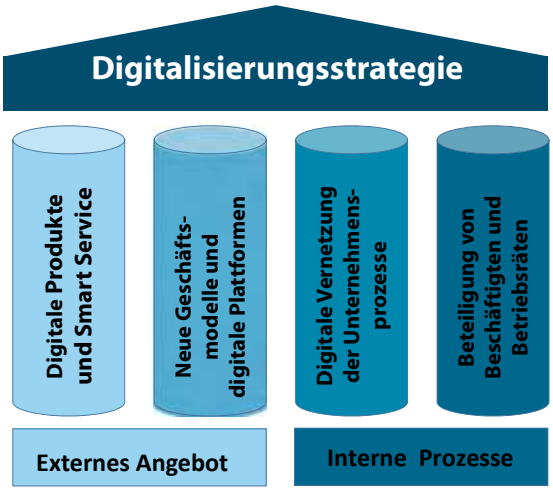
Heute noch stehen die Engpässe bei qualifizierten Fachkräften bei den Maschinenbauunternehmen im Vordergrund. Jedoch werden die Beschäftigungswirkungen durch Digitalisierung laut der genannten Studie in den nächsten Jahren fast alle Bereiche des Maschinenbaus treffen. Mit der digitalen Transformation kommt es zu strukturellen Veränderungen zwischen unterschiedlichen Beschäftigtengruppen wie auch zu qualitativen Veränderungen der Arbeitsbedingungen. Quantitative Arbeitsplatzeffekte durch Digitalisierung werden im Maschinenbau durch gegenläufige Prozesse geprägt sein: neue digitale Angebote und damit erreichbares Wachstum werden Arbeitsplätze sichern und schaffen. Dagegen werden die Effizienzgewinne durch Digitalisierung bei den internen Prozessen Arbeitsplätze verändern oder gar überflüssig machen. Unter der Prämisse „Wachstum durch digitale Angebote" wird die Bilanz aus beidem in den nächsten Jahren neutral bis eher positiv sein. Mittel- bis langfristig gesehen wird es wohl in allen Teilbranchen des Maschinenbaus aufgrund der Rationalisierungseffekte eher zu einem Arbeitsplatzabbau kommen, der weniger die direkten Bereiche in der Produktion als die indirekten Bereiche wie Vertrieb, Verwaltung oder Engineering treffen könnte.

Im Megatrend Digitalisierung, Plattformökonomie und Künstliche Intelligenz liegt zweifellos eine große Herausforderung für den Maschinen- und Anlagenbau. Die digitale Transformation führt zu einem tiefgreifenden Wandel der Branche wie auch bei den Unternehmen und verändert die Arbeitswelt in allen Bereichen des Maschinenbaus. Digitalisierungsstrategien und entsprechende Investitionen werden für die Maschinenbauunternehmen immer wichtiger. Zu den vier Säulen dieser Strategien in den zwei Feldern externes Angebot und interne Prozesse gehören (Abbildung 3.7):

- Erweiterung des eigenen Portfolios an Produkten und Services um digitale Lösungen.
- Entwicklung neuer Geschäftsfelder oder neuer Geschäftsmodelle auf digitaler Basis bzw. in Verbindung mit digitalen Plattformen.
- Interne digitale Transformation der Unternehmensprozesse und der Organisation.
- Beteiligung der Beschäftigten und der Betriebsräte sowie Gestaltung der digitalen Transformation durch aktives Change Management und Qualifizierung.

62 Der größte Hemmschuh für die Digitalisierung sei das fehlende Fachpersonal (Mathias Kammüller, Digitalvorstand des Maschinenbauers Trumpf, am 27.03.2019 in der Stuttgarter Zeitung).

Abbildung 3.7: Vier Säulen der Digitalisierungsstrategien von Maschinenbauunternehmen



Grafik: IMU Institut Stuttgart

Auch im Zeitalter der Digitalisierung stehen für die weltweiten Kunden des regionalen Maschinenbaus (und deren Investitionsentscheidungen) die Faktoren Produktivität, Effizienz, Verfügbarkeit, Präzision, Qualität bei angemessenen Preisen ganz oben auf der Prioritätenliste. Genau diese Erfolgsfaktoren gilt es auch mit Digitalisierung und Künstlicher Intelligenz zu stützen. Es ist hervorzuheben, dass die größten Stärken der deutschen Maschinenbauer, insbesondere aber auch der regionalen Hersteller, in den nicht-preislichen Wettbewerbsfaktoren liegen. Dazu zählen Faktoren wie die Qualität der Produkte, Innovationsvermögen und Problemlösungskompetenz, Zuverlässigkeit und Liefertreue sowie produktbegleitende Dienstleistungen und After-Sales-Services. Der Maschinen- und Anlagenbau ist geprägt von Einzel- und Kleinserienfertigung; nur in wenigen Branchensparten werden standardisierte Produkte in Großserien hergestellt. Ein weiteres Spezifikum des Maschinen- und Anlagenbaus in der Region Stuttgart liegt in der vielfältigen Betriebsgrößenstruktur der Unternehmen und in den Eigentumsverhältnissen; die meisten Maschinenbauer sind Familienunternehmen, häufig inhabergeführt. Diese Maschinenbauunternehmen verfolgen in der Regel langfristige Strategien, was eine Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeit begünstigt. Eine nachhaltige Unternehmensentwicklung wird auch durch betriebliche Partizipation und Mitbestimmung befördert. Gerade der Maschinenbau ist auf das Fachwissen und die Kreativität seiner Belegschaften angewiesen. Ihnen Mitsprache und Beteiligung zu bieten, befördert auch künftig den wirtschaftlichen Erfolg der Branche.

Eine bedeutende Stärke für den deutschen Maschinen- und Anlagenbau liegt im „Erfolgsfaktor Mensch". Die hohe Qualifikation und Fachkompetenz der Mitarbeiter ist ein entscheidender Innovations- und Wachstumstreiber für den Maschinenbau. Gleichzeitig zählt jedoch der demografische Status quo zu den Defiziten – der Altersdurchschnitt ist im Maschinenbau relativ hoch (siehe Kapitel 2.3.5). Gerade auch im Zeitalter der Digitalisierung sollten Fachkräftesicherung (z. B. durch duale Ausbildung) und Qualifizierung (als berufliche und betriebliche Weiterbildung) viel stärker

in den Vordergrund gerückt werden, damit für das Ergreifen von Zukunftschancen und für die Innovationsfähigkeit benötigte Facharbeiter und Ingenieure zur Verfügung stehen.

Wirtschaftliche Entwicklung des Maschinenbaus

Im Maschinen- und Anlagenbau der Region Stuttgart wurden 2018 rund 24,7 Mrd. Euro umgesetzt, in Baden-Württemberg knapp 81,6 und in Deutschland 261,8 Mrd. Euro (Tabelle 3.10). Der Anteil des Landes liegt damit bei 31 % und allein auf die Region Stuttgart entfallen knapp 10 % des Branchenumsatzes von Deutschland. Nachdem sich die Umsätze im Maschinenbau der Region Stuttgart von 2009 bis 2016 deutlich besser als in Bund und Land entwickelten,[63] gab es in den beiden Folgejahren jeweils Umsatzeinbußen in der Region und damit eine gegenläufige regionale Entwicklung.

In den Kreisen der Region Stuttgart stieg der Umsatz vom Krisenjahr 2009 ausgehend bis 2018 in Ludwigsburg (+109,6 %) am stärksten, gefolgt von Göppingen (+95,3 %) und dem Rems-Murr-Kreis (+63,5 %). Auch die Maschinenbau-Hochburg Esslingen (+61,2 %) verzeichnete ein überdurchschnittliches Umsatzwachstum im Vergleich zur Region. Ein im 9-Jahresvergleich mit rund 4 % sehr deutlich unterdurchschnittliches Wachstum ist dagegen für die Kreise Böblingen und Stuttgart zu konstatieren. In den letzten zwei Jahren entwickelten sich die Maschinenbau-Umsätze in den Kreisen der Region Stuttgart sehr unterschiedlich. Während es in Esslingen, Stuttgart und Böblingen ein jeweils mehr oder weniger deutliches negatives Vorzeichen gab, legte der Umsatz in den Kreisen Ludwigsburg, Rems-Murr und Göppingen jeweils zu. Vor allem im Landkreis Ludwigsburg ist die Umsatzentwicklung bereits seit 2015 mit jährlichen Zuwächsen von jeweils rund 10 % ausgesprochen positiv.

Der Auslandsumsatz stieg zwischen 2009 und 2018 in fast allen Raumeinheiten stärker als der Inlandsumsatz; eine besonders hohe Exportdynamik des Maschinenbaus gab es in den Kreisen Ludwigsburg und Göppingen. Der Anteil des Auslandsumsatzes im regionalen Maschinenbau stieg von 42 % im Jahr 1995 über 52 % (2000) auf 61 % im Jahr 2009. 2016 lag der Exportanteil dann beim Rekordwert von 67,4 %, bevor er in den beiden Folgejahren erstmals wieder etwas zurückging bis auf 65,5 % im Jahr 2018. Der Anteil des Auslandsumsatzes differiert erheblich zwischen den Kreisen der Region Stuttgart. Der Rems-Murr-Kreis mit Unternehmen wie Stihl und Kärcher sowie international orientierten Unternehmen der Verpackungstechnik ist 2018 mit 72,0 % ein im Maschinenbau sehr stark exportorientierter Kreis. Der Kreis Göppingen ist trotz der hohen Dynamik beim Auslandsumsatz nach wie vor am stärksten binnenmarktorientiert, obwohl auch dort bei einer Exportquote von 54,2 % etwas mehr Auslands- als Inlandsumsatz generiert wurde.

63 IMU & IAW (2017): Strukturbericht Region Stuttgart 2017. Stuttgart, S. 98.

Tabelle 3.10: Maschinenbau:
Umsätze 2018 im Vergleich zu Vorjahren in den Kreisen der Region Stuttgart (in Mio. Euro)

	Gesamtumsatz				Auslandsumsatz			
	2009	2017	2018	2009 bis 2018 (%)	2009	2017	2018	2009 bis 2018 (%)
Deutschland	170.815	252.054	261.779	53,3%	99.113	155.183	160.515	62,0%
Baden-Württemberg	50.061	78.196	81.562	62,9%	30.090	49.788	51.252	70,3%
Region Stuttgart	16.024	25.135	24.719	54,3%	9.765	16.714	16.183	65,7%
Stuttgart	4.269	5.238	4.423	3,6%	2.848	k.A.	3.313	16,3%
Böblingen	783	1.062	819	4,6%	481	k.A.	501	4,1%
Esslingen	4.397	7.172	7.087	61,2%	2.613	4.648	4.535	73,5%
Göppingen	1.413	2.629	2.760	95,3%	682	1.381	1.496	119,2%
Ludwigsburg	2.586	4.962	5.420	109,6%	1.457	3.065	3.308	127,1%
Rems-Murr-Kreis	2.576	4.073	4.211	63,5%	1.683	2.894	3.031	80,0%

Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Landesamt und IMU-Berechnungen

Tabelle 3.11: Maschinenbau: Anteile ausgewählter Regionen am landesweiten Umsatz

	2000	2004	2008	2012	2016	2018
Region Stuttgart	32,6%	31,9%	28,5%	32,4%	34,9%	30,3%
Neckar-Alb	5,7%	5,5%	5,7%	7,7%	8,9%	10,3%
Heilbronn-Franken	7,7%	8,3%	8,9%	9,3%	9,3%	9,9%
Bodensee-Oberschwaben	6,5%	6,9%	8,2%	7,4%	7,4%	7,9%
Donau-Iller	5,6%	5,9%	7,4%	6,4%	6,5%	7,6%
Rhein-Neckar	12,7%	11,8%	11,6%	8,9%	7,4%	7,2%
Restliches Baden-Württemberg	29,2%	29,7%	29,7%	27,9%	25,6%	26,8%

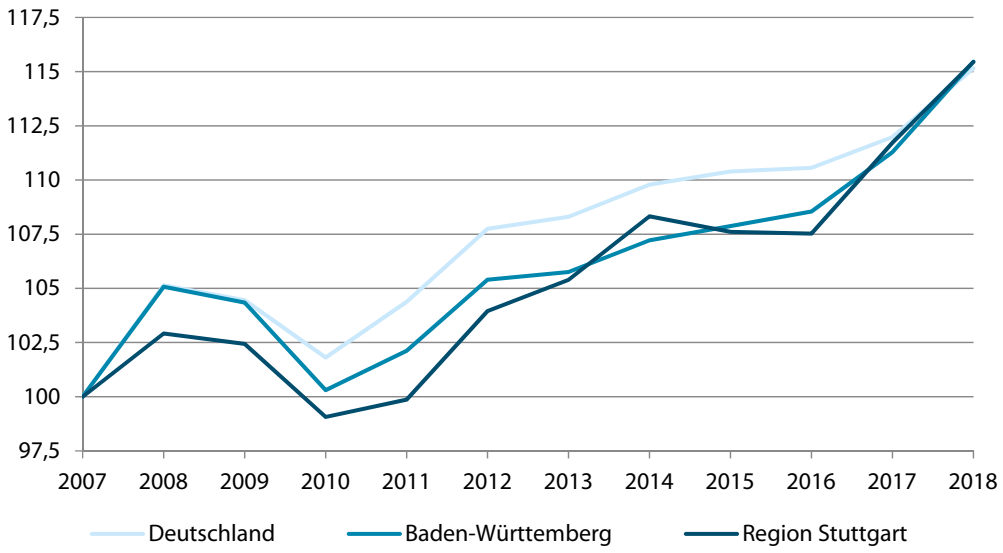
Quelle: Statistisches Landesamt und IMU-Berechnungen

Die Bedeutung der Region Stuttgart als Maschinenbau-Region ist innerhalb Baden-Württembergs nach wie vor sehr hoch (Tabelle 3.11). Jedoch gab es von 2016 bis 2018 durch die gegenläufige Entwicklung mit einem Umsatzminus in der Region gegenüber einem Plus in Baden-Württemberg einen Rückgang beim prozentualen Gewicht der Region. Gleichwohl bleibt die Region Stuttgart mit einem Anteil am landesweiten Umsatz von gut 30 % die mit Abstand bedeutendste Maschinenbau-Region in Baden-Württemberg. Auf den Plätzen folgen die Regionen Neckar-Alb, Heilbronn-Franken, Bodensee-Oberschwaben, Donau-Iller, Rhein-Neckar und die weiteren sechs Regionen Baden-Württembergs. Die stärkste Dynamik beim Wachstum der Maschinenbauumsätze von 2009 bis 2018 gab es in den Regionen Neckar-Alb (+152 %), Nordschwarzwald (+119 %) und Donau-Iller (+101 %) gegenüber +54 % in der Region Stuttgart.

Beschäftigungsentwicklung im Maschinen- und Anlagenbau

Im Maschinen- und Anlagenbau der Region Stuttgart waren zum 30.06.2018 gut 77.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte tätig. Mit seinem Beschäftigtenanteil von 22,5 % am Verarbeitenden Gewerbe ist der Maschinenbau die zweitstärkste Industriebranche in der Region nach der Automobilindustrie. Zum Vergleich: In Baden-Württemberg und in Deutschland ist der Maschinenbau zwar die beschäftigungsstärkste Industriebranche, sein Beschäftigtenanteil am Verarbeitenden Gewerbe liegt aber bei 21,3 % im Land bzw. bei 15,3 % im Bund – ein weiterer Beleg für die Dominanz der beiden großen Branchen im regionalen Verarbeitenden Gewerbe.

Abbildung 3.8: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Maschinenbau von 2007 bis 2018 (Index 2007 = 100)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Die Beschäftigungsentwicklung im regionalen Maschinenbau war seit dem Kriseneinschnitt 2009/10 überaus positiv (Abbildung 3.8). Bis auf den leichten Rückgang 2015/16 gab es seit 2010 jeweils klare jährliche Beschäftigungszuwächse. In Summe waren 2018 im Maschinenbau der Region Stuttgart fast 11.000 Personen mehr als zum Tiefstand 2010 beschäftigt. In der Langfristbetrachtung lag die Beschäftigtenzahl 2018 um 15,5 % über dem Ausgangswert 2007. Damit entwickelte sich die Beschäftigung in diesem Zeitraum in der Region Stuttgart gleich wie in Baden-Württemberg und etwas besser als im Bund. Hervorzuheben ist der deutlich stärkere prozentuale Zuwachs in der Region Stuttgart seit 2016.

Der Maschinen- und Anlagenbau spielt in allen Kreisen der Region Stuttgart eine mehr oder weniger bedeutende Rolle. Im beschäftigungsstärksten Kreis Esslingen, der auch bundesweit eine Hochburg im Maschinenbau ist, arbeitet gut ein Drittel der im Maschinenbau

Beschäftigten der Region in Unternehmen wie Index-Werke, Gebr. Heller Maschinenfabrik und Putzmeister. Weitere Kreise mit einer fünfstelligen Beschäftigtenzahl sind der Rems-Murr-Kreis und Ludwigsburg. Doch auch in den Kreisen Göppingen, Stuttgart und Böblingen ist der Maschinen- und Anlagenbau als Beschäftigungsfaktor wichtig. Die Beschäftigtenzahlen entwickelten sich in den Kreisen der Region von 2007 bis 2018 sehr unterschiedlich (Tabelle 3.12). Ein klares Plus um jeweils rund 3.500 Beschäftigte im Maschinenbau gab es in den Kreisen Rems-Murr, Esslingen und Ludwigsburg. Diese drei Kreise haben auch prozentual überdurchschnittlich zugelegt. Dagegen gab es im langfristigen Vergleich in den Kreisen Göppingen und Stuttgart ein leichtes Minus bei der Anzahl der im Maschinenbau Beschäftigten. Jedoch gibt es auch in diesen beiden Kreisen in den letzten zwei bis drei Jahren wieder einen leichten Beschäftigungszuwachs. Für die Landeshauptstadt kann sogar von einer Trendumkehr gesprochen werden: Vor allem Anfang der 1990er Jahre und um die Jahrtausendwende gab es drastische Beschäftigungseinschnitte im Maschinenbau Stuttgarts, in früheren regionalen Strukturberichten wurde eine Stadtflucht des Maschinenbaus konstatiert. Seit 2015 verbesserte sich die Lage im Maschinenbau auch in der Stadt Stuttgart wieder und es gab seither einen starken Beschäftigungsaufbau um mehr als 1.400 Arbeitsplätze.

Tabelle 3.12: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Maschinenbau im Jahr 2018 im Vergleich zu Vorjahren in den Kreisen der Region Stuttgart

	2007	2017	2018	2007 bis 2018		2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Deutschland	922.720	1.033.259	1.062.588	139.868	15,2%	29.329	2,8%
Baden-Württemberg	253.952	282.608	293.214	39.262	15,5%	10.606	3,8%
Region Stuttgart	66.743	74.568	77.056	10.313	15,5%	2.488	3,3%
Stuttgart	5.888	5.603	5.680	-208	-3,5%	77	1,4%
Böblingen	4.480	4.394	4.594	114	2,5%	200	4,6%
Esslingen	22.431	25.422	25.973	3.542	15,8%	551	2,2%
Göppingen	8.913	8.455	8.612	-301	-3,4%	157	1,9%
Ludwigsburg	12.078	14.770	15.510	3.432	28,4%	740	5,0%
Rems-Murr-Kreis	12.953	15.924	16.687	3.734	28,8%	763	4,8%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Tabelle 3.13: Zuordnung von Sparten bzw. von ausgewählten Produkten zu den Wirtschaftsgruppen des Maschinenbaus und Beschäftigtenanteile in der Region Stuttgart 2018

Wirtschaftsgruppe (nach WZ 2008)	Ausgewählte Produkte / Sparten des Maschinenbaus	Beschäftigtenanteil
Herstellung von sonstigen nicht wirtschaftszweig-spezifischen Maschinen	Öfen, Brenner, Solarwärmekollektoren, Aufzüge, Fördermittel, Elektrowerkzeuge, Ventilatoren, Filteranlagen, Verpackungsmaschinen	34,8%
Herstellung von Werkzeugmaschinen	Maschinen, Bearbeitungszentren und Transferstraßen für die Metallbearbeitung (Bohren, Drehen, Fräsen, Schleifen, Stanzen, Biegen, Pressen, Honen, Lasern), Stein- und Betonbearbeitung, Holzbearbeitung	23,1%
Herstellung von Maschinen für sonstige bestimmte Wirtschaftszweige	Metallerzeugungsmaschinen, Baumaschinen, Nahrungsmittelerzeugung, Textil- und Bekleidungsherstellung, Druckmaschinen	22,0%
Herstellung von nicht wirtschaftszweigspezifi-schen Maschinen	Schiffsmotoren, Turbinen, Kolben, Vergaser, Hydraulik, Pneumatik, Pumpen, Kompressoren, Armaturen, Lager, Getriebe, Zahnräder	20,0%
Herstellung von land- und forstwirtschaftlichen Maschinen	Traktoren, Zugmaschinen, Harvester, Mähmaschinen, Pflüge, Erntemaschinen, Melkmaschinen	0,2%

Quelle: Statistisches Bundesamt: Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008 – mit Erläuterungen

Wie haben sich einzelne Sparten des Maschinen- und Anlagenbaus entwickelt? Eine detailliertere Betrachtung der Beschäftigungsentwicklung ermöglicht der Blick auf die weitere Untergliederung der heterogenen Wirtschaftsabteilung Maschinenbau, die fünf Wirtschaftsgruppen umfasst (Tabelle 3.13). Starke Verflechtungen zum Maschinenbau weist darüber hinaus die Wirtschaftsabteilung „Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen“ auf, die bei der differenzierteren Analyse der Beschäftigungsentwicklung mit betrachtet wird (Tabelle 3.14).

Die insgesamt positive Beschäftigungsentwicklung im regionalen Maschinenbau von 2007 bis 2018 ist vor allem auf zwei Sparten zurückzuführen, wie der Blick auf die Wirtschaftsgruppen des Maschinenbaus zeigt. In der beschäftigungsstärksten Wirtschaftsgruppe „Herstellung von sonstigen nicht wirtschaftszweigspezifischen Maschinen“ wurde nach einem starken krisenbedingten Einbruch[64] seit 2010 wieder deutlich Beschäftigung aufgebaut. Allein in dieser sehr vielfältigen Sparte gab es 2018 im Vergleich zu 2007 ein Plus von fast 6.000 Arbeitsplätzen auf 26.800 Beschäftigte (+28,1 %). Prozentual noch stärker positiv verlief die Beschäftigungsentwicklung 2007 bis 2018 in der Wirtschaftsgruppe „Herstellung von nicht wirtschaftszweigspezifischen Maschinen“ (z. B. Antriebstechnik) mit einem Plus von fast 5.000 Beschäftigten (+48,0 %). Der regionale Werkzeugmaschinenbau mit 17.800 Beschäftigten in Unternehmen wie Trumpf, Heller, Schuler, Index, Emag,

64 IMU & IAW (2011): Strukturbericht Region Stuttgart 2011. Stuttgart, S. 110.

MAG IAS, Gehring, Stama, Nagel hat eine besondere internationale Strahlkraft und kann als das Zentrum des deutschen Werkzeugmaschinenbaus betrachtet werden. Nach dem Beschäftigungseinbruch in der Finanz- und Wirtschaftskrise (-1.200 Beschäftigte von 2008 bis 2010) wurde wieder kontinuierlich Beschäftigung aufgebaut, der Vorkrisenstand konnte aber erst 2018 wieder erreicht und übertroffen werden. Dagegen gab es bei der Sparte „Herstellung von Maschinen für sonstige bestimmte Wirtschaftszweige" ein Minus im langfristigen Vergleich (-5,9 %). Die beiden Sparten innerhalb der „Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen", die dem Maschinenbau in der Wertschöpfungskette nachgelagert sind, entwickelten sich von 2007 bis 2018 gegensätzlich: Während es bei der Maschinenreparatur 2018 deutlich mehr Beschäftigte als 2007 gab, wurden bei der Maschineninstallation im Langfristvergleich Arbeitsplätze abgebaut.

Tabelle 3.14: Region Stuttgart – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den wichtigsten Sparten des Maschinenbaus (sowie der Maschinenreparatur und -installation) im Jahr 2018 im Vergleich zu Vorjahren

	2007	2017	2018	2007 bis 2018		2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Herst. v. nicht wirtschaftszweigspez. Maschinen	10.389	14.930	15.372	4.983	48,0%	442	3,0%
Herst. v. sonst. nicht wirtschaftszweigspez. Maschinen	20.910	25.624	26.781	5.871	28,1%	1.157	4,5%
Herst. v. Werkzeugmaschinen	17.282	17.132	17.802	520	3,0%	670	3,9%
Herst. v. Maschinen für sonstige bestimmte Wirtschaftszweige	17.994	16.736	16.940	-1.054	-5,9%	204	1,2%
Maschinenbau insgesamt	66.743	74.568	77.056	10.313	15,5%	2.488	3,3%
Reparatur von Maschinen und Ausrüstungen	1.266	1.970	1.986	720	56,9%	16	0,8%
Installation von Maschinen und Ausrüstungen	3.547	3.298	3.171	-376	-10,6%	-127	-3,9%
Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen insgesamt	4.813	5.268	5.157	344	7,1%	-111	-2,1%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Maschinen- und Anlagenbau: aktuelle Lage und Aussichten

Die aktuelle Lage und die Aussichten des Maschinenbaus in Baden-Württemberg lassen sich mit Hilfe der Indikatoren Umsatzindex und Auftragseingangsindex darstellen. In den ersten fünf Monaten 2019 legte der Branchenumsatz um 2,4 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu. Im exportstarken Maschinenbau Baden-Württembergs entwickelte sich seit 2017 der Inlandsumsatz positiver als der Auslandsumsatz (Tabelle 3.15).

Tabelle 3.15: Baden-Württemberg – Umsätze und Auftragseingänge im Maschinenbau: Veränderungen gegenüber dem jeweiligen Vorjahreszeitraum

Umsätze in Baden-Württemberg	Gesamt	Inland	Ausland
Januar-Mai 2019 gegenüber Januar- Mai 2018	2,4%	3,5%	1,8%
2018 gegenüber 2017	3,5%	4,5%	3,0%
2017 gegenüber 2016	2,0%	2,4%	1,9%
2016 gegenüber 2015	0,8%	-0,1%	1,2%
Auftragseingänge in Baden-Württemberg	**Gesamt**	**Inland**	**Ausland**
Januar- Mai 2019 gegenüber Januar- Mai 2018	-11,7%	-13,1%	-11,0%
2018 gegenüber 2017	3,4%	8,5%	0,7%
2017 gegenüber 2016	6,1%	4,6%	6,9%
2016 gegenüber 2015	2,2%	1,9%	2,3%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Einen starken Rückgang im Vergleich zur noch positiven Umsatzentwicklung zeigt der Auftragseingangsindex als Frühindikator der wirtschaftlichen Entwicklung. Nach durchweg positiver Auftragslage in den letzten Jahren brachen die Auftragseingänge im baden-württembergischen Maschinenbau im bisherigen Verlauf des Jahres 2019 regelrecht ein. Von Januar bis Mai 2019 wechselte sowohl die Auslandsnachfrage (-11,0 %) als auch die Inlandsnachfrage (-13,1 %) deutlich ins Minus.

Die Konjunkturumfrage der IHK Region Stuttgart im Frühsommer 2019 untermauert den negativen Trend bei der Konjunkturentwicklung für die Region. Die aktuelle Geschäftslage schätzten 37 % der Unternehmen aus dem regionalen Maschinenbau als positiv und 6 % als negativ ein (57 % bewerteten die aktuelle Lage als neutral). „Aufgrund der zunehmend schwächeren Nachfrage nach Investitionsgütern ist das Umsatzwachstum im Maschinenbau zum Erliegen gekommen. Entsprechend kräftig fällt hier die Lagekorrektur aus. Die Zahl der Unternehmen, denen es gut geht, ist im Maschinenbau von 65 % auf 37 % gesunken."[65] Gleichzeitig zeigt sich bei den Geschäftserwartungen für die nächsten Monate eine deutliche Eintrübung: nur 19 % der Unternehmen rechnen mit einer Verbesserung, dagegen 34 % mit einem Rückgang der Geschäfte. Nach einem langjährigen Beschäftigungsaufbau im Maschinenbau wird die laut IHK-Konjunkturumfrage erwartete Beschäftigungsentwicklung zunächst stagnieren. 22 % der Unternehmen wollen zusätzliches Personal einstellen, in 25 % der Unternehmen wird mit einem Rückgang der Beschäftigung gerechnet. Die restlichen 53 % der regionalen Maschinenbauer wollen ihren Personalbestand auf dem erreichten Niveau halten.

65 HK Region Stuttgart (2019): Stagnation auf hohem Niveau. Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Mai 2019. Stuttgart, S. 18.

Auch deutschlandweit hat sich das Geschäftsklima im Maschinenbau im ersten Halbjahr 2019 deutlich eingetrübt. „Die Maschinenbaufirmen bekommen die schwache Performance der exportierenden Industrie sehr deutlich zu spüren, viele Investoren treten auf die Bremse."[66] Nachdem der Maschinenbauverband VDMA bereits im April seine Produktionsprognose für 2019 von plus 2 % auf 1 % gesenkt hatte, rechnet er nun mit einem Minus von 2 %. Auch laut ifo-Konjunkturperspektiven liegen die Geschäftserwartungen für die kommenden sechs Monate im Maschinenbau im Juni 2019 mit einem Indexwert von -11,0 auf einem niedrigen Niveau.[67] Etwas optimistischer wird die Situation im Maschinenbau vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) eingeschätzt. Zwar sind demnach die Auftragseingänge im Maschinenbau im letzten halben Jahr eingebrochen. „Dies dürfte nicht zuletzt an der schwächelnden Nachfrage aus China seit dem Jahreswechsel liegen, die sich aber wohl durch die wirtschaftspolitischen Impulse der chinesischen Regierung im weiteren Jahresverlauf stabilisieren wird. Dann dürfte sich auch die Auftragslage wieder verbessern und die derzeitige Auftragsflaute nur vorübergehend in einer geringeren Produktion münden."[68]

3.1.4 Metallgewerbe

Die Branche Metallgewerbe besteht aus den beiden Wirtschaftsabteilungen „Metallerzeugung und -bearbeitung" und „Herstellung von Metallerzeugnissen". Die größten Unternehmen des Metallgewerbes in der Region Stuttgart sind der Haushalts- und Hotelleriewarenhersteller WMF mit dem Hauptsitz in Geislingen/Steige, der seit 2016 zur französischen Groupe SEB gehört, sowie die drei Hersteller von Systemen für Tür-, Fenster- und Sicherheitstechnik Geze (Leonberg), Gretsch-Unitas (Ditzingen) und Roto Frank (Leinfelden-Echterdingen). Über diese Hersteller von Endprodukten hinaus besteht das Metallgewerbe aus einer Vielzahl von kleineren und mittleren Unternehmen (KMU) aus Industrie und Handwerk, die über die gesamte Region Stuttgart verteilt sind.

326 Betriebe gab es im Metallgewerbe der Region Stuttgart im Jahr 2018 in der Größenklasse ab 20 Beschäftigten. Dazu kommt eine Vielzahl weiterer Unternehmen mit weniger als 20 Beschäftigten. Diese KMU treten oftmals als Lohnfertiger für Metallteile am Markt auf und gehören damit zu den klassischen Zulieferern, z. B. für den Maschinenbau und die Automobilindustrie. Damit gehören viele Teilbereiche des Metallgewerbes zum Produktionstechnik-Cluster und/oder zum Automotive-Cluster der Region Stuttgart, das heißt die Unternehmen weisen starke Lieferverflechtungen zu entsprechenden Abnehmern aus der Region (und darüber hinaus) auf. Diese Tatsache zeigt sich an dem für das Verarbeitende Gewerbe relativ niedrigen Exportanteil von 30,8 % im Jahr 2018.

66 VDMA-Pressemitteilung vom 02.07.2019.

67 Ifo-Institut (2019b): ifo Konjunkturperspektiven 6/2019. München.

68 DIW (2019b): Grundlinien der Wirtschaftsentwicklung im Sommer 2019. Berlin, S. 419.

Tabelle 3.16: Bedeutende Unternehmen im Metallgewerbe in der Region Stuttgart

Unternehmen	Beschäftigte insgesamt	Beschäftigte in der Region Stuttgart
WMF Group GmbH	6.257	2.885
Geze GmbH	3.213	1.299
Gretsch-Unitas GmbH	3.500	950
Roto Frank AG	4.400	650

Quelle: IHK Region Stuttgart: Datenbank der größten Unternehmen in Baden-Württemberg, freiwillige Angaben der Unternehmen, jeweils aktuellste Meldung zum Stand Juli 2019

Wirtschaftliche Entwicklung

Im Jahr 2018 stieg der Umsatz im Metallgewerbe der Region Stuttgart um 4,2 % gegenüber dem Vorjahr und liegt damit zwischen dem Plus von Baden-Württemberg (6,3 %) und Deutschland (3,3 %). Auch im längerfristigen Vergleich des Jahres 2018 mit 2009 gibt es zwischen Region und Land deutliche Unterschiede beim Gesamtumsatz und vor allem auch beim Auslandsumsatz (Tabelle 3.17). Damit entwickelte sich die Branche in der Region Stuttgart seit 2009 zwar positiv, kann aber mit der Umsatzentwicklung in anderen Regionen Baden-Württembergs bei weitem nicht mithalten.

Tabelle 3.17: Metallgewerbe: Umsätze 2018 im Vergleich zu Vorjahren (in Mio. Euro)

	Gesamtumsatz				Auslandsumsatz			
	2009	2017	2018	2009 bis 2018 (%)	2009	2017	2018	2009 bis 2018 (%)
Deutschland	154.078	223.671	231.014	49,9%	52.133	82.328	85.113	63,3%
Baden-Württemberg	21.673	35.466	37.685	73,9%	6.502	12.238	12.897	98,4%
Region Stuttgart	3.606	5.450	5.681	57,5%	1.107	1.702	1.753	58,3%

Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Landesamt und IMU-Berechnungen

Während der Umsatzanstieg in Baden-Württemberg sehr stark auf das Wachstum im Auslandsgeschäft zurückzuführen ist, verteilt sich das Umsatzwachstum in der Region Stuttgart gleichermaßen auf das Inlands- und Auslandsgeschäft. Somit ist das regionale Metallgewerbe im Vergleich zum Verarbeitenden Gewerbe insgesamt nicht nur stärker binnenmarktorientiert, sondern auch von der Dynamik her mehr vom Inlandsgeschäft geprägt.

Beschäftigungsentwicklung

Im Metallgewerbe der Region Stuttgart waren zum 30.06.2018 gut 39.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte tätig, was einem Beschäftigtenanteil von 11,4 % am Verarbeitenden Gewerbe entspricht. Damit liegt das Metallgewerbe in der Region Stuttgart bei den beschäftigungsstärksten Branchen des Verarbeitenden Gewerbes an dritter Stelle hinter dem Fahrzeugbau und dem Maschinenbau. In Deutschland ist das Metallgewerbe – aufgrund der Zusammenfassung der beiden Wirtschaftsabteilungen „Metallerzeugung und -bearbeitung" und „Herstellung von Metallerzeugnissen" – mit einem Anteil von 16,2 % sogar die beschäftigungsstärkste Branche des Verarbeitenden Gewerbes.

Im Metallgewerbe der Region Stuttgart gab es im längerfristigen Vergleich nach einem leichten Arbeitsplatzaufbau bis Mitte 2008 anschließend einen deutlichen Stellenabbau um rund 4.200 Beschäftigte bis Mitte 2010 – damit fiel die Beschäftigtenzahl im Verlauf der Finanz- und Wirtschaftskrise auf einen Tiefstand von unter 37.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Von 2010 bis 2015 gab es in der Branche stärkere Beschäftigtenschwankungen, seither legte die Zahl in der Region wieder deutlich zu, zuletzt von 2017 bis 2018 um 1.223 auf 39.033 Beschäftigte (+3,2 %). Über den gesamten Elf-Jahres-Zeitraum betrachtet konnte der Höchststand der Beschäftigung aus den Jahren 2007/08 in der Region Stuttgart nicht wieder erreicht werden (Tabelle 3.18). Im Gegensatz zur regionalen Entwicklung im Metallgewerbe lag die Beschäftigtenzahl im Bund und vor allem auch in Baden-Württemberg 2018 deutlich höher als 2007.

Tabelle 3.18: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Metallgewerbe im Jahr 2018 im Vergleich zu Vorjahren in den Kreisen der Region Stuttgart

	2007	2017	2018	2007 bis 2018		2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Deutschland	1.073.823	1.097.539	1.123.786	49.963	4,7%	26.247	2,4%
Baden-Württemberg	199.588	210.734	218.260	18.672	9,4%	7.526	3,6%
Region Stuttgart	40.407	37.810	39.033	-1.374	-3,4%	1.223	3,2%
Stuttgart	1.739	1.311	1.288	-451	-25,9%	-23	-1,8%
Böblingen	4.007	4.667	4.933	926	23,1%	266	5,7%
Esslingen	8.447	7.738	8.100	-347	-4,1%	362	4,7%
Göppingen	9.290	7.949	7.837	-1.453	-15,6%	-112	-1,4%
Ludwigsburg	8.302	7.967	8.415	113	1,4%	448	5,6%
Rems-Murr-Kreis	8.622	8.178	8.460	-162	-1,9%	282	3,4%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

In den Kreisen der Region Stuttgart war die Beschäftigtenzahl 2018 im Rems-Murr-Kreis mit fast 8.500 Beschäftigten am höchsten, knapp gefolgt von den Kreisen Ludwigsburg und Esslingen mit ebenfalls über 8.000 Beschäftigten im Metallgewerbe. In der einstigen Hochburg des Metallgewerbes Göppingen[69] lag die Beschäftigtenzahl 2018 bei deutlich unter 8.000. Eine kleinere Rolle spielt das Metallgewerbe für den Arbeitsmarkt im Kreis Böblingen und vor allem in der Landeshauptstadt Stuttgart, in der es im Langfristvergleich auch den prozentual stärksten Beschäftigungsabbau gab. Lediglich im Kreis Böblingen lag die Beschäftigtenzahl im Jahr 2018 deutlich höher als im Referenzjahr 2007. Auch im kurzfristigen Vergleich des Jahres 2018 mit dem Vorjahr liegt Böblingen bei der relativen Beschäftigungsentwicklung mit einem Plus von 5,7 % vor Ludwigsburg (+5,6 %), Esslingen (+4,7 %) und dem Rems-Murr-Kreis (+3,4 %).

Tabelle 3.19: Region Stuttgart – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in ausgewählten Sparten des Metallgewerbes im Jahr 2018 im Vergleich zu Vorjahren

	2007	2017	2018	2007 bis 2018		2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Erzeugung von Roheisen, Stahl und Ferrolegierungen	3.439	1.581	1.664	-1.775	-51,6%	83	5,2%
Erzeugung und erste Bearbeitung von NE-Metallen	694	655	608	-86	-12,4%	-47	-7,2%
Gießereien	3.054	1.698	1.582	-1.472	-48,2%	-116	-6,8%
Metallerzeugung und Bearbeitung	7.666	4.197	4.128	-3.538	-46,2%	-69	-1,6%
Stahl- und Leichtmetallbau	3.467	3.399	3.485	18	0,5%	86	2,5%
Herst. von Schmiede- , Press-, Zieh- und Stanzteilen	1.832	2.903	3.012	1.180	64,4%	109	3,8%
Oberflächenveredlung und Wärmebehandlung	10.964	13.544	13.979	3.015	27,5%	435	3,2%
Herst. v. Schneidwaren, Werkzeugen, Schlössern	7.413	7.772	7.958	545	7,4%	186	2,4%
Herst. v. sonst. Metallwaren	8.734	5.563	6.042	-2.692	-30,8%	479	8,6%
Herst. v. Metallerzeugnissen	32.741	33.613	34.905	2.164	6,6%	1.292	3,8%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

69 Der immens hohe Beschäftigungsabbau im Kreis Göppingen 2018 im Vergleich zu 2007 geht auf einen Zuordnungseffekt zurück, da 2013 ein großer Betrieb des Metallgewerbes umgeschlüsselt wurde in den Dienstleistungssektor („Verwaltung und Führung von Unternehmen und Betrieben", die auch die Tätigkeit von Firmenzentralen umfasst). De facto fand also kein Beschäftigungsabbau in dieser Größenordnung statt (vgl. Strukturbericht 2015, S. 103).

Neun von zehn Beschäftigten im Metallgewerbe sind in der Wirtschaftsabteilung „Herstellung von Metallerzeugnissen“ tätig, und dort vor allem in den Wirtschaftsgruppen „Oberflächenveredlung und Wärmebehandlung“ (13.979 Beschäftigte im Jahr 2018), „Herstellung von Schneidwaren, Werkzeugen, Schlössern und Beschlägen“ (7.958 Beschäftigte) und „Herstellung von sonstigen Metallwaren“ wie z. B. Haushaltsartikel, Behälter, Verpackungen (6.042 Beschäftigte). Weitere beschäftigungsstarke Sparten in dieser Wirtschaftsabteilung sind der „Stahl- und Leichtmetallbau“ (3.485 Beschäftigte) und die „Herstellung von Schmiede-, Press, Zieh- und Stanzteilen“ (3.012 Beschäftigte). Im längerfristigen Vergleich haben sich die Sparten sehr unterschiedlich entwickelt: Während es bei den Oberflächenveredlern und bei den Schmiede-, Press- und Stanzteilherstellern im Vergleich des Jahres 2018 mit 2007 deutliche Beschäftigungszuwächse gab, bauten insbesondere die Hersteller sonstiger Metallwaren in erheblichem Maße Beschäftigung ab, wobei hier der bereits erwähnte Zuordnungseffekt durchschlägt. Im kurzfristigen Vergleich des Jahres 2018 mit 2017 ist der deutliche Beschäftigungsaufbau bei den sonstigen Metallwaren wie auch bei der Oberflächenveredlung hervorzuheben. Insgesamt gab es in der Wirtschaftsabteilung „Herstellung von Metallerzeugnissen“ sowohl im kurzfristigen (+3,8 %) wie auch im längerfristigen Vergleich (+6,6 %) einen Beschäftigungsaufbau in der Region Stuttgart (Tabelle 3.19).

Die „Metallerzeugung und -bearbeitung“ ist mit einem Beschäftigtenanteil von 10,6 % im Jahr 2018 die deutlich kleinere Wirtschaftsabteilung des Metallgewerbes. Im Gegensatz zur „Herstellung von Metallerzeugnissen“ gab es in dieser Wirtschaftsabteilung im längerfristigen Vergleich des Jahres 2018 mit 2007 einen starken Beschäftigungsabbau um mehr als 3.500 Arbeitsplätze (-46,2 %). Vor allem in deren beiden größten Sparten „Erzeugung von Roheisen, Stahl und Ferrolegierungen“ (1.664 Beschäftigte im Jahr 2018) und „Gießereien“ (1.582 Beschäftigte) gab es große Einschnitte bei den Arbeitsplätzen um jeweils rund 50 % in den letzten elf Jahren.

Metallgewerbe: Aktuelle Lage und Aussichten

Im regionalen Metallgewerbe sind – wie auch in der Automobilindustrie und im Maschinenbau – bereits mehr Betriebe skeptisch als zuversichtlich. Laut IHK-Konjunkturumfrage sind zwar über die Hälfte der Betriebe mit der aktuellen Geschäftslage zufrieden und nur weniger als 10 % unzufrieden. Jedoch zeigt sich bei den Geschäftserwartungen für die nächsten Monate ein deutlich schlechteres Bild: nur 15 % der Betriebe rechnen mit besseren Geschäften, dagegen 33 % mit einer Verschlechterung.[70] Damit liegt der Indikator für die Geschäftserwartungen tiefer als bei allen anderen Industriezweigen in der Region. Das eingetrübte Konjunkturklima im regionalen Metallgewerbe wirkt sich auch auf die Beschäftigungspläne der Unternehmen aus: 25 % der Unternehmen wollen Personal abbauen, 10 % planen zusätzliche Einstellungen und 65 % wollen ihren Personalbestand konstant halten.

70 IHK Region Stuttgart (2019): Stagnation auf hohem Niveau. Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Mai 2019. Stuttgart.

Deutschlandweit trübte sich das Konjunkturklima im Metallgewerbe in den letzten Monaten laut ifo-Konjunkturperspektiven deutlich ein. Sowohl im Bereich „Metallerzeugung und -bearbeitung" als auch im Bereich „Herstellung von Metallerzeugnissen" fiel der Indikator auf den niedrigsten Stand seit drei Jahren. Für die kommenden Monate rechnen die Unternehmen mit weiteren Geschäftsabschwächungen. Die Produktion sank bereits in den letzten Monaten und auch für die nächsten Monate werden die Produktionspläne im Metallgewerbe weiter gekürzt. „Es dürfte zu Beschäftigungsrückgängen kommen."[71]

3.1.5 Elektrotechnik

Über Jahrzehnte hinweg war die Wirtschaft der Region Stuttgart stark von drei Schlüsselbranchen aus der Investitionsgüterindustrie geprägt: der Automobilindustrie, dem Maschinenbau und der Elektrotechnik. Heute sind die Automobilindustrie und der Maschinenbau die mit Abstand wichtigsten Industriezweige in der Region Stuttgart, sowohl was die Wirtschaftsleistung als auch die Beschäftigungseffekte betrifft. Dagegen hat die dritte regionale Leitbranche des 20. Jahrhunderts, die Elektrotechnik, von Mitte der 1990er Jahre bis 2010 erheblich an regionalökonomischer Relevanz eingebüßt. Der bis vor wenigen Jahren anhaltende Bedeutungsverlust der regionalen Elektrotechnik ist vor allem auf strukturelle Umbrüche und einen Beschäftigungsabbau bei Großunternehmen zurückzuführen, wie in den zurückliegenden Strukturberichten analysiert wurde.

Im Jahr 2018 beträgt der Beschäftigtenanteil der Elektrotechnik am Verarbeitenden Gewerbe der Region Stuttgart nur 10,3 %, nachdem er 2008 bei 16,6 % und 1997 noch bei 18,5 % lag. Nach der jahrelangen Talfahrt der Branche bis 2010 gibt es seit einigen Jahren wieder eine positive Entwicklung der Elektrotechnik in der Region Stuttgart, wie im Folgenden gezeigt wird. Für die Regionalwirtschaft bedeutsam ist ein Wiedererstarken der Elektrotechnik auch wegen ihrer Verknüpfung mit den beiden Clustern Automotive und Produktionstechnik, für die in der digitalen Transformation Technologiefelder wie Elektronik, Sensorik und Informationstechnologie – Stichworte Connected Cars und Industrie 4.0 – immer wichtiger werden.

Die Branche Elektrotechnik besteht aus den beiden Wirtschaftsabteilungen „Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen" und „Herstellung von elektrischen Ausrüstungen". Im Jahr 2018 gab es in der Region laut Statistischem Landesamt 212 Elektrotechnik-Betriebe (ab 20 Beschäftigte), die für eine breite Palette elektrotechnischer, elektronischer, optischer und informationstechnischer Erzeugnisse stehen. Die IHK-Übersicht der größten Unternehmen der Region Stuttgart umfasst folgende Unternehmen, die sich der Elektrotechnik bzw. Informationstechnologie zuordnen lassen (Tabelle 3.20). Neben globalen Branchengrößen wie HP, Siemens, Thales und IBM, sind hier Hidden Champions und regional verankerte Unternehmen wie Balluff, Pilz und Lapp hervorzuheben, die z. B. als Automationsspezialisten eine Schlüsselrolle für Industrie 4.0 und die digitale Transformation innehaben.

71 Ifo-Institut (2019b): ifo Konjunkturperspektiven 6/2019. München, S. 1.

Tabelle 3.20: Bedeutende Unternehmen der Elektrotechnik (inkl. Informations- und Kommunikationstechnologien) in der Region Stuttgart

Unternehmen	Beschäftigte insgesamt	Beschäftigte in der Region Stuttgart
Siemens AG	k.A.	2.000
Thales Group	80.000	1.621
Balluff GmbH	4.076	1.322
Tesat-Spacecom GmbH & Co. KG	1.100	1.100
Pilz GmbH & Co. KG	2.570	1.010
Lapp Holding AG	4.245	k.A.
HP Deutschland GmbH	k.A.	k.A.
IBM Corporation	k.A.	k.A.
Nokia (zuvor Alcatel-Lucent)	95.000	k.A.

Quelle: IHK Region Stuttgart: Datenbank der größten Unternehmen in Baden-Württemberg, freiwillige Angaben der Unternehmen, jeweils aktuellste Meldung zum Stand Juli 2019

Wirtschaftliche Entwicklung

Die Elektrotechnik-Unternehmen der Region Stuttgart setzten 2018 rund 8,12 Mrd. Euro um (in Betrieben ab 20 Beschäftigten). Damit erreichte die Branche einen Anteil von 7,2 % am Gesamtumsatz des Verarbeitenden Gewerbes. Der Umsatzanstieg der letzten neun Jahre war mit fast 50 % in der Region Stuttgart zwar beachtlich,[72] blieb aber deutlich hinter der Entwicklung des regionalen Verarbeitenden Gewerbes insgesamt (+78,0 %) und auch hinter der Entwicklung der Elektrotechnik in Baden-Württemberg (+53,0 %) zurück (Tabelle 3.21). Jedoch konnte die im Strukturbericht 2009 konstatierte „erdrutschartige" Umsatzentwicklung von 2000 bis 2008 (-30 %) gestoppt werden und wieder in einen nachhaltig aufwärtsgerichteten Trend gedreht werden.

Tabelle 3.21: Elektrotechnik: Umsätze 2018 im Vergleich zu Vorjahren (in Mio. Euro)

	Gesamtumsatz				Auslandsumsatz			
	2009	2017	2018	2009 bis 2018 (%)	2009	2017	2018	2009 bis 2018 (%)
Deutschland	127.182	181.004	184.339	44,9%	61.148	100.771	103.406	69,1%
Baden-Württemberg	27.682	41.031	42.362	53,0%	13.640	22.526	23.544	72,6%
Region Stuttgart	5.436	7.581	8.123	49,4%	2.892	4.040	4.382	51,5%

Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Landesamt und IMU-Berechnungen

72 Es handelt sich hier um die nominale, also nicht preisbereinigte Umsatzentwicklung mit dem durch die Finanz- und Wirtschaftskrise geprägten Ausgangsjahr 2009.

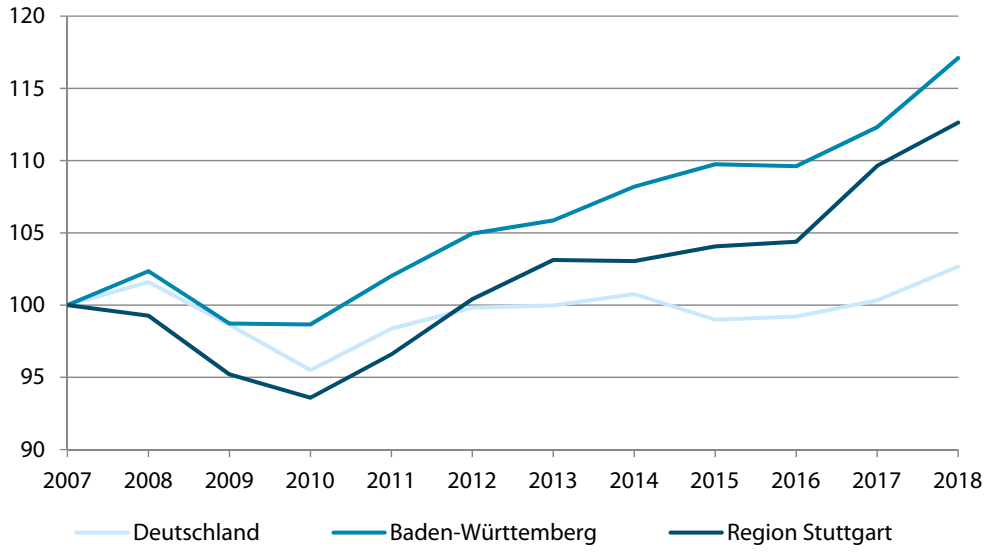
Ein markanter Unterschied zur bundes- und landesweiten Entwicklung zeigt sich bei der Entwicklung des Auslandsumsatzes. Während in der Region Stuttgart beim Export zwischen 2009 und 2018 ein Zuwachs um 51,5 % zu verzeichnen war, gab es in Deutschland und Baden-Württemberg beim Auslandsgeschäft ein jeweils deutlich höheres Plus von rund 70 %.

Seit rund sechs Jahren hat sich der Anteil des Elektrotechnikumsatzes der Region Stuttgart an Baden-Württemberg bei einem Wert von rund 19 % stabilisiert. Über Jahrzehnte hinweg hat die Region Stuttgart jedoch bei der Industriebranche Elektrotechnik auch im Vergleich zu anderen Regionen Baden-Württembergs deutlich an Boden verloren. Gemessen am Landeswert lag der Umsatzanteil der Region Stuttgart im Jahr 1996 noch bei 35 % und fiel dann bis 2004 auf 25 % und bis 2009 auf 20 %. Im Jahr 2018 lag der Umsatzanteil dann bei 19,2 %. Mit einem Umsatz von 8,12 Mrd. Euro im Jahr 2018 liegt die Region Stuttgart, einst im Bereich der Elektrotechnik mit großem Abstand führende Region Baden-Württembergs, nunmehr im Regionenvergleich nur noch relativ knapp vor der Region Mittlerer Oberrhein (Elektrotechnik-Umsatz 7,44 Mrd. Euro), gefolgt von den Regionen Ostwürttemberg (5,18 Mrd. Euro) und Schwarzwald-Baar-Heuberg (4,78 Mrd. Euro).

Beschäftigungsentwicklung

In den Unternehmen der Branche Elektrotechnik waren zum 30.06.2018 in der Region Stuttgart 35.211 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte tätig. In den letzten acht Jahren entwickelte sich die Anzahl der Arbeitsplätze in der Elektrotechnik sehr positiv (Abbildung 3.9): In der Region Stuttgart gab es seit 2010 einen deutlichen Zuwachs um fast 6.000 Beschäftigte. Da sich die Elektrotechnik in der Region zwischen den 1990er Jahren und 2010 meist negativ und schlechter als in Baden-Württemberg und im Bund entwickelt hatte, ist diese positive regionale Beschäftigungsentwicklung der letzten acht Jahre umso beeindruckender.

Abbildung 3.9: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Elektrotechnik von 2007 bis 2018 (Index 2007 = 100)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Die insgesamt positive Beschäftigungsentwicklung im Betrachtungszeitraum zeigt der Vergleich des Jahres 2018 mit 2007: Zwar kommt die Region Stuttgart mit einem Beschäftigungsplus von 12,6 % in der Elektrotechnik nicht ganz an den überaus starken Zuwachs in Baden-Württemberg (+17,1 %) heran, liegt aber deutlich über dem bundesweiten prozentualen Zuwachs von 2,7 % (Tabelle 3.22).

Tabelle 3.22: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Elektrotechnik im Jahr 2018 im Vergleich zu Vorjahren in den Kreisen der Region Stuttgart

	2007	2017	2018	2007 bis 2018		2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Deutschland	768.278	770.832	788.741	20.463	2,7%	17.909	2,3%
Baden-Württemberg	164.721	185.015	192.890	28.169	17,1%	7.875	4,3%
Region Stuttgart	31.260	34.272	35.211	3.951	12,6%	939	2,7%
Stuttgart	5.101	6.155	6.312	1.211	23,7%	157	2,6%
Böblingen	6.622	6.001	6.118	-504	-7,6%	117	1,9%
Esslingen	7.737	9.508	9.454	1.717	22,2%	-54	-0,6%
Göppingen	1.150	1.468	1.772	622	54,1%	304	20,7%
Ludwigsburg	3.477	5.805	6.357	2.880	82,8%	552	9,5%
Rems-Murr-Kreis	7.173	5.335	5.198	-1.975	-27,5%	-137	-2,6%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Der Branchenschwerpunkt der Elektrotechnik innerhalb der Region Stuttgart liegt im Landkreis Esslingen mit fast 9.500 Beschäftigten im Jahr 2018, was einem regionalen Beschäftigtenanteil von 26,9 % entspricht. Mit Beschäftigtenanteilen von jeweils 17 bis 18 % folgen die Kreise Ludwigsburg, Stuttgart und Böblingen vor dem Rems-Murr-Kreis (14,8 %) und Göppingen (5 %). Die absolut stärksten Beschäftigtenzuwächse gab es zwischen 2007 und 2018 in Ludwigsburg und Esslingen, aber mit einem ebenfalls vierstelligen Zuwachs ist auch die Entwicklung in Stuttgart bemerkenswert: In der Landeshauptstadt legte die Anzahl der Arbeitsplätze in der Elektrotechnik nach den starken Rückgängen der 1990er und 2000er Jahre seit 2010 wieder deutlich zu. Ein klares Beschäftigungsplus ist auch im Kreis Göppingen zu verzeichnen, wobei hier vor allem der jüngste Zuwachs von 2017 bis 2018 mit einem prozentualen Plus von gut 20 % ins Auge sticht. Dagegen gab es im Rems-Murr-Kreis von 2007 bis 2018 den stärksten Beschäftigungsrückgang um mehr als jede vierte Stelle in der Elektrotechnik.[73] Aber auch im Kreis Böblingen, der bis weit in die 2000er Jahre neben Stuttgart die „Elektro- und IT-Hochburg" der Region war, gab es bis 2015 deutliche Rückgänge bei der Beschäftigung.

73 Hier schlägt jedoch auch die Umgruppierung eines Unternehmens der Nachrichtentechnik für Satelliten mit rund 1.200 Beschäftigten von der Elektrotechnik in den Fahrzeugbau (Wirtschaftsgruppe „Luft- und Raumfahrzeugbau") durch (vgl. Strukturbericht 2017, S. 112).

Das jeweils positive Vorzeichen seit 2016 hat bisher aber nicht dazu geführt, dass auch in Böblingen der Beschäftigungsstand des Jahres 2007 wieder erreicht wurde.

Die Mehrzahl der in der regionalen Elektrotechnik Beschäftigten ist in der Wirtschaftsabteilung „Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen" tätig (66,7 %). Zu diesen zwei Drittel der Beschäftigten kommt ein Drittel in der Abteilung „Herstellung von elektrischen Ausrüstungen" (Tabelle 3.23). Auf der nächsten Klassifikationsebene sind die wichtigsten Wirtschaftsgruppen die „Herstellung von Mess-, Kontroll-, Navigations- u. ä. Instrumenten und Vorrichtungen; Herstellung von Uhren" mit 9.896 Beschäftigten und die „Herstellung von elektronischen Bauelementen und Leiterplatten" mit 6.677 Beschäftigten im Jahr 2018. Weitere bedeutende Sparten mit jeweils mehr als 4.000 Beschäftigten sind die „Herstellung von Geräten und Einrichtungen der Telekommunikationstechnik", die „Herstellung von sonstigen elektrischen Ausrüstungen und Geräten" wie z. B. Verkehrssteuergeräte, Kondensatoren, Wechselrichter und die „Herstellung von Elektromotoren, Generatoren, Transformatoren, Elektrizitätsverteilungs- und -schalteinrichtungen".

Der längerfristige Vergleich des Jahres 2018 mit 2007 zeigt deutliche Unterschiede zwischen den beiden Wirtschaftsabteilungen. Während es bei der beschäftigungsstärkeren „Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen" ein klares Plus um 5.851 Beschäftigte gab (+33,2 %), verringerte sich die Beschäftigtenzahl in der „Herstellung von elektrischen Ausrüstungen" um 1.900 (-13,9 %). Sehr große Unterschiede bei der Beschäftigungsentwicklung gab es auch zwischen den einzelnen Sparten der Elektrotechnik. Vierstellige absolute Zuwächse verzeichneten im längerfristigen Vergleich die „Herstellung von Mess-, Kontroll-, Navigations- u. ä. Instrumenten und Vorrichtungen; Herstellung von Uhren" mit einem Plus von 3.382 Beschäftigten und die „Herstellung von Geräten und Einrichtungen der Telekommunikationstechnik" mit einem Plus von 2.031, das aber vor allem auf den deutlichen Aufbau von 2017 bis 2018 zurückzuführen ist. Beim prozentualen Vergleich sticht die vierstellige Zunahme bei der „Herstellung von Batterien und Akkumulatoren" ins Auge, der zwar ein Basiseffekt zugrunde liegt (lediglich 29 Beschäftigte im Jahr 2007), die gleichwohl einen deutlichen Zuwachs auf über 600 Beschäftigte in diesem Zukunftsfeld für die Elektromobilität und die Energiewende signalisiert.

Den stärksten Abbau gab es in der Sparte „Herstellung von Haushaltsgeräten", deren Beschäftigtenzahl nach dem Ende der Ära Bauknecht in Schorndorf so niedrig ist, dass sie nicht mehr ausgewiesen wird. Damit entwickelte sich die Haushaltsgeräteherstellung noch stärker rückläufig als andere Branchen der Konsumgüterherstellung: Sie ist nach dem Abbau von mehr als 1.200 Arbeitsplätzen in den letzten elf Jahren für den regionalen Arbeitsmarkt bedeutungslos geworden. Darüber hinaus gab es auch in den Sparten „Herstellung von Elektromotoren, Generatoren, Transformatoren, Elektrizitätsverteilungs- und -schalteinrichtungen", „Herstellung von sonstigen elektrischen Ausrüstungen und Geräten" und „Herstellung von Kabeln und elektrischem Installationsmaterial" zwischen 2007 und 2018 einen Abbau von jeweils mehreren hundert Arbeitsplätzen. Beim kurzfristigen Vergleich des Jahres 2018 mit 2017 fällt vor allem der Abbau von fast 800 Beschäftigten in der Sparte „Herstellung von sonstigen elektrischen Ausrüstungen und Geräten" ins Gewicht.

Tabelle 3.23: Region Stuttgart – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in ausgewählten Sparten der Elektrotechnik im Jahr 2018 im Vergleich zu Vorjahren

	2007	2017	2018	2007 bis 2018		2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Elektronische Bauelemente und Leiterplatten	6.779	6.260	6.677	-102	-1,5%	417	6,7%
Datenverarbeitungs-geräte	960	1.349	1.332	372	38,8%	-17	-1,3%
Telekommunikations-technik	2.327	3.048	4.358	2.031	87,3%	1.310	43,0%
Mess-, Kontroll-, Naviga-tionsinstrumente; Uhren	6.514	9.499	9.896	3.382	51,9%	397	4,2%
Optische und fotografische Instrumente	311	529	581	270	86,8%	52	9,8%
Datenverarbeitungsgeräte, elektronische u. optische Erzeugnisse	17.628	21.289	23.479	5.851	33,2%	2.190	10,3%
Elektromotoren, Transformatoren, Elektrizitätsverteilungs-/-schalteinrichtungen	4.691	4.283	4.000	-691	-14,7%	-283	-6,6%
Batterien und Akkumulatoren	29	675	630	601	2072,4%	-45	-6,7%
Kabel und elektrisches Installationsmaterial	2.615	2.257	2.320	-295	-11,3%	63	2,8%
Sonstige elektrische Ausrüstungen und Geräte	4.690	5.130	4.333	-357	-7,6%	-797	-15,5%
Elektrische Ausrüstungen	13.632	12.983	11.732	-1.900	-13,9%	-1.251	-9,6%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Elektrotechnik: Aktuelle Lage und Aussichten

Für Deutschland geht der ZVEI von einem moderaten Wachstum der Produktion im Jahr 2019 aus – der Verband rechnet mit einem realen Produktionsplus von 1 % (wobei zahlreiche Risiken wie Protektionismus und Brexit den Ausblick dämpfen).[74] Das Analysehaus Feri zeigt sich pessimistischer und prognostiziert einen Rückgang um rund 2 %.[75] Laut ifo-Konjunkturperspektiven verschlechterte sich das Geschäftsklima in der Elektrotechnik in den letzten Monaten: Im Bereich elektrische Ausrüstungen drehte der Geschäftsklimaindikator im Juni 2019 in den negativen Bereich (-3,2 gegenüber 30,8 im Juni 2018) und im Bereich Datenverarbeitungsgeräte lag er bei nur

74 ZVEI-Pressemitteilung vom 01.04.2019.

75 Commerzbank (2019b): Elektrik/Elektronik in Deutschland. Branchenbericht. Frankfurt.

noch plus 4,2 (gegenüber 30,0 im Juni 2018). Für die kommenden Monate rechnen die Unternehmen der deutschen Elektrotechnik mit weiteren Geschäftsabschwächungen.[76]

In der Region Stuttgart scheint die Lage etwas positiver zu sein: „In der Elektrotechnik überwiegt derzeit noch die Zuversicht" – so bringt der IHK-Konjunkturbericht das im Vergleich zu den anderen großen Industriezweigen bessere Klima in der Branche auf den Punkt.[77] Mit der aktuellen Geschäftslage sind 46 % der Betriebe zufrieden und 9 % unzufrieden. Auch bei den Geschäftserwartungen gibt es in der regionalen Elektrotechnik mehr Optimismus (30 %) als Pessimismus (20 %). Damit liegt der Indikator für die Geschäftserwartungen im Gegensatz zu den anderen großen Industriezweigen mit plus 10,1 im positiven Bereich. Im Fahrzeugbau, Maschinenbau und Metallgewerbe liegt der Indikator zwischen -15,6 und -18,1. Aus Sicht der Unternehmen wird sich auch die Beschäftigung in der Region eher positiv entwickeln: 26 % gehen von einem Personalaufbau, 15 % von einem Personalabbau und die Mehrheit geht von einem stabilen Personalbestand in ihrem Betrieb aus.

3.1.6 Baugewerbe

Die Bauwirtschaft ist in Deutschland wie auch in der Region stark mittelständisch geprägt. Die Marktkonzentration ist im Vergleich zum Verarbeitenden Gewerbe gering, der Anteil von handwerklichen Kleinbetrieben liegt bei weit über 80 % an den Unternehmen insgesamt. Die vielen kleinen und mittleren Baubetriebe sind meist auf das reine Bau- und Ausbaugeschäft im lokalen und regionalen Markt fokussiert. Demgegenüber hat sich das Geschäft der großen Bauunternehmen verstärkt hin zum internationalen Infrastrukturanbieter mit Planung, Finanzierung, Errichtung und Betrieb von Großprojekten entwickelt. Die großen Baukonzerne sind meist auf technisch anspruchsvolle und kapitalintensive Projekte spezialisiert. Die größten zum regionalen Baugewerbe gehörenden Unternehmen sind die Leonhard Weiss GmbH & Co. KG (Göppingen) mit 2.000 Beschäftigten in der Region Stuttgart im Jahr 2018, die Ed. Züblin AG (Stuttgart, 1.359 Beschäftigte) und die Wolff & Müller Gruppe (Stuttgart, 528).[78]

Das Baugewerbe setzt sich laut Klassifikation der Wirtschaftszweige aus den drei Abteilungen „Hochbau", „Tiefbau" und „Vorbereitende Baustellenarbeiten, Bauinstallation und sonstiges Ausbaugewerbe" mit einer jeweils weiteren Untergliederung nach Teilbranchen zusammen (Abbildung 3.10).

76 Ifo-Institut (2019b): ifo Konjunkturperspektiven 6/2019. München.

77 IHK Region Stuttgart (2019): Stagnation auf hohem Niveau. Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Mai 2019. Stuttgart, S. 20.

78 IHK Region Stuttgart: Datenbank der größten Unternehmen in Baden-Württemberg, freiwillige Angaben der Unternehmen, jeweils aktuellste Meldung zum Stand Juli 2019.

Abbildung 3.10: Baugewerbe:
Untergliederung in drei Wirtschaftsabteilungen und ihre Wirtschaftsgruppen

Baugewerbe		
Hochbau	**Tiefbau**	**Vorbereitende Baustellenarbeiten, Bauinstallationen und sonstiges Ausbaugewerbe**
• Erschließung von Grundstücken; Bauträger • Bau von Gebäuden	• Bau von Straßen und Bahnverkehrsstrecken • Leitungstiefbau und Kläranlagenbau • Sonstiger Tiefbau	• Abbrucharbeiten und vorbereitende Baustellenarbeiten • Bauinstallationen • Sonstiger Ausbau • Sonstige spezialisierte Bautätigkeit

Quelle: Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ 2008)

3

Wirtschaftliche Entwicklung

Die deutsche Bauwirtschaft entwickelt sich seit einer Dekade sehr positiv und ist damit zu einer wichtigen Stütze der Konjunktur geworden. Zuletzt expandierten die realen Bauinvestitionen 2018 um 2,4 % gegenüber 2017. Dazu haben alle Bausparten (Wohnungsbau, gewerblicher Bau, öffentlicher Bau) beigetragen. Diese Expansion der letzten Jahre ging mit einem kräftigen Preisanstieg einher: 2018 wurde mit 4,8 % die höchste Zuwachsrate seit 2007 verzeichnet. In den einzelnen Sparten der Bauwirtschaft in Deutschland zeichnet sich folgende Entwicklung ab:[79]

Der Wohnungsbau als ein wesentlicher Wachstumsmotor des Baugewerbes ist nach wie vor der wichtigste Faktor für die positive Umsatzentwicklung der Branche. Über 60 % der Bauinvestitionen entfallen auf den Wohnungsbau. Die realen Bauinvestitionen im Wohnungsbau Deutschlands erhöhten sich im Jahr 2018 um 2,9 %, für 2019 und 2020 wird ein weiteres Wachstum von 3,6 % und 3,7 % erwartet. Aktuelle Auftragszuwächse für Wohnungsbauprojekte und hohe Auftragsbestände bei anhaltend hohen Genehmigungszahlen sprechen demnach für eine Fortsetzung der Expansion, die durch den starken Zuzug in Ballungsräume, niedrige Hypothekenzinsen und im Durchschnitt steigende Einkommen der privaten Haushalte gestützt wird. Weiterhin zunehmen dürften

79 Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose (2019): Gemeinschaftsdiagnose Frühjahr 2019. Berlin. DIW (2019a): Bauwirtschaft weiter im Vorwärtsgang – staatliche Impulse treiben die Preise. Berlin (= DIW-Wochenbericht 1-2/2019).

auch Maßnahmen im Gebäudebestand, vor allem für die energieeffiziente Sanierung. So ist zuletzt vor allem die Produktion im Ausbaugewerbe merklich gestiegen.

Der gewerbliche Bau, auf den 27 % der Bauinvestitionen entfallen, legte in Deutschland im Vergleich zu den anderen Sparten im Jahr 2018 nur mäßig zu. Die Steigerung der realen Bauinvestitionen fiel im Wirtschaftsbau mit einem Plus von 0,5 % deutlich geringer als im Wohnungsbau aus, für die Jahre 2019 und 2020 wird laut aktueller Gemeinschaftsdiagnose ein anziehendes Wachstum von 2,4 % und 2,1 % bei gewerblichen Bauinvestitionen erwartet.

Bei öffentlichen Bauinvestitionen (mit einem Anteil von 12 % an den Bauinvestitionen) gab es 2018 eine deutlich höhere Wachstumsrate von plus 4,4 %. Im öffentlichen Bau werden auch für die beiden nächsten Jahre jeweils Wachstumsraten von rund 2,7 % erwartet. Laut Gemeinschaftsdiagnose „setzt sich der Bauboom fort".

Für die Sparten der Bauwirtschaft in Summe erwarten die Wirtschaftsinstitute der Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose bei den realen Bauinvestitionen für 2019 ein Wachstum von 3,2 % und für 2020 von 3,1 %. Aufgrund der sehr hohen Auslastung – zu keinem Zeitpunkt seit der Wiedervereinigung war der Auslastungsgrad in der Bauwirtschaft höher – bei anhaltenden Fachkräfteengpässen stößt die Bauwirtschaft damit an die Grenze ihrer Kapazitäten.

Auch in Baden-Württemberg gibt es einen „Boom am Bau". „So erfolgreich wie in den letzten Jahren war das Baugewerbe zuletzt in den 1990er Jahren zu Nachwendezeiten.[80] Das Bauvolumen im Land lag 2018 mit 17,42 Mrd. Euro deutlich um fast 11 % (nominal) über dem Vorjahresniveau. „Damit hat sich das Umsatzvolumen der Branche im Land innerhalb der letzten 14 Jahre nahezu verdoppelt."[81] Im Jahr 2018 gab es in allen Bausparten deutliche Zuwächse. In Baden-Württemberg entwickelte sich der Wirtschaftsbau überdurchschnittlich positiv (+14 %). Aber auch der Wohnungsbau und der öffentliche Bau hatten ein umsatzstarkes Jahr absolviert und legten jeweils um gut 10 % zu. Für das laufende Jahr 2019 rechnet die Landesvereinigung Bauwirtschaft erneut mit einer guten baukonjunkturellen Entwicklung und einem Umsatzplus von rund 6 % in Baden-Württemberg.

Beschäftigungsentwicklung

In den Unternehmen des Baugewerbes in der Region Stuttgart waren zum 30.06.2018 61.260 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gemeldet. Gegenüber 2007 gab es damit ein starkes Beschäftigungs-Plus um 12.550 Stellen bzw. prozentual um 25,8 % (Tabelle 3.24). Damit entwickelte sich die Beschäftigung in der regionalen Bauwirtschaft im längerfristigen Vergleich deutlich besser als in Land und Bund. Bemerkenswert ist auch die aktuelle Entwicklung mit einem deutlichen Plus von 1.815 Beschäftigten innerhalb eines Jahres bis Mitte 2018. Ein Rückblick auf die Entwicklung vor dem

80 Schwarz, Thomas (2018): Wieder Boom am Bau. In: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg, H. 10/2018, S. 31.

81 Landesvereinigung Bauwirtschaft Baden-Württemberg, Pressemeldung vom 26.02.2019.

Betrachtungszeitraum des Strukturberichts 2019 zeigt, dass die Baubranche von Mitte der 1990er Jahre bis 2008 von einem überaus starken Stellenabbau geprägt war. So wurde allein zwischen 1999 und 2008 in der Region Stuttgart jeder vierte Arbeitsplatz im Baugewerbe abgebaut.[82]

Tabelle 3.24: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Baugewerbe im Jahr 2018 im Vergleich zu Vorjahren in den Kreisen der Region Stuttgart

	2007	2017	2018	2007 bis 2018		2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Deutschland	1.570.865	1.798.954	1.847.232	276.367	17,6%	48.278	2,7%
Baden-Württemberg	202.283	238.868	246.261	43.978	21,7%	7.393	3,1%
Region Stuttgart	48.710	59.445	61.260	12.550	25,8%	1.815	3,1%
Stuttgart	11.883	13.109	13.838	1.955	16,5%	729	5,6%
Böblingen	5.353	6.770	7.106	1.753	32,7%	336	5,0%
Esslingen	8.983	11.822	11.580	2.597	28,9%	-242	-2,0%
Göppingen	5.855	7.693	8.068	2.213	37,8%	375	4,9%
Ludwigsburg	8.726	10.593	11.039	2.313	26,5%	446	4,2%
Rems-Murr-Kreis	7.910	9.458	9.629	1.719	21,7%	171	1,8%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

In allen Kreisen der Region Stuttgart gab es zwischen 2007 und 2018 vierstellige Beschäftigungszuwächse. Der größte prozentuale Zuwachs war im Kreis Göppingen (+37,8 %) zu verzeichnen, der größte absolute Zuwachs in Esslingen (+2.597 Beschäftigte). Die fünf Landkreise der Region liegen im längerfristigen Vergleich über dem Beschäftigtenzuwachs von Deutschland (+17,6 %) und mindestens gleichauf mit Baden-Württemberg (+21,7 %). Lediglich der Stadtkreis Stuttgart hinkt mit einem Plus von 16,5 % etwas hinterher. Im Kurzfristvergleich 2018 mit 2017 sind die positive Entwicklung in Stuttgart (+5,6 %) und das einzige negative Vorzeichen in Esslingen (-2,0 %) hervorzuheben.

In allen drei Wirtschaftsabteilungen des Baugewerbes entwickelte sich die Beschäftigung zwischen 2007 und 2018 positiv. Das prozentual und absolut größte Plus gab es im Ausbaugewerbe mit 9.753 Beschäftigten (*28,1 %). Aber auch die Beschäftigung im Tiefbau (+26,7 %) und im Hochbau (+15,8 %) profitierte stark vom Boom der Bauwirtschaft (Tabelle 3.25). Im kurzfristigen Vergleich 2018 mit dem Vorjahr gab es dagegen eine umgekehrte Reihenfolge: Der Hochbau legte aktuell am stärksten zu (+6,2 %), gefolgt vom Tiefbau (+5,3 %) und dem Ausbaugewerbe (+2,0 %).

82 IMU & IAW (2011): Strukturbericht Region Stuttgart 2011. Stuttgart, S. 126.

Tabelle 3.25: Region Stuttgart – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Wirtschaftsabteilungen (farblich hervorgehoben) und Wirtschaftsgruppen des Baugewerbes im Jahr 2018 im Vergleich zu Vorjahren

	2007	2017	2018	2007 bis 2018		2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Erschließung; Bauträger	1.375	1.441	1.478	103	7,5%	37	2,6%
Bau von Gebäuden	7.402	8.135	8.689	1.287	17,4%	554	6,8%
Hochbau	8.777	9.576	10.167	1.390	15,8%	591	6,2%
Straßen-/Bahnbau	4.057	4.820	5.102	1.045	25,8%	282	5,9%
Leitungstiefbau, Kläranlagenbau	883	1100	1.150	267	30,2%	50	4,5%
Sonstiger Tiefbau	323	413	418	95	29,4%	5	1,2%
Tiefbau	5.263	6.333	6.670	1.407	26,7%	337	5,3%
Abbrucharbeiten, vorbereitende Baustellenarbeiten	680	1214	1.354	674	99,1%	140	11,5%
Bauinstallation	16.518	21.083	21.632	5.114	31,0%	549	2,6%
Sonstiger Ausbau	12.017	13.960	14.017	2.000	16,6%	57	0,4%
Sonstige spezialisierte Bautätigkeiten	5.455	7.279	7.420	1.965	36,0%	141	1,9%
Vorbereitende Baustellen-arbeiten, Bauinstallation und sonst. Ausbaugewerbe	34.670	43.536	44.423	9.753	28,1%	887	2,0%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IMU-Berechnungen

Bei der tieferen Differenzierung nach Wirtschaftsgruppen hervorzuheben sind die vierstelligen Zuwächse von 2007 bis 2018 in den klassischen Ausbauhandwerken Bauinstallation, sonstiger Ausbau und spezialisierte Bautätigkeiten, aber auch im Bau von Gebäuden sowie im Bau von Straßen und Bahnverkehrsstrecken. Einen sehr großen Zuwachs um mehr als 5.100 Beschäftigte gab es in der Wirtschaftsgruppe „Bauinstallation“ (+31,0 %) mit Gewerken wie Elektroinstallation, Sanitär-, Heizung-, Klimainstallation und Dämmung. Insbesondere die sogenannten Sanierungsbranchen, die innerhalb der Bauwirtschaft am stärksten von Förderprogrammen des Bundes und des Landes, z. B. zur energetischen Altbausanierung, profitieren können, legten hier zu. Ein Plus von 2.000 Beschäftigten gab es in der Sparte „Sonstiger Ausbau“ (+16,6 %) mit Gewerken wie Bautischlerei, Fliesenlegerei, Gipserei, Maler- und Glasergewerbe. Um fast 2.000 ist die Beschäftigtenanzahl in der Wirtschaftsgruppe „Sonstige spezialisierte Bautätigkeiten“ (+36,0 %) gewachsen, u. a. mit den Gewerken Bauspenglerei, Dachdeckerei, Holzbau, Zimmerei. Den prozentual höchsten Beschäftigungszuwachs im Lang- und Kurzfristvergleich steuerten die „Abbrucharbeiten und vorbereitende Baustellenarbeiten“ bei. Ein starkes Beschäftigungswachstum gab es sowohl längerfristig als auch im kurzfristigen Vergleich auch in jeweils einer Sparte des Hochbaus und des Tiefbaus: In der

Wirtschaftsgruppe „Bau von Gebäuden“ legte die Beschäftigung vor allem zwischen 2017 und 2018 überproportional zu (+6,8 %), im „Bau von Straßen und Bahnverkehrsstrecken“ gab es sowohl aktuell (+5,9 %) als auch längerfristig (+25,8 %) ein sehr starkes Beschäftigungswachstum.

Die positive Entwicklung der Beschäftigung in der Bauwirtschaft stößt jedoch in zunehmendem Maße an Grenzen des Arbeitsmarkts – laut Landesvereinigung Bauwirtschaft ist der Markt für qualifizierte Fachkräfte praktisch leergefegt. Der Bedarf an Facharbeitern fast aller Gewerke und an Führungskräften ist weiterhin sehr hoch. Besonderer Bedarf herrscht laut den Baufirmen an Bauingenieuren, für deren Ausbildung es an baden-württembergischen Hochschulen zu wenig Kapazitäten gibt.[83] Aber auch bei den Auszubildenden in Bauberufen gibt es große Engpässe, wenn auch deren Anzahl in den letzten beiden Jahren in Baden-Württemberg wieder leicht zugenommen hat. Denn langfristig gesehen fiel die Zahl der Auszubildenden im Baugewerbe massiv: In Deutschland gingen die Lehrlingszahlen zwischen 1996 und 2015 von rund 370.000 auf nur noch etwa 160.000 Personen zurück. „In den kommenden Jahrzehnten wird es vor allem darum gehen, die ausscheidenden Handwerker und Techniker zu ersetzen und gerade die Kapazitäten des – sowohl für den Neubau als auch für die Modernisierung wichtigen – Ausbaugewerbes nicht zu stark schrumpfen zu lassen.“[84] Ohne die Zuwanderung von Facharbeitern drohen nach Einschätzung des ZDH massive Fachkräfteengpässe im gesamten Baugewerbe. Parallel muss im Baugewerbe die Suche nach Lösungsansätzen, wie das zur Verfügung stehende Arbeitskräfteangebot künftig besser eingesetzt werden kann, forciert werden. Eine Chance könnte in der steigenden Bedeutung von Vorfertigung und serieller, modularer Bauweise sowie in der Erhöhung der Arbeitsproduktivität im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung der Prozesse liegen. Jedoch ist gerade die Digitalisierung auch eine große Herausforderung für die künftige Entwicklung der Branche. Enorme Nachholbedarfe gibt es vor allem bei kleinen und mittleren Unternehmen des Baugewerbes beim Einsatz von Building Information Modeling (BIM).[85]

Baugewerbe: Aktuelle Lage und Aussichten

Die Bauwirtschaft ist nach wie vor auf einem ungebrochenen Wachstumspfad. Die Geschäfte des Baugewerbes in Deutschland laufen unverändert auf Hochtouren, obwohl sich die allgemeine konjunkturelle Dynamik verringert. Laut ifo-Konjunkturperspektiven liegt der Geschäftsklimaindikator für das Bauhauptgewerbe seit Jahren auf einem sehr hohen Niveau. Sowohl die aktuelle Geschäftslage wie auch die Geschäftserwartungen werden sehr positiv eingeschätzt, wenn auch mit leicht abnehmender Tendenz im Juni 2019.[86] Gleichwohl erwartet die Commerzbank in ihrer Branchenprognose Bau ein Umsatz-Plus

83 Landesvereinigung Bauwirtschaft Baden-Württemberg (2018): Geschäftsbericht 2017. Stuttgart.

84 Ifo-Institut (2019a): ifo Branchendialog 2018. München (= Ifo-Schnelldienst 1/2019), S. 52.

85 Vergleiche IMU & IAW (2017): Strukturbericht Region Stuttgart 2017, S. 118 und 189ff.

86 Ifo-Institut (2019b): ifo Konjunkturperspektiven 6/2019. München.

von 5,9 % im Jahr 2019 und von 4,6 % im Jahr 2020.[87] Damit wird sich die dynamische Baukonjunktur in Deutschland angesichts prall gefüllter Auftragsbücher und einer anhaltend hohen Nachfrage nach Wohnraum wohl noch geraume Zeit fortsetzen. „Alles in allem ist für das Jahr 2019 mit einem Anstieg der Bauinvestitionen um 4,3 % und für das Jahr 2020 um 2,9 % zu rechnen."[88] Die zunehmende Auslastung auf dem Arbeitsmarkt und die damit verbundenen Schwierigkeiten, qualifizierte Fachkräfte zu finden, wirken allerdings dämpfend. Laut ifo-Konjunkturperspektiven hat sich der Arbeitskräftemangel inzwischen zum wichtigsten Behinderungsgrund der Bautätigkeit entwickelt.

Wie bundesweit so präsentiert sich die Bauwirtschaft auch in Baden-Württemberg in sehr guter Verfassung. Die Unternehmen aus dem Bauhauptgewerbe bewerten ihre Geschäftslage weit überwiegend als positiv und sehen weitere Potenziale für Wachstum.[89] Indizien für die gute Geschäftslage sind die Geräteauslastung, die mit 82 % auf einem hohen Niveau liegt und die Reichweite des Auftragsbestands mit 3,9 Monaten. Entsprechend gibt es in der baden-württembergischen Bauwirtschaft weiterhin ungedeckte Bedarfe an Arbeitskräften. Insbesondere die Handwerksbetriebe des Bauhaupt- und Ausbaugewerbes blicken laut Baden-Württembergischen Handwerkstag weiterhin optimistisch in die Zukunft. Laut BWHT-Konjunkturbericht sind sowohl die Lagebeurteilungen als auch die Geschäftserwartungen bei den Bauhandwerken sehr positiv und damit liegen deren Konjunkturindikatoren im zweiten Quartal 2019 mit großem Abstand vor allen anderen Handwerksbranchen.[90]

Auch in der Region Stuttgart ist das Geschäftsklima bei den Bauhandwerken im Sommer 2019 sehr gut: Die Geschäftslage liegt sowohl im Bauhaupt- als auch im Ausbaugewerbe auf einem sehr hohen Niveau zwischen plus 80 und 85 Punkten. Bei den Geschäftserwartungen ist der Punktewert zwar immer noch positiv, aber unter den Spitzenwerten aus dem Jahr 2017: Im Bauhauptgewerbe liegt der Saldo aus positiven und negativen Einschätzungen bei plus 18,5 und im Ausbaugewerbe bei plus 13,6.[91] Die Bauwirtschaft profitiert von einem anhaltend hohen Bedarf an Wohnraum sowie an anderen Bauleistungen im gewerblichen und öffentlichen Bereich – so die IHK Region Stuttgart in ihrem Konjunkturbericht aus dem Frühsommer 2019. Die Zufriedenheit mit der aktuellen Lage wie auch mit den Geschäftserwartungen ist deutlich positiv. „Sieben von zehn Bauunternehmen geht es gut, nur zwei von Hundert haben Grund zur Klage."[92] Einen Personalaufbau planen 23 % der Baubetriebe in der Region Stuttgart. Bei vielen Betrieben kann der Fachkräftebedarf nicht gedeckt werden: 86 % der Baubetriebe sind von den zunehmenden Fachkräfteengpässen betroffen.

87 Commerzbank (2019a): Bau in Deutschland. Branchenbericht. Frankfurt.

88 DIW (2019b): Grundlinien der Wirtschaftsentwicklung im Sommer 2019. Berlin, S. 419.

89 Bauhauptgewerbe – Konjunkturbericht der L-Bank vom 08.07.2019.

90 BWHT (2019e): Konjunkturbericht – 2. Quartal 2019. Stuttgart.

91 Handwerkskammer Region Stuttgart (2019b): Konjunkturbericht. 2. Quartal 2019. Stuttgart.

92 IHK Region Stuttgart (2019): Stagnation auf hohem Niveau. Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Mai 2019. Stuttgart, S. 21.

3.2 Dienstleistungssektor

3.2.1 Dienstleistungen im Überblick

Wirtschaftliche Entwicklung im Dienstleistungssektor

Das im Dienstleistungssektor in den letzten Jahren realisierte Wachstum der Bruttowertschöpfung wurde bereits in Kapitel 2.2.1 thematisiert. Hier soll nun ergänzend die Bruttowertschöpfung auf die Zahl der in diesem Wirtschaftszweig eingesetzten Erwerbstätigen bezogen werden, wodurch man die Erwerbstätigenproduktivität erhält.

Tabelle 3.26 zeigt, dass die Erwerbstätigenproduktivität im Dienstleistungssektor in allen betrachteten Raumeinheiten zugenommen hat – in der Region Stuttgart mit 12,7 % etwa in gleichem Maße wie im Landes- und im Bundesdurchschnitt. Somit ist die Entwicklung der Erwerbstätigenproduktivität im Dienstleistungssektor in der Region vergleichbar mit den entsprechenden Entwicklungen im Land und im Bund. Innerhalb der Kreise der Region ergeben sich jedoch im langfristigen Vergleich deutliche Unterschiede. Während im Landkreis Böblingen seit dem Jahr 2008 jede/r Erwerbstätige im Dienstleistungssektor zusätzliche 12.639 Euro zur Bruttowertschöpfung beitragen konnte (+22,5 %), waren es in Esslingen nur 3.351 zusätzliche Euro, was einem Zuwachs von 5,9 % entspricht. Vermutlich ist diese heterogene Entwicklung auf einzelne besonders dynamische Unternehmen zurückzuführen, die in den vorliegenden Daten aber nicht explizit identifiziert werden können.

Tabelle 3.26: Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem im Dienstleistungssektor (in Euro) in den Kreisen der Region Stuttgart

	2008	2015	2016	Entw. 2008 bis 2016		Entw. 2015 bis 2016	
				abs.	%	abs.	%
Deutschland	53.281	59.122	60.103	6.822	12,8%	982	1,7%
Baden-Württemberg	54.687	60.492	61.725	7.038	12,9%	1.233	2,0%
Region Stuttgart	59.761	66.338	67.380	7.619	12,7%	1.042	1,6%
Stuttgart	64.558	72.425	73.382	8.824	13,7%	957	1,3%
Böblingen	56.140	67.982	68.780	12.639	22,5%	797	1,2%
Esslingen	57.183	59.772	60.535	3.351	5,9%	763	1,3%
Göppingen	51.672	58.087	60.002	8.330	16,1%	1.915	3,3%
Ludwigsburg	61.602	67.153	68.374	6.772	11,0%	1.220	1,8%
Rems-Murr-Kreis	53.999	57.765	59.089	5.090	9,4%	1.324	2,3%

Quelle: Arbeitskreis VGR der Länder, IAW-Berechnungen

Neben dem Landkreis Böblingen konnten auch im Landkreis Göppingen (16,1 %) und im Stadtkreis Stuttgart (13,7 %) überdurchschnittliche Wachstumsraten der Erwerbstätigenproduktivität im Dienstleistungssektor erzielt werden. Für die Stadt Stuttgart ist das insofern bemerkenswert, als die Erwerbstätigenproduktivität auch auf einem deutlich höheren Niveau liegt als in den Vergleichsräumen. So trug im Jahr 2016 jede/r Erwerbstätige im Dienstleistungssektor in der Stadt Stuttgart 73.382 Euro zur Wertschöpfung bei, das sind 6.002 Euro mehr als in der Region, 11.657 Euro mehr als im Land und 13.279 Euro mehr als in Deutschland insgesamt. In den Jahren 2015 und 2016 konnte die Stadt Stuttgart im Dienstleistungssektor hingegen nur etwas geringere Wachstumsraten der Erwerbstätigenproduktivität (1,3 %) erzielen als die Region (1,6 %), Baden-Württemberg (2,0 %) oder Deutschland (1,7 %). Verglichen mit 2015 hat sich die Erwerbstätigenproduktivität insbesondere im Kreis Göppingen (+3,3 %) und im Rems-Murr-Kreis (+2,3 %) sehr positiv entwickelt.

Im Folgenden soll das in einzelnen Teilbereichen des Dienstleistungssektors realisierte Produktivitätsniveau betrachtet werden. Dabei muss auf eine recht grobe sektorale Einteilung zurückgegriffen werden, da bei den für die Berechnung der Erwerbstätigenproduktivität zugrundeliegenden Wertschöpfungsdaten der Kreisebene nur nach drei Teilbranchen des Dienstleistungssektors unterschieden wird.

Tabelle 3.27: Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem in den Dienstleistungsbereichen „Handel; Verkehr und Lagerei; Gastgewerbe; Information und Kommunikation“ (in Euro) in den Kreisen der Region Stuttgart

	2008	2015	2016	Entw. 2008 bis 2016		Entw. 2015 bis 2016	
				abs.	%	abs.	%
Deutschland	45.799	51.481	52.452	6.653	14,5%	971	1,9%
Baden-Württemberg	46.488	53.575	54.700	8.211	17,7%	1.124	2,1%
Region Stuttgart	52.183	61.134	62.085	9.902	19,0%	951	1,6%
Stuttgart	62.437	73.316	75.002	12.565	20,1%	1.686	2,3%
Böblingen	51.452	65.190	64.408	12.956	25,2%	-782	-1,2%
Esslingen	49.496	58.058	58.291	8.795	17,8%	233	0,4%
Göppingen	38.093	46.689	49.793	11.700	30,7%	3.104	6,6%
Ludwigsburg	46.424	54.900	55.492	9.068	19,5%	592	1,1%
Rems-Murr-Kreis	48.165	49.184	51.086	2.921	6,1%	1.902	3,9%

Quelle: Arbeitskreis VGR der Länder, IAW-Berechnungen

Tabelle 3.27 erfasst zunächst die Erwerbstätigenproduktivität in den Bereichen Handel, Verkehr und Lagerei, Gastgewerbe sowie Information und Kommunikation. Diese machen 31,6 % der gesamten im Dienstleistungssektor erzielten Wertschöpfung sowie 35,7 % der Erwerbstätigen im Dienstleistungssektor aus. In allen betrachteten Raumeinheiten ist eine insgesamt kontinuierliche Erhöhung der Erwerbstätigenproduktivität festzustellen.

Mit einer jährlichen Wertschöpfung von 62.085 Euro pro Erwerbstätigem ist die Region Stuttgart in den betrachteten Wirtschaftsabschnitten deutlich produktiver als das Land (54.700 Euro) oder der Bund (52.452 Euro). Dabei sticht abermals die Stadt Stuttgart als besonders produktiv heraus. So konnte im Jahr 2016 jede/r Erwerbstätige im Handel, Verkehr und Lagerei, Gastgewerbe und der Information und Kommunikation 75.002 Euro zur Wertschöpfung beitragen. Verglichen mit dem Jahr 2008 ist das ein Zuwachs von einem Fünftel. Ursächlich für diese Produktivitätsunterschiede sind neben strukturellen Unterschieden vermutlich auch statistische Effekte, die daraus resultieren, dass Unternehmenszentralen häufiger in den Ballungszentren angesiedelt sind und dann die (ggf. höhere) Produktivität des Gesamtunternehmens der entsprechenden Region zugerechnet wird (sogenannte Headquarter-Effekte).

Innerhalb der Region hat sich die Produktivität in den betrachteten Wirtschaftsabschnitten insbesondere in den Kreisen Göppingen und Böblingen sehr positiv entwickelt. So wurden im Landkreis Böblingen langfristige Wachstumsraten (2008-2016) von 25,2 % erreicht, im Landkreis Göppingen waren es sogar 30,7 %. Auch im Jahr 2016 konnte die Erwerbstätigenproduktivität mit 6,6 % im Kreis Göppingen die höchsten Wachstumsraten erzielen. Das mit 6,1 % geringste langfristige Wachstum der Erwerbstätigenproduktivität des Dienstleistungssektors wurde im Rems-Murr-Kreis erreicht, allerdings konnten dort zuletzt hohe Produktivitätszuwächse erzielt werden. Von den seit dem Jahr 2008 im Rems-Murr-Kreis pro Erwerbstätigem zusätzlich erwirtschafteten 2.921 Euro konnten allein 65 Prozent, also 1.902 Euro, innerhalb des letzten Jahres erzielt werden. Dieser rasante Produktivitätszuwachs ist insofern bemerkenswert, als der Rems-Murr-Kreis im Jahr 2014 noch eine geringere Erwerbstätigenproduktivität aufwies als im Vorkrisenjahr 2008. Der einzige Kreis, dessen Erwerbstätigenproduktivität seit 2015 gesunken ist, ist Böblingen.

Tabelle 3.28: Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem in den Dienstleistungsbereichen „Finanz-, Versicherungs- und Unternehmensdienstleister; Grundstücks- und Wohnungswesen“ (in Euro) in den Kreisen der Region Stuttgart

	2008	2015	2016	Entw. 2008 bis 2016		Entw. 2015 bis 2016	
				abs.	%	abs.	%
Deutschland	92.917	95.961	97.085	4.167	4,5%	1.123	1,2%
Baden-Württemberg	96.368	100.926	101.603	5.236	5,4%	678	0,7%
Region Stuttgart	93.589	98.857	99.314	5.725	6,1%	457	0,5%
Stuttgart	89.005	96.637	97.288	8.283	9,3%	651	0,7%
Böblingen	82.488	98.123	99.426	16.939	20,5%	1.303	1,3%
Esslingen	96.175	84.175	83.950	-12.224	-12,7%	-225	-0,3%
Göppingen	104.809	103.569	102.964	-1.846	-1,8%	-605	-0,6%
Ludwigsburg	112.281	121.362	123.198	10.917	9,7%	1.836	1,5%
Rems-Murr-Kreis	90.941	98.238	97.650	6.709	7,4%	-588	-0,6%

Quelle: Arbeitskreis VGR der Länder, IAW-Berechnungen

Mit einem Bruttowertschöpfungsanteil von 45,8 % sind die Bereiche Finanz-, Versicherungs- und Unternehmensdienstleister sowie Grundstücks- und Wohnungswesen ein besonders wichtiger Teil des Dienstleistungssektors in der Region. Gleichzeitig sind in diesen Bereichen aber nur 28,9 % der Erwerbstätigen des Dienstleistungssektors beschäftigt. Somit ist die Erwerbstätigenproduktivität in diesen Wirtschaftsabschnitten auf einem besonders hohen Niveau. Tabelle 3.28 beschreibt die Erwerbstätigenproduktivität in diesen Dienstleistungsbereichen für die Kreise der Region Stuttgart.

Mit einer Wertschöpfung von 99.314 Euro pro Erwerbstätigem liegt die Region im Jahr 2016 unter der landesweit erreichten Erwerbstätigenproduktivität von 101.603 Euro, kann jedoch pro Erwerbstätigem 2.229 Euro mehr erzielen als auf Bundesebene. Mit 123.198 Euro bzw. 102.964 Euro weisen die Kreise Ludwigsburg und Göppingen innerhalb der Region überdurchschnittlich hohe Niveaus der Erwerbstätigenproduktivität auf.

Die Wachstumsraten der Erwerbstätigenproduktivität in diesem Dienstleistungsbereich fallen in der Region äußerst heterogen aus. Dies kann durch einzelbetriebliche Entwicklungen (Fusionen, Verlagerungen, Abspaltungen) oder statistische Effekte (z. B. Umgruppierungen von Betrieben) zu erklären sein, die jedoch aus den statistischen Daten nicht direkt nachzuvollziehen sind. Während die Erwerbstätigenproduktivität in den Kreisen Esslingen und Göppingen um 12,7 % bzw. 1,8 % *unter* dem Vorkrisenniveau des Jahres 2008 liegen, konnte der Kreis Böblingen um ein Fünftel zulegen. Auch im letzten Beobachtungsjahr weisen die Kreise Esslingen und Göppingen sinkende Wachstumszahlen auf, sodass die Produktivitätsunterschiede innerhalb der Region in diesem Dienstleistungsbereich weiter zunehmen.

Tabelle 3.29: Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem in den Dienstleistungsbereichen „Öffentliche und sonstige Dienstleister; Erziehung und Gesundheit; private Haushalte mit Hauspersonal“ (in Euro) in den Kreisen der Region Stuttgart

	2008	2015	2016	Entw. 2008 bis 2016		Entw. 2015 bis 2016	
				abs.	%	abs.	%
Deutschland	38.425	45.050	45.981	7.557	19,7%	931	2,1%
Baden-Württemberg	38.753	43.598	45.127	6.375	16,4%	1.530	3,5%
Region Stuttgart	40.664	45.877	47.231	6.566	16,1%	1.354	3,0%
Stuttgart	43.720	50.458	51.471	7.750	17,7%	1.013	2,0%
Böblingen	39.403	42.129	43.721	4.317	11,0%	1.592	3,8%
Esslingen	39.569	43.546	44.958	5.390	13,6%	1.413	3,2%
Göppingen	38.660	43.668	44.842	6.182	16,0%	1.174	2,7%
Ludwigsburg	38.430	43.605	45.561	7.131	18,6%	1.955	4,5%
Rems-Murr-Kreis	37.695	41.582	42.947	5.252	13,9%	1.366	3,3%

Quelle: Arbeitskreis VGR der Länder, IAW-Berechnungen

Im Dienstleistungsbereich Öffentliche und sonstige Dienstleister; Erziehung und Gesundheit und private Haushalte mit Hauspersonal (Tabelle 3.29) schließlich wurde im Jahr 2016 in der Region Stuttgart ein Viertel der Bruttowertschöpfung des Dienstleistungssektors erzielt, während 36,9 % der Erwerbstätigen des Dienstleistungssektors in diesen Bereichen arbeiteten. Die Erwerbstätigenproduktivität wuchs in diesem Dienstleistungsbereich in allen betrachteten Raumeinheiten seit dem Jahr 2008 recht konstant. Gegenüber dem Landes- und Bundesdurchschnitt weist die Region Stuttgart im Jahr 2016 einen Produktivitätsvorsprung von 2.103 Euro bzw. 1.240 Euro auf, kommt jedoch auf etwas geringere Wachstumsraten. Innerhalb der Region sticht der Stadtkreis Stuttgart mit einer Erwerbstätigenproduktivität von 51.471 Euro positiv heraus. Im letzten Beobachtungsjahr liegt das Produktivitätswachstum im Stadtkreis Stuttgart ausgehend von dem bereits sehr hohen Produktivitätsniveau etwas hinter den anderen Kreisen der Region zurück. Insgesamt weisen die betrachteten Raumeinheiten jedoch recht ähnliche Entwicklungen der Produktivität auf.

Beschäftigungsentwicklung im Dienstleistungssektor

Die Zahl der im Dienstleistungssektor[93] sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat gleichermaßen im Bund, im Land, und auch in den Kreisen der Region sowohl aus langfristiger wie auch aus kurzfristiger Perspektive deutlich zugenommen (Tabelle 3.30). Seit 2007 ist die Zahl der Beschäftigten im Dienstleistungssektor in allen betrachteten Raumeinheiten um ein knappes Drittel gewachsen. Zwischen 2017 und 2018 allein betrug das Wachstum immerhin zwischen 2 und 3 Prozent. So gab es in der Region Stuttgart im Jahr 2007 noch 657.670 Stellen im Dienstleistungssektor, während es 2018 bereits 840.660 waren.

Tabelle 3.30: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Dienstleistungssektor im Jahr 2018 im Vergleich zu den Vorjahren in den Kreisen der Region Stuttgart

	2007	2017	2018	Entw. 2007 bis 2018		Entw. 2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Deutschland	18.322.641	22.780.478	23.292.162	4.969.521	27,1%	511.684	2,2%
Baden-Württemberg	2.312.786	2.915.607	2.978.591	665.805	28,8%	62.984	2,2%
Region Stuttgart	657.670	819.224	840.660	182.990	27,8%	21.436	2,6%
Stuttgart	268.104	322.322	331.062	62.958	23,5%	8.740	2,7%
Böblingen	80.754	102.582	105.211	24.457	30,3%	2.629	2,6%
Esslingen	99.378	127.821	131.643	32.265	32,5%	3.822	3,0%
Göppingen	40.157	51.025	52.299	12.142	30,2%	1.274	2,5%
Ludwigsburg	99.776	124.932	128.158	28.382	28,4%	3.226	2,6%
Rems-Murr-Kreis	68.907	89.550	91.309	22.402	32,5%	1.759	2,0%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IAW-Berechnungen

93 Der Dienstleistungssektor umfasst nach der WZ 2008 die Wirtschaftsabschnitte G bis U. Aus Datenschutzgründen sind in der vorliegenden Publikation nicht immer alle Abschnitte für alle Kreise verfügbar, sodass sich die Zahlen für die Region nicht genau aus der Summe der Kreisdaten ergeben.

Diese Entwicklung ist Teil einer gesamtwirtschaftlich positiven Beschäftigungsentwicklung. Dabei liegt die Beschäftigungsentwicklung im Dienstleistungssektor im Land und in der Region noch leicht über den bundesdeutschen Werten. Es ergeben sich jedoch Unterschiede in den Wachstumsraten der einzelnen Kreise. Während die Beschäftigung im Dienstleistungssektor seit dem Jahr 2007 in Böblingen, Esslingen und dem Rems-Murr-Kreis mit über 30 % gewachsen ist, konnte die Beschäftigung im Dienstleistungssektor im Kreis Ludwigsburg um „nur" 28,4 % zulegen. Mit einem Wachstum von 23,5 % weist der Kreis Stuttgart die niedrigste Quote auf. Dies lässt sich dadurch erklären, dass der *Tertiarisierungsgrad* (Anteil der Beschäftigten im Dienstleistungsbereich an allen Beschäftigten) im Stadtkreis Stuttgart auf einem wesentlich höheren Niveau liegt als in den Vergleichsräumen (Tabelle 3.31). Von den seit 2007 neu geschaffen Stellen im Dienstleistungssektor entfiel etwa ein Drittel auf die Stadt Stuttgart. Dies entspricht auch den anteiligen Zuwächsen an der Gesamtbeschäftigung. Im Jahr 2018 ist das Wachstum jedoch gleichmäßiger verteilt, sodass 40,8 % der seit dem Jahr 2017 neu geschaffenen Stellen in der Region im Stadtkreis Stuttgart entstanden.[94]

Tabelle 3.31: Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Dienstleistungssektor an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Tertiarisierungsgrad in sektoraler Abgrenzung) in den Kreisen der Region Stuttgart (in Prozent)

	2007	2017	2018
Deutschland	67,7	70,8	70,9
Baden-Württemberg	60,5	63,8	63,7
Region Stuttgart	63,4	66,6	66,7
Stuttgart	78,8	79,5	79,5
Böblingen	52,9	58,0	58,0
Esslingen	55,6	59,8	60,4
Göppingen	52,2	57,8	57,8
Ludwigsburg	61,0	63,2	63,1
Rems-Murr-Kreis	55,1	60,6	60,3

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IAW-Berechnungen

Im längerfristigen Verlauf wird deutlich, dass der Dienstleistungssektor einen immer größeren Anteil der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung ausmacht –, dass also der Tertiarisierungsgrad steigt (Tabelle 3.31). Während in Deutschland sieben von zehn Beschäftigten im Dienstleistungssektor tätig sind, sind es sowohl im Land (63,7 %) als auch in der Region (66,6 %) etwas weniger. Die Stadt Stuttgart weist demgegenüber

94 Anzumerken ist, dass der überwiegende Teil der seit dem Jahr 2007 neu geschaffenen Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor, nämlich 60,4 %, auf Teilzeitbeschäftigung entfällt (Tabelle 2.17), sodass die Zahl der neuen Beschäftigungsverhältnisse das zusätzliche Arbeitsvolumen überschätzt.

mit 79,5 % einen außerordentlich hohen Tertiarisierungsgrad auf. Dies lässt sich unter anderem mit der hohen Zahl an dort ansässigen Behörden, Ministerien sowie Hochschuleinrichtungen erklären. Der hohe Tertiarisierungsgrad kann auch als Indiz für einen hohen Sättigungsgrad verstanden werden, sodass das Wachstum des Dienstleistungssektors in Stuttgart deutlich unter den Wachstumsraten der anderen Kreise liegt (Tabelle 3.30).

Zwischen der Stadt Stuttgart und den anderen Kreisen der Region besteht somit ein starkes Gefälle im Tertiarisierungsgrad. So ist in den Landkreisen Böblingen und Göppingen der Dienstleistungssektor mit einem Beschäftigtenanteil von 58,0 % bzw. 57,8 % deutlich kleiner. Während der Tertiarisierungsgrad im Stadtkreis Stuttgart seit Jahren konstant hoch ist, sind die Anteile des Dienstleistungssektors an der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in den Kreisen Böblingen, Esslingen, Göppingen und im Rems-Murr-Kreis zwischen 2007 und 2018 mit ca. fünf Prozentpunkten deutlich stärker gestiegen als im Bund oder im Land.

Tabelle 3.32: Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den verschiedenen Dienstleistungsbereichen an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Jahr 2018 in den Kreisen der Region Stuttgart (In Prozent)

	Handel	Verkehr/ Lagerei	Inform./ Kommu-nikation	Kredit-/ Versicher.-gewerbe	Untern.-bezog. Dienste	Personenb ezog. Dienste	Öffentl. Verwalt./ Soz.Vers.
Deutschland	13,5	5,4	3,3	2,9	14,8	25,4	5,5
Baden-Württemberg	12,9	4,3	3,6	2,8	13,4	21,7	5,2
Region Stuttgart	11,9	4,3	4,4	3,8	17,7	18,9	5,7
Stuttgart	8,9	2,7	6,9	6,9	24,3	23,4	6,3
Böblingen	11,9	3,2	4,8	1,6	18,4	13,3	5,0
Esslingen	12,4	6,9	3,4	1,9	14,4	16,4	4,9
Göppingen	13,6	4,0	1,6	2,4	12,3	18,4	5,6
Ludwigsburg	15,0	6,5	2,7	2,8	13,9	16,2	6,1
Rems-Murr-Kreis	14,6	3,8	2,2	2,5	11,8	19,8	5,5

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IAW-Berechnungen

Als Konsequenz des starken Beschäftigungszuwachses im Dienstleistungssektor weisen insbesondere die Bereiche Personenbezogene Dienste, Unternehmensbezogene Dienste und Handel hohe Beschäftigungszahlen auf. In der Region arbeiten 18,9 % der Beschäftigten im Bereich der Personenbezogenen Dienstleistungen, 17,7 % der Beschäftigten in Unternehmensbezogenen Diensten und 11,9 % im Handel (Tabelle 3.32). Vergleicht man diese Beschäftigungsquoten mit den Quoten im Land oder im Bund, so zeigt sich, dass insbesondere die Unternehmensbezogenen Dienste in der Region von überdurchschnittlicher Bedeutung sind. Dies trifft vor allem auf die Stadt Stuttgart zu, wo Unternehmensdienstleistungen ein Viertel aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten umfassen. Dies lässt sich auch durch die räumliche Nähe zu multinationalen Unternehmen und

somit den Kunden von unternehmensnahen Dienstleistungen begründen.[95] Damit liegt der Anteil der Beschäftigung im Bereich der Unternehmensbezogenen Dienstleistungen im Stadtkreis Stuttgart um zehn Prozentpunkte höher als der entsprechende Anteil im Bund, und auch um 7,5 Prozentpunkte über dem Regionsdurchschnitt. Die Unternehmensbezogenen Dienste stellen im Stadtkreis Stuttgart nicht nur einen überdurchschnittlich hohen, sondern auch einen wachsenden Anteil der Beschäftigung. Während 2016 noch 23,6 % der Beschäftigten in den unternehmensnahen Diensten arbeiteten, sind es 2018 schon 24,3 %.

Innerhalb der Region zeichnen sich der Kreis Ludwigsburg und der Rems-Murr-Kreis durch besonders hohe Beschäftigungsanteile im Handel aus, wohingegen Esslingen und Ludwigsburg hohe Beschäftigungsanteile im Bereich Verkehr und Lagerei haben. Der Handel sowie der Bereich Verkehr und Lagerei weisen im Stadtkreis Stuttgart deutlich geringere Beschäftigungsanteile auf als im Bund, im Land oder in der Region. Die Bereiche Information und Kommunikation, das Kredit- und Versicherungsgewerbe, die Unternehmensbezogenen Dienste wie auch die Personenbezogenen Dienste und die Öffentliche Verwaltung und Sozialversicherung nehmen im Stadtkreis Stuttgart jedoch deutlich höhere Anteile an der Beschäftigung ein als in den Vergleichsräumen. Die Nähe zu multinationalen Kunden sowie die zentralen administrativen Funktionen, die im Stadtkreis für das Land Baden-Württemberg wahrgenommen werden, tragen so zur Charakterisierung der Stadt Stuttgart als Dienstleistungszentrum bei.

Tabelle 3.33: Region Stuttgart – Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Dienstleistungsbereich im Jahr 2018 im Vergleich zu den Vorjahren

	2007	2017	2018	Entw. 2007 bis 2018		Entw. 2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Handel	137.423	147.740	150.587	13.164	9,6%	2.847	1,9%
Verkehr und Lagerei	43.079	51.943	54.755	11.676	27,1%	2.812	5,4%
Information und Kommunikation	41.771	52.884	55.208	13.437	32,2%	2.324	4,4%
Kredit-und Versicherungsgewerbe	50.896	48.491	47.296	-3.600	-7,1%	-1.195	-2,5%
Unternehmensbezogene Dienstleistungen	147.664	215.927	223.156	75.492	51,1%	7.229	3,3%
Personenbezogene Dienstleistungen	181.451	232.560	238.023	56.572	31,2%	5.463	2,3%
Öffentliche Verwaltung und Sozialversicherung	55.386	69.679	71.635	16.249	29,3%	1.956	2,8%
Dienstleistungssektor insgesamt	657.670	819.224	840.660	182.990	27,8%	21.436	2,6%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IAW-Berechnungen

95 Siehe z. B. Jacobs, Wouter et al. (2013): Co-agglomeration of knowledge-intensive business services and multinational enterprises. In: Journal of Economic Geography 14(2), S. 443-475.

Tabelle 3.33 liefert einen genaueren Blick auf die Entwicklungen innerhalb des Dienstleistungssektors in der Region. Mit jeweils fast einer Viertelmillion Stellen sind die Unternehmensbezogenen und die Personenbezogenen Dienstleistungen die größten Bereiche des Dienstleistungssektors. Seit 2007 wurden im tertiären Sektor 182.990 Stellen geschaffen, das entspricht einem Wachstum von 27,8 %. Die Entwicklung der einzelnen Dienstleistungsbereiche verläuft dabei jedoch sehr heterogen. Der einzige Dienstleistungsbereich mit Beschäftigungsrückgängen ist das Kredit- und Versicherungsgewerbe. Hier wurden seit dem Jahr 2007 3.600 Stellen abgebaut, das entspricht einem Rückgang von 7,1 %. Auch im Jahr 2018 ist die Beschäftigungsentwicklung rückläufig. Während das Kredit- und Versicherungsgewerbe von 2015 bis 2016 noch Beschäftigungszuwächse von 4,0 % verzeichnen konnte, ist die Beschäftigung von 2017 auf 2018 um 2,5 % gefallen.

Gleichzeitig wurden zwischen den Jahren 2007 und 2018 im Bereich der Unternehmensbezogenen Dienstleistungen 75.492 neue Stellen geschaffen, das entspricht einem Wachstum von über 50 Prozent. Auch die Bereiche Information und Kommunikation, Personenbezogene Dienstleistungen sowie die Öffentliche Verwaltung und Sozialversicherung sind seit dem Jahr 2007 um fast ein Drittel gewachsen. Zugelegt haben auch die Bereiche Verkehr und Lagerei (27,1 %) und der Handel mit einem Plus von immerhin 9,6 %. Innerhalb des letzten Jahres war die Beschäftigungsentwicklung in den Bereichen Verkehr und Lagerei (+5,4 %) und in der Information und Kommunikation (+4,4 %) besonders dynamisch. Die einzelnen Dienstleistungsbereiche werden im Folgenden näher betrachtet.

3.2.2 Handel

Der Wirtschaftszweig Handel umfasst in der Abgrenzung der amtlichen Wirtschaftszweigsystematik die Bereiche Einzelhandel und Großhandel sowie den Kfz-Handel, wobei letzterer auch das Segment der Kfz-Reparatur einschließt. In diesem Abschnitt wird dargestellt, wie in den letzten Jahren die wirtschaftliche Entwicklung im Handelssektor verlief und vor welchen Herausforderungen die einzelnen Handelssparten stehen.

Wirtschaftliche Entwicklung

Der Einzelhandel weist im Jahr 2018 in Baden-Württemberg verglichen mit dem Vorjahreszeitraum nominal um 2,6 % höhere Umsätze aus. Real (preisbereinigt) betrachtet ergibt sich ein Wachstum von 1,1 %.[96] Somit liegt die Umsatzentwicklung im Land über der entsprechenden Umsatzentwicklung des Einzelhandels im Bundesgebiet, wo 2018 gegenüber 2017 ein reales Umsatzwachstum von 1,7 % zu verzeichnen ist.[97]

96 Monatliche Erhebung im Einzelhandel des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg 2019

97 Monatsstatistik im Einzelhandel des Statistischen Bundesamtes 2019

Gut die Hälfte des Umsatzes im Handel insgesamt entfällt in Baden-Württemberg auf den Großhandel.[98] Im Jahr 2018 konnten der Großhandel und die Handelsvermittlung verglichen mit 2017 ein nominales Umsatzwachstum von 3,9 % erreichen. Daraus ergibt sich ein reales Wachstum von 2,0 %. Somit ähnelt die reale Umsatzentwicklung im Großhandel derjenigen im Einzelhandel. Verglichen mit dem Jahr 2015 verzeichnet der Großhandel in Baden-Württemberg ein preisbereinigtes Umsatzplus von 6,5 %. Somit ist die langfristige Umsatzentwicklung im Großhandel deutlich dynamischer als im Einzelhandel. Der Großhandel in Baden-Württemberg entwickelt sich etwas positiver als im bundesweiten Durchschnitt. Gegenüber 2017 wurde für den Großhandel im Bund ein reales Umsatzwachstum von 1,1 % verzeichnet, verglichen mit 2015 sind es 6,0 %.[99] Bundesweit am stärksten stiegen dabei die realen Umsätze im Bereich des Großhandels mit Geräten der Informations- und Kommunikationstechnik (+ 5,0 %) sowie im Großhandel mit sonstigen Maschinen, Ausrüstungen und Zubehör (+2,5 %).[100]

Der dritte Teilbereich des Handelssektors ist der Kfz-Handel. Auch in diesem Teilbereich konnten jüngst Umsatzgewinne erzielt werden. So stiegen die Umsätze in Baden-Württemberg im Jahr 2018 gegenüber 2017 um real 1,3 %. Dieser Wert liegt um 0,7 Prozentpunkte unter der bundesdeutschen Entwicklung.[101] In Bezug auf das Vergleichsjahr 2015 wurden Umsatzgewinne von real 11,2 % realisiert. Damit liegt die Umsatzentwicklung im baden-württembergischen Kfz-Handel verglichen mit dem Jahr 2015 deutlich über der Umsatzentwicklung im Einzelhandel und im Großhandel, bleibt jedoch hinter dem für Deutschland in dieser Branche real verzeichneten Umsatzwachstum von 12,1 % zurück. Für das Jahr 2019 weist der Kfz-Handel im Land im Januar gegenüber dem Vorjahresmonat ein leichtes Umsatzplus von 0,2 % aus, im Februar 2019 konnte der Umsatz jedoch im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 6,3 % gesteigert werden.[102]

Von den im Jahr 2018 im gesamtdeutschen Einzelhandel (hier ohne Kfz, Tankstellen und Apotheken) erzielten Umsätzen von 523,6 Mrd. Euro entfielen 53,6 Mrd. Euro auf den Online-Handel, was einem Anteil von 10,2 % entspricht.[103] Die Wachstumsraten des Online-Handels sind nach wie vor hoch, sie sind aber in den letzten Jahren kontinuierlich von 29,5 % im Jahr 2010 auf „nur" noch 9,7 % im Jahr 2018 gesunken (Daten für Deutschland insgesamt).[104]

Da immer mehr Verbraucher ihre Waren online kaufen, wird der Handelssektor einem tiefgreifenden Wandel unterzogen. Dieser Wandel zeigt sich sowohl im Wachstum des Onlinehandels, der im Jahr 2018 bundesweit weiter auf nunmehr 53,3 Mrd. Euro ange-

98 Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2019): Wirtschaftsentwicklung in Baden-Württemberg 2018. Stuttgart, S. 18.

99 Monatsstatistik Großhandel und Handelsvermittlung des Statistischen Bundesamtes 2019

100 Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes Nr. 077 vom 05.03.2019

101 Monatsstatistik im Kfz-Handel, Instandh., Reparatur des Statistischen Bundesamtes 2019

102 Monatliche Erhebung im Kfz-Handel des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg

103 Handelsverband Deutschland (2018a): Zahlenspiegel 2018. Berlin, S. 19 u. 33.

104 Handelsverband Deutschland (2018b): Online-Monitor 2018. Berlin, S. 4.

wachsen ist und damit einen absoluten Zuwachs von 4,4 Mrd. Euro verbuchen kann, als auch in Umsatzrückgängen des stationären Handels.[105] Drastisch zu spüren bekommen dies vor allem der stationäre Modehandel, Einrichtungshäuser und Shoppingcenter, die besonders stark unter der „Abwanderung" der Kunden leiden.

Besonders eindrucksvoll lässt sich der beschriebene Wandel am Beispiel der Modebranche nachvollziehen: So gaben die Bundesbürger im Jahr 2018 insgesamt 13,2 Mrd. Euro für Kleidung und Accessoires aus – eine Milliarde Euro mehr als im Vorjahr.[106] Während der Onlinehandel in diesem Bereich einen Umsatzzuwachs von 8,1 % erzielen konnte, erlitten die stationären Händler aus der Modebranche einen Umsatzrückgang von 3,1 %. Doch nicht nur in der Modebranche hat der stationäre Handel mit Umsatzeinbußen zu kämpfen. Auch im Elektronikhandel sowie im Bereich der Wohn- und Einrichtungshäuser gab es im Jahr 2018 in diesem Handelsbereich jeweils Umsatzrückgänge von 4,3 %.[107]

Insgesamt werden mittlerweile rund ein Drittel der Einkäufe von Elektrogeräten und mehr als ein Viertel der Kleidung online erworben.[108] Dieser Trend wird sich voraussichtlich weiter fortsetzen und zunehmend auch weitere Branchen betreffen. Darüber hinaus nimmt auch der Anteil der Online-Einkäufer im Alter von über 60 Jahren zu. Ihre Zahl erhöhte sich im Jahr 2018 um 11 Prozent.[109]

Aber auch im stationären Einzelhandel hinterlässt die Digitalisierung zunehmend ihre Spuren: So vermeldet der Handelsverband Deutschland in einer aktuellen Pressemeldung, dass erstmals auch in Deutschland der Anteil der Kartenzahlung am Einzelhandelsumsatz den Anteil der Barzahlung übertroffen habe.[110]

Auch in Baden-Württemberg wird dem Online-Handel eine hohe Bedeutung zugeschrieben. So erwarteten 70,2 % der Mitglieder des Handelsverbands Baden-Württemberg für das Jahr 2018 steigende Online-Umsätze.[111] Da die Händler jedoch nach wie vor nur einen geringen Anteil ihrer Umsätze im Online-Handel machen, kann die dynamische Entwicklung dieses Segments die insgesamt schwächelnde Konsumdynamik nicht ausgleichen. Innerhalb der oben genannten Mitgliederumfrage des Handelsverbandes Baden-Württemberg gaben 43,5 % der Befragten an, dass der Online-Umsatz weniger als ein Prozent ihres Gesamtumsatzes ausmache; 30,4 % der Befragten verzeichnen

105 Handelsverband Deutschland (2019): Online Monitor 2019. Berlin, S. 6. Als „stationärer Handel" wird der Handel in festen Geschäfts- bzw. Verkaufsräumen bezeichnet. Im Gegensatz dazu stehen der Versand- und Onlinehandel.

106 Ebd., S. 11.

107 Ebd., S. 15.

108 Ebd., S. 12.

109 Ebd., S. 25.

110 Aktuelle Meldung des Handelsverbandes Deutschland vom 08.05.2019.

111 Ergebnisse der Mitgliederumfrage zu Konjunktur und aktuellen Handelsthemen des Handelsverbands Baden-Württemberg vom Oktober 2018. Stuttgart, S. 9.

Anteile des Online-Handels von 1 bis 10 % und für etwa ein Viertel macht der Online-Handel mehr als 10 % des Gesamtumsatzes aus.[112] In der Region Stuttgart geben zwar 84 % der Einzelhändler an, eine eigene Homepage zu haben, jedoch vertreiben nur 43 % von ihnen Waren über digitale Vertriebskanäle.[113]

Im Kfz-Handel gewinnt der Online-Handel ebenfalls an Bedeutung, wobei dieser insbesondere als Vertriebskanal von Autoersatzteilen relevant ist. So werden aktuell in sechs europäischen Ländern im Schnitt 14 % des Ersatzteilvolumens online verkauft. Für Deutschland wird innerhalb der nächsten drei Jahre ein Wachstum des Online-Ersatzteilmarkts von 8 % prognostiziert. Dabei ist insbesondere ein Wachstum von Großhändlern im Online-Handel mit Autoersatzteilen zu erwarten.[114]

Neben dem Handel mit Ersatzteilen ist der Online-Handel auch für den Gebrauchtwagenhandel zunehmend wichtiger. So waren laut einer Studie der Unternehmensberatung A.T. Kearney bereits im Jahr 2016 60 % der unter 30-Jährigen bereit, ihr nächstes Auto über das Internet zu kaufen. Die Verkaufsmodelle klassischer Autohändler verändern sich auch dadurch, dass sich Kunden im Vorfeld einer Kaufentscheidung im Internet kundig machen.[115]

Speziell zum Einzelhandel in der Region Stuttgart stehen verschiedene Daten zur Verfügung, die mit den entsprechenden Kennziffern der Bundes- und Landesebene verglichen werden können. Zunächst geht es dabei um die Frage der für den Einzelhandel verfügbaren Kaufkraft.[116]

Tabelle 3.34 zeigt, dass die Region Stuttgart mit 7.763 Euro pro Kopf eine deutlich höhere einzelhandelsrelevante Kaufkraft hat als der Bund (7.086 Euro) oder das Land (7.425 Euro). Der Anteil der Region Stuttgart an der baden-württembergischen Kaufkraft entspricht mit 26,4 % in etwa dem Anteil der Erwerbstätigen und der Einwohner (siehe Abbildung 2.6).

Innerhalb der Region weist die Stadt Stuttgart aufgrund der hohen Einwohnerzahl absolut gesehen mit 5.034 Mio. Euro die höchste Kaufkraft auf. Pro-Kopf ergibt sich daraus eine Kaufkraft von 7.900 Euro. Damit kommt der Stadtkreis Stuttgart in der Region hinter Böblingen (7.952 Euro) auf den zweithöchsten Wert. Der Kreis Göppingen kommt innerhalb der Region mit 7.259 Euro auf die geringste Kaufkraft pro Kopf und liegt damit zwar unterhalb des Landesdurchschnitts, jedoch oberhalb des Bundesdurchschnitts.

112 Ebd., S. 10.

113 IHK Region Stuttgart (2019b): Konjunkturbericht für die Region Stuttgart, Mai 2019.

114 Pressemitteilung des 2HMforum vom 30.10.2018.

115 Die ZEIT Nr. 14 vom 10.04.2016, https://www.zeit.de/2016/14/autokauf-internet-digitalisierung-autohaeuser-onlinehandel.

116 Bei der sogenannten einzelhandelsrelevanten Kaufkraft handelt es sich um die Anteile der Kaufkraft, die für Ausgaben im Einzelhandel zur Verfügung stehen, gemessen am Wohnort der Bevölkerung einer Raumeinheit. Sie ergibt sich in der Abgrenzung von MB-Research als allgemeine Kaufkraft abzüglich der Abgaben für Mieten, Hypothekenzinsen, Versicherung, Reisen oder Dienstleistungen, vgl. MB-Research (2019).

Tabelle 3.34: Einzelhandelsrelevante Kaufkraft 2019 (Prognosewerte)
inkl. Versand- und Online-Handel

	Kaufkraft (in Mio. Euro)	Kaufkraft pro Kopf (in Euro)
Deutschland	587.761	7.086
Baden-Württemberg	82.245	7.425
Region Stuttgart	21.702	7.763
Stadt Stuttgart	5.034	7.900
Kreis Böblingen	3.120	7.952
Kreis Esslingen	4.170	7.786
Kreis Göppingen	1.868	7.259
Kreis Ludwigsburg	4.265	7.805
Rems-Murr-Kreis	3.245	7.607

Quelle: MB-Research, IHK Region Stuttgart (nachrichtlich)

Das Gegenstück zur einzelhandelsrelevanten Kaufkraft, der Einzelhandelsumsatz, erfasst die tatsächlich im örtlichen Einzelhandel erzielten Umsätze am Einkaufsort.[117] Für die Region Stuttgart geht MB-Research dabei für das Jahr 2019 von einem stationären Einzelhandelsumsatz von 17.696 Mio. Euro aus (Tabelle 3.35). Pro Kopf betrachtet liegt der Umsatz in diesem Bereich in der Region mit 6.330 Euro etwas über den pro-Kopf Umsätzen im Land (5.872 Euro) und im Bund (5.838 Euro).

Innerhalb der Region verteilen sich die Umsätze des stationären Einzelhandels sowohl in absoluter wie in relativer Perspektive sehr ungleichmäßig auf die einzelnen Kreise. Mit einem Einzelhandelsumsatz von 8.317 Euro liegt der Stadtkreis Stuttgart weit über dem regionalen Durchschnitt. Auch der Kreis Böblingen weist mit 6.562 Euro überdurchschnittlich hohe Umsätze im stationären Einzelhandel auf. Mit einer Spanne von 600 Euro verzeichnen die anderen Kreise in der Region recht homogene pro-Kopf Umsätze in diesem Bereich, die jedoch hinter die Landes- oder Bundeswerte zurückfallen.

Vergleicht man den Einzelhandelsumsatz mit der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft, so verzeichnet im Jahr 2019 nur der Stadtkreis Stuttgart einen Kaufkraftzufluss. Dabei liegt der pro-Kopf Umsatz im Einzelhandel um 5,2 % über der entsprechenden Kaufkraft. Dies könnte dadurch zu begründen sein, dass Menschen in der Region zum Einkaufen in die Stadt Stuttgart fahren. Gegenüber dem Jahr 2017 fällt der Kaufkraftzufluss in der Landeshauptstadt jedoch etwas geringer aus.

Für alle Landkreise in der Region gilt, dass der Einzelhandelsumsatz geringer ist als die einzelhandelsrelevante Kaufkraft. So steht in der Region Stuttgart insgesamt einer Kaufkraft

117 http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/einzelhandelsumsatz.html (letzter Abruf: 18.07.2019).

von 21,7 Mrd. Euro ein Umsatz von „nur“ 17,7 Mrd. Euro im stationären Einzelhandel gegenüber. Damit kommt ein nicht unwesentlicher Teil der in der Region Stuttgart vorhandenen Kaufkraft anderen Regionen zugute. Ob hiervon eher der regionsexterne stationäre Einzelhandel oder der auswärtige Online-Einzelhandel profitiert, lässt sich mit den verfügbaren Daten nicht ermitteln.[118]

Tabelle 3.35: Einzelhandelsumsatz 2019 (Prognosewerte) – nur stationärer Einzelhandel

	Einzelhandelsumsatz (in Mio. Euro)	Einzelhandelsumsatz pro Kopf (in Euro)
Deutschland	514.411	6.202
Baden-Württemberg	69.331	6.260
Region Stuttgart	17.696	6.330
Stadt Stuttgart	5.299	8.317
Kreis Böblingen	2.574	6.562
Kreis Esslingen	2.828	5.280
Kreis Göppingen	1.514	5.881
Kreis Ludwigsburg	3.108	5.689
Rems-Murr-Kreis	2.372	5.561

Quelle: MB-Research, IHK Region Stuttgart (nachrichtlich)

Verglichen mit dem Jahr 2017 ist die einzelhandelsrelevante Kaufkraft pro Kopf in allen betrachteten Raumeinheiten gestiegen.[119] Mit einem Wachstum von 8,6 % liegt die Region bei der Entwicklung der Kaufkraft pro Kopf im Landesdurchschnitt und über dem Bundesdurchschnitt (+7,7 %). Dabei ist die Entwicklung der Kaufkraft pro Kopf in den einzelnen Kreisen recht homogen. Mit einem Plus von 9,1 % liegt das Wachstum der pro-Kopf Kaufkraft in Ludwigsburg einen Prozentpunkt über der Wachstumsrate im Rems-Murr-Kreis, der die geringsten Kaufkraftzuwächse erfährt. Auch der Pro-Kopf Einzelhandelsumsatz ist in allen betrachteten Raumeinheiten im Vergleich zum Jahr 2017 gestiegen. Die Umsatzentwicklung weist jedoch eine größere Heterogenität auf als die Kaufkraftentwicklung. So liegt das Wachstum des Einzelhandelsumsatzes in der Region Stuttgart insgesamt mit 5,6 % um einen Prozentpunkt hinter der Landesentwicklung. Innerhalb der Region kommt der Landkreis Böblingen auf einen Zuwachs des

118 Möglich, aber auf Basis der vorhandenen Daten nicht nachprüfbar, ist auch, dass die Region Stuttgart selbst Umsätze aus dem Onlinehandel erzielt. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass auch innerhalb der Kreise Unterschiede bestehen können, die ebenfalls auf Basis der vorhandenen Daten nicht nachweisbar sind.

119 Siehe Strukturbericht Region Stuttgart 2017, S. 132ff.

Einzelhandelsumsatzes von 8,0 %, während der Umsatz im Einzelhandel im Landkreis Göppingen gegenüber 2017 nur um 3,4 % wachsen konnte. Auch der Kreis Esslingen und der Rems-Murr-Kreis weisen unterdurchschnittliche Umsatzentwicklungen auf.

In der Region Stuttgart gab es laut Unternehmensregister des Statistischen Landesamtes im Jahr 2017 insgesamt 20.571 Unternehmen im Handelssektor. Darunter fallen eine Reihe bedeutender Unternehmen sowohl aus dem Groß- wie aus dem Einzelhandel (Tabelle 3.36). Von den großen Unternehmen des Handelssektors in der Region Stuttgart sind gerade die größten aus dem Einzelhandel.

Tabelle 3.36: Große Unternehmen aus dem Handelssektor in der Region Stuttgart

Unternehmen	Beschäftigte insgesamt	Beschäftigte in der Region Stuttgart
E. Breuninger GmbH & Co. (Einzelhandel)	5.689	3.872
Hofmeister Wohnzentren in Bietigheim, Leonberg und Sindelfingen (Möbeleinzelhandel)	1.200	1.200
Peter Hahn GmbH (Einzelhandel)	1.010	864
Gebr. Lotter KG Unternehmensgruppe (Großhandel)	1.380	640
REISSER AG (Großhandel)	> 1.600	> 550
Friedrich Scharr KG (Großhandel)	714	458
EURONICS Deutschland eG (Großhandel)	k.A.	342
VBH Holding GmbH (Großhandel)	2.250	300
McKesson Europe AG (vormals Celesio AG, Pharmagroßhandel)	35.716	k.A.
TAKKT AG (Distanzhandel)	2.734	k.A.

Quelle: IHK Region Stuttgart: Datenbank der größten Unternehmen in Baden-Württemberg, freiwillige Angaben der Unternehmen, jeweils aktuellste Meldung zum Stand Juli 2019

Beschäftigungsentwicklung

Die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung im Bereich Handel hat in der Region seit dem Jahr 2007 um 9,6 % zugelegt und liegt damit deutlich unter dem Landes- (13,9 %) und dem Bundesdurchschnitt (13,3 %). Seit dem Jahr 2017 ist die Entwicklung jedoch dynamischer als im Land oder im Bund (Tabelle 3.37). Aus kurzfristiger Perspektive verläuft dabei die Beschäftigungsentwicklung mit durchweg moderaten Beschäftigungsanstiegen in den Kreisen relativ homogen. Verglichen mit 2007 sind im Stadtkreis Stuttgart und im Kreis Böblingen 498 bzw. 1.135 Stellen im Handel verlorengegangen. Gleichzeitig verzeichnen diese Kreise aus kurzfristiger Perspektive die höchsten Beschäftigungszuwächse (2,2 % und 2,7 %), sodass sich die Beschäftigungsverhältnisse zwischen den einzelnen Kreisen der Region anzugleichen scheinen. Die

höchsten Beschäftigungszuwächse weisen der Kreis Ludwigsburg (26,8 %) und der Rems-Murr-Kreis (22,8 %) auf.

Tabelle 3.37: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Bereich Handel im Jahr 2018 im Vergleich zu den Vorjahren in den Kreisen der Region Stuttgart

	2007	2017	2018	Entw. 2007 bis 2018		Entw. 2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Deutschland	3.927.326	4.380.223	4.448.224	520.898	13,3%	68.001	1,6%
Baden-Württemberg	528.156	595.022	601.607	73.451	13,9%	6.585	1,1%
Region Stuttgart	137.423	147.740	150.587	13.164	9,6%	2.847	1,9%
Stuttgart	37.633	36.346	37.135	-498	-1,3%	789	2,2%
Böblingen	22.635	20.928	21.500	-1.135	-5,0%	572	2,7%
Esslingen	24.298	26.667	27.015	2.717	11,2%	348	1,3%
Göppingen	10.766	12.042	12.267	1.501	13,9%	225	1,9%
Ludwigsburg	24.089	30.063	30.556	6.467	26,8%	493	1,6%
Rems-Murr-Kreis	18.002	21.694	22.114	4.112	22,8%	420	1,9%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IAW-Berechnungen

Während die Beschäftigungsentwicklung im Handel in der Region langfristig weniger dynamisch ist als die Entwicklung im Landes- und Bundesdurchschnitt, können jüngst überdurchschnittliche Beschäftigungszuwächse verzeichnet werden. Diese positive kurzfristige Beschäftigungsentwicklung wird von allen Handelsbereichen, insbesondere jedoch vom Einzelhandel getragen (Tabelle 3.38). Auch aus langfristiger Perspektive ist die Entwicklung im Einzelhandel mit Beschäftigungszuwächsen von 16,7 % sehr positiv. Diese wird nur vom Kfz-Handel übertroffen, der um 17,0 % gewachsen ist.

Tabelle 3.38: Region Stuttgart – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Bereich Handel im Jahr 2018 im Vergleich zu den Vorjahren

	2007	2017	2018	Entw. 2007 bis 2018		Entw. 2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Kfz-Handel	20.298	23.330	23.739	3.441	17,0%	409	1,8%
Großhandel	54.410	52.718	53.653	-757	-1,4%	935	1,8%
Einzelhandel	62.715	71.692	73.195	10.480	16,7%	1.503	2,1%
Handel insgesamt	137.423	147.740	150.587	13.164	9,6%	2.847	1,9%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IAW-Berechnungen

Innerhalb des Handels entfallen 48,6 % der Beschäftigung auf den Einzelhandel, im Großhandel sind 35,6 % der Handelsbeschäftigten tätig, während 15,8 % dem Kfz-Handel zugehören. Vergleicht man die Beschäftigungsanteile der verschiedenen Handelsbereiche in langfristiger Perspektive, so gewinnt der Einzelhandel an Bedeutung, während der Großhandel immer geringere Anteile der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung im Handel umfasst. Der Trend des rückläufigen Anteils des Großhandels scheint sich jedoch jüngst umzukehren. Trotz langfristiger Beschäftigungsrückgänge um 1,4 % wurden im Großhandel von 2015 auf 2016 108 zusätzliche Stellen geschaffen, von 2017 auf 2018 waren es sogar 935 (Tabelle 3.39). Damit kann in den letzten Jahren in diesem Handelsbereich wieder eine positive Beschäftigungsentwicklung verzeichnet werden, die in relativer Perspektive der Entwicklung im Einzelhandel kaum nachsteht.

Aussichten

Trotz einer stetig nachlassenden Geschäftszufriedenheit zeigt sich der Handel in der Region Stuttgart laut dem Konjunkturspiegel der IHK Region Stuttgart vom Mai 2019[120] relativ robust und kann in Teilen vom anhaltenden Beschäftigungsanstieg sowie von den weiterhin steigenden Einkommen der Konsumenten profitieren. Darüber hinaus wirken sich auch der anhaltende Bauboom und die fortschreitende Digitalisierung positiv auf die Nachfrage aus.

Die aktuelle Geschäftslage bewerten 44,3 % der Unternehmen als positiv, was im Vergleich zum Vorjahr lediglich einen Rückgang von einem Prozentpunkt ausmacht.[121] Im Vergleich zum Jahr 2017, als es noch 59,1 % positive Bewertungen gab, ist der Anteil jedoch deutlich zurückgegangen.[122] Aktuell vermeldet der Handel in der Region Stuttgart bezogen auf das Vorquartal eine verbesserte aktuelle Lage, wofür allerdings alleine der Großhandel verantwortlich ist, der seine aktuelle Situation besser als zu Jahresbeginn bewertet. Innerhalb des Einzelhandels gibt es hingegen im Vergleich zum Jahresbeginn keine Veränderung der Einschätzung bezüglich der aktuellen Situation. Diese Tatsache kann auch darauf zurückgeführt werden, dass die steigenden Arbeits- und Betriebskosten trotz des steigenden privaten Konsums nicht vollständig durch den Einzelhandel aufgefangen werden können. Vor diesem Hintergrund blicken die im Großhandel ansässigen Unternehmen etwas zuversichtlicher in die Zukunft als die Unternehmen aus dem Einzelhandel.

Dies hat zur Folge, dass sich die Unternehmen aus dem Einzelhandel hinsichtlich künftiger Beschäftigungserwartungen eher zurückhaltend zeigen, während sich im Großhandel diesbezüglich auch weiterhin eine leicht positive Tendenz abzeichnet. So gehen nur 17,7 % der befragten Einzelhändler davon aus, in den nächsten Monaten zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen, 21,2 % rechnen damit, Stellen streichen zu müssen. Bei den Großhändlern liegt die entsprechende Relation dagegen bei 25,6 % zu 13,4 %.

120 IHK Region Stuttgart (2019b): Konjunkturbericht für die Region Stuttgart, Mai 2019.

121 IHK Region Stuttgart (2018): Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Mai 2018.

122 IHK Region Stuttgart (2017): Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Mai 2017.

Im Hinblick auf die Geschäftserwartungen für die kommenden Monate zeigen sich die befragten Unternehmen beider Handelssparten jedoch eher skeptisch. So gehen insgesamt nur noch 22 % der Unternehmen davon aus, dass sich die Geschäfte in der kommenden Zeit positiv entwickeln werden.

3.2.3 Verkehr und Lagerei

Recht eng mit der Handelssparte verbunden ist eine zweite Dienstleistungsbranche, nämlich der Bereich Verkehr und Lagerei. Dieser umfasst gemäß der amtlichen Wirtschaftszweigsystematik (WZ 2008) die Teilbereiche Landverkehr, Schifffahrt und Luftfahrt, die Lagerei nebst sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr einschließlich sonstiger Dienstleistungen für den Verkehr (z. B. Betrieb von Verkehrsinfrastruktur, Speditionen) sowie die Post-, Kurier- und Expressdienste. Wie auch für den Handel (s. o.) sind auch für diesen Wirtschaftsbereich die Entwicklungen des internationalen und globalen Warenhandels sowie die Digitalisierung von großer Bedeutung.

Wirtschaftliche Entwicklung

Deutschlandweit konnte der Güterverkehr im Jahr 2017 im fünften Jahr in Folge wachsen. 2017 wurde ein bundesweiter Höchststand beim Transportaufkommen erreicht, das verglichen mit 2016 um 1,8 % wuchs. Dabei stieg vor allem das Verkehrsaufkommen im Straßenverkehr um 2,3 %, aber auch die Seeschifffahrt und die Luftfracht konnten wachsen. Das Transportaufkommen des gesamten Güterverkehrs betrug im Jahr 2017 4,6 Mrd. Tonnen, von denen mehr als 3,6 auf den Straßenverkehr entfielen. Im Schienenverkehr wurden 362 Mio. Tonnen transportiert, auf die Binnenschifffahrt entfielen 221,5 Mio. Tonnen, die Seeschifffahrt transportierte 298,3 Mio. Tonnen und das Transportaufkommen der Luftfracht schließlich erreichte 4,8 Mio. Tonnen.[123]

Von der steigenden Bedeutung des Onlinehandels profitieren besonders Post-, Kurier- und Expressdienste. 2017 verkauften 23 % aller Unternehmen in Deutschland ihre Waren oder Dienstleistungen online.[124] Ein Großteil der Handelslogistik erfolgt über Stückguttranssporte oder als Direktverkehre der Warenproduzenten. Das Sendungsvolumen hatte sich seit dem Jahr 2000 fast verdoppelt und wies 2017 ein Wachstum von 6,1 % ggü. dem Vorjahr auf. An diesem Wachstum partizipierte insbesondere auch das Express- und Kurier-Segment.[125] Weitere Wachstumsimpulse für die Logistik können dem Boom der Baubranche zugeschrieben werden. Ein großer Anteil des Verkehrsaufkommens ist Baumaterialien und Bauschutt zuzuschreiben.[126] Eine große Herausforderung für den Stra-

123 DSLV Berlin (2018): Jahresbericht 2017/ 2018.

124 Pressemitteilung Nr. 446 des Statistischen Bundesamtes vom 08.12.2017.

125 BIEK (2018): KEP-Studie 2018 – Analyse des Marktes in Deutschland. Berlin.

126 Heymann, Eric (2019): Logistik koppelt sich von Industriekonjunktur ab – aber wie lange noch? Deutsche Bank Research.

ßenverkehr ist in diesem Zusammenhang der sich verschärfende Mangel an Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern. So fehlen nach Angaben des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes in Deutschland aktuell rund 45.000 Fahrzeugführer.[127]

Von den Dienstleistern im Transport und Verkehr bewerten 48 % die aktuelle Lage als gut, was einen Anstieg um knapp fünf Prozentpunkte gegenüber dem Jahresauftakt ausmacht. Was die aktuelle Tendenz im Auftragseingang angeht, so zeigt sich diese weniger positiv als in den anderen Dienstleistungsbereichen. Dabei hat die Branche besonders unter den politischen Rahmenbedingungen zu leiden (Maut, Dieselfahrverbote, marode Infrastruktur, Stau), sowie mit Kostensteigerungen und einem gravierenden Fahrermangel zu kämpfen. So machen sich 84 % der Betriebe Sorgen bezüglich eines (drohenden) Fahrermangels. Mit 88 % ist die Auslastung der Fracht- und Beförderungskapazitäten unverändert hoch.[128]

Der Bereich Verkehr und Lagerei ist auch in der Region Stuttgart stark von überregional tätigen Unternehmen geprägt. Aber auch einige regional ansässige Unternehmen wie etwa die Stuttgarter Straßenbahnen oder der Flughafen gehören zu den größten Unternehmen dieses Wirtschaftsbereichs in der Region (Tabelle 3.39).

Tabelle 3.39: Große Unternehmen aus dem Bereich Verkehr und Lagerei in der Region Stuttgart

Unternehmen	Beschäftigte insgesamt	Beschäftigte in der Region Stuttgart
Stuttgarter Straßenbahnen AG	3.182	3.182
Flughafen Stuttgart GmbH	1.930	1.930
Deutsche Bahn AG	306.368	>1.000
LGI Logistics Group International GmbH	ca. 5.000	k.A.
MOSOLF SE & Co. KG Internationale Spedition	2.300	k.A.
Müller - Die lila Logistik AG	1.600	k.A.

Quelle: IHK Region Stuttgart: Datenbank der größten Unternehmen in Baden-Württemberg, freiwillige Angaben der Unternehmen, jeweils aktuellste Meldung zum Stand Juli 2019

127 DSLV Berlin (2018): Jahresbericht 2017/ 2018.

128 IHK Region Stuttgart (2019a): Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Februar 2019.

Beschäftigungsentwicklung

Die Beschäftigungsentwicklung im Bereich Verkehr und Lagerei zeigt sowohl im Bund wie auch im Land steil nach oben (Tabelle 3.40).[129] Insbesondere in Baden-Württemberg sind die Beschäftigtenzahlen seit dem Jahr 2007 mit einem Plus von 37,3 % deutlich gewachsen. Mit einem Stellenzuwachs von 27,1 % liegt die Entwicklung in der Region Stuttgart zwar deutlich darunter, jedoch nur 2,9 Prozentpunkte unter dem bundesweiten Wert. Der Stellenzuwachs in der Region insgesamt ist jedoch insofern kaum aussagekräftig, als die Kreise sehr unterschiedliche Entwicklungen durchlaufen haben. So wurden in den Landkreisen Böblingen und Göppingen seit dem Jahr 2007 über 50 % neue Stellen im Bereich Verkehr und Lagerei geschaffen, während im Stadtkreis Stuttgart der Zuwachs nur knapp 10 % betrug. Absolut gesehen sind die Stellenzuwächse mit 3.560 neuen Stellen im Kreis Esslingen am größten.

Tabelle 3.40: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Bereich Verkehr und Lagerei im Jahr 2018 im Vergleich zu den Vorjahren in den Kreisen der Region Stuttgart

	2007	2017	2018	Entw. 2007 bis 2018		Entw. 2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Deutschland	1.377.668	1.713.157	1.791.168	413.500	30,0%	78.011	4,6%
Baden-Württemberg	146.382	190.491	200.932	54.550	37,3%	10.441	5,5%
Region Stuttgart	43.079	51.943	54.755	11.676	27,1%	2.812	5,4%
Stuttgart	10.336	10.860	11.362	1.026	9,9%	502	4,6%
Böblingen	3.786	5.495	5.825	2.039	53,9%	330	6,0%
Esslingen	11.549	14.760	15.109	3.560	30,8%	349	2,4%
Göppingen	2.360	3.286	3.588	1.228	52,0%	302	9,2%
Ludwigsburg	10.736	12.255	13.137	2.401	22,4%	882	7,2%
Rems-Murr-Kreis	4.312	5.287	5.734	1.422	33,0%	447	8,5%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IAW-Berechnungen

Wie auch zwischen 2015 und 2016 konnte der Bereich Verkehr und Lagerei auch zwischen 2017 und 2018 mit 5,4 % die höchsten kurzfristigen Beschäftigungszuwächse innerhalb des Dienstleistungssektors verzeichnen. Dieser relative Zuwachs liegt zwar minimal unter der Entwicklung im Land, übersteigt die deutschlandweiten Beschäftigungszuwächse (4,6 %) jedoch deutlich. In kurzfristiger Perspektive stieg die Beschäftigung in allen Kreisen. Dabei verlief insbesondere die Beschäftigungsentwicklung in

129 Anders als in vorhergehenden Strukturberichten wurde der Wirtschaftszweig der Reisebüros und Reiseveranstalter nun nicht mehr dem Bereich Verkehr und Lagerei, sondern entsprechend der Systematik der Wirtschaftszweige (WZ 2008) den Unternehmensnahen Dienstleistungen zugeordnet (siehe Abschnitt 3.2.6).

den Kreisen Göppingen und Ludwigsburg sowie im Rems-Murr-Kreis sehr dynamisch, wohingegen der Kreis Esslingen nur moderate Beschäftigungszuwächse aufweist.

Tabelle 3.41: Region Stuttgart – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Bereich Verkehr und Lagerei im Jahr 2018 im Vergleich zu den Vorjahren

	2007	2017	2018	Entw. 2007 bis 2018		Entw. 2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Landverkehr	13.869	19.309	20.243	6.374	46,0%	934	4,8%
Schiffahrt/Luftfahrt	1.570	1.433	1.383	-187	-11,9%	-50	-3,5%
Lagerei und sonstige Verkehrdienstleistungen	20.968	21.879	22.917	1.949	9,3%	1.038	4,7%
Post- und Kurierdienste	6.672	9.322	10.212	3.540	53,1%	890	9,5%
Verkehr und Lagerei insgesamt	43.079	51.943	54.755	9.304	20,5%	2.812	5,4%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IAW-Berechnungen

Im Jahr 2018 arbeiteten in der Region Stuttgart 41,8 % der im Bereich Verkehr und Lagerei Beschäftigten in der Lagerei und sonstigen Verkehrsdienstleistungen, 37,0 % im Landverkehr und 18,6 % bei Post- oder Kurierdiensten (Tabelle 3.41). Der Schiff- und Luftfahrt kommt in der Region nur eine geringe und zudem fallende Bedeutung zu. So sind in der Schiff- und Luftfahrt seit dem Jahr 2007 187 Stellen weggefallen, während die Beschäftigungsentwicklung in der Lagerei und insbesondere im Landverkehr sowie den Post- und Kurierdiensten ausgesprochen positiv war. Seit dem Jahr 2007 konnten die Post-und Kurierdienste 53,1 % mehr Stellen und der Landverkehr Stellenzuwächse von 46,0 % verzeichnen. Auch im letzten Jahr konnten diese Bereiche mit 9,5 % und 4,8 % rasant wachsen. Diese ausgesprochen dynamische Entwicklung lässt sich durch das gestiegene Warentransportaufkommen und insbesondere durch den boomenden Onlinehandel, aber auch durch Auslagerungen von Logistiksparten aus Unternehmen anderer Branchen begründen.

Aussichten

In der Gesamtbranche Verkehr und Lagerei bewerten 48,1 % der Unternehmen ihre aktuelle Geschäftslage (Frühsommer 2019) als positiv, was nur einen leichten Verlust von 1,9 Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahr ausmacht und immer noch deutlich über dem Anteil von 39,6 % aus dem Jahr 2017 liegt.[130] Die aktuelle Tendenz im Auftragseingang, also die aktuelle Nachfragedynamik, wird hingegen von den befragten Unterneh-

130 IHK Region Stuttgart (2017): Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Mai 2017; IHK Region Stuttgart (2018): Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Mai 2018; IHK Region Stuttgart (2019b): Konjunkturbericht für die Region Stuttgart, Mai 2019.

men deutlich negativer als in den vorangegangen beiden Jahren bewertet. So ist die Anzahl der Unternehmen, die die Nachfragedynamik als positiv bewerten, von 50 % im Frühjahr 2018 auf 24,5 % im Frühjahr 2019 gefallen.

Auch wenn die aktuelle Geschäftslage von knapp der Hälfte der befragten Unternehmen positiv bewertet wird und von nur 9,2 % negativ, blickt die Branche eher skeptisch in die Zukunft. So fallen die Geschäftserwartungen deutlich pessimistischer aus als im Vorjahr. Während im Frühsommer 2018 noch 28,3 % der Unternehmen optimistisch in die Zukunft blickten, sind es aktuell nur noch 19,2 %. Gründe hierfür könnten neben der Kostenentwicklung für Energie und Arbeit sowie den Auswirkungen der bereits bestehenden und möglichen weiteren Fahrverbote für Dieselfahrzeuge insbesondere der anhaltende Fachkräftemangel sein. Dieser wird von 77,4 % der von der IHK im Rahmen des Konjunkturspiegels befragten Unternehmen in der Branche als Geschäftsrisiko genannt. Was die erwartete Beschäftigung angeht, rechnen weniger Unternehmen damit, neue Stellen schaffen zu können (12,2 %), wobei der Anteil der Unternehmen, die Stellenstreichungen befürchten, im Vergleich zu den beiden Vorjahren etwas gesunken ist.

3.2.4 Information und Kommunikation

Im Zuge des Strukturwandels in den modernen Volkswirtschaften hat sich der schnelle und jüngst vor allem der mobile Austausch von Informationen als maßgeblicher Wachstumsfaktor etabliert. Seit Mitte der 1990er Jahre prägen Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) das Wirtschaftsleben und die Gesellschaft. Diese Entwicklungen reichen in viele, wenn nicht gar in fast alle Wirtschaftsbereiche hinein, haben ihren Ausgangspunkt aber vielfach im Wirtschaftsabschnitt „Information und Kommunikation", der neben dem klassischen Verlagswesen und dem Medienbereich (Film, Fernsehen, Rundfunk) auch die Telekommunikation, die Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie (Programmierung, Softwareentwicklung) sowie die Informationsdienstleistungen (u. a. Datenverarbeitung, Webhosting) umfasst. Insgesamt gehört dieser Wirtschaftszweig zu den am schnellsten wachsenden Bereichen, insbesondere bezüglich Wertschöpfung und Produktivität.[131]

Wirtschaftliche Entwicklung

Der Bereich Information und Kommunikation ist in Baden-Württemberg weiterhin ein stark wachsender Wirtschaftszweig. Im zweiten Quartal 2018 konnte gegenüber dem Vorjahr ein Umsatzplus von 4,2 % erreicht werden und die Beschäftigung ist um 4,9 % gestiegen. Verglichen mit dem Jahr 2015 ergibt sich in 2018 ein Wachstum der Beschäftigung von 13,0 % während der Umsatz in demselben Zeitraum sogar um 20,3 % gewachsen ist.[132] Diese Entwicklung fällt deutlich positiver aus als im bundesweiten Durch-

131 Koch, Andreas et al. (2019a): Die Bedeutung der industrienahen Dienstleistungen in Baden-Württemberg unter besonderer Berücksichtigung der Digitalisierung, S. 34 u. 37.

132 Konjunkturstatistische Erhebung in bestimmten Dienstleistungsbereichen des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg 2018.

schnitt. So liegt der Umsatz im Wirtschaftsabschnitt Information und Kommunikation (=IKT-Sektor) in Deutschland für das 2. Quartal 2018 um „nur" 10,8 % über den Umsätzen des Jahres 2015.[133] Auch im Zeitverlauf kommt Baden-Württemberg bei der Umsatzproduktivität, also dem Umsatzes im IKT Bereich pro tätiger Person durchweg auf höhere Werte als der Bund. So erzielte 2015 jede im IKT-Sektor tätige Person im Land einen Umsatz von 234 Euro, im Bund jedoch nur 213 Euro.[134]

Die IKT Branche in Baden-Württemberg wird dabei von Unternehmen dominiert, die Programmiertätigkeiten ausüben. So waren im Jahr 2014 44 % der IKT Unternehmen im Bereich des Programmierens tätig und konnten mit Jahresumsätzen von 19,8 Mrd. Euro 70 % des Gesamtumsatzes der IKT Unternehmen in Baden-Württemberg erwirtschaften.[135]

Der Anteil des IKT-Sektors (Dienstleistungen und Warenproduktion) an der Gesamtwirtschaftsleistung Baden-Württembergs betrug im Jahr 2016 4,9 %, weist jedoch im Zeitraum 2010 bis 2016 hohe jährliche Wachstumsraten aus, die deutlich über jener der Gesamtwirtschaft liegen. Der IKT-Sektor in Baden-Württemberg erzielte im Jahr 2016 eine Bruttowertschöpfung von rund 20,9 Mrd. Euro. Informations- und Kommunikationsdienstleistungen im engeren Sinne machten im Jahr 2016 bereits 90,1 % der Bruttowertschöpfung des IKT-Sektors aus. Der gesamte Sektor konnte gemessen an der Bruttowertschöpfung im Zeitraum von 2010 bis 2016 durchschnittlich um jährlich 4,4 % wachsen, während die Gesamtwirtschaft nur um durchschnittlich 2 % wuchs. Von 2010 bis 2015 stieg die Arbeitsproduktivität im IKT Sektor um 3,6 %.[136]

Für das Jahr 2019 erwartet der Branchenverband Bitkom für Deutschland ein Marktvolumen von 92,2 Mrd. Euro in der Informationstechnik und ein Marktvolumen von 67,3 Mrd. Euro in der Telekommunikation. Gegenüber dem Jahr 2018 ergeben sich somit Wachstumsraten von 2,5 % bzw. 1,1 %.[137]

Durch das Aufkommen neuer Technologien im Kontext der „Industrie 4.0" durchläuft auch der IKT-Sektor große strukturelle Veränderungen, die auch in enger Verbindung zu den Entwicklungen im Produktionstechnik-Cluster insgesamt zu sehen sind (vgl. insbesondere Abschnitt 3.1.3). Befragte Unternehmen geben dabei auch an, dass die Digitalisierung den Wettbewerb verschärfe. Dennoch betrachten 91 % der befragten Unternehmen die Digitalisierung insgesamt als Chance.[138]

133 Konjunkturstatistik im Dienstleistungsbereich des Statistischen Bundesamtes 2019.

134 Jährliche Strukturerhebung im Dienstleistungsbereich des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg 2017.

135 Statistisches Monatsheft 12/2016 des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg.

136 Statistisches Monatsheft 3/2018 des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg.

137 https://www.bitkom.org/sites/default/files/2019-01/Bitkom%20ITK-Marktzahlen%20Januar_2019_Kurzfassung_1.pdf (letzter Abruf: 18.07.2019).

138 https://www.bitkom.org/sites/default/files/2019-04/bitkom_charts_hub_-_digitalisierung_der_wirtschaft_10_04_2019_final.pdf (letzter Abruf: 18.07.2019).

Eine große Veränderung der Branche ist durch die Blockchain-Technologie zu erwarten. Eine vom Branchenverband Bitkom im Jahr 2018 durchgeführte repräsentative Befragung von 1.004 deutschen Unternehmen mit mehr als 50 Beschäftigten ergibt, dass 2 % aller Unternehmen bereits Blockchain-Technologie nutzen, bei Unternehmen mit über 500 Beschäftigten sind es sogar 17 Prozent. Blockchain-Technologie ist somit insbesondere für große Unternehmen attraktiv. Während 12 % aller befragten Unternehmen „interessiert und aufgeschlossen" gegenüber Blockchain sind, ist es knapp die Hälfte aller Unternehmen mit über 500 Beschäftigten. Die höchsten Anwendungspotenziale der Blockchain-Technologie werden dabei im Bereich Buchhaltung, Finanzen und Controlling gesehen. 88 % der befragten Unternehmen beklagen jedoch fehlendes qualifiziertes Blockchain-Personal.[139]

Dies gilt nicht nur mit Blick auf spezialisierte Technologien, sondern auch allgemein in der IKT-Branche. Waren im Jahr 2009 noch 20.000 Stellen für IT-Experten unbesetzt, waren es im Jahr 2017 schon 55.000. Insbesondere Software-Entwickler werden dringend gesucht.[140] Auch wenn viele Stellen unbesetzt bleiben, konnte die Branche große Beschäftigungsgewinne verzeichnen. Zum Jahresende 2019 wird erwartet, dass 1.174.000 Menschen in der Branche arbeiten, gegenüber 2018 sind das 40.000 zusätzliche Jobs.[141] Eine wesentliche Rolle dürfte dabei die zunehmende Bedeutung von Big Data spielen, die sich in besonderer Weise an der Schnittstelle von Dienstleistungsbereich (insbesondere IKT) auswirkt und u. a. ein wesentlicher Treiber der Entwicklungen im Produktionstechnik-Cluster (siehe Abschnitt 3.1.1), aber auch im Bereich Automobil, Verkehr und Mobilität (siehe Kapitel 4) ist.

Differenziert man zwischen verschiedenen digitalen Technologien, so zeigen sich mit 82 % die meisten Unternehmen aufgeschlossen gegenüber „Cloud Computing", 64 % interessieren sich für „Big Data & Analytics" und knapp die Hälfte der befragten Unternehmen ist aufgeschlossen gegenüber dem „Internet of Things". Dementsprechend geben 76 % der Unternehmen an, „Cloud Computing" bereits zu nutzen, knapp ein Drittel setzen „Big-Data Technologien" ein und jedes fünfte befragte Unternehmen nutzt das „Internet of Things".[142]

Für die Region ist im Bereich Information und Kommunikation IBM ein wichtiger Arbeitgeber. Innerhalb des Kreises Böblingen verschiebt sich zukünftig ein Großteil der Beschäftigung in der Information und Kommunikation in die Gemeinde Ehningen, denn IBM verlegt sein Forschungslabor in Böblingen mit seinen 1.700 Beschäftigten an die

139 https://www.bitkom.org/sites/default/files/2019-06/190613_bitkom_studie_blockchain_ 2019_0.pdf (letzter Abruf: 18.07.2019).

140 https://www.bitkom.org/sites/default/files/pdf/Presse/Anhaenge-an-Pls/2017/11-November/Bitkom-Charts-IT-Fachkraefte-07-11-2017-final.pdf (letzter Abruf: 18.07.2019).

141 Pressemitteilung der Bitkom vom 10.01.2019.

142 https://www.bitkom.org/sites/default/files/2019-06/190613_bitkom_studie_blockchain_2019_0.pdf (letzter Abruf: 18.07.2019).

Deutschlandzentrale in Ehningen. So stehen den 9.000 Einwohnern in Ehningen künftig 5.700 IBM-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter gegenüber.[143]

Beschäftigungsentwicklung

Im langfristigen Vergleich liegt die Beschäftigungsentwicklung in der Region Stuttgart mit Stellenzuwächsen von 32,2 % leicht unter dem landesweiten sowie dem deutschlandweiten Durchschnitt (Tabelle 3.42). Von den 55.208 neuen Stellen entfiel über die Hälfte auf den Stadtkreis Stuttgart, der einen Beschäftigungszuwachs von 34,0 % verbucht. Die Beschäftigungsentwicklung verläuft dabei in den Kreisen äußerst heterogen. In den Kreisen Göppingen und Ludwigsburg konnten seit dem Jahr 2007 mit einem Wachstum von 94,6 % und 67,4 % noch deutlich mehr neue Stellen geschaffen werden als im Stadtkreis Stuttgart. Im Kreis Esslingen liegt die langfristige Beschäftigungsentwicklung mit einem schwachen Wachstum von 2,0 % unter den Entwicklungen in den anderen Kreisen.[144]

Tabelle 3.42: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Bereich Information und Kommunikation (Dienstleistungen) im Jahr 2018 im Vergleich zu den Vorjahren in den Kreisen der Region Stuttgart

	2007	2017	2018	Entw. 2007 bis 2018		Entw. 2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Deutschland	796.307	1.027.486	1.076.339	280.032	35,2%	48.853	4,8%
Baden-Württemberg	123.483	159.374	166.603	43.120	34,9%	7.229	4,5%
Region Stuttgart	41.771	52.884	55.208	13.437	32,2%	2.324	4,4%
Stuttgart	21.587	27.184	28.920	7.333	34,0%	1.736	6,4%
Böblingen	6.591	8.721	8.620	2.029	30,8%	-101	-1,2%
Esslingen	7.169	7.059	7.310	141	2,0%	251	3,6%
Göppingen	742	1.412	1.444	702	94,6%	32	2,3%
Ludwigsburg	3.293	5.130	5.514	2.221	67,4%	384	7,5%
Rems-Murr-Kreis	2.389	3.378	3.400	1.011	42,3%	22	0,7%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IAW-Berechnungen

Auch die kurzfristigen Trends variieren stark zwischen den einzelnen Kreisen der Region. So konnten im letzten Jahr im Stadtkreis Stuttgart 1.736 neue Stellen geschaffen werden, während der Landkreis Böblingen 101 Stellen verloren hat.

143 Stuttgarter Zeitung (05.12.2018): Für Böblingen endet die Ära IBM https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.konzern-gibt-sein-forschungslabor-auf-fuer-boeblingen-endet-die-aera-ibm.b64a3c3a-e1b5-455a-aa5a-4c6f33150ef9.html (letzter Abruf: 18.07.2019).

144 Für diese großen interregionalen Unterschiede dürften statistische Einzeleffekte (z. B. Standortwechsel oder Änderungen der Wirtschaftszweigzuordnung größerer Unternehmen) verantwortlich sein, die sich auf Basis der vorhandenen Datenlage nicht näher spezifizieren lassen.

Tabelle 3.43 erlaubt eine differenzierte Betrachtung der einzelnen Teilbranchen innerhalb des Dienstleistungsbereichs „Information und Kommunikation".[145] Mit 78,4 % machen die Rundfunkveranstalter, die Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie sowie die Informationsdienstleistungen einen Großteil der Beschäftigung im Bereich Information und Kommunikation aus. Seit dem Jahr 2007 wuchs die Beschäftigung hier um 45,2 %. Noch dynamischer ist die Entwicklung im Bereich Herstellung, Verleih und Vertrieb von Filmen und Fernsehprogrammen sowie Kinos; Tonstudios und Verlegen von Musik, dessen Beschäftigung um 87,7 % wachsen konnte, wenn auch im letzten Jahr leichte Beschäftigungsrückgänge zu verzeichnen waren (dabei muss allerdings die geringe Größe dieser Branche insgesamt beachtet werden). Einen stark fallenden Beschäftigungstrend weist die Telekommunikation auf. Seit 2007 sind in der Region hier 1.148 Stellen verlorengegangen, das entspricht einem Rückgang von 37,7 %. Auch zuletzt ist die Beschäftigung in der Telekommunikation um 5,1 % gefallen.

Tabelle 3.43: Region Stuttgart – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Bereich Information und Kommunikation im Jahr 2018 im Vergleich zu den Vorjahren

	2007	2017	2018	Entw. 2007 bis 2018		Entw. 2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Verlagswesen	8.102	8.571	8.509	407	5,0%	-62	-0,7%
Herst., Verleih und Vertrieb von Filmen und Fernsehprog.; Kinos; Tonstudios und Verlegen von Musik	803	1.514	1.507	704	87,7%	-7	-0,5%
Telekommunikation	3.042	1.996	1.894	-1.148	-37,7%	-102	-5,1%
Rundfunkveranstalter; Erbringung von DL der Informationstechnologie; Informations-DL	29.824	40.803	43.298	13.474	45,2%	2.495	6,1%
Information und Kommunikation insgesamt	41.771	52.884	55.208	13.437	32,2%	2.324	4,4%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IAW-Berechnungen

145 Aus Datenschutzgründen mussten Rundfunkveranstalter, die Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie sowie Informationsdienstleistungen zusammengefasst werden, sodass die betrachteten Teilbranchen nicht direkt mit den Daten des Strukturbericht 2017 vergleichbar sind.

Aussichten

Obwohl der anhaltende Digitalisierungstrend nach wie vor zum Boom der Informations- und Telekommunikationsdienstleister beiträgt und die IKT-Dienstleister auf die beste Lageeinschätzung innerhalb der durch die IHK Stuttgart befragten Dienstleistungsbranchen kommen, so hat sich das Konjunkturklima in der Branche nach einer recht stabilen Phase in den Jahren 2017 und 2018 im Frühsommer 2019 etwas verschlechtert. So fallen die Einschätzungen der Unternehmen aktuell weniger gut aus als noch in den beiden vorangegangen Jahren.[146]

Vor diesem Hintergrund bewerten im Frühsommer 2019 nur noch 68,8 % der Unternehmen die aktuelle Geschäftslage als positiv, während dies 2017 und 2018 noch jeweils 77,6 % und 74,4 % taten. Während 2018 keines der befragten Unternehmen die aktuelle Lage negativ bewertete, tun dies im Frühsommer 2019 bereits 8,3 %. Auch hinsichtlich Aufträgen, Umsatz und Nachfrage äußern sich die befragten Unternehmen deutlich verhaltener als in den beiden vorangegangenen Jahren. So bewerten aktuell nur noch 20,8 % der Unternehmen die Entwicklung ihres Auftragsvolumens als gut, was eine Abnahme von 23,4 Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahr ausmacht.

Ein ähnlicher Trend zeigt sich auch in Bezug auf die Geschäftserwartungen. Nur noch 29,8 % der Unternehmen blicken aktuell zuversichtlich in die Zukunft, während dies im Jahr 2017 noch 49 % und im Jahr 2018 noch 46,5 % der befragten Unternehmen waren. Zudem planen nur noch 35,4 % der IKT-Dienstleister, ihren Personalbestand künftig aufzustocken. Im vorangegangenen Jahr waren es noch 46,5 %. Der geplante Beschäftigungsaufbau dürfte zudem vom akuten Fachkräftemangel weiter gebremst werden. Die Tatsache, dass 66,7 % der von der IHK im Rahmen des Konjunkturberichts befragten Unternehmen in der Branche den Fachkräftemangel als Geschäftsrisiko nennen, verdeutlicht, wie schwierig die Lage auf dem Arbeitsmarkt von diesen Unternehmen derzeit eingeschätzt wird.

3.2.5 Kredit- und Versicherungsgewerbe

Ein gut funktionierender Bankensektor ist für die Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Vor diesem Hintergrund ist auch im Rahmen des Strukturberichts Region Stuttgart von Interesse, wie sich diese Branche in den letzten Jahren entwickelt hat und welche Implikationen und Herausforderungen sich daraus ergeben. Der Bankensektor ist Bestandteil des weitergefassten Kredit- und Versicherungsgewerbes und firmiert in der amtlichen Statistik unter der Rubrik Erbringung von Finanzdienstleistungen, welche insbesondere die Bereiche Zentralbank, Kreditinstitute, Bausparkassen, Beteiligungsgesellschaften sowie Treuhand- und sonstige Fonds umfasst. Zur Finanzwirtschaft gehört auch das privatwirtschaftliche Versicherungsgewerbe mit seinen Teilbereichen Lebensversicherungen,

146 IHK Region Stuttgart (2017): Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Mai 2017; IHK Region Stuttgart (2018): Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Mai 2018; IHK Region Stuttgart (2019b): Konjunkturbericht für die Region Stuttgart, Mai 2019.

Kranken- sowie Schadens- und Unfallversicherungen[147], aber auch die so genannten Rückversicherungen und die Pensionskassen. Ergänzt wird das Kredit- und Versicherungsgewerbe durch die Sparte der „mit Finanz- und Versicherungsdienstleistungen verbundenen Tätigkeiten", die unter anderem die Tätigkeit von Versicherungsmaklerinnen und -maklern umfassen.

Wirtschaftliche Entwicklung

Die Stimmung der Finanzdienstleister in der Region bleibt etwas hinter der durchschnittlichen Stimmung im Dienstleistungssektor zurück. Während zu Jahresbeginn 2019 57,5 % der Dienstleister in der Region ausgesprochen zufrieden mit der „aktuellen Lage" sind, stimmen dieser Bewertung nur 52,8 % der Finanzdienstleister zu.[148]

Seit langem hat vor allem der Bankensektor mit den Herausforderungen einer relativ stark regulierenden Wirtschaftspolitik (z. B. EU-Finanzaufsicht, Basel III) sowie der weiterhin anhaltenden Niedrigzinspolitik zu tun. Nach wie vor reagiert man im Bankensektor darauf mit Rationalisierungsmaßnahmen. So gibt beispielsweise der Bundesverband Deutscher Banken an, dass die Zahl der Bankfilialen auch in den letzten Jahren weiter gesunken sei – von 40.276 im Jahr 2010 auf 36.005 in 2015 und zuletzt nur noch 31.949 im Jahr 2017.[149] Mitverantwortlich für diese Entwicklungen sind neben den hohen Arbeitskosten in diesem Wirtschaftsbereich[150] sicherlich auch die Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung. So ist beispielsweise der Anteil der Nutzerinnen und Nutzer des Online-Banking zwischen 2010 und 2014 von 35 auf 54 % gestiegen.[151]

Vergleicht man deutschlandweit die wichtigsten Standorte der Versicherungswirtschaft, so kommt die Stadt Stuttgart im Jahr 2017 mit 13.730 Beschäftigten bei Versicherern und im Vermittlungsgewerbe hinter München, Köln und Hamburg auf den vierten Platz.[152]

Digitalisierung spielt auch im Sektor der Versicherungsbranche eine große Rolle. Knapp jeder zweite Versicherungsnehmer ist inzwischen bereit, seine Versicherungspolice online abzuschließen. Durch Apps, Bonusprogramme und individuelle Produkte nehmen die Berührungspunkte zum Kunden sogar zu. Jedoch laufen nach wie vor circa 80 %

147 Die betreffenden Kranken- und Unfallversicherungen schließen nur die privaten Versicherungszweige mit ein, während die Träger der gesetzlichen Kranken- und Unfallversicherung im Bereich Öffentliche Verwaltung und Sozialversicherung erfasst sind.

148 IHK Region Stuttgart (2019a): Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Februar 2019.

149 Bundesverband Deutscher Banken.

150 Die Arbeitskosten je Stunde für das Erbringen von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen in Baden-Württemberg lagen 2016 bei 47,53 Euro und gehören somit zu den teuersten Arbeitskosten im Sektor des Dienstleistungsbereichs. Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2018b): Statistisches Monatsheft 11+12/2018.

151 Bundesverband Deutscher Banken. Aktuellere Zahlen liegen hierzu nicht vor.

152 GDV (2018): Fakten zur Versicherungswirtschaft, S. 23.

der Abschlüsse über Versicherungsvermittler. Die Digitalisierung schafft allerdings auch neue Märkte. Besonders im Bereich der Cyberkriminalität haben Versicherer mit Angeboten für Unternehmen reagiert. Der neugeschaffene Markt birgt allerdings mit dem Evaluieren und Ausgleichen von finanziellen Schäden auch neue Herausforderungen.[153]

Einen Überblick der größten Unternehmen des Kredit- und Versicherungsgewerbes in der Region Stuttgart enthält Tabelle 3.44. Die größten regionalen Arbeitgeber sind demnach die Landesbank Baden-Württemberg, die auch ihren Sitz in der Region hat, die Allianz SE sowie die Wüstenrot & Württembergische AG. Danach folgen einige der regionalen Banken als größere regionale Arbeitgeber.

Tabelle 3.44: Große Unternehmen aus dem Kredit- und Versicherungsgewerbe in der Region Stuttgart

Unternehmen	Beschäftigte insgesamt	Beschäftigte in der Region Stuttgart
Landesbank Baden Württemberg	10.839	ca. 7.200
Allianz SE	142.460	ca. 6.000
Wüstenrot & Württembergische AG	7.100	4.950
Kreissparkasse Ludwigsburg	1.508	1.508
Kreissparkasse Esslingen-Nürtingen	1.433	1.433
Kreissparkasse Waiblingen	1.372	1.372
SV SparkasseVersicherung	4.991	1.268
Kreissparkasse Böblingen	1.118	1.118
Kreissparkasse Göppingen	1.080	1.080
Volksbank Stuttgart eG	1.045	1.045
HALLESCHE Krankenvers. auf Gegenseitigkeit	1.231	k.A.
Deutsche Bank AG	109.861	786
WGV-Gruppe	860	750
LBS Landesbausparkasse Baden-Württemberg	1.027	612
SDK-Unternehmensgruppe	671	537
Sparda-Bank Baden-Württemberg eG	697	355
Mercedes-Benz Bank AG	ca. 2.000	k.A.

Quelle: IHK Region Stuttgart: Datenbank der größten Unternehmen in Baden-Württemberg, freiwillige Angaben der Unternehmen, jeweils aktuellste Meldung zum Stand Juli 2019

153 https://www.gdv.de/de/themen/positionen-magazin/7-game-changer-der-versicherungsbranche-44480 (letzter Abruf: 18.07.2019).

Beschäftigungsentwicklung

Das Kredit- und Versicherungsgewerbe ist das einzige Dienstleistungssegment, das in der Region sowohl kurz- als auch langfristig fallende Beschäftigungszahlen aufweist. Diese Kontraktion des Kredit- und Versicherungsgewerbes lässt sich auch im Land und im Bund beobachten, obgleich die Entwicklung in der Region mit einem Rückgang von 7,1 % doch etwas stärker ausfällt als insbesondere im Bundesdurchschnitt (Tabelle 3.45). 65,3 % des Stellenrückgangs in der Region entfallen auf den Stadtkreis Stuttgart, welcher jedoch auch drei Fünftel der Beschäftigung in der Region ausmacht.

Tabelle 3.45: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Bereich Kredit- und Versicherungswesen im Jahr 2018 im Vergleich zu den Vorjahren in den Kreisen der Region Stuttgart

	2007	2017	2018	Entw. 2007 bis 2018		Entw. 2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Deutschland	994.571	975.126	965.658	-28.913	-2,9%	-9.468	-1,0%
Baden-Württemberg	136.871	132.021	128.700	-8.171	-6,0%	-3.321	-2,5%
Region Stuttgart	50.896	48.491	47.296	-3.600	-7,1%	-1.195	-2,5%
Stuttgart	30.944	29.145	28.592	-2.352	-7,6%	-553	-1,9%
Böblingen	3.361	3.202	2.849	-512	-15,2%	-353	-11,0%
Esslingen	4.439	4.335	4.246	-193	-4,3%	-89	-2,1%
Göppingen	2.372	2.221	2.169	-203	-8,6%	-52	-2,3%
Ludwigsburg	6.154	5.828	5.643	-511	-8,3%	-185	-3,2%
Rems-Murr-Kreis	3.626	3.760	3.797	171	4,7%	37	1,0%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IAW-Berechnungen

Die relativen Beschäftigungsrückgänge sind im Kreis Böblingen am deutlichsten. Seit dem Jahr 2007 sind dort 15,2 % der Stellen weggefallen und auch im letzten Jahr fielen nochmals 353 Stellen weg. Das entspricht einem Beschäftigungsrückgang von 11 % innerhalb eines Jahres. Der einzige Kreis, der im Kredit- und Versicherungsgewerbe sowohl langfristige als auch kurzfristige Stellenzuwächse vermeldet, ist der Rems-Murr-Kreis. Im Stadtkreis Stuttgart hat sich der kurzfristig positive Beschäftigungstrend mit einem Stellenwachstum von 8,6 % von 2015 bis 2016 wieder umgekehrt und es sind zwischen 2017 und 2018 wieder 553 Stellen entfallen.

Tabelle 3.46: Region Stuttgart – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Bereich Kredit-und Versicherungsgewerbe im Jahr 2018 im Vergleich zu den Vorjahren

	2007	2017	2018	Entw. 2007 bis 2018		Entw. 2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Kreditgewerbe	32.490	29.735	28.720	-3.770	-11,6%	-1.015	-3,4%
Versicherungsgewerbe	12.887	12.786	12.866	-21	-0,2%	80	0,6%
Mit Finanz- und Versicherungsdienstleistungen verbundene Tätigkeiten	5.519	5.970	5.710	191	3,5%	-260	-4,4%
Kredit- und Versicherungsgewerbe insgesamt	50.896	48.491	47.296	-3.600	-7,1%	-1.195	-2,5%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IAW-Berechnungen

Innerhalb des Kredit- und Versicherungsgewerbes entfallen für die Region 60,7 % der Beschäftigung auf das Kreditgewerbe, 27,2 % auf das Versicherungsgewerbe und 12,1 % auf mit Finanz- und Versicherungsdienstleistungen verbundene Tätigkeiten (Tabelle 3.46). Dabei ist die rückläufige Beschäftigungsentwicklung im Kredit- und Versicherungsgewerbe insbesondere durch fallende Beschäftigtenzahlen im Kreditgewerbe zu erklären. So hat das Kreditgewerbe seit dem Jahr 2007 insgesamt 3.770 Stellen verloren. Das entspricht einem Rückgang von 11,6 %. Allein im Jahr 2018 sind 1.015 Stellen entfallen. Die Beschäftigung im Versicherungsgewerbe ist im betrachteten Zeitraum recht stabil geblieben. Die mit Finanz- und Versicherungsdienstleistungen verbundenen Tätigkeiten verzeichnen langfristig leichte Beschäftigungszuwächse (+3,5 %) und kurzfristig eine fallende Beschäftigung (-4,4 %). So sind innerhalb des letzten Jahres 260 Stellen abgebaut worden.

Aussichten

Obwohl die Unternehmen der Branche Kredit- und Versicherungsgewerbe mit der aktuellen Geschäftslage deutlich zufriedener sind als in den beiden vorhergehenden Jahren, sind sie den Ergebnissen der IHK-Konjunkturumfrage vom Mai 2019 zufolge mit der aktuellen Lage nicht mehr so zufrieden, wie sie es noch Anfang des Jahres waren.[154]

Der bisherige positive Trend in der Branche kann sich damit nicht weiter fortsetzen. Insgesamt wird die aktuelle Lage von den befragten Unternehmen zwar nach wie vor als gut bewertet, der Ausblick in die Zukunft allerdings ist von Skepsis geprägt. So bewerten 43,8 % der befragten Unternehmen die aktuelle Geschäftslage als positiv, während die restlichen Unternehmen die Lage als befriedigend bewerten.

154 IHK Region Stuttgart (2017): Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Mai 2017; IHK Region Stuttgart (2018): Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Mai 2018; IHK Region Stuttgart (2019b): Konjunkturbericht für die Region Stuttgart, Mai 2019.

Sowohl die Einschätzung der aktuellen Nachfragedynamik als auch die Geschäftserwartungen innerhalb der Finanz- und Versicherungsdienstleister fallen schlechter aus als dies im Vorjahr und auch noch zu Beginn des Jahres der Fall war. Was die erwartete Beschäftigung angeht, so gehen 34,6 % der befragten Unternehmen davon aus, Stellen abbauen zu müssen, was eine Abnahme von 9,4 Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahr bedeutet. Nur 12 % der befragten Finanz- und Versicherungsdienstleister haben vor, zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen, was ungefähr dem Anteil von vor einem Jahr entspricht.

3.2.6 Unternehmensbezogene Dienstleistungen

Unter allen Branchen des Dienstleistungssektors verzeichneten die unternehmensbezogenen Dienstleistungen seit 2007 mit einem Plus von 51,1 % bis zum Jahr 2018 die dynamischste Beschäftigungsentwicklung (vgl. Tabelle 3.33). Den Unternehmen in diesem Wirtschaftszweig ist zwar gemeinsam, dass sie ihre Leistungen für andere Unternehmen (und nicht für private Haushalte) erbringen, gleichwohl handelt es sich hier um eine in sich sehr heterogene Branche. Die unternehmensbezogenen Dienstleistungen reichen von den *wissensintensiven technischen Dienstleistungen* wie Forschungs-, Architektur- oder Ingenieurdienstleistungen und *wissensintensiven nicht-technischen Dienstleistungen* wie die Rechts- und Steuerberatung über *einfache Dienstleistungen* wie die Gebäudereinigung bis hin zur Arbeitnehmerüberlassung.[155] Diese Heterogenität führt auch dazu, dass nicht ein einzelner Unternehmerverband oder eine Gewerkschaft für die Unternehmen oder Beschäftigten zuständig ist, sondern eine Vielzahl davon. Im Folgenden kann daher dieser Wirtschaftsbereich nur schlaglichtartig beleuchtet werden.

Wirtschaftliche Entwicklung

Der Boom der unternehmensnahen Dienstleistungen lässt sich auf verschiedene Ursachen zurückführen: eine wichtige Rolle spielen dabei Globalisierung und Digitalisierung, die eine weiter zunehmende internationale Arbeitsteilung und eine ebenfalls fortschreitende Ausdifferenzierung (internationaler) Wertschöpfungsketten befördern.[156] Im Rahmen dieser Entwicklung können Prozesse im Rahmen der Erstellung von Leistungen immer kleinteiliger zwischen verschiedenen Unternehmen aufgeteilt werden. Im Rahmen des Outsourcings lagern viele, vor allem größere Unternehmen einzelne Tätigkeiten oder Prozesse an unternehmensnahe Dienstleistungsunternehmen aus. Dazu gehören sowohl komplexe und spezialisierte Tätigkeiten, etwa im Bereich der IT oder

155 In der Systematik der Wirtschaftszweige (WZ 2008) fallen darunter konkret die Wirtschaftsabschnitte M (Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen) und N (Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen).

156 Siehe z. B. Gereffi, Gary; Fernandez-Stark, Karina (2016): Global Value Chain Analysis: A Primer sowie Miroudot, Sebastien; Cadestin, Charles (2017): Services in Global Value Chains. From Inputs to Value-creating Activities.

in wirtschaftlich/rechtlichen Bereichen, aber auch eher einfache Tätigkeiten wie etwa Gebäude- oder Logistikdienste.

In Wissenschaft und Politik wird jüngst vermehrt die Frage nach dem Zusammenhang zwischen Industrie und industrienahen Dienstleistungen diskutiert.[157] Im Kern geht es dabei darum, inwieweit ein starker (unternehmensnaher) Dienstleistungsbereich auf eine starke Industrie(-Produktion) angewiesen ist – eine Frage, die gerade

auch für die industriell ausgerichtete Region Stuttgart vor dem Hintergrund des sich abzeichnenden Strukturwandels in der Automobilproduktion (siehe Abschnitte 3.1.2 [Automobilindustrie] und 4.2.2 [Dienstleistungen in der Automobilindustrie]) von Bedeutung ist.

Die beiden genannten Studien aus Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen zeigen dabei, dass die regional ansässige Industrie jeweils ein wichtiger Ausgangspunkt für die industrie- und unternehmensnahen Dienstleistungsbereiche vor Ort ist: Dies ist insbesondere in der Ausrichtung der unternehmensnahen Dienstleistungen auf die industriellen Schwerpunkte der jeweiligen Regionen zu erkennen (in Baden-Württemberg dominieren beispielsweise technologieorientierte Ingenieurdienstleistungen, in Nordrhein-Westfalen eher handels- und marketingorientierte Dienstleistungen). Jedoch zeigt sich auch eine gewisse Unabhängigkeit der Entwicklung der Dienstleistungsbereiche von der industriellen Entwicklung; gerade in Nordrhein-Westfalen lässt sich zeigen, dass sich die industrieorientierten Dienstleister ihre Leistungen heute (auch) in umliegenden Bundesländern und im nahen europäischen Ausland erbringen. In Baden-Württemberg entwickelt sich der Bereich der unternehmensnahen Dienstleistungen insgesamt nicht so stark, wie es die starke heimische Industrie erwarten lassen würde. Ein Grund dafür ist vermutlich auch, dass viele Industrieunternehmen einen Teil der Dienstleistungen als „industrielle Dienstleistungen" oder als „produktbegleitende Dienstleistungen" wieder und vermehrt selbst erbringen.[158]

Zu den größeren Unternehmen aus dem Bereich der unternehmensbezogenen Dienstleistungen gehört eine Reihe von Industriedienstleistern, die teils eng mit der hiesigen Industrie verbunden sind (siehe Tabelle 3.47). Dazu zählen sowohl komplexe technische Dienstleistungen aus dem Ingenieurbereich als auch Beratungsleistungen etwa in der Wirtschaftsprüfung sowie einfachere Dienstleistungen wie aus dem Reinigungsbereich oder der Arbeitnehmerüberlassung.

157 Siehe dazu jüngst Koch, Andreas et al. (2019a): Die Bedeutung der industrienahen Dienstleistungen in Baden-Württemberg unter besonderer Berücksichtigung der Digitalisierung; Koch, Andreas et al. (2019b) Wirtschaftliche Bedeutung industrieorientierter Dienstleistungen in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf.

158 Siehe dazu die Unternehmensbeispiele in Kapitel 7.4 der genannten Studie von Koch, Andreas et al. (2019a), S. 152ff.

Tabelle 3.47: Große Unternehmen aus dem Bereich unternehmensbezogener Dienstleistungen in der Region Stuttgart

Unternehmen	Beschäftigte insgesamt	Beschäftigte in der Region Stuttgart
Bertrandt AG (Ingenieurdienstleistungen)	12.912	2.500
DEKRA SE	39.357	1.834
Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	k.A.	1.700
TGS Teegen Gebäudedienstleistungen GmbH (Gebäudereinigung)	2.061	1.300
Dussmann Service Deutschland GmbH (Gebäudereinigung)	64.700	1.200
Stuttgarter Gebäudereinigung Venter GmbH & Co. KG	1.356	881
TÜV SÜD Auto Service GmbH	4.263	614
Drees & Sommer AG (Projektmanagement, Immobilien, Ingenieurdienstleistungen)	2.184	609
Ebner Stolz Mönning Bachem Wirtschaftsprüfer, Steuerberater, Rechtsanwälte Partnersch. mbB	1.368	557
DIW Instandhaltung GmbH	4.084	441
WISAG Sicherheit & Service Süd GmbH & Co. KG	5.500	295
AKKA GmbH & Co. KGaA	3.300	k.A.
FICHTNER Gruppe (Ingenieur- und Beratungsdienstleistungen)	ca. 1.500	k.A.
MHP - A Porsche Company (Management- und IT-Beratung)	1.200	k.A.

Quelle: IHK Region Stuttgart: Datenbank der größten Unternehmen in Baden-Württemberg, freiwillige Angaben der Unternehmen, jeweils aktuellste Meldung zum Stand Juli 2019

Beschäftigungsentwicklung

Der Wirtschaftsbereich der Unternehmensbezogenen Dienstleistungen weist seit dem Jahr 2007 nicht nur das weit stärkste Wachstum aller Dienstleistungsbereiche auf, vielmehr liegt das Wachstum der Beschäftigung in der Region Stuttgart mit 51,1 % auch über dem Landes- oder Bundesdurchschnitt. Dass die Wachstumszahlen landes- wie bundesweit jedoch ähnliche Größenordnungen erreichen, deutet darauf hin, dass die Branche einen Boom erfährt, der nun schon seit vielen Jahren anhält (Tabelle 3.48).

Auch wenn 45,4 % der Beschäftigten des Bereichs der Unternehmensnahen Dienstleistungen der Region im Stadtkreis Stuttgart arbeiten, so wird das hohe Beschäftigungswachstum der Region insbesondere durch Zuwächse in den Kreisen Böblingen, Esslingen und

Göppingen getragen, die ihre Beschäftigung zwischen den Jahren 2007 und 2018 um jeweils mehr als drei Viertel ausbauen konnten. Mit 25,8 % und 43,4 % liegen die Stellenzuwächse in den Kreisen Ludwigsburg und Stuttgart unter dem Durchschnitt der Region.

Auch in der kurzfristigen Beschäftigungsentwicklung liegt die Region Stuttgart um 0,6 Prozentpunkte über den Entwicklungen im Landes- und Bundesdurchschnitt. Dabei sticht insbesondere die positive Beschäftigungsentwicklung im Kreis Esslingen heraus, wo zwischen 2017 und 2018 2.101 neue Stellen geschaffen wurden. Das entspricht einem Stellenwachstum von 7,2 %. Somit scheint sich Esslingen, das schon von 2015 zu 2016 Stellenzuwächse von 11,7 % verzeichnen konnte, zu einem dynamischen Zentrum der unternehmensnahen Dienstleistungen zu entwickeln.

Tabelle 3.48: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Bereich Unternehmensbezogene Dienstleistungen im Jahr 2018 im Vergleich zu den Vorjahren in den Kreisen der Region Stuttgart

	2007	2017	2018	Entw. 2007 bis 2018		Entw. 2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Deutschland	3.292.800	4.754.412	4.880.490	1.587.690	48,2%	126.078	2,7%
Baden-Württemberg	418.170	608.835	625.040	206.870	49,5%	16.205	2,7%
Region Stuttgart	147.664	215.927	223.156	75.492	51,1%	7.229	3,3%
Stuttgart	70.596	98.622	101.202	30.606	43,4%	2.580	2,6%
Böblingen	18.714	32.071	33.315	14.601	78,0%	1.244	3,9%
Esslingen	17.819	29.334	31.435	13.616	76,4%	2.101	7,2%
Göppingen	6.350	10.911	11.123	4.773	75,2%	212	1,9%
Ludwigsburg	22.406	27.396	28.186	5.780	25,8%	790	2,9%
Rems-Murr-Kreis	11.779	17.593	17.895	6.116	51,9%	302	1,7%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IAW-Berechnungen

Tabelle 3.49 beschreibt die Beschäftigungsentwicklung in den Teilbereichen der Unternehmensnahen Dienstleistungen.[159] Der nach Beschäftigungszahlen größte Teilbereich innerhalb der Unternehmensnahen Dienstleistungen ist die „Verwaltung und Führung von Unternehmen und Betrieben; Unternehmensberatung“, die im Jahr 2018 fast ein Viertel (23,3 %) der Beschäftigung in diesem Wirtschaftsbereich ausgemacht. Auch die Bereiche „Architektur- und Ingenieurbüros; technische, physikalische und chemische Untersuchung“, „Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften“ sowie „Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau“ weisen hohe Beschäftigungszahlen auf.

159 Anders als noch im Strukturbericht 2017 werden Reisebüros und Reiseveranstalter nun (wie auch in der Systematik der Wirtschaftszweige) den unternehmensnahen Diensten zugeordnet. Außerdem wird der Bereich Forschung und Entwicklung separat betrachtet.

Tabelle 3.49: Region Stuttgart – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Bereich Unternehmensbezogene Dienstleistungen im Jahr 2018 im Vergleich zu den Vorjahren

	2007	2017	2018	Entw. 2007 bis 2018		Entw. 2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Grundstücks- und Wohnungswesen	6.077	7.297	7.136	1.059	17,4%	-161	-2,2%
Rechts- und Steuerberatung, Wirtschaftsprüfung	15.183	18.304	18.737	3.554	23,4%	433	2,4%
Verwaltung und Führung v. Unternehmen und Betrieben; Unternehmensber.	31.485	49.793	51.960	20.475	65,0%	2.167	4,4%
Architektur- und Ingenieurbüros; technische, physikalische und chem. Unters.	25.521	44.478	45.594	20.073	78,7%	1.116	2,5%
Forschung und Entwicklung	9.676	12.683	13.797	4.121	42,6%	1.114	8,8%
Werbung und Marktforschung	4.983	6.154	6.446	1.463	29,4%	292	4,7%
Sonstige freiberufliche, wissenschaftliche und technische Tätigkeiten	1.513	3.492	3.615	2.102	138,9%	123	3,5%
Veterinärwesen	444	669	709	265	59,7%	40	6,0%
Vermietung von beweglichen Sachen	2.308	2.856	3.292	984	42,6%	436	15,3%
Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften	20.919	27.878	28.473	7.554	36,1%	595	2,1%
Reisebüros, Reiseveranstalter und Erbringung sonstiger Reservierungs-DL	2.372	2.191	2.218	-154	-6,5%	27	1,2%
Wach- und Sicherheitsdienste sowie Detekteien	4.386	5.836	5.909	1.523	34,7%	73	1,3%
Gebäudebetreuung; Gar-ten- und Landschaftsbau	15.609	25.420	26.304	10.695	68,5%	884	3,5%
Erbringung von wirtschaftl. DL für Unternehmen und Privatpersonen a. n. g.	7.188	8.876	8.966	1.778	24,7%	90	1,0%
Unternehmensbezogene Dienstleistungen	147.664	215.927	223.156	75.492	51,1%	7.229	3,3%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IAW-Berechnungen

Die Beschäftigungsentwicklung in der Region verläuft dabei in den einzelnen Teilbereichen der Unternehmensnahen Dienstleistungen ausgesprochen heterogen. Den größten relativen Zuwachs der Beschäftigung verzeichnen die „Sonstigen freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Tätigkeiten" (u. a. Übersetzungsbüros, Immobilienmakler, Umweltberatung), die seit dem Jahr 2007 um 138,9 % zugelegt haben – die jedoch

nur 1,6 % der Gesamtbeschäftigung des Wirtschaftszweigs ausmachen. Aber auch die absolut gesehen großen Bereiche der „Architektur- und Ingenieurbüros; technische, physikalische und chemische Untersuchung", der „Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau" sowie der „Verwaltung und Führung von Unternehmen und Betrieben; Unternehmensberatung" sind seit dem Jahr 2007 stark gewachsen. Der Bereich „Reisebüros, Reiseveranstalter und Erbringung sonstiger Reservierungsdienstleistungen" ist der einzige Wirtschaftszweig innerhalb der Unternehmensnahen Dienstleistungen, der im Jahr 2018 geringere Beschäftigtenzahlen aufweist als elf Jahre zuvor.

In der kurzfristigen Entwicklung sticht vor allem die „Vermietung von beweglichen Sachen" hervor, die im Jahr 2018 um 15,3 % höhere Beschäftigtenzahlen als noch ein Jahr zuvor verzeichnet. Dies könnte auf eine steigende Bedeutung von Mobilitätsdienstleistungen (siehe Kapitel 4) hindeuten. Auch der Bereich Forschung und Entwicklung weist mit Wachstumsraten von 8,8 % im letzten Beobachtungsjahr eine sehr dynamische Beschäftigungsentwicklung auf. Der einzige Teilbereich der unternehmensnahen Dienste, der im letzten Jahr eine fallende Beschäftigung verzeichnet hat, ist das Grundstücks- und Wohnungswesen, wo es im Jahr 2018 161 Stellen weniger gab als ein Jahr zuvor.

Aussichten

Der Konjunkturbericht der IHK Region Stuttgart vom Mai 2019 befasst sich auch mit dem Bereich der Unternehmensbezogenen Dienstleistungen, und zwar speziell mit dem Segment der Beratungsdienstleister. Von diesen wird die aktuelle Geschäftslage nicht mehr ganz so positiv eingeschätzt wie noch im gleichen Zeitraum des Vorjahres. So bewerten nur noch 61,8 % statt 69,1 % der befragten Unternehmen die aktuelle Lage als positiv, während der Anteil der Unternehmen, die die aktuelle Geschäftslage negativ bewerten von 2,1 % auf 7,9 % angestiegen ist. Auch die Erwartungen bezüglich der Entwicklung des Auftragsvolumens fallen deutlich negativer aus als im vorangegangenen Jahr. Der Anteil der Unternehmen, der die Entwicklung des Auftragsvolumens als positiv beschreibt ist im Zeitraum eines Jahres um 20,6 Prozentpunkte auf 33 % gefallen, während die Anzahl der befragten Unternehmen, die die Entwicklung des Auftragsvolumens als negativ beschreiben, von 2,1 % auf 9,9 % gestiegen ist.[160]

Während die Erwartungen der befragten Unternehmen über die letzten beiden Jahre relativ konstant waren, blickt die Branche aktuell etwas skeptischer in die Zukunft. Auch wenn sich der Personalaufbau innerhalb der Branche weiter fortsetzt, und zwar dynamischer als in den allermeisten Dienstleistungsbranchen, hat die Beschäftigungsdynamik nachgelassen. Nur noch 39,1 % der befragten Unternehmen planen mit der Schaffung von neuen Stellen, während dies im Jahr 2018 noch die Hälfte der Unternehmen tat. Darüber hinaus gehen aktuell 8,7 % der befragten Unternehmen davon aus, dass in den kommenden zwölf Monaten Stellen wegfallen werden. Eine wichtige Einflussgröße für

160 IHK Region Stuttgart (2017): Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Mai 2017; IHK Region Stuttgart (2018): Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Mai 2018; IHK Region Stuttgart (2019b): Konjunkturbericht für die Region Stuttgart, Mai 2019.

diese Einschätzung der befragten Unternehme könnte der akute Fachkräftemangel darstellen, der Unternehmen zu der Annahme verleitet, dass sie für ausscheidende Mitarbeiter keinen Ersatz finden werden.

3.2.7 Personenbezogene Dienstleistungen

Bei den personenbezogenen Dienstleistungen handelt es sich um die nach Zahl der Beschäftigten größte Dienstleistungsbranche der Region Stuttgart. Hinter den unternehmensbezogenen Dienstleistungen konnte diese Branche die höchsten Stellenzuwächse seit dem Jahr 2007 verzeichnen. Zu der Branche zählen insbesondere das Gastgewerbe, der Bereich Erziehung und Unterricht[161], die Gesundheitsdienstleister (Krankenhäuser, Arztpraxen etc.), die Alten- und Pflegeheime sowie das sonstige Sozialwesen (insbesondere die Tagesbetreuung von Kindern). Darüber hinaus gehören die Bereiche Kunst, Unterhaltung und Erholung sowie Interessenverbände und kirchliche Vereinigungen und nicht zuletzt Dienstleistungsbereiche wie Frisörsalons und Wäschereien dazu.

Wirtschaftliche Entwicklung

Die Branche der personenbezogenen Dienstleistungen insgesamt umfasste im Jahr 2017 in der Region Stuttgart 27.159 Unternehmen. Diese erzielten steuerbare Umsätze in Höhe von fast 7,5 Mrd. Euro.[162] Gemessen an der Anzahl der Unternehmen und den Umsätzen ist das Hotel- und Gaststättengewerbe mit jeweils einem knappen bzw. einem guten Drittel die größte Teilbranche innerhalb dieses Wirtschaftsbereiches. Wichtige Bereiche sind daneben auch die sonstigen personenbezogenen Dienstleistungen (u. a. Frisör- und Kosmetiksalons, Bäder und Saunen) und das Gesundheitswesen. Diese umfassen jeweils zwischen 22 und 23 % der Unternehmen sowie 12,0 % bzw. 23,0 % der Umsätze des gesamten Wirtschaftsbereiches. Aufgrund einer hohen Bedeutung öffentlicher Unternehmen bzw. nicht steuerpflichtiger Einheiten in diesem Dienstleistungsbereich sind jedoch Angaben zur Beschäftigung, die unten differenziert dargestellt werden, aussagekräftiger hinsichtlich der Struktur und Dynamik des Wirtschaftsbereiches.

Insgesamt kommt dem Gesundheitsbereich vor allem vor dem Hintergrund des demographischen Wandels mit zunehmenden Zahlen älterer Menschen (Pflege, Gesundheit) eine hohe Bedeutung zu. So wird beispielsweise für Baden-Württemberg insgesamt mit einer Zunahme der pflegebedürftigen Personen von rund 330.000 im Jahr 2015 auf über 420.000 bis zum Jahr 2030 gerechnet.[163] In der Region Stuttgart gab es im Jahr 2015 265

161 Der Bereich Erziehung und Unterricht umfasst sowohl das öffentliche als auch das private Bildungswesen.

162 Unternehmensregister des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg.

163 Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2018): Pflegebedürftige in Baden-Württemberg.

ambulante Pflegedienste, die 8.609 Menschen beschäftigt haben.[164] In der stationären Pflege waren 24.166 Plätze in Pflegeheimen verfügbar, die ein Personal von 21.155 Beschäftigten aufweisen. Verglichen mit 1999 ist damit die Zahl der Pflegeheimplätze um 56,5 % gestiegen. Dass es trotzdem schwierig ist, einen Pflegeplatz zu bekommen, lässt sich auch dadurch begründen, dass allein die Zahl der über 65-Jährigen in der Region im gleichen Zeitraum um 37,3 % gestiegen ist.[165]

Verglichen mit anderen Bundesländern kommen in Baden-Württemberg im Gesundheitssektor 68,4 Beschäftigte auf 1.000 Einwohner. Damit liegt Baden-Württemberg über dem Bundesdurchschnitt von 66,5 Beschäftigten je 1.000 Einwohnern in diesem Wirtschaftsbereich.[166] In der Region Stuttgart ist die Zahl der Ärzte von 2003 bis 2014 um 27,0 % gestiegen, die Zahl der Ärzte in Krankenhäusern sogar um 44,6 %.[167] Gleichzeitig ist die Zahl der Ärzte und Zahnärzte in freier Praxis um 1,2 % bzw. um 4,6 % gesunken. Gemessen an den Einwohnerzahlen in der Region hat sich die Ärzteversorgung in der Region verbessert. 2003 kamen in der Region noch 328 Einwohner auf einen Arzt, 2014 waren es nur 262. Damit liegt die Region jedoch unterhalb des Landesdurchschnitts, wo im Jahr 2014 pro Arzt 230 Einwohner versorgt werden mussten. Auch bei den Ärzten in freier Praxis, den Krankenhausärzten und den Zahnärzten müssen in der Region pro Arzt mehr Bürger versorgt werden als im Landesdurchschnitt.

Neben dem Gesundheitssektor ist auch der Tourismussektor ein wichtiger Teil des Bereichs der personenbezogenen Dienstleistungen. Die Tourismusbranche ist in den vergangenen Jahren (weiterhin) deutlich gewachsen. So hat sich lt. Tourismusstatistik beispielsweise die Zahl der Übernachtungen zwischen 1997 und 2017 in den Verdichtungsräumen Baden-Württembergs nahezu verdoppelt, im Land insgesamt gab es einen Anstieg um 41,5 %. Angestiegen ist dabei insbesondere die Zahl der ausländischen Gäste. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer ist zwischen 1997 und 2017 von 3,0 auf 2,4 Tage gesunken. Dies sind Hinweise darauf, dass vor allem im Bereich der Geschäftsreisen weiterhin wachsende Gästezahlen zu verzeichnen sind.[168]

Die Region Stuttgart hat dabei innerhalb Baden-Württembergs mit rund 4,5 Mio. Übernachtungsgästen im Jahr 2018 zahlenmäßig die meisten Gäste unter den baden-württembergischen Regionen vorzuweisen. Jedoch bleiben diese Gäste durchschnittlich nur rund zwei Nächte. Damit verzeichnet die Region Stuttgart bei der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer die geringsten Werte im landesweiten Vergleich. Diese vergleichsweise kurzen Aufenthalte sind unter anderem auf die unterschiedlichen

164 Pflegestatistik des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg 2018.

165 Bevölkerungsfortschreibung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg 2019.

166 Arbeitsgruppe Gesundheitsökonomische Gesamtrechnung der Länder (2018): Anliegen, Zielsetzung, Ergebnisse.

167 Ärztliche Versorgung seit 2003, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2019.

168 Hin, Monika; Merther, Jeanette (2018): Tourismus in Baden-Württemberg. Strukturen und Entwicklungen in Verdichtungsräumen und im ländlichen Raum, S. 51-54.

Strukturen der Regionen zurückzuführen. So stellt die Region Stuttgart einen Wirtschaftsstandort mit sehr vielen Geschäftsreisenden dar[169], wohingegen beispielsweise die Regionen im Schwarzwald und am Bodensee hauptsächlich Urlaubs- und Kurgäste anziehen.[170]

In der Region Stuttgart kommt dabei rund jeder vierte Gast aus dem Ausland. Dies entspricht auch dem Durchschnitt des Landes. Dabei spielen nicht nur die exportorientierte Wirtschaft, sondern auch die attraktiven Ziele für Tages- und Kurzreisen (z. B. Museen) eine wesentliche Rolle. Die meisten ausländischen Gäste kommen aus den USA und aus der Schweiz, welche gleichzeitig zu den wichtigsten Außenwirtschaftspartnern Baden-Württembergs und der Region Stuttgart zählen. Insgesamt hat sich die Zahl der Übernachtungen deutscher Gäste in der Region Stuttgart seit dem Jahr 2014 um rund 10 % erhöht, während sich gleichzeitig die Zahl der ausländischen Gäste um 18 % erhöht hat.[171]

Unter den größten Unternehmen aus dem Bereich der personenbezogenen Dienstleistungen in der Region Stuttgart finde sich vor allem eine Reihe meist regional agierender Kliniken sowie das Diakonische Werk Württemberg, das aber keine Beschäftigtenzahl für die Region Stuttgart ausweist (Tabelle 3.50).

Tabelle 3.50: Große Unternehmen aus dem Bereich personenbezogene Dienstleistungen in der Region Stuttgart

Unternehmen	Beschäftigte insgesamt	Beschäftigte in der Region Stuttgart
Klinikverbund Südwest GmbH	5.000	3.750
Robert-Bosch-Krankenhaus GmbH	2.700	2.700
ALB FILS KLINIKEN GmbH	2.330	2.330
Vinzenz von Paul Kliniken gGmbH	2.276	2.276
Klinikum Esslingen GmbH	1.800	1.800
Christophsbad GmbH & Co. Fachkrankenhs. KG	1.500	1.500
Diakonisches Werk Württemberg	76.000	k.A.

Quelle: IHK Region Stuttgart: Datenbank der größten Unternehmen in Baden-Württemberg, freiwillige Angaben der Unternehmen, jeweils aktuellste Meldung zum Stand Juli 2019

169 Der „Strategieplan 2022 der Stuttgart-Marketing GmbH und Regio Stuttgart Marketing- und Tourismus GmbH nennt etwa einen Anteil von 70 % Geschäftsreisenden unter den Inlandsübernachtungsgästen.

170 IHK Region Stuttgart (2019c): Wirtschaftsregion Stuttgart – Zahlen und Fakten. Tourismus.

171 Ebd.

Beschäftigungsentwicklung

Absolut betrachtet sind die personenbezogenen Dienstleistungen der Dienstleistungsbereich mit den höchsten Beschäftigtenzahlen in der Region. So arbeiteten im Jahr 2018 insgesamt 238.023 Menschen in der Region in diesem Wirtschaftsbereich (Tabelle 3.51).[172] Seit dem Jahr 2007 ist die regionale Beschäftigung in den personenbezogenen Diensten um 31,2 % gewachsen. Dieser Wert liegt leicht unter dem Bundes- oder Landesdurchschnitt. 41,0 % der Beschäftigung in der Region entfallen dabei auf den Stadtkreis Stuttgart. Die Beschäftigungsentwicklung in den einzelnen Kreisen verläuft relativ homogen, auch wenn der Kreis Esslingen mit einem Zuwachs von 38,4 % die dynamischste Entwicklung verzeichnet.

Tabelle 3.51: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Bereich Personenbezogene Dienstleistungen im Jahr 2018 im Vergleich zu den Vorjahren in den Kreisen der Region Stuttgart

	2007	2017	2018	Entw. 2007 bis 2018		Entw. 2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Deutschland	6.280.754	8.167.766	8.337.870	2.057.116	32,8%	170.104	2,1%
Baden-Württemberg	761.594	992.683	1.012.782	251.188	33,0%	20.099	2,0%
Region Stuttgart	181.451	232.560	238.023	56.572	31,2%	5.463	2,3%
Stuttgart	74.152	94.563	97.687	23.535	31,7%	3.124	3,3%
Böblingen	19.042	23.369	24.040	4.998	26,2%	671	2,9%
Esslingen	25.888	35.213	35.838	9.950	38,4%	625	1,8%
Göppingen	13.216	16.264	16.678	3.462	26,2%	414	2,5%
Ludwigsburg	25.222	32.315	32.828	7.606	30,2%	513	1,6%
Rems-Murr-Kreis	23.337	29.844	29.974	6.637	28,4%	130	0,4%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IAW-Berechnungen

Der nach Beschäftigtenzahlen größte Teilbereich der personenbezogenen Dienstleistungen ist mit einem Beschäftigtenanteil von 28,2 % das Gesundheitswesen (Tabelle 3.52). So zählte das Gesundheitswesen in der Region im Jahr 2018 67.190 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Auch das Gastgewerbe, Erziehung und Unterricht sowie Heime und das Sozialwesen machen mit jeweils 12 bis 15 % große Anteile der Beschäftigung in diesem Dienstleistungsbereich aus.

172 Die Beschäftigtenzahlen der Region insgesamt ergeben sich dabei aus Datenschutzgründen nicht immer genau aus der Summe der Beschäftigten in den einzelnen Kreisen.

Tabelle 3.52: Region Stuttgart – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Bereich Personenbezogene Dienstleistungen im Jahr 2018 im Vergleich zu den Vorjahren

	2007	2017	2018	Entw. 2007 bis 2018		Entw. 2017 bis 2018	
				abs.	%	abs.	%
Gastgewerbe	22.253	30.903	31.542	9.289	41,7%	639	2,1%
Erziehung und Unterricht	25.401	31.733	31.901	6.500	25,6%	168	0,5%
Gesundheitswesen	53.095	67.016	67.190	14.095	26,5%	174	0,3%
Heime (ohne Erholungs- und Ferienheime)	20.766	27.867	29.368	8.602	41,4%	1.501	5,4%
Sozialwesen (ohne Heime)	21.187	33.515	35.847	14.660	69,2%	2.332	7,0%
Erbringung von DL des Sports, der Unterhaltung und der Erholung	1.975	4.097	4.400	2.425	122,8%	303	7,4%
Interessenvertretungen sowie kirchl. und sonst. religiöse Vereinig. (ohne Sozialw. und Sport)	18.585	18.926	19.306	721	3,9%	380	2,0%
Sonstige personenbez. Dienste	18.189	18.503	18.469	280	1,5%	-34	-0,2%
Personenbezogene DL insgesamt	181.451	232.560	238.023	56.572	31,2%	5.463	2,3%

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit und IAW-Berechnungen

Langfristig konnten das Gesundheits- und das Sozialwesen mit Zuwächsen von je über 14.000 neuen Stellen absolut gesehen am stärksten wachsen. Im Sozialwesen ist die Beschäftigtenzahl 2018 um mehr als zwei Drittel höher als noch im Jahr 2007. Auch verglichen mit dem Jahr 2017 ist die Beschäftigtenentwicklung im Sozialwesen sehr dynamisch. So wurden im letzten Jahr 2.332 neue Stellen geschaffen, was einem Beschäftigungswachstum von 7,0 % entspricht. Das langfristig höchste relative Wachstum erfahren die Dienstleistungen des Sports, der Unterhaltung und der Erholung mit einer Wachstumsrate von 122,8 %. Mit Beschäftigtenzahlen von 4.400 kommt diesem Bereich jedoch insgesamt eine begrenzte Bedeutung zu, wenn auch die kurzfristige Beschäftigungsentwicklung ebenfalls sehr dynamisch verläuft. Auch das Gastgewerbe sowie der Bereich der Heime konnten seit dem Jahr 2007 Beschäftigungszuwächse von über 40 % verzeichnen und beide Bereiche weisen auch jüngst eine positive Beschäftigungsentwicklung auf.

Aussichten

An dieser Stelle sei schließlich noch eine Einschätzung der Lage und der kurzfristigen Entwicklung des Hotel- und Gaststättengewerbes gegeben. Die Zufriedenheit mit der aktuelle Geschäftslage hat unter den im Rahmen des Konjunkturberichtes der IHK Region Stuttgart vom Mai 2019 befragten Unternehmen des Hotel- und Gaststättengewer-

bes sowohl im Vergleich zu Jahresbeginn, als auch im Vergleich zu den beiden Vorjahren deutlich abgenommen.[173] So schätzen nur noch 32,6 % der Unternehmen die aktuelle Lage als positiv ein, während 8,7 % diese als negativ beschreiben. Im Vergleich dazu bewerteten im gleichen Zeitraum des vergangenen Jahres noch 54,3 % der befragten Unternehmen die aktuelle Geschäftslage als positiv während nur 2,2 % der Unternehmen diese als negativ bewerteten.

Damit hat sich der auch noch zu Jahresbeginn herrschende Boom in der Branche nicht fortsetzen können. Auch die Entwicklung des Auftragsvolumens wird nur noch von 28,6 % der befragten Unternehmen positiv eingeschätzt während die Anzahl der Unternehmen, die diese negativ einschätzen um 28,1 Prozentpunkte auf 45,2 % stark angestiegen ist. Folglich ist es nicht verwunderlich, dass die Unternehmen der Branche recht skeptisch in die Zukunft blicken. Lediglich 10 % der Unternehmen rechnen damit, innerhalb des nächsten Jahres neue Stellen zu schaffen und ihre Mitarbeiterzahl damit zu steigern. Ein Viertel der Unternehmen geht hingegen davon aus, Stellen abbauen zu müssen. Der auch in dieser Branche anhaltende Fachkräftemangel, der von 87,1 % der befragten Hoteliers und allen Befragten aus der Gastronomie als Geschäftsrisiko genannt wird, stellt dabei jedoch alle Unternehmen der Branche vor große Herausforderungen.

3.3 Handwerkswirtschaft in der Region Stuttgart

Die Branchen des Handwerks sind durch eine große Vielfalt gekennzeichnet und finden sich dadurch in der Statistik in zahlreichen Wirtschaftszweigen wieder. Somit ist die Handwerkswirtschaft ein Querschnittsbereich aus dem Produzierenden Gewerbe und dem Dienstleistungssektor. Die Unternehmen des Handwerks sind in vielen der in den Kapiteln 3.1 und 3.2 betrachteten Branchen zu verorten und sollen hier zusammenfassend untersucht werden.

Für die Regionalwirtschaft und für regionale Arbeitsmärkte weist die Handwerkswirtschaft eine erhebliche Bedeutung auf. Das Handwerk als vielseitiger Wirtschaftsbereich bildet mit seinen meist kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) ein Kernstück der deutschen Wirtschaft: Das Handwerk leistet mit rund 5,53 Mio. Beschäftigten in rund einer Million meist inhabergeführten Betrieben einen wesentlichen Beitrag für Wirtschaft und Gesellschaft in Deutschland. Mit gut 612 Mrd. Euro Umsatz im Jahr 2018 ist das Handwerk ein zentraler Partner in den Wertschöpfungsketten der deutschen Wirtschaft. Mit rund 368.000 Auszubildenden tragen die Betriebe des Handwerks maßgeblich zur Qualifikation der Fachkräfte in Deutschland bei. Schließlich sind 12,4 % aller Erwerbstätigen und 27,8 % aller Auszubildenden im facettenreichen Handwerk mit seinen mehr als 130 verschiedenen Berufen tätig. Damit ist das Handwerk laut Bun-

173 IHK Region Stuttgart (2017): Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Mai 2017; IHK Region Stuttgart (2018): Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Mai 2018; IHK Region Stuttgart (2019b): Konjunkturbericht für die Region Stuttgart, Mai 2019.

desministerium für Wirtschaft und Energie ein Garant für Wohlstand und Beschäftigung sowie ein Wachstums- und Innovationsmotor.[174]

Die Handwerkswirtschaft bietet privaten, gewerblichen und öffentlichen Auftraggebern ein breites und differenziertes Angebot an Waren und Dienstleistungen. Zum Handwerk gehören alle Gewerbe, die in der Handwerksordnung (HwO) verzeichnet sind. Die HwO unterscheidet zwischen dem zulassungspflichtigen Handwerk, dem zulassungsfreien Handwerk und den handwerksähnlichen Gewerben.[175] Diese Handwerkszweige verteilen sich auf ganz unterschiedliche Branchen im Produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungssektor. Die handwerkliche Tätigkeit zeichnet sich in der Regel durch flexible, eng am individuellen Kundenwunsch orientierte Spezialfertigung aus.

Tabelle 3.53: Ausgewählte Beispiele für Gewerbezweige im Handwerk

Zulassungspflichtige Handwerke	Zulassungsfreie Handwerke	Handwerksähnliche Gewerbe
Maurer, Zimmerer, Dachdecker, Steinmetz, Maler, Gerüstbauer, Schornsteinfeger, Feinwerkmechaniker, Informationstechniker, Kraftfahrzeugtechniker, Heizungsbauer, Elektrotechniker, Tischler, Bäcker, Fleischer, Augenoptiker, Orthopädietechniker, Friseure, Glaser	Fliesenleger, Estrichleger, Uhrmacher, Graveure, Goldschmiede, Parkettleger, Modellbauer, Modisten, Schuhmacher, Raumausstatter, Brauer, Gebäudereiniger, Fotografen, Buchbinder, Drucker, Geigenbauer, Lichtreklamehersteller	Eisenflechter, Bodenleger, Fahrzeugverwerter, Rohr- und Kanalreiniger, Kabelverleger im Hochbau, Änderungsschneider, Gerber, Speiseeishersteller, Schnellreiniger, Kosmetiker, Maskenbildner, Bestattungsgewerbe, Klavierstimmer

Quelle: Handwerksordnung, Anlage A und Anlage B (B1/B2)

Strukturwandel, Entwicklungstrends und Herausforderungen für das Handwerk

Die Handwerkswirtschaft ist in den letzten Jahrzehnten von einem strukturellen Wandel geprägt, der die Stellung des Handwerks innerhalb der Gesamtwirtschaft verändert[176] und bei allen Kennzahlen durchschlägt. Nach Betriebsanzahl, Umsatz und Beschäftigung entwickelte sich das Handwerk in Deutschland seit Mitte der 1990er Jahre sehr differenziert: Einem starken Zuwachs bei den Handwerksunternehmen insbesondere im Zeitraum 2004 bis 2013, steht ein deutlicher Beschäftigungsabbau bis 2010, der dann

174 Vergleiche Zentralverband des Deutschen Handwerks: Kennzahlen 2018 (www.zdh.de) und Bundesministerium für Wirtschaft und Energie: Handwerk (www.bmwi.de).

175 Die Handwerksordnung regelt, welche Handwerke zulassungspflichtig, zulassungsfrei oder handwerksähnlich sind. Für die 41 zulassungspflichtigen Handwerke muss eine Befähigung nachgewiesen werden („Meisterpflicht"). Die übrigen Handwerke sind als zulassungsfrei (52 Handwerke) oder als handwerksähnlich (54 Gewerke) eingestuft.

176 Müller, Klaus (2017): Die Stellung des Handwerks innerhalb der Gesamtwirtschaft. Duderstadt.

in eine relativ stabile Beschäftigungslage mündete, gegenüber. Der Handwerksumsatz stieg zwar in den meisten Jahren nominal; der reale, inflationsbereinigte Umsatz stagnierte jedoch über den gesamten Zeitraum hinweg eher. Seit 2013 gibt es jedoch auch beim realen Umsatz einen stetigen Aufwärtstrend.

Eines der Kennzeichen des Strukturwandels im Handwerk ist, dass der Unternehmenszuwachs ausschließlich auf das Konto der Kleinstbetriebe geht – eine Auswirkung der Reform der Handwerksordnung 2004 mit ihrer Ausweitung der zulassungsfreien Handwerke. Den Löwenanteil an Umsatz und Beschäftigung stellen aber nach wie vor die zulassungspflichtigen Handwerke. Insgesamt vollzieht sich im Handwerk eine Tendenz zur Polarisierung der Betriebsgrößen, gekennzeichnet durch drei Segmente:

- das wachsende Segment der Klein- und Kleinstbetriebe,
- der klassische Kernbereich der mittleren Handwerksbetriebe,
- das moderne Großhandwerk.

In einigen Gewerbezweigen – beispielsweise Kfz-Techniker, Raumausstatter, Textilreiniger – ist die Polarisierungstendenz bereits stark ausgeprägt: Sowohl die Zahl der Soloselbstständigen und Kleinstbetriebe als auch der handwerklichen Großunternehmen wächst, während die mittlere Betriebsgröße ausdünnt.[177] Parallel zur Polarisierung der Betriebsstrukturen sind Konzentrationsprozesse in bestimmten Handwerkszweigen zu beobachten, besonders ausgeprägt im Lebensmittelgewerbe (Bäcker, Fleischer) und im Kraftfahrzeuggewerbe. Gleichzeitig ist jedoch der Anteil der Kleinstbetriebe (Soloselbstständige) an allen Handwerksunternehmen massiv gestiegen. In einigen Handwerkszweigen gab es eine so starke Expansion bei Soloselbstständigen, dass es sich inzwischen bei über 40 % der Handwerksbetriebe um Ein-Personen-Unternehmen handelt.[178] Diese Polarisierungstendenz im Handwerk ist in Baden-Württemberg stärker als im Bund ausgeprägt. „Hält diese Entwicklung an, könnte sie längerfristig das Erscheinungsbild des Handwerks erheblich verändern."[179]

Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die handwerklichen Kleinst- und Großunternehmen in ihrer Tätigkeitsstruktur in der Regel stark unterscheiden. So haben sich im Kfz-Gewerbe viele Kleinunternehmen als freie Werkstätten auf Reparaturen spezialisiert, denen immer größere Autohaus-Gruppen mit mehreren Standorten (die als Handwerkskonzerne bezeichnet werden können) gegenüberstehen.[180]

Weitere Entwicklungstrends und Herausforderungen für die Handwerkswirtschaft liegen in veränderten Marktbedingungen, dem demografischen Wandel sowie der

177 Müller, Klaus (2015): Veränderung Betriebsgrößenstrukturen im Handwerk. Münster.

178 Müller, Klaus; Vogt, Nora (2014): Soloselbstständigkeit im Handwerk. Duderstadt 2014.

179 Bauer, Julia et al. (2017): Handwerk 2025. Stuttgart, S. 5.

180 Dispan, Jürgen (2017): Branchenanalyse Kraftfahrzeug-Gewerbe. Düsseldorf.

sozioökonomischen Transformation durch Digitalisierung, Energie- und Mobilitätswende. Beim letztgenannten Punkt ist insbesondere die digitale Transformation hervorzuheben, weil sie die gesamte Bandbreite des Handwerks betrifft.[181] Immer größer werdende Herausforderungen für die Handwerksbetriebe im Zuge des demografischen Wandels sind ihre Rekrutierungsprobleme bei Fachkräften und Auszubildenden, die Meisterlücke und die Nachfolgeproblematik. So bleiben im Handwerk beispielsweise überdurchschnittlich viele Ausbildungsstellen unbesetzt, unter anderem weil die scheinbar höhere Attraktivität eines Studiums viele Jugendliche von einer Ausbildung im Handwerk abhält.[182] Zugleich verliert das Handwerk zwei von drei im Handwerk ausgebildete Fachkräfte an andere Wirtschaftsbereiche. Somit ist das Handwerk in besonderem Maße mit Nachwuchs- und Fachkräfteengpässen konfrontiert. Zwei Faktoren wirken sich hierbei aus: Die Arbeitsmarktposition der Handwerksbetriebe ist seit vielen Jahrzehnten relativ schwach. Gleichzeitig wird die Personalproblematik des Handwerks durch den demografischen Wandel massiv verstärkt. Darüber hinaus bestehen bei der Mehrzahl der Handwerksbetriebe Strategiedefizite, die meist in der kleinbetrieblichen Struktur und dem dominierenden Tagesgeschäft begründet liegen. Der immer wichtiger werdenden strategischen Unternehmensplanung, verknüpft mit vorausschauender, lebensphasenorientierter Personalpolitik, kommt kaum bzw. nur in wenigen Ausnahmebetrieben ausreichend Bedeutung zu.

In der Studie „Handwerk 2025“ wird deutlich, dass „es den Unternehmerinnen und Unternehmern sehr schwer fällt, in ihrem Denken und Handeln eine längerfristige Perspektive einzunehmen, obwohl sie dies für wichtig und sinnvoll halten.“[183] Demnach gibt es bei der strategischen Betriebsführung in den meisten Betrieben ein Manko, für das im zentralen Handlungsfeld „Strategische Betriebsführung“ Vorschläge und Lösungswege entwickelt wurden. Zusammenfassend werden laut „Handwerk 2025“ drei der hier genannten Trends und Herausforderungen das Handwerk in den kommenden Jahren besonders beschäftigen: Fachkräftesicherung, Digitalisierung, Unternehmensstrategie. Um die Handwerksbetriebe für die Zukunftssicherung fit zu machen, haben der Baden-Württembergische Handwerkstag und das Wirtschaftsministerium das Projekt „Dialog und Perspektive Handwerk 2025“ gestartet.[184] Bis Mitte 2019 sind zahlreiche Maßnahmen und Modellprojekte im Rahmen von Handwerk 2015 in den drei Bereichen Personaloffensive, Strategieoffensive und Digitaloffensive angelaufen.[185]

181 Die Chancen und Risiken der Digitalisierung für Wirtschaft und Beschäftigung in der Region Stuttgart werden im Schwerpunktkapitel des Strukturberichts 2017 ausführlich behandelt.

182 BWHT (2018): Geschäftsbericht 2017/18. Stuttgart.

183 Bauer, Julia et al. (2017): Handwerk 2025. Stuttgart, S. 10.

184 BWHT (2019a): Dialog und Perspektive Handwerk 2025–20 Maßnahmen. Stuttgart.

185 BWHT (2019b): Jahrbuch 2018/19. Stuttgart.

Handwerk in der Region Stuttgart

Mehr als 29.300 Handwerksbetriebe waren Ende des Jahres 2018 in der Region Stuttgart gemeldet. Diese sind ganz unterschiedlichen Wirtschaftszweigen wie dem Verarbeitenden Gewerbe, dem Baugewerbe, dem Handel sowie der Erbringung von persönlichen Dienstleistungen zugeordnet. Die Mehrzahl der Handwerksbetriebe gehört zum Produzierenden Gewerbe, d. h. zum Baugewerbe und zum handwerklichen Verarbeitenden Gewerbe. Gerade in der Region Stuttgart spielen die Handwerke für den gewerblichen Bedarf eine deutlich größere Rolle als in anderen Regionen. Bei solchen klassischen Zulieferer-Handwerken stehen gewerbliche Auftraggeber im Mittelpunkt. Diese Handwerksbetriebe sind elementare Bestandteile entsprechender Wertschöpfungsketten und damit eng mit anderen Unternehmen, insbesondere aus der Industrie, verflochten. Sie sind damit auch Bestandteile der beiden großen regionalen Cluster, dem Automotive-Cluster und dem Produktionstechnik-Cluster.

Tabelle 3.54: Region Stuttgart – Anzahl der Handwerksbetriebe 2018 im Vergleich zu ausgewählten Vorjahren

	2005	2013	2016	2018	2005 bis 2018 %	2016 bis 2018 %
Zulassungspflichtige Handwerke	19.173	18.499	17.847	17.407	-9,2%	-2,5%
Zulassungsfreie Handwerke	4.007	6.087	6.504	7.047	75,9%	8,3%
Handwerksähnliche Betriebe	5.826	5.033	4.848	4.881	-16,2%	0,7%
Handwerk insgesamt	29.006	29.619	29.199	29.335	1,1%	0,5%

Quelle: Handwerkskammer Region Stuttgart und IMU-Berechnungen

In der Region Stuttgart waren 2018 insgesamt 29.335 Handwerksbetriebe gemeldet, von denen 59 % dem zulassungspflichtigen Handwerk zuzuordnen sind (Tabelle 3.54). Die Gesamtzahl der Handwerksbetriebe pendelte sich nach dem durch die Reform der Handwerksordnung ausgelösten starken Anstieg in den Jahren 2004 bis 2007 seither zwischen 29.200 und 29.700 ein. Über die gesamten letzten 13 Jahre hinweg betrachtet, stehen einem überaus deutlichen prozentualen Plus bei den zulassungsfreien Handwerken (+75,9 %) ein Minus bei den zulassungspflichtigen Handwerken (-9,2 %) und ein etwas größeres Minus bei den handwerksähnlichen Betrieben (-16,2 %) gegenüber.

In den Betrieben der Handwerkswirtschaft der Region Stuttgart wurde im Jahr 2018 von 183.900 Beschäftigten – dazu kommen noch rund 10.600 Auszubildende – ein Umsatz von fast 24 Mrd. Euro erwirtschaftet (Tabelle 3.55). Der Löwenanteil des Handwerksumsatzes, genau neun Zehntel, wird von Unternehmen aus den zulassungspflichtigen Handwerken erwirtschaftet, 8,7 % entfallen auf zulassungsfreie Handwerke und 1,3 %

auf handwerks-ähnliche Betriebe. Bei den Handwerksbeschäftigten entfallen drei Viertel auf die zulassungspflichtigen Handwerke (75,7 %) und ein Fünftel auf die zulassungsfreien (19,6 %). Die handwerksähnlichen Betriebe, die bei der Betriebsanzahl einen Anteil von 16,6 % ausmachen, vereinen nur 4,7 % der Beschäftigten und 1,3 % des Gesamtumsatzes auf sich.

Tabelle 3.55: Region Stuttgart – Umsatz und Beschäftigung im Handwerk 2018 im Vergleich zu Vorjahren

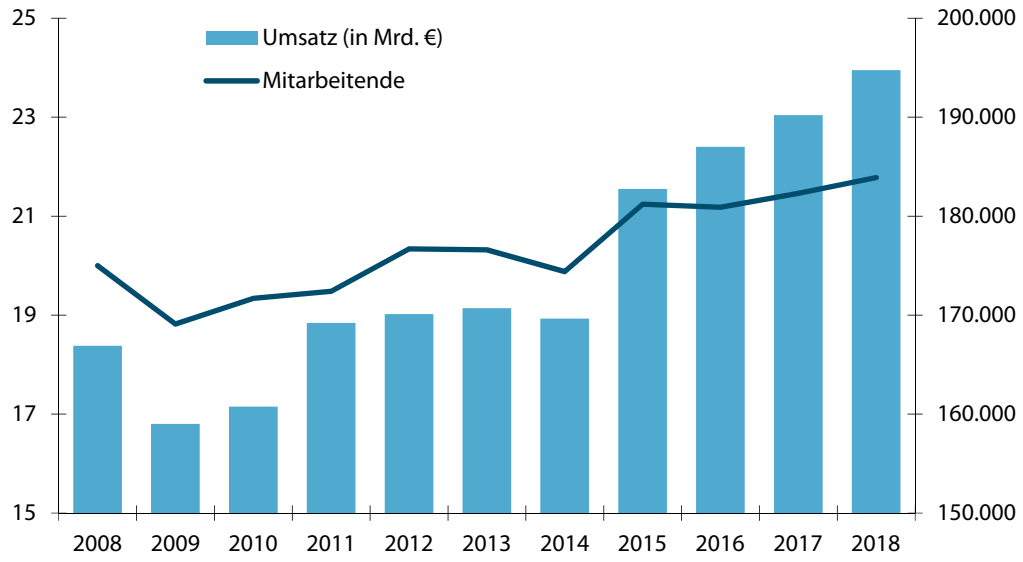
	Umsatz (in Mio. Euro)			Mitarbeiter (ohne Auszubildende)		
	2008	2017	2018	2008	2017	2018
Zulassungspflichtige Handwerke	16.540	20.640	21.550	136.600	138.500	139.300
Zulassungsfreie Handwerke	1.460	2.080	2.080	28.300	35.300	36.000
Handwerksähnliche Betriebe	370	310	320	10.100	8.500	8.600
Handwerk insgesamt	18.380	23.040	23.950	175.000	182.300	183.900

Quelle: Handwerkszählung der Statistischen Ämter und Schätzungen der Handwerkskammer Region Stuttgart (basierend auf Statistischem Landesamt Baden-Württemberg)

Der regionale Handwerksumsatz entwickelte sich nach 2014 überaus positiv. Im Jahr 2018 lag der nominale Umsatz um 26,5 % über dem des Jahres 2014, womit das jahresdurchschnittliche Umsatzwachstum 6,1 % betrug. Mit diesem weit über der Inflationsrate liegenden jährlichen Anstieg ist im Handwerk der Region Stuttgart erstmals seit längerem in den letzten vier Jahren wieder ein reales Wachstum erzielt worden (Abbildung 3.11). Einen überproportionalen Anteil am Umsatzwachstum der letzten Jahre hatten Unternehmen des zulassungspflichtigen Handwerks mit einem jahresdurchschnittlichen Plus von 6,6 %. Deutlich niedriger lag das jahresdurchschnittliche Plus bei den zulassungsfreien Handwerken (2,0 %) und die handwerksähnlichen Betriebe stagnierten mit einem nominalen Nullwachstum.

Im regionalen Handwerk insgesamt stieg die Beschäftigtenzahl in den zehn Jahren bis 2018 um 8.900 an (+5,1 %). Nach dem Einbruch 2009 mit einem Abbau von 5.900 Stellen stieg die Zahl der im Handwerk Beschäftigten bis 2012 wieder rasch an und fiel dann wieder leicht ab. Einem größeren Beschäftigungsplus 2015 folgte dann ein leichter Beschäftigungsaufbau bis 2018 (Abbildung 3.11). Im Kontrast zum stark steigenden Handwerksumsatz in den vier Jahren bis 2018 (+26,5 %) stieg die Handwerksbeschäftigung nur um 5,5 %. Im gesamten Betrachtungszeitraum von 2008 bis 2018 steht einem Arbeitsplatzabbau bei den handwerksähnlichen Betrieben (-14,9 %) ein starker Aufbau bei den zulassungsfreien Handwerken (+27,2 %) gegenüber. Dagegen gab es bei den die Handwerkswirtschaft dominierenden zulassungspflichtigen Handwerken von 2008 bis 2018 nur einen leichten Aufbau um 2.700 Mitarbeiter (+2,0 %).

Abbildung 3.11: Region Stuttgart – Umsatz- und Beschäftigungsentwicklung im Handwerk von 2008 bis 2018



Quelle: Handwerkszählung der Statistischen Ämter und Schätzungen der Handwerkskammer Region Stuttgart (basierend auf Statistischem Landesamt Baden-Württemberg)

Die Beschäftigtenstruktur unterscheidet sich deutlich zwischen zulassungspflichtigem und zulassungsfreiem Handwerk. Im zulassungspflichtigen Handwerk lag der Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigter im Jahr 2016 mit 78 % deutlich höher als im zulassungsfreien Handwerk mit 61 %, in dem der Anteil geringfügig entlohnter Beschäftigter mit fast 30 % überproportional hoch ist. Für handwerksähnliche Betriebe liegen hierzu keine Daten vor.

Die größten Gewerbegruppen im Handwerk der Region Stuttgart sind laut Handwerkszählung die Handwerke für den gewerblichen Bedarf und das Ausbaugewerbe. Fasst man zulassungspflichtiges und zulassungsfreies Handwerk zusammen, so waren die Handwerke für den gewerblichen Bedarf mit gut 49.700 tätigen Personen in 2.659 Betrieben die größte Gewerbegruppe im Jahr 2016 (für das die aktuellsten Zahlen vorliegen). Die größten Gewerbezweige der Handwerke für den gewerblichen Bedarf waren die Gebäudereiniger mit 22.600 Beschäftigten, die Feinwerkmechaniker mit 15.200 Beschäftigten und die Metallbauer mit 6.100 Beschäftigten. Zum Ausbaugewerbe als zweitgrößter Gruppe in der Region Stuttgart gehörten 6.866 Handwerksbetriebe mit gut 50.000 tätigen Personen. Der größte Gewerbezweig innerhalb des Ausbaugewerbes waren die Elektrotechniker mit 1.432 Unternehmen und 17.700 Beschäftigten, gefolgt von den Installateuren und Heizungsbauern (9.400 Beschäftigte) sowie den Malern und Lackierern (5.700 Beschäftigte). Weitere größere Gewerbezweige mit mehr als 10.000 tätigen Personen in der Region Stuttgart waren 2016 die Kraftfahrzeugtechniker (15.700 Beschäftigte), die Bäcker (12.100 Beschäftigte) sowie die Maurer und Betonbauer (11.800 Beschäftigte).

Entwicklung von Handwerksgruppen in Baden-Württemberg

Der Gesamtumsatz der baden-württembergischen Handwerksbetriebe stieg 2018 um 4,3 % auf 101 Mrd. Euro und übersprang damit zum ersten Mal die 100 Milliarden-Euro-Marke. Die Zahl der tätigen Personen stieg um 0,6 % auf rund 793.000. „Ein höheres Beschäftigungswachstum wäre durchaus möglich, wenn denn genügend Fachkräfte zur Verfügung gestanden hätten."[186]

In Baden-Württemberg sind die mit Abstand größten Handwerksgruppen das Ausbaugewerbe und die Handwerke für den gewerblichen Bedarf. Laut Handwerkszählung gehörten im Jahr 2016 29.740 Handwerksbetriebe mit gut 206.000 tätigen Personen zum Ausbaugewerbe. Der größte Gewerbezweig innerhalb des Ausbaugewerbes waren die Elektrotechniker mit 5.874 Unternehmen und nahezu 58.000 Beschäftigten, gefolgt von den Installateuren und Heizungsbauern, den Malern und Lackierern sowie den Tischlern. Zweitgrößte Gewerbegruppe waren 2016 die Handwerke für den gewerblichen Bedarf mit gut 201.000 tätigen Personen in 11.335 Betrieben sowie den Gebäudereinigern und Feinwerkmechanikern als größte Gewerbezweige. Weitere mit mehr als 50.000 tätigen Personen sehr stark besetzte Gewerbezweige aus anderen Handwerksgruppen sind die Kraftfahrzeugtechniker (67.100 Beschäftigte), die Bäcker (53.100 Beschäftigte) sowie die Maurer und Betonbauer (51.000 Beschäftigte).

Aktuellere und differenziertere Aussagen zu Umsatz und Beschäftigung in den Handwerksgruppen können für Baden-Württemberg insgesamt auf Grundlage der Handwerksberichterstattung getroffen werden (Tabelle 3.56). 2018 war für das zulassungspflichtige Handwerk insgesamt ein positives Jahr mit einem Umsatzwachstum um 4,4 % und einem leichten Beschäftigungsaufbau um 0,6 %. Damit entwickelte sich der Handwerksumsatz in Baden-Württemberg deutlich besser als in den Vorjahren. Die Handwerksbeschäftigung konnte nicht ganz an das Plus der Vorjahre anknüpfen. Dabei entwickelten sich die verschiedenen Gewerbegruppen sehr unterschiedlich, wie im Folgenden gezeigt wird.

Beim Umsatz ist für 2018 die besonders positive Entwicklung beim Bauhauptgewerbe, das im zweiten Jahr in Folge überproportional prosperiert, hervorzuheben. Ein deutliches Plus gab es auch bei den Handwerken für den gewerblichen Bedarf. Leicht unterdurchschnittlich, aber immer noch positiv, entwickelte sich der Umsatz 2018 beim Ausbaugewerbe, beim Kraftfahrzeuggewerbe, beim Gesundheitsgewerbe und bei den Handwerken für den privaten Bedarf. Einzige Gewerbegruppe mit einem Minus im Vergleich zu 2017 ist das Lebensmittelgewerbe, das unter starkem Druck durch industrielle Anbieter und Supermarktketten steht und seit längerem einen deutlich schlechteren Umsatztrend als die anderen Gewerbegruppen aufweist. Im Vergleich zur heterogenen Umsatzentwicklung gab es bei der Beschäftigung weniger deutliche Unterschiede: Die Spannbreite bei der Beschäftigungsentwicklung 2018 im Vergleich zu 2017 liegt zwischen +2,0 % bei den Handwerken für den gewerblichen Bedarf und -1,8 % bei den Handwerken für den privaten Bedarf.

186 BWHT (2019c): BWHT-Report März 2019. Stuttgart.

Tabelle 3.56: Baden-Württemberg – Umsatz- und Beschäftigungsentwicklung nach Gewerbegruppen im zulassungspflichtigen Handwerk in den Jahren 2014 bis 2018

	Umsatz (jeweils Veränderung zum Vorjahr)				
	2014	2015	2016	2017	2018
Bauhauptgewerbe	3,0%	1,5%	2,5%	8,5%	9,7%
Ausbaugewerbe	1,9%	0,6%	3,4%	2,2%	3,1%
Handwerke für den gewerblichen Bedarf	4,7%	2,6%	2,9%	5,5%	6,6%
Kraftfahrzeuggewerbe	2,6%	5,4%	5,6%	3,1%	2,8%
Lebensmittelgewerbe	-1,0%	0,7%	0,7%	1,3%	-1,7%
Gesundheitsgewerbe	4,2%	2,9%	2,2%	1,3%	2,8%
Handwerke für den privaten Bedarf	1,9%	2,3%	1,6%	0,8%	1,5%
Zulassungspflichtiges Handwerk insgesamt	2,8%	2,5%	3,6%	3,2%	4,4%
	Beschäftigte (jeweils Veränderung zum Vorjahr)				
	2014	2015	2016	2017	2018
Bauhauptgewerbe	1,4%	0,5%	1,3%	1,8%	1,7%
Ausbaugewerbe	0,9%	0,4%	0,9%	1,3%	0,6%
Handwerke für den gewerblichen Bedarf	1,4%	0,6%	0,7%	1,4%	2,0%
Kraftfahrzeuggewerbe	1,1%	0,3%	1,4%	1,3%	0,3%
Lebensmittelgewerbe	0,5%	0,6%	0,2%	-0,3%	-1,6%
Gesundheitsgewerbe	1,0%	1,1%	1,5%	1,6%	–
Handwerke für den privaten Bedarf	0,2%	-0,8%	0,4%	-0,2%	-1,8%
Zulassungspflichtiges Handwerk insgesamt	1,0%	0,4%	0,9%	1,1%	0,6%

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (Handwerksberichterstattung)

Aktuelle Entwicklung – Handwerkskonjunktur

Die aktuelle Entwicklung der Handwerkswirtschaft in Region und Land wird im Folgenden auf Basis der Konjunkturberichterstattung der Handwerkskammer Region Stuttgart und des Baden-Württembergischen Handwerkstags (BWHT) zusammengefasst. Die Handwerkskonjunktur steht in der Region Stuttgart weiterhin auf einem soliden Fundament, musste aber leichte Einbußen verkraften. Nach mehreren sehr guten Jahren werde „das Wachstumstempo in 2019 wohl etwas moderater ausfallen."[187] Der Konjunkturindikator

187 Handwerkskammer Region Stuttgart (2019a): Konjunkturbericht. 1. Quartal 2019. Stuttgart.

lag im zweiten Quartal 2019 mit plus 38,2 Punkten um knapp zwei Zähler unter dem Vorjahreswert.[188] Bei einer überwiegend guten bis sehr guten Geschäftslage rechnen mehr als zwei Drittel der Handwerksbetriebe (69,2 %) in der Region Stuttgart mit einer weiterhin positiven Geschäftsentwicklung. Auch auf die einzelnen Handwerksgruppen bezogen besteht weiterhin eine zuversichtliche Einschätzung, wenn auch der Konjunkturoptimismus in der Breite nachgelassen hat. Besonders positiv stellte sich der Konjunkturindikator im zweiten Quartal 2019 im Bauhauptgewerbe (+49,6) dar, gefolgt vom Ausbaugewerbe (+44,4). Auch in allen weiteren Handwerksbranchen lag der Konjunkturindikator nach wie vor klar im positiven Bereich: Im Kraftfahrzeuggewerbe und den Dienstleistungshandwerken bei rund plus 35, bei den Handwerken für gewerblichen Bedarf und den Gesundheitsgewerben bei knapp unter plus 30 und im Nahrungsmittelgewerbe bei plus 17.

Die positive Einschätzung der konjunkturellen Entwicklung im gesamten Handwerk schlägt jedoch nur leicht auf die Beschäftigungserwartungen im Handwerk der Region Stuttgart durch: Laut der Betriebsbefragung im zweiten Quartal 2019 wollen 12,8 % der Betriebe ihr Personal aufstocken und 6,3 % gehen von einer Verringerung der Personaldecke aus; die restlichen 81 % rechnen mit konstanter Beschäftigung in ihrem Betrieb. Die vorhandene Einstellungsbereitschaft vieler Handwerksbetriebe stößt jedoch bei einem leergefegten Arbeitsmarkt an ihre Grenzen – „Belastungshemmnisse für das Handwerk wie der Fachkräftemangel haben sich weiter verstärkt."[189]

Wie in der Region so überwiegt auch im Land eine optimistische Grundhaltung. Im baden-württembergischen Handwerk waren im zweiten Quartal 2019 mehr als drei Viertel der Betriebe mit ihrer Geschäftslage zufrieden. Bei den künftigen Geschäftserwartungen rechnet jeder fünfte Betrieb mit einer weiteren Verbesserung.[190] Der BWHT-Konjunkturindikator erzielte plus 39,9 Punkte und lag damit knapp unter dem Vorjahreswert. Die Kapazitätsauslastung der Handwerksbetriebe ist im Vergleich zu Vorjahreszeiträumen nochmals leicht gestiegen. 46 % der Betriebe meldeten eine hohe Auslastung zwischen 81 und 100 %, rund 18 % sogar eine Auslastung über die Kapazitätsgrenzen hinaus. Laut BWHT geht dieses allerdings „zulasten der Mitarbeiter, da nach wie vor in vielen Branchen Fachkräfte händeringend gesucht werden."[191]

Auch die differenzierte Betrachtung zeigt 2019 für alle sieben Handwerksgruppen einen stark positiven Wert des Konjunkturindikators im Südwesten. Am höchsten lag er im zweiten Quartal 2019 im Bauhauptgewerbe (+47,5) knapp vor dem Ausbaugewerbe (+47,1). In den fünf weiteren Handwerksgruppen wies der Konjunkturindikator einen

188 Handwerkskammer Region Stuttgart (2019b): Konjunkturbericht. 2. Quartal 2019. Stuttgart. (Der Konjunkturindikator wird aus dem Saldo von positiven und negativen Einschätzungen der Handwerksbetriebe für die Geschäftslage und Geschäftserwartungen errechnet.)

189 Handwerkskammer Region Stuttgart (2019a): Konjunkturbericht. 1. Quartal 2019. Stuttgart.

190 BWHT (2019d): Konjunkturbericht – 1. Quartal 2019. Stuttgart.

191 Pressemitteilung des BWHT vom 05.04.2019 („Handwerkskonjunktur: Guter Start ins neue Jahr").

Wert um die plus 30 Punkte auf (zwischen +26,4 beim Gesundheitsgewerbe und +36,7 beim Kfz-Gewerbe). In der Breite lässt sich feststellen, dass die große Mehrheit der baden-württembergischen Handwerksbetriebe weiterhin optimistisch in die Zukunft blickt. „Insgesamt steht das Handwerk im Südwesten auf einem sehr soliden Fundament. Dennoch spüren auch die Handwerker im Südwesten bereits Vorboten der sich eintrübenden Konjunktur. … Ebenso bereitet der Fachkräftemangel den Handwerksunternehmen große Sorgen."[192]

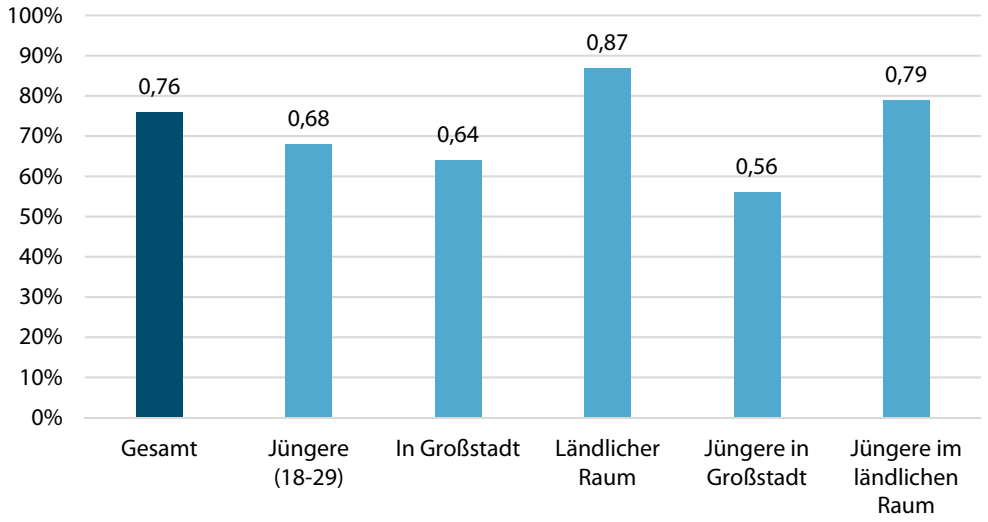
192 BWHT (2019d): Konjunkturbericht – 1. Quartal 2019. Stuttgart, S. 16.

4 Mobilitätsdienstleistungen in der Region Stuttgart

4.1 Mobilität in Bewegung: Kontext und Ziele des Schwerpunktkapitels

In den Bereichen Mobilität, Verkehr und Automobil ist derzeit vieles in Bewegung. Zentrale Aspekte sind dabei einerseits der sich vollziehende technologische Strukturwandel (u. a. Elektromobilität, Autonomes Fahren), der – andererseits – in engem Zusammenhang mit verschiedenen „exogenen" Entwicklungen steht. Dazu gehört ein sich veränderndes Konsumentenverhalten, das oft mit dem Schlagwort des „Nutzen statt Besitzen" beschrieben wird[193] und das sich beispielsweise auch in der Bewertung der Wichtigkeit des eigenen Autos niederschlägt (Abbildung 4.1).

Abbildung 4.1: Wichtigkeit eines eigenen Autos – Anteile von Befragten in Gesamtdeutschland, die ein eigenes Auto als „sehr wichtig" oder „wichtig" bewerten (2014, in Prozent)



Quelle: Blanck, R. et al. (2017), S. 45, basierend auf einer Befragung im Rahmen eines ISOE-Eigenprojekts Mobilität und IKT (N=1.088), IAW-Darstellung

193 Leismann, Kristin et al. (2012): Nutzen statt Besitzen. Berlin, sowie Ostrom, Elinor (2011): Was mehr wird, wenn wir teilen. München.

Dazu gehören auch weiter wachsende Verkehrsprobleme vor allem in den Ballungszentren („Stau-Region Stuttgart"[194]) sowie regulatorische Veränderungen, etwa im Bereich der Umweltgesetzgebung, beim Carsharing-Gesetz oder beim Personenbeförderungsgesetz (s.u.). Wichtige Treiber der aktuellen Entwicklungen sind die Fortschritte in den Bereichen der Digitalisierung, der Kommunikationstechnologien und der Automatisierung.

Die genannten Veränderungen wirken sich je nach „räumlicher Situation" grundsätzlich unterschiedlich aus. Beispielsweise stellt das wachsende Verkehrsaufkommen in Verbindung mit der Topographie gerade die Stadt Stuttgart vor besondere Herausforderungen, etwa hinsichtlich der Verkehrsbelastung und der Luftreinhaltung. Die umliegenden Kreise der Region Stuttgart hingegwen sind besonders von langen Pendelwegen betroffen. Auch das Angebot durch ÖPNV und andere Mobilitätsdienstleistungen (etwa Carsharing) ist dort geringer.

Abbildung 4.2: Aktuelle Schlagzeilen zu Mobilitätsdienstleistungen

Quelle: Schlagzeilen verschiedener Zeitungen aus dem Zeitraum Februar bis Juni 2019. IAW-Darstellung

Im Mittelpunkt vieler Diskussionen in diesem Kontext steht der Begriff der „Mobilitätsdienstleistungen". Diese werden nicht nur per se als wichtiger Zukunftsmarkt gesehen. Auch ursprünglich nicht dienstleistungsorientierte Wirtschaftsbereiche wie der Automobilbau und die damit verbundenen Zulieferer sehen Mobilitätsdienstleistungen zunehmend als unverzichtbares strategisches Element ihrer Geschäftstätigkeit. Die hohe Aufmerksamkeit spiegelt sich sowohl in den aktuellen Schlagzeilen und Berichten in den

194 Dieses Thema wird bereits seit langem diskutiert, siehe z.B. Baum, Herbert et al. (2002): Stau-Region Stuttgart. IHK Region Stuttgart.

Medien (siehe Abbildung 4.2), als auch in der Politik, in der Wirtschaft und in der Wissenschaft wider. Auf Grund ihrer strategisch hohen Bedeutung stehen sie im Fokus des Schwerpunktkapitels des Strukturberichts Region Stuttgart.

Die aktuelle mediale Berichterstattung, aber auch viele Publikationen aus der Wissenschaft und aus dem Umfeld von Unternehmensberatungen (siehe die im Folgenden verwendete Literatur) lassen den Eindruck entstehen, dass die Chancen und Risiken dieses Transformationsprozesses für die wirtschaftliche Entwicklung, die Hoffnungen und Befürchtungen einzelner Akteure und sogar ganzer Branchen sehr eng beisammen liegen. Besonders viel Bewegung lässt sich dabei in der Automobilindustrie beobachten, wo vor dem Hintergrund der oben angedeuteten Entwicklungen und Trends vormals nahezu undenkbare Kooperationen und Allianzen eingegangen werden – prominentestes Beispiel ist die jüngst verkündete Allianz zwischen der Daimler AG und der BMW AG in den Bereichen Carsharing und autonomes Fahren (siehe Abschnitt 4.3.1). Aber auch das Kfz-Gewerbe und der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sind, gerade in den Ballungsräumen, vom Wandel betroffen bzw. gestalten diesen vielfach aktiv mit.

Für die Region Stuttgart sind viele der genannten Entwicklungen von besonderer Relevanz. Zum einen ist hier der Standort bedeutender Automobilhersteller und einer vielfältigen damit verbundenen Zulieferindustrie. Zum anderen ist die Region Stuttgart als wirtschaftsstarke Region, aber auch aufgrund der vor allem im Bereich der Stadt Stuttgart speziellen topographischen Gegebenheiten von den Herausforderungen des täglichen Verkehrs in besonderer Weise betroffen. So sind nicht nur die Verkehrsflächen an sich sehr begrenzt, sondern auch die Zweiradnutzung ist aufgrund der Topographie besonders innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt durch die Kessellage nur beschränkt attraktiv – wobei Elektroräder und Elektroroller dem durchaus Abhilfe schaffen können. Und nicht zuletzt führt die rechtlich eingeschränkte Nutzbarkeit von Dieselfahrzeugen innerhalb der Stadt Stuttgart zu weiteren Anpassungsprozessen. Speziell diese Kombination aus innovationsstarken „Mobilitäts-Unternehmen“ und spezifischen Herausforderungen könnte dazu beitragen, dass innovative Mobilitätsdienstleistungen in der Region Stuttgart auf besonders fruchtbaren Boden fallen.

Vor diesem Hintergrund liegt der Fokus dieses Schwerpunktkapitels darauf, die Rolle von Mobilitätsdienstleistungen und Mobilitätsdienstleistern im wirtschaftlichen, technologischen und verkehrsbezogenen Wandel für die Region Stuttgart zu untersuchen. Aufgrund der derzeitigen Rahmenbedingungen im Umfeld des Bereichs der Mobilitätsdienstleistungen und in der Region Stuttgart gehen wir von den folgenden Arbeitshypothesen aus:

1) Der Bereich der Mobilitätsdienstleistungen ist ein vielfältiger und sich sehr dynamisch verändernder Wirtschaftsbereich.

2) Es bestehen enge Zusammenhänge zwischen dem Bereich der Mobilitätsdienstleistungen und der Automobilwirtschaft bzw. dem Automobilcluster:

   a. Mobilitätsdienstleistungen könnten ein wesentliches Element des zukünftigen wirtschaftlichen Erfolges der Automobilwirtschaft sein und spielen damit in der Region Stuttgart eine wichtige Rolle.

b. Umgekehrt bietet das hiesige Automobil-Cluster viele Möglichkeiten für die Entwicklung und Etablierung neuer und innovativer Mobilitätsdienstleistungen, sowohl innerhalb der Automobilindustrie selbst als auch im Umfeld der Zulieferer und des Clusters insgesamt.

3) Mobilitätsdienstleistungen und Mobilitätsdienstleister spielen eine wichtige Rolle für die Entwicklung von Verkehrs- und Mobilitätskonzepten sowohl im öffentlichen (ÖPNV) wie auch im privaten Bereich und können somit zur Bewältigung der Herausforderungen des Verkehrs in der Region beitragen.

Neben einem Literatur- und Datenüberblick (Kapitel 4.1) basiert dieses Schwerpunktkapitel insbesondere auf der Darstellung und vertieften Analyse von vier Schwerpunktbereichen der (regionalen) Wirtschaft, in denen Mobilitätsdienstleistungen eine besonders große Rolle spielen bzw. die selbst zum Kern des Wirtschaftsbereiches der Mobilitätsdienstleistungen gehören. Diese Bereiche sind die Automobilindustrie (4.3.1), verschiedene Sharing-Dienste (4.3.2), der ÖPNV (4.3.3) sowie Teile des Kfz-Gewerbes (4.3.4). Die einbezogenen Informationen und Daten kommen insgesamt aus drei zentralen Bereichen. In der Literaturanalyse werden Quellen aus wissenschaftlichen Publikationen, Internetquellen (z. B. Informationen von Verbänden, Geschäftsberichte von Unternehmen, etc.) sowie aus aktuellen Medienberichten herangezogen. Bei der Auswertung von Sekundärdaten werden neben Beschäftigtendaten der Bundesagentur für Arbeit und weiteren Daten des Statistischen Landesamtes (u. a. Betriebe und Beschäftigte, Verkehr) auch Datenquellen einzelner Verbände und Unternehmen verwendet. Um einen vertieften Einblick in die Hintergründe, in Zusammenhänge und aktuelle Trends zu erhalten, wurden zudem insgesamt 13 Interviews mit Experten aus Verbänden sowie mit Vertretern von Unternehmen geführt und in die Analysen einbezogen.[195] Aussagen aus den Interviews werden grundsätzlich in anonymisierter Form verwendet und sind mit dem Hinweis „Exp." gekennzeichnet.

4.2 Mobilitätsdienstleistungen – Abgrenzung, Definition und wirtschaftliche Bedeutung

4.2.1 Was sind Mobilitätsdienstleistungen?

„Mobilitätsdienstleistungen" sind zwar – siehe oben – derzeit in aller Munde, jedoch gibt es weder in der amtlichen Statistik eine offizielle Abgrenzung dieses Wirtschaftsbereichs noch in der Fachliteratur eine einheitliche Definition (siehe Infobox 4.1). Während in einem Teil der Ansätze die Mobilität als Fortbewegung, als Aktivität, und damit die „Funktion" der Mobilitätsdienstleistungen als „Enabler" dieser (oft alternativen oder nachhaltigen) Mobilität im Mittelpunkt steht, folgen andere Studien einer eher traditionellen Sichtweise, in der Mobilitätsdienstleistungen als Teil der Mobilitätswirtschaft und auf Grundlage der Systematik der Wirtschaftszweige erfasst werden.

195 Wir danken allen teilnehmenden Expertinnen und Experten für ihre Auskunftsbereitschaft und Unterstützung.

Infobox 4.1: Definitionen von Mobilitätsdienstleistungen

Der Begriff der Mobilitätsdienstleistungen (Englisch: *Mobility as a Service – MaaS)* wird in der Fachliteratur sehr unterschiedlich definiert. In einem Teil der Literatur wird der Prozess der Mobilität und damit die Fortbewegung in den Mittelpunkt gestellt: Mobilitätsdienstleistungen werden dort beispielsweise verstanden als *„die Vision einer bruchlosen, hoch vernetzten Reise- bzw. Mobilitätskette über verschiedene Verkehrsträger hinweg: von der intermodalen Routenplanung über die Buchung on Demand und der Bezahlung bis hin zur Abwicklung der Fahrten […] Darüber hinaus können noch weitere Services wie Parkplatzdienste, Charging-Dienste oder Entertainment-Dienste hinzugezählt werden"*.[196]

Im Geschäftsbericht der Daimler AG werden unter *Mobility as a Service* verschiedene „Angebote für On-Demand-Mobilität" zusammengefasst; ganz konkret werden einzelne Mobilitätsdienstleistungen genannt, die vom Konzern erbracht werden: das *„free-floating Carsharing"*, eine *„multimodale App-basierte Mobilitätsplattform"*, eine *„Taxi-Bestell-App"* sowie ein *„On-Demand Ridepooling-Service"*.[197]

Andere Studien folgen einem eher „traditionellen" Ansatz, der Anschluss an die amtliche Statistik sucht und sich beispielsweise an die Systematik der Wirtschaftszweige anlehnt. In der Studie „Mobiles Baden-Württemberg" etwa werden Mobilitätsdienstleister als Teil der „Mobilitätswirtschaft" verstanden, die ihrerseits auch die Herstellung von Fahrzeugen, die Energiebereitstellung zum Betrieb der Fahrzeuge sowie die Verkehrsinfrastruktur umfasst); zu den Mobilitätsdienstleistungen selbst werden Fahrzeughandel und -reparatur, Beförderungsdienstleistungen (Personen und Güter) sowie „weitere Mobilitätsdienstleistungen" (u. a. der Betrieb von Verkehrswegen und Infrastruktur wie Parkhäusern, Speditionen und Fahrzeugvermietung) gerechnet.[198]

196 Bratzel, Stefan; Thömmes, Jürgen (2018): Alternative Antriebe, Autonomes Fahren, Mobilitätsdienstleistungen: Neue Infrastrukturen für die Verkehrswende im Automobilsektor, S. 51. In ganz ähnlicher Weise argumentieren auch Jittrapriom, Peraphan et al. (2017, S. 15) oder Goodall, Warwick et al. (2017). Letztere verglichen den aktuellen Wandel beim Mobilitätsverhalten und bei der Nutzung von Fahrzeugen mit dem Wandel, den die Medienindustrie bereits hinter sich hat (Stichwort Streaming, Video on Demand) und fokussieren ebenfalls auf die Funktion der Mobilitätsdienstleistungen als Dienstleistungen für die Fortbewegung: *„MaaS platforms let users plan and book door-to-door trips using a single app. By answering the question of how best to get individual users where they're going based on real-time conditions throughout the network, taking account of all the possible options and each user's own preferences (for example, time and convenience vs. cost), and facilitating seamless mobile payment, MaaS starts to move us toward a more user-centered mobility paradigm"* (Goodall et al. 2017, S. 114).

197 Daimler AG (2018): Geschäftsbericht 2018. Stuttgart, S. 36 und 58.

198 Blanck, Ruth et al. (2017): Mobiles Baden-Württemberg. Stuttgart, S. 27 und 81 ff.

Weniger eine Definition und Abgrenzung, sondern vielmehr eine Aufzählung verschiedener Typen von Mobilitätsdienstleistungen hat das *Center for Automotive Management* entwickelt (siehe Abbildung 4.3). Mit den „elf Haupttypen von Mobilitätsdienstleistungen" und den zugehörigen „ca. 50 Servicetypen" wird versucht, ein breites Spektrum von Dienstleistungen abzubilden. Dabei stehen die Personenbeförderung und die IT-Basierung dieser Dienste im Mittelpunkt. Manche der genannten IT-Dienste, wie etwa die Datendienste oder das Infotainment sind sicherlich nicht ausschließlich auf die Mobilität oder auf Fahrzeuge ausgerichtet, sondern können auch in anderen Bereichen eingesetzt werden.

Abbildung 4.3: Typen von Mobilitätsdienstleistungen

Quelle: Center for Automotive Management (CAM), siehe http://www.auto-institut.de/index_htm_files/CAM-Servicedatenbank_Umfang.png. (Letzter Abruf: 17.07.2019), mit freundlicher Genehmigung des CAM

Der Bereich der Mobilitätsdienstleistungen ist also weniger eine homogene und statische „Branche" im herkömmlichen Sinne, sondern viel mehr ein komplexes und dynamisches Umfeld, in welchem verschiedene Akteure in unterschiedlichen Konstellationen ganz verschiedene Leistungen für die Mobilität erbringen. Heterogen ist dabei auch die Zusammensetzung des Bereichs: Während es in manchen Bereichen spezialisierte Anbieter gibt, die „ausschließlich" Mobilitätsdienstleistungen erbringen (etwa

die klassischen Carsharing-Anbieter, Autovermieter, Taxi- oder Parkplatzdienste), sind in anderen Bereichen ganz unterschiedliche, auch „fachfremde" Player aktiv. Dazu gehören insbesondere:

- Die Automobilhersteller und -zulieferer, die neben ihren traditionellen Aktivitäten zunehmend im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen tätig sind (siehe Abschnitt 4.1).

- IT-Firmen, für die Dienstleistungen im Bereich der Mobilität ebenfalls ein Geschäftsfeld unter vielen sind und deren Kompetenz insbesondere auf der Verfügbarkeit und dem Handling großer Datenmengen beruht.

- Unternehmen, die als IT-Dienstleister, technische Berater oder als Unternehmensberatungen nur mittelbar an der Entwicklung und Erbringung von Mobilitätsdienstleistungen beteiligt sind.

Die Vielfalt kommt nicht zuletzt auch dadurch zustande, dass mit Konsumgütern (Fahrzeuge, Ersatzteile) und Aktivitäten (Bewegung, Mobilität, Verkehr) ein komplexes System von den Veränderungen betroffen und damit viele verschiedene Akteure an der Entwicklung von Mobilitätsdienstleistungen beteiligt sind.

Abbildung 4.4: Mobilitätsdienstleistungen im Sinne der Studie: Typen und Beispiele

DL für die Mobilität von Personen	DL am Fahrzeug	DL für die Infrastruktur	DL für die Moblitäts-DL
• Autovermietung • Carsharing • Ridehailing • ÖPNV	• Kfz-Handel • Kfz-Handwerk • Charging Services	• Parkplatzdienste • Verkehrsleitsysteme • Navigationssysteme	• Datendienste • Intermodale Dienste/ Plattformen • Software / Apps

Quelle: Eigene Darstellung

Im vorliegenden Schwerpunktkapitel werden Mobilitätsdienstleistungen aufgrund der derzeitigen Dynamik und der Heterogenität dieses Untersuchungsfeldes grundsätzlich eher breit abgegrenzt. Der Fokus des Interesses liegt dabei auf neuartigen und innovativen Dienstleistungsangeboten sowie auf Angeboten, die – zumindest von ihrer Grundidee und überwiegend[199] – auf den Personentransport ausrichtet sind (siehe Abbildung 4.4). Außerdem werden speziell jene Dienstleistungen in den Mittelpunkt gestellt, die auf die Mobilität per se gerichtet sind, d. h. Bereiche wie das Infotainment oder reine

199 Aufgrund der Dynamik und der vielfältigen Querverbindungen zwischen Akteuren, Technologien und Ideen in dem Bereich kann nicht ausgeschlossen werden, dass ein ursprünglich auf den Personentransport gerichtetes Angebot auch für den Gütertransport genutzt wird.

Datendienste werden nicht mit einbezogen. Betrachtet werden aber auch Veränderungen in Bereichen, die eher „Dienstleistungen am Fahrzeug" als Dienstleistungen im Sinne des Personentransports anbieten. Dabei wird untersucht, welche Implikationen die Mobilitätsdienstleistungen in mobilitätsbezogenen Branchen wie etwa dem ÖPNV oder dem Kfz-Gewerbe haben. Somit werden auch diese Wirtschaftszweige als Mobilitätsdienstleistungen im weiteren Sinne betrachtet.

4.2.2 Mobilitätsdienstleistungs-Branchen: Analysen auf Basis der Systematik der Wirtschaftszweige

Die wirtschaftliche Bedeutung der Mobilitätsdienstleistungen lässt sich aufgrund der Heterogenität und Dynamik des Bereiches sowie aufgrund der vielfältigen Funktionen einzelner Akteure und der (ebenfalls dynamischen) Verflechtungen zwischen diesen Akteuren nur näherungsweise erfassen.[200] Dennoch sollen, um zumindest zu einer Abschätzung der wirtschaftlichen Bedeutung einzelner Bereiche auch für die Region Stuttgart zu gelangen, die verfügbaren Zahlen aus der amtlichen Statistik ausgewiesen werden. In Tabelle 4.1 wird dargestellt, wie sich der Bereich der Mobilitätsdienstleistungen überhaupt in der amtlichen Statistik auf Grundlage der Systematik der Wirtschaftszweige näherungsweise abgrenzen lässt.[201] Dabei wird deutlich, dass sich viele der in den Abbildungen 4.3 und 4.4 genannten neuen Mobilitätsdienstleistungen hier nur schwer zuordnen bzw. identifizieren lassen. Auch kommen Begriffe wie „Carsharing" oder „Plattformen" in der (inzwischen mehr als zehn Jahre alten) aktuellen Fassung der Systematik der Wirtschaftszweige überhaupt nicht vor.

In der amtlichen Systematik der Wirtschaftszweige (WZ 08) lassen sich drei Bereiche von Mobilitätsdienstleistungen abgrenzen (Tabelle 4.1): Der erste Bereich umfasst den Handel, die Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Krafträdern sowie den Handel mit Kraftwagenteilen, Zubehör und Kraftstoffen. Der zweite Bereich umfasst Beförderungsdienstleistungen, soweit sie sich auf die Beförderung von Personen (und nicht von Gütern) beziehen – darunter im Wirtschaftszweig 49.3 insbesondere den öffentlichen Nahverkehr sowie den Betrieb von Taxis. Schließlich sind in einem dritten Bereich verschiedene weitere Mobilitätsdienstleistungen zusammengefasst: dazu gehören u. a. Dienstleistungen für den Landverkehr (z. B. Betrieb von Parkhäusern und Parkplätzen, Verkehrswegen und Bahnhöfen), die Vermietung von Kraftwagen sowie die Reinigung von Verkehrsmitteln.

200 Für eine umfassende Darstellung der Mobilitätswirtschaft siehe Blanck, Ruth et al. (2017).

201 Relevant ist hierbei auch die Tatsache, dass gemäß der Systematik der Wirtschaftszweige (Statistisches Bundesamt 2008, S. 23) jede wirtschaftliche Einheit (Unternehmen, Betrieb) entsprechend dem Schwerpunkt ihrer wirtschaftlichen Aktivität – also der Tätigkeit, die „den größten Beitrag zur Wertschöpfung dieser Einheit leistet", einem bestimmten Wirtschaftszweig zugeordnet wird. Das heißt, selbst wenn es einen Wirtschaftszweig für „Mobilitätsdienstleistungen" gäbe, wären darin nur diejenigen Unternehmen erfasst, die schwerpunktmäßig diese Leistungen erbringen. Anders gesagt, Mobilitätsdienstleistungen, die gleichsam nebenbei von einem großen Automobilhersteller erbracht werden, wären nur dann erfasst, wenn dies in einem separaten Unternehmen oder Betrieb geschähe.

Tabelle 4.1: Wirtschaftszweige mit Bezug zu Mobilitätsdienstleistungen in der amtlichen Statistik – Kennziffern und Bezeichnungen in der Systematik der Wirtschaftszweige (WZ 08)

Bereich 1:	Fahrzeughandel, -instandhaltung und -reparatur, Handel mit Fahrzeugteilen, -zubehör und Kraftstoffen
45.1	Handel mit Kraftwagen
45.2	Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen
45.3	Handel mit Kraftwagenteilen und -zubehör
45.4	Handel mit Krafträdern, Kraftradteilen und -zubehör; Instandh. und Rep. von Krafträdern
47.3	Einzelhandel mit Motorenkraftstoffen (Tankstellen)
Bereich 2:	Dienstleistungen der Personenbeförderung
49.1	Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr
49.3	Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr
49.31	Personenbeförderung im Nahverkehr zu Lande (ohne Taxis)
49.32	Betrieb von Taxis
49.39	Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr a. n. g.
50.1, 50.3 und 51.1	Personenbeförderung in der Schifffahrt und in der Luftfahrt
Bereich 3:	Weitere Mobilitätsdienstleistungen
52.21	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Landverkehr
52.22	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt
52.23	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt
77.1	Vermietung von Kraftwagen
81.29.1	Reinigung von Verkehrsmitteln

Die Zusammenfassung und Bezeichnung der drei Bereiche wurde von den Autoren der vorliegenden Studie vorgenommen
Quelle: Eigene Zusammenstellung auf Basis der Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008 des Statistischen Bundesamtes

Tabelle 4.2 zeigt, auf Basis der aktuellsten verfügbaren Daten aus dem Jahr 2017, die Struktur des Bereiches der Mobilitätsdienstleistungen in Baden-Württemberg und der Region Stuttgart im Vergleich. Der absolut gesehen größte Bereich innerhalb der Mobilitätsdienstleistungen ist mit etwa drei Vierteln aller Betriebe und zwei Dritteln aller Beschäftigten der Bereich des Handels und der Reparatur (Bereich 1). Weitere ca. 15 % (Baden-Württemberg) bzw. 19 % der Betriebe sowie jeweils gut 23 % der Beschäftigten sind den Dienstleistungen der Personenbeförderung (Bereich 2) zuzuordnen. Der Bereich der weiteren Mobilitätsdienstleistungen (Bereich 3) umfasst jeweils 6,2 % der Betriebe. Mit 8,3 % der Beschäftigten ist dieser Bereich auf Landesebene in relativer Perspektive deutlich kleiner als in der Region Stuttgart, wo er 12,3 % der Beschäftigten des Mobilitätsdienstleistungsbereiches insgesamt umfasst. Besonders stark schlägt dabei in der Region Stuttgart die Erbringung von Dienstleistungen für die Schifffahrt/Luftfahrt zu Buche. In diesem Wirtschaftszweig ist in der Region Stuttgart mit 5,1 % der Beschäftigten ein deutlich höherer Anteil als in Baden-Württemberg insgesamt (2,1 %) tätig.

Tabelle 4.2: Betriebe und sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Bereich Mobilitätsdienstleistungen, Baden-Württemberg und Region Stuttgart, 2017

		Betriebe		Beschäftigte		Anteil Region Stuttgart an den BW-Besch.
		BW	Region	BW	Region	
Bereich 1	Fahrzeughandel, -instandhaltung und -reparatur, Handel mit Fahr-zeugteilen, -zubehör und Kraftstoffen	18.807	4.534	95.414	25.615	26,8%
45.1	Handel mit Kraftwagen	6.041	1.526	41.077	11.938	29,1%
45.2	Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen	7.313	1.682	30.317	7.032	23,2%
45.3	Handel mit Kraftwagenteilen und -zubehör	3.080	763	16.248	4.698	28,9%
45.4	Handel mit Krafträdern, Kraftradteilen und -zubehör; Instandhaltung und Reparatur von Krafträdern	829	188	1.553	390	25,1%
47.3	Einzelhandel mit Motorenkraftstoffen (Tankstellen)	1.544	375	6.219	1.557	25,0%
Bereich 2	Transport- und Beförderungsdienstleistungen	3.599	1.146	32.770	9.201	28,1%
49.1	Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	27	4	3.101	1.469	47,4%
49.3	Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr	3.438	1.110	28.127	6.742	24,0%
50.1, 50.3 und 51.1	Personenbeförderung in der Schifffahrt und in der Luftfahrt	134	32	1.542	990	64,2%
Bereich 3	Weitere Mobilitätsdienstleistungen	1.475	376	11.608	4.874	42,0%
52.21	Erbringung von sonstigen DL für den Landverkehr	455	120	5.924	1.911	32,3%
52.22 u. 52.23	Erbringung von sonst. DL für die Schifffahrt/Luftfahrt	105	28	2.976	2.035	68,4%
77.1	Vermietung von Kraftwagen	796	193	2.196	768	35,0%
81.29.1	Reinigung von Verkehrsmitteln	119	35	512	160	31,3%
Mobilitätsdienstleistungen insgesamt (Summe Bereiche 1 bis 3)		23.881	6.056	139.792	39.690	28,4%

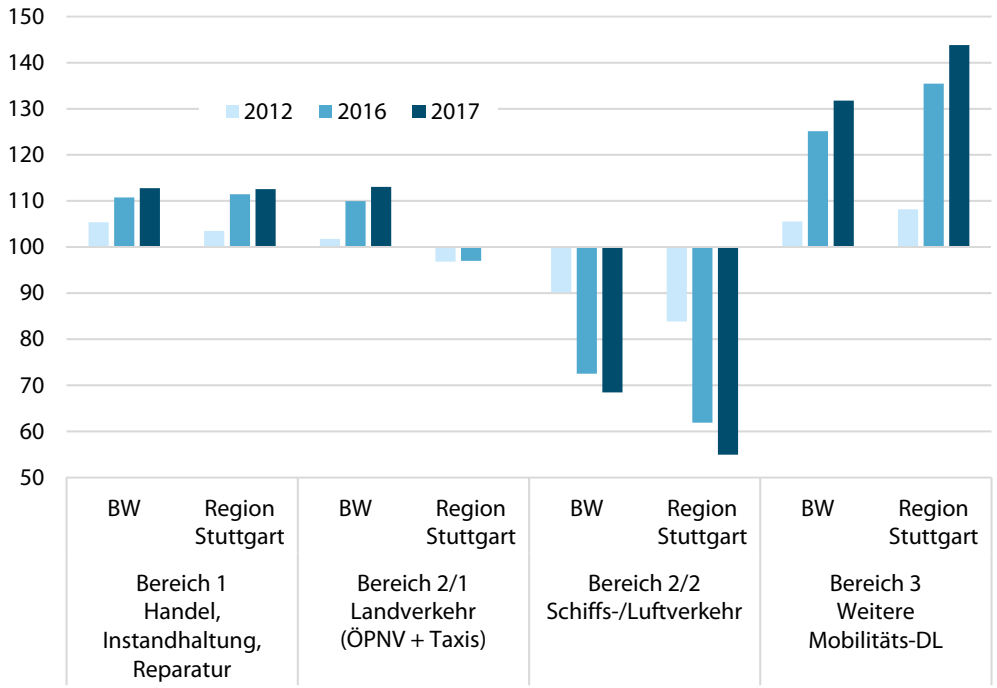
Betriebe und Einbetriebsunternehmen mit SV-Beschäftigten und/oder Umsatz im Berichtsjahr 2017
Datenbasis: Unternehmensregister, Stichtag 31.12.2017
Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (nachrichtlich), IAW-Berechnungen

Die größten Einzelbranchen innerhalb der Mobilitätsdienstleistungen sind neben dem Handel und der Instandhaltung / Reparatur von Kraftwagen mit jeweils 25-30 % der Betriebe und Beschäftigten die „Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr" – dazu gehören u. a. der Nahverkehr und der Betrieb von Taxis – mit Anteilen von Betrieben und Beschäftigten zwischen 15 und 20 %.

28,2 % der baden-württembergischen Dienstleistungsbeschäftigten insgesamt sind in der Region Stuttgart tätig (siehe Tabelle 3.33). Insofern liegt der Bereich der Mobilitätsdienstleistungen mit 28,4 % nahezu exakt im Durchschnitt (letzte Spalte von Tabelle 4.2 oben). Jedoch zeigen sich recht deutliche Unterschiede zwischen den drei in der Tabelle dargestellten Bereichen und auch zwischen einzelnen Wirtschaftszweigen. So ist in der Region Stuttgart vor allem der Bereich der sonstigen Mobilitätsdienstleistungen überdurchschnittlich stark vertreten, was vor allem auf den Flughafen Stuttgart zurückzuführen ist.

Aber auch die anderen Branchen dieses Bereichs haben in der Region Stuttgart überdurchschnittliche Beschäftigtenanteile. Leicht unterdurchschnittlich vertreten ist hingegen der Bereich 1 (Handel, Instandhaltung, Reparatur), wobei dafür insbesondere der Bereich der Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen (45.2) verantwortlich ist. Die hier in Bereich 2 zusammengefassten Dienstleistungen der Personenbeförderung sind in der Region Stuttgart gemessen an der Beschäftigung insgesamt durchschnittlich vertreten, wobei wiederum der größte der drei darunterfallenden Wirtschaftszweige, die Personenbeförderung im Landverkehr (ÖPNV und Taxis), nur unterdurchschnittlich stark vertreten ist. Eine Ursache dafür könnte sein, dass viele Betriebe des öffentlichen Nahverkehrs Ihren Betriebsstandort außerhalb der Region Stuttgart haben bzw. dorthin verlagert haben könnten.

Abbildung 4.5: Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in einzelnen Bereichen der Mobilitätsdienstleistungen (Index: 2008=100)



Betriebe und Einbetriebsunternehmen mit SV-Beschäftigten und/oder Umsatz im Berichtsjahr 2017
Für weitere Erläuterungen siehe Tabelle 4.1. Datenbasis: Unternehmensregister, Stichtag jeweils 31.12.
Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (nachrichtlich),
IAW-Berechnungen und -Darstellung

Die Entwicklung der einzelnen Bereiche der Mobilitätsdienstleistungen im vergangenen Jahrzehnt zeigt Abbildung 4.5. Dabei wird ersichtlich, dass sich die Entwicklungsverläufe im absolut gesehen größten Bereich der Mobilitätsdienstleistungen (Bereich 1: Handel, Instandhaltung und Reparatur), in Baden-Württemberg insgesamt und in der Region Stuttgart kaum voneinander unterscheiden. Sowohl in Baden-Württemberg als auch in der Region Stuttgart ist ein mehr oder weniger lineares Wachstum mit einem Beschäftigungszuwachs von knapp 13 % in dem betrachteten Zehnjahreszeitraum zu beobachten.

Eine klar unterschiedliche Entwicklung zwischen Land und Region Stuttgart ist im Bereich 2 zu beobachten – den Dienstleistungen der Personenbeförderung, welche hier für die beiden Bereiche des Landverkehrs (ÖPNV und Taxis) und der Schiff- und Luftfahrt getrennt dargestellt ist. In diesem Bereich gab es in Baden-Württemberg absolut gesehen insgesamt einen leichten Beschäftigungsaufbau [202], während die Region Stuttgart einen Beschäftigungsabbau zu verzeichnen hat. Dieser Abbau geht auf das Konto des Wirtschaftszweiges der Personenbeförderung in der Schifffahrt und in der Luftfahrt (Bereich 2.1 und 2.2), in welchem sich die Beschäftigtenzahl in der Region Stuttgart von mehr als 1.800 im Jahr 2008 auf nur noch knapp 1.000 in 2017 deutlich verringert hat. Die Beschäftigungsverluste auch in Baden-Württemberg deuten darauf hin, dass die Arbeitsplätze entweder aus Baden-Württemberg heraus verlagert oder ganz abgebaut wurden. Im Bereich des ÖPNV und der Taxis (hier: Bereich 2/1) ist eine deutlich unterschiedliche Entwicklung in Baden-Württemberg (leichter Beschäftigungsaufbau) und der Region Stuttgart für das Jahr 2017 (Beschäftigungsstagnation) zu beobachten. Mögliche Ursachen, die aber auf Grundlage der vorliegenden Daten nicht sicher bestätigt werden können, sind die Verlagerung einzelner Betriebe aus der Region Stuttgart in andere Regionen oder eine Veränderung der Zuordnung einzelner Betriebe zu anderen Wirtschaftszweigen.

Ein starkes Wachstum der Beschäftigung (allerdings ausgehend von einem ziemlich niedrigen Niveau) gab es im Bereich 3, den weiteren Mobilitätsdienstleistungen. Hier verzeichnet die Region Stuttgart insgesamt ein höheres Wachstum als Baden-Württemberg insgesamt und die Beschäftigung ist auf das nahezu Anderthalbfache angewachsen. Fast zwei Drittel des gesamten Zuwachses in der Region Stuttgart – nämlich 939 von 1.485 zusätzlichen Stellen – gehen auf das Konto des Wirtschaftszweiges der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Landverkehr (52.21).[203] Somit ist allein dieser Bereich in der Region Stuttgart zwischen 2008 und 2017 um 96,6 % gewachsen (zum Vergleich Baden-Württemberg: +68,9 %).

202 Die absolute Entwicklung geht aus der Abbildung nicht hervor, sie ergibt sich aber dadurch, dass der Bereich 2/1 absolut gesehen viel größer ist als der Bereich 2/2 und die Beschäftigungszuwächse im ersten Bereich die Verluste im zweiten mehr als ausgleichen.

203 Darunter fallen u. a. der Betrieb von Parkhäusern und Parkplätzen, der Betrieb von Verkehrswegen (Straße, Schiene), der Betrieb von Bahnhöfen für den Personenverkehr inkl. Omnibusbahnhöfen sowie Abschlepp- und Pannendienste.

4.2.3 Mobilitätsdienstleistungs-Berufe: Analysen auf Basis der Klassifikation der Berufe

Neben der in Abschnitt 4.2.2 dargestellten Erfassung von Mobilitätsdienstleistungen über die Systematik der Wirtschaftszweige lassen sich – auf Grundlage der Klassifikation der Berufe[204] – auch „Mobilitätsdienstleistungsberufe" erfassen. Tabelle 4.3 zeigt, welche Berufe sich dabei dem Bereich der Mobilitätsdienstleistungen zuordnen lassen, wobei auch hier wieder Berufe ausgeschlossen werden, die primär dem Transport von Gütern (und nicht Personen) gewidmet sind.

Tabelle 4.3: Berufe mit Bezug zu Mobilitätsdienstleistungen in der Klassifikation der Berufe (KldB 2010)

Gruppe 1:	Verkehrs- und Logistikberufe (außer Fahrzeugführung)
511	Technischer Betrieb von Eisenbahnen, Luft- und Schiffsverkehr
512	Überwachung, Wartung der Verkehrsinfrastruktur
514	Servicekräfte im Personenverkehr
515	Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb
516*	Kaufleute - Verkehr und Logistik
Gruppe 2:	Fahrzeugführung
521**	Fahrzeugführung im Straßenverkehr
522	Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr
523	Fahrzeugführung im Flugverkehr
524	Fahrzeugführung im Schiffsverkehr
Gruppe 3:	Sonstige Berufe im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen
5415	Berufe in der Fahrzeugreinigung
6227	Berufe im Verkauf von Kraftfahrzeugen, Zweirädern und Zubehör
8451	Fahrlehrer/innen

* ohne Speditions- u. Logistikkaufl. (5162) und ohne Kurier-Express-Postdienstleistungskaufl. (5166)

** ohne Fahrzeugführung im Güterverkehr (5212)

Die Zusammenfassung und Bezeichnung der drei Gruppen wurde von den Autoren der vorliegenden Studie vorgenommen
Quelle: Eigene Zusammenstellung auf Grundlage der Klassifikation der Berufe 2010 der Bundesagentur für Arbeit

Dabei können drei Gruppen von Berufen unterschieden werden: In den Verkehrs- und Logistikberufen (Gruppe 1) sind alle Verkehrsberufe, die nicht der Führung von Fahrzeugen dienen, zusammengefasst. Darunter fallen Berufe im technischen Betrieb von

204 Bundesagentur für Arbeit (2011): Klassifikation der Berufe 2010 (KldB 2010), Band 1: Systematischer und alphabetischer Teil mit Erläuterungen. Nürnberg, BA.

Fahrzeugen und der Verkehrsinfrastruktur (z. B. Wagenmeister/innen im Schienenverkehr, Flugzeugabfertiger/innen), Berufe im Service und in der Steuerung des Personenverkehrs (z. B. Zugbegleiter/innen, Stewards und Stewardessen) sowie Kaufleute in den Bereichen Verkehr und Logistik. In der Gruppe 2 sind Berufe in der Fahrzeugführung zusammengefasst, mit Ausnahme der Fahrzeugführung im Güterverkehr (5212) sowie der Bau- und Transportgeräteführung (525). Schließlich sind in einer dritten Gruppe weitere Berufe im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen zusammengefasst.

Tabelle 4.4 zeigt die Struktur der Beschäftigung im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen, differenziert nach Berufen für das Land Baden-Württemberg insgesamt und für die Region Stuttgart. Insgesamt gab es zum Stichtag 30.06.2018 knapp 77.000 Beschäftigte

Tabelle 4.4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Mobilitätsdienstleistungsberufen in Baden-Württemberg und der Region Stuttgart, 2018

		BW	Region Stuttgart	Anteil Region Stuttgart an BW
Gruppe 1:	Verkehrs- und Logistikberufe (außer Fahrzeugführung)	17.209	5.350	31,1%
511	Techn. Betrieb von Eisenbah-nen, Luft- und Schiffsverkehr	1.260	713	56,6%
512	Überwachung und Wartung der Verkehrsinfrastruktur	4.575	781	17,1%
514	Servicekräfte im Personenverkehr	2.827	1.453	51,4%
515	Überwachung u. Steuerung Verkehrsbetrieb	5.105	1.457	28,5%
516	Kaufleute - Verkehr und Logistik	3.442	946	27,5%
Gruppe 2:	Fahrzeugführung	42.551	10.696	25,1%
521	Fahrzeugführung im Straßenverkehr ohne Güterverkehr	38.074	9.487	24,9%
522-524	Fahrzeugführung im Eisenb.-, Flug- und Schiffsverkehr	4.477	1.209	27,0%
Gruppe 3:	Sonstige Berufe im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen	16.938	4.614	27,2%
5415	Berufe in der Fahrzeugreinigung	2.891	860	29,7%
6227	Berufe im Verkauf (KFZ, Zweirad, Zubehör)	11.870	3.139	26,4%
8451	Fahrlehrer/innen	2.177	615	28,2%
Mobilitätsdienstleistungsberufe insgesamt (Summe Gruppen 1 bis 3)		76.698	20.669	26,9%

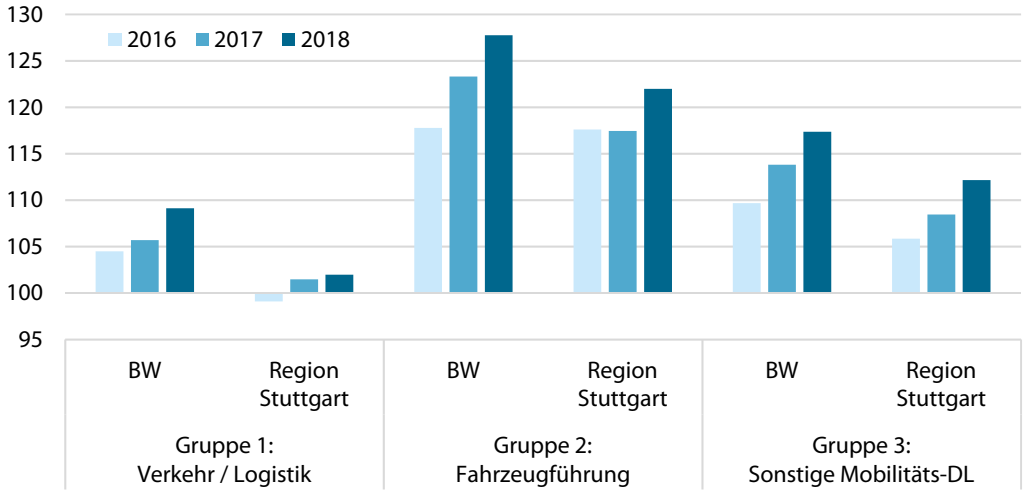
Beschäftigte am Arbeitsort zum Stichtag 30.06.2018. Für weitere Erläuterungen siehe Tabelle 4.3.
Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit (nachrichtlich), IAW-Berechnungen

in den betreffenden Berufen in Baden-Württemberg, darunter etwas mehr als ein Viertel in der Region Stuttgart. Dieser Anteil der Region liegt etwas unterhalb des Anteils der Region an der Gesamtbeschäftigung. Insgesamt sind etwas mehr als 1,6 % der Beschäftigten in erfassten Mobilitätsdienstleistungsberufen tätig.

Bei den einzelnen in Tabelle 4.4 dargestellten Berufen zeigen sich überwiegend nur geringe Unterschiede zwischen den Strukturen in der Region Stuttgart gegenüber dem baden-württembergischen Durchschnitt. Lediglich bei den Berufen im technischen Betrieb von Fahrzeugen (511) sowie bei den Servicekräften im Personenverkehr (514) – dazu gehören u. a. Berufe im technischen Luftverkehrsbetrieb (5112) und Servicefachkräfte im Luftverkehr (5142) – hat die Region Stuttgart überdurchschnittliche Anteile. Hier scheint sich also abermals die überregionale Bedeutung des Flughafens Stuttgart zu zeigen. Hinweise auf eine überdurchschnittliche Bedeutung von Mobilitätsdienstleistungen im engeren Sinne ergeben sich aus den verfügbaren Daten nicht.

Wie sich die Beschäftigung in den Mobilitätsdienstleistungsberufen in den vergangenen drei Jahren entwickelt hat, zeigt Abbildung 4.6. Dabei sind einerseits recht deutliche Unterschiede zwischen den drei Berufsgruppen, andererseits auch Unterschiede zwischen der Entwicklung auf Landesebene und derjenigen in der Region Stuttgart zu konstatieren. Besonders stark gewachsen ist die Gruppe der Berufe in der Fahrzeugführung – in Baden-Württemberg ist hier in den fünf Jahren von 2013 bis 2018 immerhin ein Zuwachs um fast 28 % zu verzeichnen, in der Region Stuttgart immerhin um 22 %.

Abbildung 4.6: Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in den Berufsgruppen der Mobilitätsdienstleistungen (Index: 2013=100)



Beschäftigte am Arbeitsort, jeweils zum Stichtag 30.06. Für weitere Erläuterungen siehe Tabelle 4.3
Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit (nachrichtlich), IAW-Berechnungen und -Darstellung

Diese Werte liegen deutlich oberhalb des Wachstums der Gesamtbeschäftigung, das in beiden Vergleichsregionen in dem Betrachtungszeitraum bei etwas mehr als 12 % liegt. Auch die Gruppe der Sonstigen Berufe in den Mobilitätsdienstleistungen liegt in Baden-Württemberg mit einem Plus von 17,4 % noch oberhalb, in der Region Stuttgart mit 12,2 % etwa gleichauf mit dem Wachstum der Gesamtbeschäftigung. Ein nur unterdurchschnittliches Wachstum verzeichnet demgegenüber der Bereich der Verkehrs- und Logistikberufe (Gruppe 1). In der Region Stuttgart gab es dort in den vergangenen Jahren gleichsam eine Stagnation der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (+2 %), während in Baden-Württemberg insgesamt ein Wachstum um 9,1 % zu verzeichnen war.

Insgesamt ergeben sich aus den hier dargestellten Zahlen zu den Mobilitätsdienstleistungsberufen keine eindeutigen Hinweise auf eine überdurchschnittliche gesamtwirtschaftliche Bedeutung dieser Bereiche in der Region Stuttgart. Zwar lässt sich in manchen Teilbereichen eine hohe Dynamik ausmachen, allerdings zeigt sich auch dabei kein einheitliches Bild. Auch sticht die Region Stuttgart im Vergleich mit dem Land Baden-Württemberg nicht als besonderer „Mobilitätsdienstleistungsstandort“ heraus.

Diese Analysen der „belastbaren“ Daten in Ergänzung zu dem, was in den amtlichen Statistiken als Mobilitätsdienstleistung identifiziert werden kann, sollen also im Folgenden durch einen vertieften Blick in einzelne Bereiche ergänzt werden. Denkbar wäre beispielsweise, dass die Veränderungen sich (noch) gar nicht auf der Ebene von Branchen und Berufen feststellen lassen, sondern dass vielmehr *innerhalb* anderer Branchen, etwa in der Automobilindustrie oder im ÖPNV, Veränderungen vonstattengehen, die in den amtlichen Daten nicht erfasst werden können.

4.3 Die Bedeutung von Mobilitätsdienstleistungen in ausgewählten Bereichen der regionalen Wirtschaft

Die vorherigen Kapitel haben gezeigt, dass eine Identifikation und Betrachtung von Mobilitätsdienstleistungen auf Grundlage der amtlichen Statistik zwar möglich ist, dass dieser Betrachtung aber enge Grenzen gesetzt sind. Die Gründe dafür liegen insbesondere in der Diversität, der Neuheit und in der aktuellen Dynamik in diesem Wirtschaftsbereich bzw. in den Wirtschaftsbereichen, die in mehr oder weniger unmittelbarer Verbindung mit den Mobilitätsdienstleistungen stehen. Somit ist eine Darstellung von Kennzahlen aus der amtlichen Statistik zwar eine notwendige, aber keinesfalls eine hinreichende Vorbedingung zum Verständnis der aktuellen Strukturen und Prozesse im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen.

Vielmehr ist es notwendig, einzelne Bereiche einer näheren und vertieften Betrachtung zu unterziehen, was in diesem Kapitel auf der Basis von vier Schwerpunktthemen und einzelnen Beispielen geschieht. Eine wichtige verbindende Klammer, die vielen Entwicklungen und strukturellen Veränderungen in den dargestellten Bereichen zugrunde liegt, ist der technologische Fortschritt im Bereich der Informations- und Kommunikations-

technologien und in der Digitalisierung.[205] Diese Fortschritte ermöglichen insbesondere das Handling immer größerer Datenmengen, was überhaupt erst die Voraussetzung für die Entstehung, Existenz und Entwicklung vieler Unternehmen und Bereiche der Mobilitätsdienstleistungen ermöglicht bzw. begünstigt. Das derzeit prominenteste Beispiel dafür ist das autonome Fahren, das stark von der Verfügbarkeit und dem Austausch großer Datenmengen getrieben ist. Aber auch viele Dienste, beispielsweise in der Navigation oder der Verkehrssteuerung sind ohne die (Echtzeit-)Verfügbarkeit und einen effizienten Austausch großer Datenmengen nicht denkbar.

Diesen sehr vielfältigen Bereich zu beschreiben und zu analysieren, würde ein eigenes Schwerpunktkapitel erfordern (siehe dazu den Strukturbericht 2017 mit dem Schwerpunktthema Digitalisierung). In den folgenden Abschnitten soll dieser Bereich der IT-Dienstleistungen zwar immer mitgedacht werden, er wird aber nicht explizit beschrieben und analysiert. Wir fokussieren uns vielmehr auf vier Kernbereiche, die entweder selbst direkt zu den Mobilitätsdienstleistungen gezählt werden können oder in denen Mobilitätsdienstleistungen eine sehr wichtige Rolle spielen:

Dies ist erstens die Automobilindustrie (Abschnitt 4.3.1), in der viele relevanten Akteure (also etwa die Automobilhersteller in ihren jüngsten Jahresberichten) betonen, dass das Thema Mobilitätsdienstleistungen – neben bzw. im Rahmen anderer derzeitiger großer Veränderungen wie der Elektromobilität oder dem autonomen Fahren – eine herausragende Rolle spiele. Mancher Automobilhersteller kommuniziert gar bereits, dass er sich auf dem Weg der Transformation vom Hersteller zum Dienstleister befinde.[206]

Mit zu den am häufigsten genannten und diskutierten Bereichen der Mobilitätsdienstleistungen gehört das Carsharing (Abschnitt 4.3.2), dem hier ein eigener Abschnitt gewidmet wird. Obwohl der Bereich – gemessen an Beschäftigung oder Unternehmen – immer noch recht klein ist, geht von ihm doch eine große Strahlkraft aus und es entwickeln sich zahlreiche weitere Dienstleistungen an der Schnittstelle von Personenbeförderung, Autovermietung und *Shared Mobility*.

Gerade von diesen Veränderungen ist auch der Öffentliche Personennahverkehr – gleichsam der klassische Mobilitätsdienstleister – betroffen (Abschnitt 4.3.3). Nicht nur kommt dem ÖPNV an sich in einem Ballungsraum wie der Region Stuttgart eine wichtige Bedeutung zu, sondern es eröffnen sich speziell hier durch die Digitalisierung auch weitere Möglichkeiten, welche die Grenzen zum Individualverkehr zunehmend unscharf machen. Einerseits könnte dies zu einer stärkeren Nutzung des ÖPNV-Angebots führen, da die „erste/letzte Meile" im Zuge dieser Möglichkeiten, durch Sharing-Dienste oder durch Mobilitätsdienstleistungsangebote des öffentlichen Verkehrs selbst bedient werden kann und der ÖPNV dadurch an Attraktivität gewinnt. Andererseits könnten

205 Siehe dazu z. B. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2017): Intelligente Mobilität der Zukunft, Stuttgart. Siehe auch den Schwerpunkt „Digitaler Wandel in der regionalen Wirtschaft" im Strukturbericht Region Stuttgart 2017.

206 Vgl. Daimler AG Geschäftsbericht 2018; BMW AG Geschäftsbericht 2018 „Meilensteine zukünftiger Mobilität"; Volkswagen AG Geschäftsbericht 2018 „Mit Tempo in Richtung Zukunft".

die Effekte auch nachteilig sein, denn potenzielle Fußgänger, Radfahrer und klassische ÖPNV-Fahrgäste könnten wieder verstärkt auf individuelle Verkehrsmittel zurückgreifen. Deshalb bietet das Spannungsfeld zwischen Sharing-Diensten und dem ÖPNV nicht nur Chancen, sondern auch Herausforderungen.

Auch das Kfz-Gewerbe ist mit dem Handel, den Werkstätten und weiteren Dienstleistern (z. B. Tankstellen, Parkraumbewirtschaftung) nicht nur selbst ein wichtiger Bereich der Mobilitätsdienstleistungen, sondern auch direkt und indirekt stark von den aktuellen Entwicklungen betroffen (Abschnitt 4.3.4). Dabei entstehen dort durch die Digitalisierung sowohl neue Geschäftsmodelle und -möglichkeiten (z. B. Online-Handel), die neuen Formen der Mobilität schaffen, gleichzeitig aber auch neue Anforderungen für die Akteure, etwa im Bereich der notwendigen Kompetenzen und der Ausbildung.

In den genannten und im Folgenden dargestellten „Schwerpunkten" werden jeweils die zentralen aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen, soweit möglich auf der Basis von Beispielen, herausgearbeitet und in ihrer Bedeutung für die Region Stuttgart analysiert.

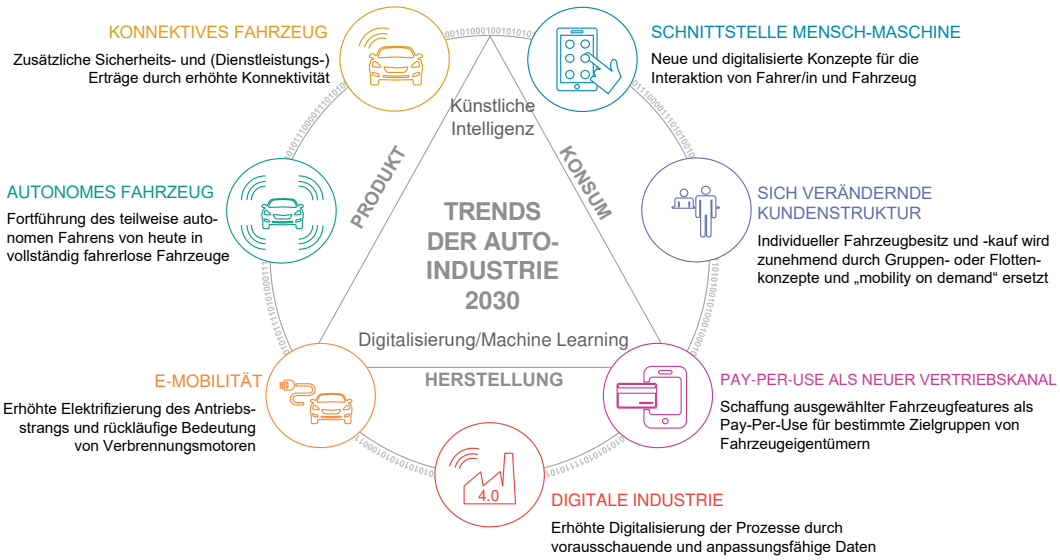
4.3.1 Automobilindustrie – vom Fahrzeughersteller zum Mobilitätsdienstleister?

Die Automobilindustrie ist derzeit geprägt von einem tiefgreifenden Wandel, der sich in ganz verschiedenen Bereichen abspielt. In einer grundlegenden konzeptionellen Studie sprachen Rammler und Sauter-Servaes bereits vor einigen Jahren von „Risse[n] im klassischen Geschäftsmodell der Autobranche", wobei den Autoherstellern zunehmend klar werde, dass ein Auto heute „nicht mehr nur ein technisches Artefakt, sondern eine Automobilität sicherstellende Dienstleistung" sei.[207] Betroffen von den Veränderungen sind dabei sowohl das Produkt selbst als auch der Herstellungsprozess und die Schnittstelle zum Kunden / dem Konsum (Abbildung 4.7).[208] Getrieben werden viele der Entwicklungen dabei vor allem von der fortschreitenden Digitalisierung, von Veränderungen globaler Marktkonstellationen (dazu gehören sowohl eine weiter zunehmende Internationalisierung und Globalisierung – Stichwort Schwellenländer – als auch eine gegenläufige Entwicklung in Form protektionistischer Tendenzen) und von institutionellen Veränderungen, insbesondere im Rahmen der Umweltgesetzgebung.

207 Rammler, Stephan; Sauter-Servaes, Thomas (2013), S. 7 und 31.

208 Verschiedene andere Studien und zum Teil auch die Automobilhersteller selbst sind sich weitgehend einig in der Identifikation und Bewertung dieser Herausforderungen. So fasst etwa die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PWC die aktuellen Veränderungen unter dem Begriff „eascy" als „electrified, autonomous, shared, connected und yearly updated" zusammen (Kuhnert et al. 2017). Die Daimler AG identifiziert „vier strategische Handlungsfelder für die Zukunft der Mobilität" unter dem Begriff CASE: „Connected (vernetzt), Autonomous (automatisiertes und autonomes Fahren), Shared & Services (flexible Nutzung und Services), Electric (elektrische Antriebe)" (Daimler 2018, S. 344). Siehe auch: Wie Autohersteller dem Ende ihres Geschäftsmodells begegnen. Handelsblatt vom 08.03.2019.

Abbildung 4.7: Trends in der Automobilindustrie



Quelle: Buss, Joern et al. (2018): FAST 2030. Future auto-motive industry structure until 2030 The impact of current trends on value creation and their implications., S. 27; verändert (eigene Übersetzung). Mit freundlicher Genehmigung der Autoren

Obwohl sich das Aussehen und die grundlegende Funktion von Kraftfahrzeugen nur langsam verändern, sind doch die Veränderungen des „Produktes Automobil" von ganz besonders großer Bedeutung. Neben der bereits seit Jahren diskutierten, politisch gewollten und langsam voranschreitenden Transformation zur Elektromobilität gibt es zwei weitere, eng miteinander und vor allem mit der Digitalisierung in Verbindung stehende Trends: Die Entwicklung hin zum vernetzten („konnektiven") Fahrzeug, das zunehmend nicht mehr nur reines Mittel zur Fortbewegung ist, sondern verschiedene andere Funktionen erfüllt und das durch seine Einbindung in weltumspannende Datennetze weitere Leistungen, insbesondere in den Bereichen Sicherheit, Kommunikation und Information erfüllen kann. Diese Konnektivität ist auch eine der zentralen Voraussetzungen, damit das Auto vom menschengesteuerten zu einem sich selbst steuernden, autonomen Fahrzeug werden kann. Die Konnektivität hat aber mit der Verbindung von Hersteller zu Nutzer und von Anbieter zu Verbraucher, noch eine weitere wichtige Funktion.

Dass sich die Veränderungen am Fahrzeug, also dem Produkt, auch auf die Herstellungsprozesse auswirken (und umgekehrt), steht außer Frage. So sind für die Umsetzung elektromobiler Fahrzeuge ganz andere Teile, aber auch andere Fähigkeiten und Kompetenzen, und schließlich auch teilweise neue Wertschöpfungsnetzwerke gefragt. Gleichzeitig verändern Digitalisierung und fortschreitende Automatisierung aber auch die Industrie an sich. Sie schaffen neue Möglichkeiten von Geschäftsbeziehungen und Geschäftsmodellen und sie erlauben eine zunehmende Bedeutung von Dienstleistungen und Dienstleistungstätigkeiten, die sich schließlich auch in einem

zunehmenden „Dienstleistungsgehalt" der Produkte (Stichwort: hybride Wertschöpfung) niederschlägt.[209]

Schließlich verändert sich auch das Nachfrage- und Konsumverhalten der Käuferinnen und Käufer sowie der Nutzerinnen und Nutzer von Automobilen. Hier werden neue Vertriebsformen und -kanäle genutzt, bei denen weniger der Besitz als vielmehr die Nutzung des Konsumgutes Fahrzeug im Mittelpunkt steht (allgemein als *Pay-per-use*[210] oder *Mobility on Demand* bezeichnet). Auch in diesem Bereich spielt die Digitalisierung eine zentrale Rolle als *Enabler* und Treiber der Veränderungen – und für die Hersteller selbst ist oftmals der Zugang zu Informationen über die Kunden (Kundendaten) eine wichtige Triebfeder für ein Engagement in diesen Mobilitätsdienstleistungen.

Ein Blick in die aktuellen Geschäftsberichte der großen Automobilhersteller zeigt, dass vor allem auch dem Thema Mobilitätsdienstleistungen – meist unter dem Schlagwort *Mobility as a Service* – eine hohe Bedeutung beigemessen wird. So heißt es im Geschäftsbericht 2018 der Daimler AG:

„Im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen bauen wir unser starkes Portfolio weiter aus. […] Mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen und starken Kooperationspartnern sind wir weiter auf Wachstumskurs. […] Wir investieren kontinuierlich in den Ausbau eines umfassenden Mobilitätsökosystems und entwickeln unsere Mobilitätsdienste Carsharing, Ride-Hailing und Mobility-as-a-Service weiter."[211]

Auch beim Wettbewerber BMW ist bereits im Titel des Geschäftsberichtes 2017 nicht mehr primär vom Automobil die Rede, sondern von der Mobilität im Allgemeinen: „Wir gestalten die Mobilität der Zukunft" (BMW AG 2018), insbesondere die beschlossene Kooperation mit der Daimler AG steht im Mittelpunkt:

„Die BMW Group strebt an, in Zukunft auch der führende Anbieter von Premium-Mobilitätsdienstleistungen zu sein. Dafür ist es essenziell, die Bedürfnisse der Kunden auf der ganzen Welt genau zu kennen. Dieses Wissen ist die Basis, um Kunden ein attraktives und umfassendes Angebot auch in diesem Bereich zu unterbreiten. Dazu zählen zum Beispiel unkomplizierte, digital gestützte Mobilitätsdienste, die auch

209 In vielen entwickelten Industrieländern ist nach wie vor eine Verschiebung der wirtschaftlichen Aktivitäten von der Industrie hin zum Dienstleistungssektor zu beobachten. in Baden-Württemberg gibt es jedoch seit einigen Jahren – zumindest hinsichtlich der Wertschöpfung – einen umgekehrten Trend. Aber auch innerhalb der Industrie gibt es einen Bedeutungszuwachs von Dienstleistungen, der sich beispielsweise in einer Zunahme von Dienstleistungstätigkeiten innerhalb der Industrie zeigt (siehe dazu Koch et al., 2019a und 2019b).

210 Bei pay-per-use („nutzungsbasierte Abrechnung") richtet sich die Zahlung, die der Kunde zu leisten hat, nach den Quantitäten, in denen das Gut genutzt wird. So bietet beispielsweise die Continental AG Reifen zu 5 ct pro Kilometer an, anstatt einer Einmalzahlung in Höhe von 500 Euro (vgl. z. B. Buss et al., 2018, S. 35f).

211 Daimler AG 2018, S. 66 und 69.

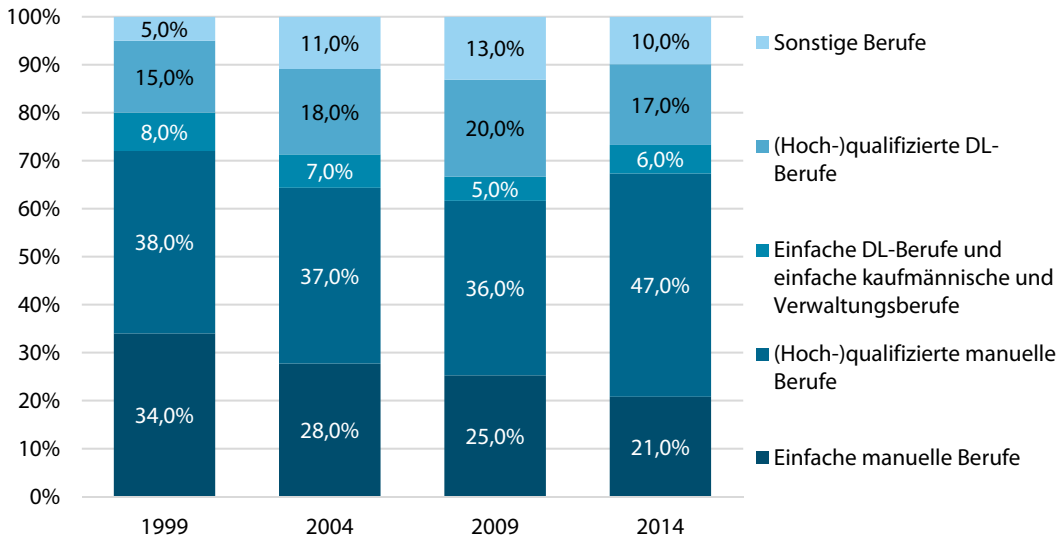
Bring- und Holdienste beinhalten oder den Kunden bei der Suche nach freien Parkplätzen in Ballungsräumen unterstützen."[212]

Ebenso ist im Geschäftsbericht 2017 der Volkswagen AG von der großen Bedeutung der Mobilitätsdienstleistungen zu lesen, es ist sogar die Rede davon, dass sich *„der Volkswagen Konzern vom Automobilhersteller zum Mobilitätsdienstleister"* entwickle (S. 148), und, an anderer Stelle:

„Der Aufbau des neuen Geschäftsfelds Mobilitätslösungen ist der zweite Eckpfeiler unserer Konzernstrategie. In diesem Geschäftsfeld entwickeln wir innovative und effiziente, am Kundenbedarf orientierte, attraktive und zugleich profitable Mobilitätsdienstleistungen mit dem Ziel, in Zukunft einer der führenden Anbieter auf diesem Wachstumsmarkt zu sein."[213]

Auch in quantitativer Hinsicht gibt es einige Indikatoren für die steigende Bedeutung von Dienstleistungen im Automobilbereich. So ist – wie in den meisten anderen Wirtschaftszweigen des Verarbeitenden Gewerbes – auch in der Automobilindustrie eine Zunahme von Dienstleistungstätigkeiten, aber auch ein hohes Maß an Verflechtungen zwischen der Branche und dem Dienstleistungsbereich festzustellen.

Abbildung 4.8: Veränderungen der Berufsstruktur im Fahrzeugbau in Baden-Württemberg, 1999-2014



Quelle: Koch et al. (2019), S. 44 (Datengrundlage: Betriebs-Historik-Panel der Bundesagentur für Arbeit)

212 BMW AG 2018.

213 Volkswagen AG 2018, S. 52.

Die Berufsstruktur kann als Indikator für den sogenannten funktionalen Strukturwandel gesehen werden. Langfristige Berechnungen auf Basis des Betriebs-Historik-Panels (BHP) der Bundesagentur für Arbeit[214] zeigen, wie sich die Bedeutung verschiedener Berufe im Fahrzeugbau in Baden-Württemberg verändert hat (Abbildung 4.8).

Hierbei ist zunächst bis zum Jahr 2009 ein kontinuierlicher Rückgang von Fertigungsberufen zu beobachten, wobei insbesondere die einfachen manuellen Berufe deutlich zurückgegangen sind. Gleichzeitigen haben die Anteile von Dienstleistungsberufen – und zwar ausschließlich der (hoch-)qualifizierten – zugenommen. Erst zwischen 2009 und 2014 zeigt sich eine Veränderung dieses bis dahin stabilen Trends mit einer deutlichen Zunahme des Anteils (hoch-) qualifizierter Fertigungsberufe und einem leichten Rückgang des Anteils (hoch-)qualifizierter Dienstleistungsberufe. Hinter diesen Veränderungen können ganz verschiedene Prozesse stecken, die aus den Daten nicht unmittelbar hervorgehen. So können beispielsweise Outsourcing-Prozesse dazu führen, dass weniger Dienstleistungen innerhalb der Automobil-Branche erbracht werden, da diese an industrienahe Dienstleistungsunternehmen ausgelagert werden. Andererseits kann der zunehmende Dienstleistungsgehalt von Produkten oder die Digitalisierung dazu führen, dass Dienstleistungstätigkeiten innerhalb der Industrie zunehmen.[215]

Ein zweiter Indikator, der auf die Bedeutung von Dienstleistungen im Verarbeitenden Gewerbe (und damit auch in der Automobilindustrie) hindeutet, sind die Vorleistungsverflechtungen[216], die in Abbildung 4.9 auf Grundlage einer Input-Output-Tabelle für Baden-Württemberg exemplarisch für ausgewählte Wirtschaftszweige des industriellen Bereichs dargestellt sind.[217] Die Abbildung zeigt, welche Bedeutung Vorleistungen aus verschiedenen Bereichen des Dienstleistungssektors haben. Im Vergleich zu den anderen dargestellten Branchen und auch zum Gesamtdurchschnitt bezieht die Branche des Fahrzeugbaus verhältnismäßig wenige Vorleistungen aus dem Dienstleistungsbereich. Wie die Abbildung zeigt, sind aber insbesondere höherwertige, wissensintensive Dienstleistungen wie IT-Dienstleistungen oder Ingenieurdienstleistungen nur unterdurchschnittlich vertreten, während Dienstleistungen aus dem Bereich Transport und Logistik überdurchschnittlich stark vertreten sind. Eine Erklärung wäre, dass die großbetrieblich strukturierte Fahrzeugindustrie viele Dienstleistungen selbst erbringt.[218]

214 Vgl. Schmucker, Alexandra et al. (2018): für eine Beschreibung der Daten.
Eine separate Auswertung der Daten für die Region Stuttgart ist nicht möglich.

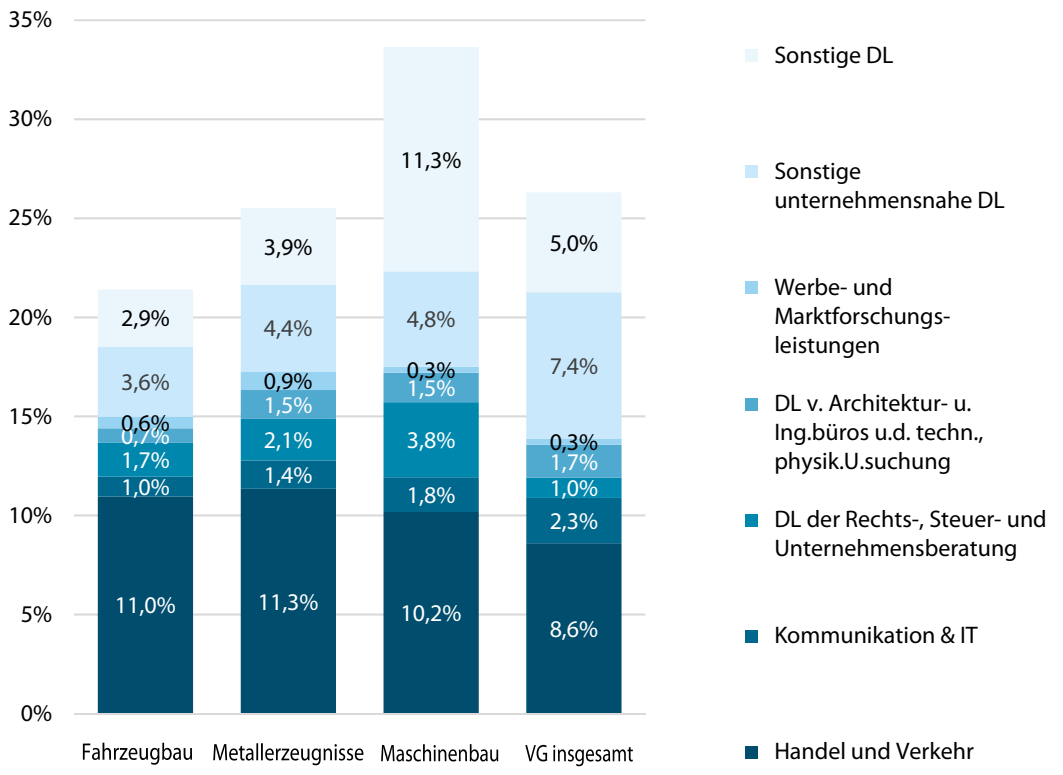
215 Darüber hinaus ist auch denkbar, dass sich die Inhalte und Tätigkeiten der Berufe an sich verändern, ohne dass sich die Berufsbezeichnungen verändern.

216 Unter den Vorleistungen werden alle Leistungen verstanden, die von einer Branche aus anderen Wirtschaftsbereichen bezogen werden, um ihre eigenen Leistungen erbringen zu können. Dazu zählen in der Automobilbranche neben Rohstoffen auch Vorprodukte verschiedener Stufen, aber auch IT- und Beratungsleistungen.

217 Für methodische Hintergrundinformationen zur Input-Output-Tabelle siehe Koch, Andreas et al. (2019a). Daten für die Region Stuttgart liegen nicht vor.

218 Aus Gründen der Datenverfügbarkeit liegt leider derzeit nur eine Input-Output-Tabelle für das Jahr 2014 vor, sodass keine zeitlichen Vergleiche möglich sind. Vorleistungs- und Lieferverflechtungen ändern sich aber grundsätzlich sehr langsam, sodass hier von einer gewissen Stabilität auszugehen ist.

Abbildung 4.9: Vorleistungen aus dem Dienstleistungsbereich in ausgewählten Branchen des Verarbeitenden Gewerbes (Anteile an den gesamten Vorleistungen in Prozent), Baden-Württemberg 2014



Quelle: Input-Output-Tabelle für Baden-Württemberg 2014, eigene Berechnungen und Darstellung

Die verfügbaren, oben dargestellten statistischen Daten geben also gewisse Hinweise auf eine steigende Bedeutung von Dienstleistungstätigkeiten in der Automobilindustrie, sie legen aber auch die Vermutung nahe, dass im Fahrzeugbau überdurchschnittlich viele Dienstleistungen innerhalb der Betriebe der Branche selbst erbracht werden. Um stärker auf aktuelle Entwicklungen eingehen zu können, ist es also sinnvoll, die Daten durch weiteres empirisches Material zu stützen. Da es sich bei den Entwicklungen in der Automobilbranche um sehr aktuelle Trends handelt, sollen im Folgenden noch einige konkrete Beispiele dargestellt werden, welche Rolle Mobilitätsdienstleistungen in der Automobilindustrie spielen und auf welche Weise hier von den Unternehmen konkret gehandelt wird.

Zahlreiche Automobilhersteller versuchen sich in Kooperation mit anderen Unternehmen Zugang zum Markt der Mobilitätsdienstleistungen zu verschaffen und sich dort als Anbieter von Mobilitätsdiensten zu etablieren. Die Motive dieser Allianzen liegen meist darin begründet, dass für die Entwicklung der Mobilitätsdienstleistungen bzw. für die Verbindung mit den eigenen Produkten Kompetenzen aus ganz verschiedenen Bereichen notwendig bzw. vorteilhaft sind, die nicht im originären Portfolio der Hersteller

liegen (insbesondere Zugang zu Kundendaten), oder dass schlicht eine kritische Größe erreichen und Marktmacht gewonnen werden soll (strategische Gründe). Hintergrund dieser Allianzen sind technologische, politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen und Veränderungen, die zu großen Umbrüchen in der Automobilindustrie führen (können)[219], über deren Richtung und Intensität aber derzeit noch große Unsicherheit herrscht. Vor allem im Frühjahr 2019 scheint nochmals besondere Bewegung in die Entwicklungen gekommen zu sein, wie die zahlreichen Zusammenschlüsse, die Ankündigungen neuer Dienste und Produkte und die zahlreichen Meldungen in der Presse zeigen. Nicht nur die Autokonzerne selbst, sondern auch die großen Zulieferer aus ihrem Umfeld sind betroffen. Auch und gerade in der Region Stuttgart mit ihrer hohen Bedeutung des Automobilbaus, aber auch mit ihren Herausforderungen im Bereich des Verkehrs, haben diese Entwicklungen eine große Bedeutung. Einige dieser Kooperation sind nachfolgend zusammengestellt.

Allen voran ist hier die neue Kooperation von Daimler und BMW auf zentralen Gebieten der zukünftigen Mobilität zu erwähnen. Dort soll mit Carsharing, diversen Fahrdiensten, Parkservice und Ladeinfrastruktur für E-Mobilität ein umfassendes Angebot geschaffen werden. Rein formal wurden die Dienste car2go und DriveNow in einem Joint Venture zum neuen gemeinsamen Angebot ShareNow zum nach eigenen Angaben weltgrößten Carsharing-Unternehmen zusammengeschlossen. Diese gemeinsamen Aktivitäten sowohl im Bereich der Technologie- als auch der Dienstleistungsentwicklung waren eine der wichtigsten Nachrichten im Frühjahr 2019. Dabei sind auch gemeinsame technologische Weiterentwicklungen im Bereich Elektromobilität sowie Forschungsaktivitäten bezüglich des autonomen Fahrens geplant.[220] Aber auch andere Autokonzerne gehen zunehmend Allianzen untereinander oder mit wichtigen Unternehmen benachbarter Branchen ein.

Fahrzeuge nutzen statt besitzen wird auch bei Porsche praktiziert: Über das Münchner Startup Cluno wird z. B. beides verbunden („Auto-Eigentum im Abo"). Zu den weiteren Angeboten, mit denen Porsche nach eigenen Angaben „den vielseitigen Bedürfnissen seiner Kunden" mit „verschiedenen neuen Mobilitätskonzepten" begegnet, gehören neben dem geschilderten „Porsche InFlow" auch das Vermietungsangebot „Porsche Drive" sowie das Fahrzeug-Abomodell „Porsche Passport". In den USA gibt es auch ein Peer-to-Peer Programm („Porsche Host"), mit dem „Privatpersonen kurzfristig auf Porsche-Fahrzeuge anderer Privatpersonen zugreifen" können.[221]

Der Autozulieferer Bosch und die Baumarktkette toom kooperieren ebenfalls. Kunden können Elektrotransporter seit Dezember 2018 direkt auf dem Smartphone buchen, um

219 Die große Unsicherheit hinsichtlich der Art und Richtung der technologischen, gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Entwicklung kann durchaus als weitere, eigenständige Herausforderung gesehen werden.

220 Neue Bündnisse alter Konkurrenten. Handelsblatt vom 06.03.2019.

221 *„Porsche inFlow"* bietet neue flexible Mobilitätslösung. Pressemitteilung der Porsche AG vom 28.02.2019, siehe unter https://newsroom.porsche.com/de/2019/digital/porsche-inflow-mobilitaetsloesung-cluno-17080.html (letzter Abruf: 21.03.2019).

schwere oder unhandliche Objekte vom Baumarkt nach Hause zu transportieren.[222] Der Service wird bereits seit dem 10.12.2018 angeboten. Das Interesse des Baumarkts lässt sich damit begründen, dass toom, als Tochter der Rewe Group, daran beteiligt ist bis 2022 die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 2006 zu halbieren. Bosch stellt elektronische Antriebskomponenten her und will Marktführer im „entstehenden Massenmarkt der Elektromobilität" werden.[223]

Ähnlich wie Porsche setzt auch Sixt auf vernetzte Lösungsansätze, die individuell auf die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer anpassbar sind und die Grenze zu Sharing-Diensten (siehe Abschnitt 4.3.2) verschwimmen lassen. Das Ergebnis ist ein integriertes Modell, mit dem die Nutzung von Mietwagen, Carsharing und Fahrdienstleistungen verknüpft wird und dabei sowohl auf die gesamte eigene Flotte als auch auf externe Dienstleistungen in Form des Anbieters Lyft (in den USA) und Taxi-Unternehmen (in Deutschland) zugreift. Die Zukunftsvision ist, „dass Kunden ein Auto irgendwo auf der Straße per App anmieten, flexibel über die Mietzeit entscheiden und es entweder irgendwo in derselben Stadt wieder abstellen oder auch an einer beliebigen Sixt-Station in Deutschland abgeben".[224]

Die Continental AG und Hewlett Packard Enterprise (HPE) planen die Einführung einer gemeinsamen Plattform für den Austausch von Fahrzeugdaten um neue digitale Dienste für sichere und komfortablere Mobilität zu ermöglichen. Die Plattform soll Automobilhersteller bei der Vermarktung und Differenzierung unterstützen. Dabei beseitigt die Blockchain-Technologie Hürden, die bisher einem gesicherten und transparenten Austausch dieser Daten im Weg standen.[225] „Durch den Austausch von Fahrzeugdaten können Autohersteller Schwarmintelligenz nutzen, um einige unserer drängendsten Verkehrsprobleme zu lösen und das Fahrerlebnis zu verbessern", sagt HPE-Verkaufschef Phil Davis. Automobilhersteller können auf monatlicher Basis Datenpakete an- und verkaufen. Das Überlassen der Daten wird so gehandhabt, dass jeder Kunde selbst entscheiden kann, ob er seine Daten der Plattform zur Verfügung stellen möchte.

Grab ist der Betreiber mobiler Plattformen für Transportdienstleistungen sowie Essens- und Paketdienste. Im März 2018 übernahm das Unternehmen das Südostasiengeschäft Ubers und wurde somit zum größten Fahrtenvermittler in Südostasien. Toyota und Grab planen gemeinsame Versicherungsangebote, Finanzdienstleistungen und Wartungsdienste und arbeiten seit August 2017 an der Entwicklung von vernetzten Services.[226]

222 Bosch steigt ins Carsharing mit Elektrotransportern ein. Pressemeldung Robert Bosch GmbH vom 09.10.2018.

223 https://www.wuv.de/marketing/toom_und_bosch_borgen_heimwerkern_e_transporter (letzter Abruf: 24.05.2019).

224 Sixt verschmilzt Autovermietung und Carsharing, Manager Magazin vom 01.03.2019.

225 Continental und Hewlett-Packard Enterprise bringen Blockchain-Plattform für Datenhandel. Pressemitteilung Continental AG vom 26.02.2019

226 https://www.car-it.com/toyota-kooperiert-mit-grab/id-0052229?cookie-state-change=1557917756390 (letzter Abruf: 15.05.2019).

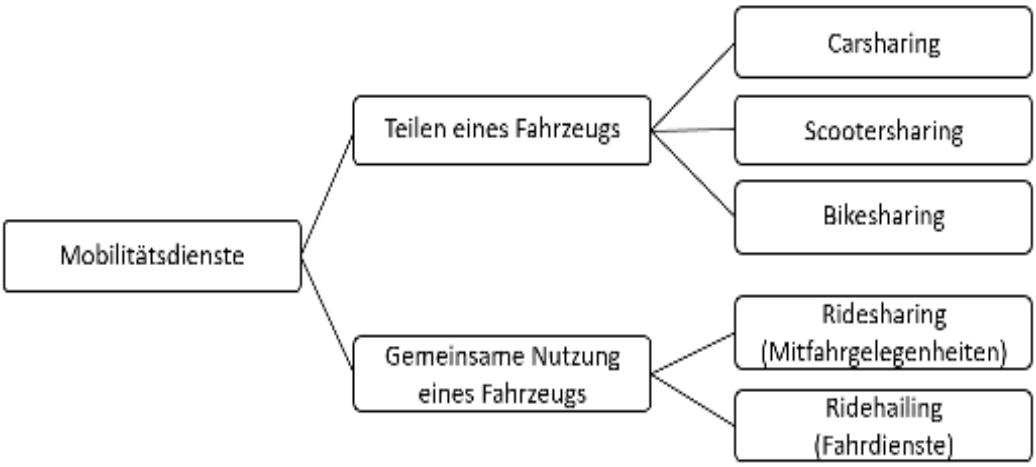
Diese exemplarisch aufgezeigten, sowohl deutschen als auch globalen Entwicklungen im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen bringen für die Region Stuttgart, als führender Automobilindustriestandort, zahlreiche Chancen und Herausforderungen mit sich. Obwohl die Beschäftigungseffekte nicht quantifiziert werden können, zeigt sich anhand der exemplarisch aufgeführten Kooperationsmöglichkeiten, dass der Wirtschaftsstandort Region Stuttgart potenziell gut aufgestellt ist. Neben den Automobilherstellern Daimler und Porsche, sind auch Unternehmen wie Bosch und diverse Akteure der Automobilindustrie daran beteiligt, den Wandel von der „reinen" Fahrzeugherstellung hin zum Mobilitätsdienstleister aktiv zu gestalten. Trotz der Einschätzung mancher Gesprächspartner, dass die Region Stuttgart hier keine wesentlich anderen Voraussetzungen habe als andere Regionen, da die großen Hersteller global agierten, so ist es doch nicht von der Hand zu weisen, dass hier zahlreiche relevante Akteure ansässig sind, die sich mit diesen zukünftigen Herausforderungen beschäftigten.

4.3.2 Sharing-Dienste – Nutzen statt Besitzen?

Sharing-Angebote im Bereich der Mobilität stehen in immer mehr Großstädten Deutschlands zur Verfügung und erfreuen sich zunehmender Beliebtheit bei den Nutzerinnen und Nutzern (siehe beispielsweise die jährlichen Statistiken des Bundesverbandes CarSharing, BCS). Viele der Angebote werden beständig erweitert und die Gesamtheit der Angebote wird immer differenzierter. Ursächlich für diese Entwicklung sind zahlreiche unterschiedliche Einflüsse. Einerseits verändern sich die Ansprüche der Nutzerinnen und Nutzer an die Mobilitätsformen, technische Innovationen im Bereich der mobilen Kommunikation schreiten weiter voran und neue Mobilitätskonzepte entstehen. Andererseits sind in Städten und Ballungsräumen wie der Region Stuttgart ein starkes Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen negativen Auswirkungen wie Lärm- und Luftschadstoffemissionen, Flächenverbrauch, Stellplatzmangel und ein hohes Stauaufkommen ursächlich für den Wunsch nach Veränderungen in den Bereichen Verkehr und Mobilität. Außerdem spielen neben technischer Machbarkeit und Fragen der Nachhaltigkeit auch die Kosten eine zentrale Rolle, denn nicht jeder, der sich eine bessere Mobilität wünscht, kann oder will diese durch ein eigenes privates Fahrzeug realisieren.

Der bisherige Fokus der öffentlichen Debatte zu urbaner Mobilität und Mobilitätsdienstleistungen liegt hauptsächlich auf dem Bereich des Carsharings. Dass aber auch weitere Bereiche der Mobilität vor Umbrüchen stehen, zeigt sich u. a. in den Bereichen Ridesharing, Ridehailing (siehe Abbildung 4.10 und Infobox 4.2), aber auch im voranschreitenden Wandel der Gesetzgebung. Um der Vielfalt dieser Dienste Rechnung zu tragen und das Feld der Sharing-Dienste möglich differenziert zu erfassen, schafft Abbildung 4.10 einen schematischen Überblick. Dabei wird unterschieden, ob man ein Fahrzeug zur Verfügung stellt, welches Dritte bei Bedarf nutzen können oder ob es sich um eine Form der Mitfahrgelegenheit handelt. Der Überblick wird durch Begriffserklärungen in der Infobox 4.2 ergänzt.

Abbildung 4.10: Übersicht verschiedener Mobilitätsdienste im Bereich des Fahrzeug-Sharings



Quelle: IAW-Darstellung und Übersetzung, verändert nach Jin et al. (2018), S. 2

Infobox 4.2: Begriffserklärung zu verschiedenen Sharing-Arten

Carsharing

Beim Carsharing wird ein Kraftfahrzeug von einer unbestimmten Anzahl von Fahrern/Fahrerinnen zu einem bestimmten, kilometer- und/oder zeitabhängigen Tarif reserviert und genutzt (§1 Nr. 1 CsgG). Man kann zwei unterschiedliche Angebotsformen unterscheiden. Beim sogenannten stationsbasierten Carsharing (z. B. Stadtmobil) wird das Fahrzeug von örtlich festgelegten Stellen abgeholt bzw. dorthin zurückgebracht (§1 Nr. 4 CsgG). Beim stationsunabhängigen Carsharing – auch free-floating genannt – (z. B. ShareNow) wird kein bestimmter Abhol- bzw. Rückgabeort festgelegt, sondern das Fahrzeug steht dort, wo der letzte Kunde es abgestellt hat (§1 Nr. 3 CsgG).[227]

Bikesharing

Diese Fahrräder, Pedelecs, Lastenräder oder E-Roller sind für den allgemeinen Gebrauch bestimmte, öffentliche Individualverkehrsmittel. Sie können nach einer einmaligen Anmeldung meist rund um die Uhr entliehen und zurückgegeben werden (stationsbasiert). Andere Bikesharing-Angebote sind dezentral im gesamten Stadtgebiet verteilt (free-floating).[228] In der Region Stuttgart wird das Bikesharing beispielsweise durch RegioRadStuttgart (DB Connect) oder Stella-Roller (Stadtwerke Stuttgart) angeboten.

227 Umweltbundesamt (2016): Umwelt- und Kostenvorteile ausgewählter innovativer Mobilitäts- und Verkehrskonzepte im städtischen Personenverkehr. Dessau.

228 https://www.adfc.de/artikel/bike-sharing/ (letzter Abruf: 19.06.2019).

Ridesharing
Ist ein Arrangement, bei dem sich ein Passagier im Privatfahrzeug des Fahrers kostenlos oder gegen eine Gebühr zu einem vom Passagier gewünschten Ziel mitnehmen lässt. Vereinfacht gesagt handelt es sich um eine Mitfahrgelegenheit. Ein solches Arrangement wird in der Regel über eine Website oder eine App eingegangen und findet sowohl zwischen Städten als auch innerhalb von Städten statt. Ein prominentes Beispiel hierfür ist die Plattform blablacar.

Ridehailing
Die „App-basierte Vermittlung von Fahrten, die von Taxifahrern, lizenzierten Mietwagenfahrern oder privaten Fahrern durchgeführt werden".[229] Diese Form der Mobilität ähnelt einer Taxifahrt sehr stark, da der Zielort ausschließlich von der nutzenden Person vorgegeben wird und sich der Fahrpreis an der zurückgelegten Distanz orientiert. Außerdem werden i. d. R. keine weiteren Fahrgäste entlang der Wegstrecke zusätzlich aufgenommen und es handelt sich eindeutig um eine in Anspruch genommene Dienstleistung. Diese Form des Sharings befindet sich in Deutschland noch in seinen Anfängen. Bekanntester Anbieter, jedoch in Deutschland nicht erlaubt, ist die Uber AG. Auch VW hat jüngst in Hamburg mit dem Elektro-Shuttle MOIA ein Angebot gestartet.[230]

Ungeachtet dessen erfolgt im vorliegenden Bericht eine Fokussierung auf das Carsharing im engeren Sinne, da Carsharing bisweilen die stärkste Nutzung erfährt und es das Angebot bereits seit 1988 in Deutschland gibt.[231] Außerdem erfreut es sich einer wachsenden Nutzerzahl. Wenngleich auch Bereiche wie beispielsweise das Mieten von Rollern (Scootersharing) und die Nutzung von Fahrdiensten (Ridehailing) bereits in der Region Stuttgart etabliert sind bzw. fußfassen – beispielsweise durch die Einführung der Stella-E-Roller der Stadtwerke Stuttgart im Jahr 2016 und die aktuelle Testphase von CleverShuttle.[232] Insgesamt können Sharing-Dienste im Mobilitätsbereich als Ergänzung zum bestehenden öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) (siehe Kapitel 4.3) gesehen werden.

Das verbindende Element aller Mobilitätsdienste ist der direkte und bedarfsorientierte Zugang zu Mobilität, mittlerweile in der Regel mit Hilfe eines mobilen Endgerätes auf Basis einer Internetplattform. Unabhängig davon, ob es um das Teilen eines Fahrzeuges von Privatpersonen oder Unternehmen geht oder um die Mitnahme von weiteren

229 Daimler AG (2018): Geschäftsbericht 2018. Stuttgart, S. 344.

230 Wirklich mobil ohne Auto? So schlägt Moia sich im Alltag. Spiegel Online vom 15.04.2019; Günstiger als Taxis, schneller als die U-Bahn – So arbeitet der neue Mobilitätsdienst von VW, Handelsblatt vom 15.03.2019.

231 https://www.carsharing.de/alles-ueber-carsharing/ist-carsharing/geschichte (letzter Abruf: 17.07.2019).

232 CleverShuttle ist ein Fahrservice, der Nutzerinnen und Nutzer individuell transportiert, dabei aber automatische Fahrgemeinschaften mit weiteren Fahrgästen bildet, um die Auslastung des PKW zu erhöhen. Selbsternanntes Ziel des Anbieters ist eine Reduzierung von Verkehr, bei gleichzeitiger Verbesserung der Luft mit Hilfe von alternativen Antrieben bei den genutzten Fahrzeugen. Das Unternehmen wurde 2014 gegründet (siehe https://www.clevershuttle.de/).

Personen im eigenen PKW. Carsharing selbst kann auf unterschiedlichen Arten erfolgen. Sowohl bei sogenannten stationsbasierten (z. B. Stadtmobil) als auch bei stationsunabhängigen Angeboten (z. B. Share Now) bekommen Nutzerinnen und Nutzer mit Hilfe einer Internetplattform Auskunft über die entweder festen Stellplätze der PKWs (stationsbasiert) oder die temporären Abstellplätze der Fahrzeuge (stationsunabhängig / „free-floating"). Beide Angebotsformen verfügen dabei über eine Flotte an Fahrzeugen, die von allen registrierten Nutzerinnen und Nutzern prinzipiell jederzeit genutzt werden kann. Im Fall des stationsunabhängigen Angebots besteht der entscheidende Unterschied darin, dass die PKWs nach der Nutzung frei im öffentlichen Raum abgestellt werden können und somit eine kurzfristige und spontane Nutzung ermöglicht wird. Hingegen eignen sich die stationsbasierten Angebote für geplante bzw. routinierte Abläufe, da man aus einer umfassenden Auswahl an Fahrzeugtypen wählen und diese im Vorfeld reservieren kann.

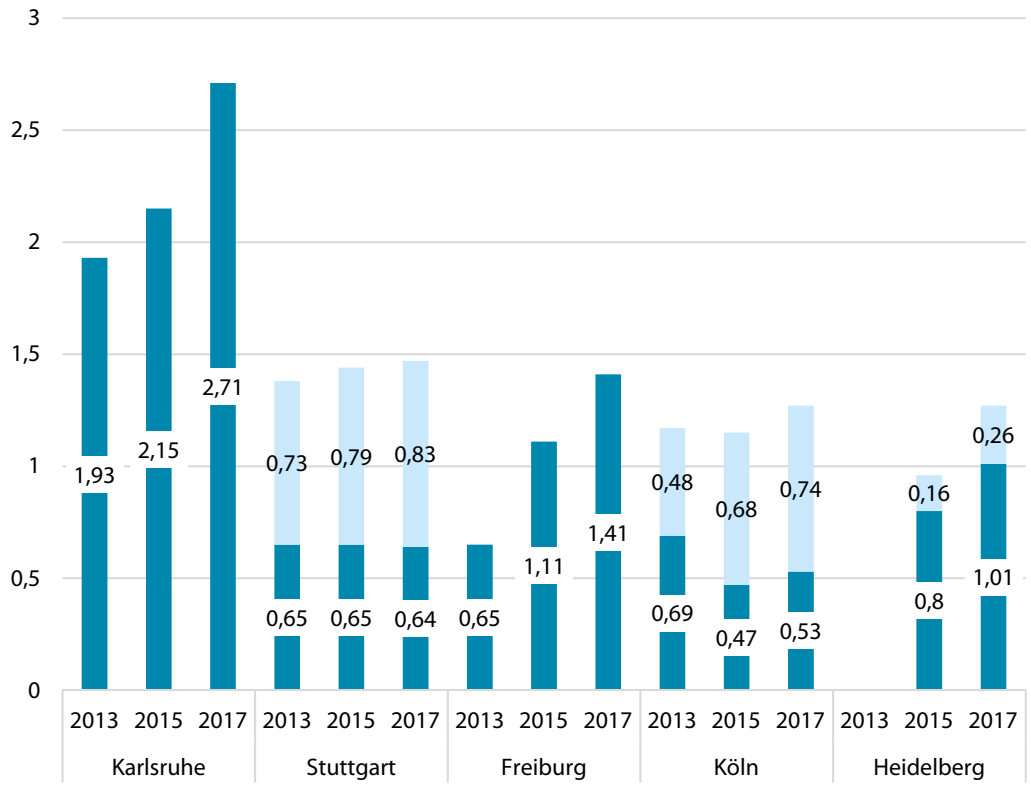
Sowohl anhand der Entwicklung der stationsbasierten und stationsunabhängigen Fahrzeuge in den deutschen Großstädten (siehe Abbildung 4.11), als auch der Kundenzahlen in Deutschland (siehe Abbildung 4.12) ist ein Trend hin zu einer verstärkten Nutzung der Sharing-Dienste abzulesen. Somit sind positive Veränderungen sowohl der Angebots- wie auch der Nachfrageseite erkennbar. Im Rahmen einer gesamtdeutschen Betrachtung ist dabei auffällig, dass, gemessen an der Zahl der Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner, zahlreiche Städte Baden-Württembergs auf den Top-Platzierungen zu finden sind. Dies ist zum großen Teil darauf zurückzuführen, dass die Region Stuttgart eine Modellregion für die Einführung des elektrifizierten Angebotes von car2go war und das Unternehmen hier sehr kurzfristig zahlreiche Fahrzeuge in den öffentlichen Raum eingebracht hat. Aber auch beim stationsbasierten Carsharing hat Stuttgart einen recht hohen Fahrzeugbesatz.

Insgesamt liegt in jedem der betrachteten Jahre Karlsruhe auf Platz 1. Dort lag der bundesweite Höchstwert im Jahr 2017 bei 2,71 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner. Bemerkenswert ist allerdings, dass die Carsharing-Flotte in Karlsruhe ausschließlich aus stationsbasierten Angeboten besteht, die nicht von einem spezifischen Automobilkonzern befördert werden. Spezifisch ist, dass Karlsruhe mit 160 Stationen des Anbieters Stadtmobil und weiteren Stationen von Flinkster über ein gut ausgebautes Netz verfügt. Dadurch soll gewährleistet werden, dass möglichst viele Bewohnerinnen und Bewohner eine Station fußläufig erreichen können.[233] Darüber hinaus bietet das stationsbasierte Angebot Planungssicherheit – durch Reservierungen im Vorfeld sind die Fahrzeuge garantiert an der gewünschten Station vorhanden; eine spontane Suche nach einem freien Fahrzeug wie bei free-floating-Angeboten entfällt.

Am stärksten war das Wachstum der Anzahl an Fahrzeugen je 1.000 Einwohner in Freiburg. So hat sich dort die Anzahl der Fahrzeuge von 0,65 je 1.000 Einwohner im Jahr 2013 auf 1,41 im Jahr 2017 mehr als verdoppelt. Der Anstieg in Stuttgart von 1,38 Fahrzeugen auf 1,47 Fahrzeuge fiel im Vergleich dazu moderat aus. Weiter fällt auf, dass vier der fünf führenden deutschen Städte im Carsharing-Segment aus Baden-Württemberg sind.

233 https://www.carsharing-news.de/carsharing-karlsruhe/(letzter Abruf: 19.06.2019).

Abbildung 4.11: Die führenden deutschen Großstädte im Carsharing-Segment (Anzahl der Carsharing-Fahrzeuge je 1.000 Einwohner), 2013-2017



Quelle: Bundesverband Carsharing (2018), IAW Darstellung[234]

Differenzierter betrachtet wird ersichtlich, dass in der Regel mehr stationsbasierte als free-floating Fahrzeuge je 1.000 Einwohner in den Großstädten vorhanden sind. In Baden-Württemberg spielt das free-floating Carsharing eher eine untergeordnete Rolle. So waren im Jahr 2017 drei baden-württembergische Städte in den deutschlandweiten Top 10. Ausgenommen davon ist die Landeshauptstadt Stuttgart – hier kommt dem stationsungebunden Carsharing eine bedeutendere Rolle zu. 2017 waren 0,83 der 1,47 Fahrzeuge je 1.000 Einwohner in Stuttgart free-floating (56,5 %), während es 2013 lediglich 0,73 von 1,38 Fahrzeugen waren (52,9 %). Das stellt den bundesweiten Spitzenwert im free-floating Bereich dar. Lediglich München kommt ebenfalls auf 0,83 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner.

234 Die zweijährliche Erhebung des Bundesverband Carsharing e.V. findet unter Berücksichtigung aller Carsharing-Orte mit mindestens 50.000 Einwohnern statt. Die Datenerhebung findet dabei in Form einer Anbieterabfrage statt und die Stellplätze der stationsbasierten Anbieter werden via Postleitzahlen zugeordnet. Bei free-floating-Angeboten, deren Geschäftsgebiet sich über mehrere Städte erstreckt, erfolgt eine Beobachtung zu mehreren Zeitpunkten. Dadurch wird eine Zuordnung der PKWs zum tatsächlichen Nutzungsort ermöglicht.

Für das Jahr 2013 gibt es keine Angaben zur Stadt Heidelberg, da Städte mit weniger als 200.000 Einwohnern erst ab der Erhebung 2015 erfasst wurden.

Auch in der Gesamtschau schneidet Stuttgart mit einem konstanten zweiten Platz sehr gut ab, wobei lediglich ein geringes Wachstum zu verzeichnen ist. Worin die Ursachen hierfür liegen, kann der Abbildung nicht entnommen werden – vermutlich ist in der Landeshauptstadt Stuttgart derzeit bereits ein gewisser Sättigungsgrad erreicht. Auch für die unterschiedlichen Zuwächse der Städte lassen sich keine Korrelationen ausmachen, denn die Städte weisen unterschiedliche Studierendenzahlen aus, sind unterschiedlich politisch geprägt und weichen auch hinsichtlich der gesamten Bevölkerungszahl deutlich voneinander ab.[235] So hätte man im Vorfeld beispielsweise mutmaßen können, dass je größer die Stadt ist und je mehr Studierende vor Ort eingeschrieben sind, desto stärker werden Carsharing-Angebote genutzt; was aber aus der Abbildung nicht herauszulesen ist.

Jedoch gibt es auch Städte, in denen das Carsharing-Angebot nicht profitabel war, wie z. B. in der Geburtsstadt von car2go, Ulm; da das Konzept auf größere Ballungsräume ausgelegt ist und die Gewinnzone nach fünf Jahren noch nicht erreicht werden konnte, wurde das Projekt dort beendet.[236] Grundsätzlich besteht hier noch Handlungsbedarf: „Man merkt, zum Beispiel auch anhand der Zusammenlegung der Geschäftsbereiche von car2go und DriveNow, dass es keine Cash-Cow ist Fahrzeugflotten zur Verfügung zu stellen, bzw., dass man noch einige Schritte davon entfernt ist, ein finanziell attraktives Konzept zu haben." (Exp.) Insgesamt ist davon auszugehen, dass Sharing-Dienste im Bereich der Mobilität zukünftig weiterhin wachsen werden und speziell in Ballungsräumen wie der Region Stuttgart an Bedeutung gewinnen.[237]

Grundsätzlich muss auch darauf hingewiesen werden, dass stationsbasiertes und free-floating Carsharing potenziell andere Nutzergruppen anziehen und somit nicht von einer Reduktion privater Pkws per se ausgegangen werden kann. Besonders free-floating Carsharing deckt die Nachfrage der „motorisierten Bequemlichkeitsmobilität im Nahbereich" ab.[238] Diese wurde bisher tendenziell mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad bedient. Eine Verschiebung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu Sharing-Angeboten ist wahrzunehmen.[239] Jedoch variieren diese festgestellten Tendenzen je nach Studie. So kann einerseits eine Affinität der Carsharing-Kunden zum ÖPNV festgehalten werden, indem die Sharing-Varianten eher ergänzend zum ÖPNV genutzt werden als in Konkurrenz.[240] Andererseits wird aber auch deutlich, dass free-floating Carsharing allein keine Treibhausgasminderung bewirken kann, wenngleich

235 Braun et al. (2016) zeigen, dass soziale Charakteristika wie das Alter oder politische Einstellungen einen größeren Effekt auf die Nutzung des Carsharing haben als regionale Rahmenbedingungen wie beispielsweise die Straßeninfrastruktur oder die Topographie.

236 Mietwagenkonzept car2go verschwindet aus Ulm, Augsburger Allgemeine vom 31.10.2014.

237 Siehe z. B. Kuhnert, Felix et al. (2017): eascy – Die fünf Dimensionen der Transformation der Automobilindustrie. PWC.

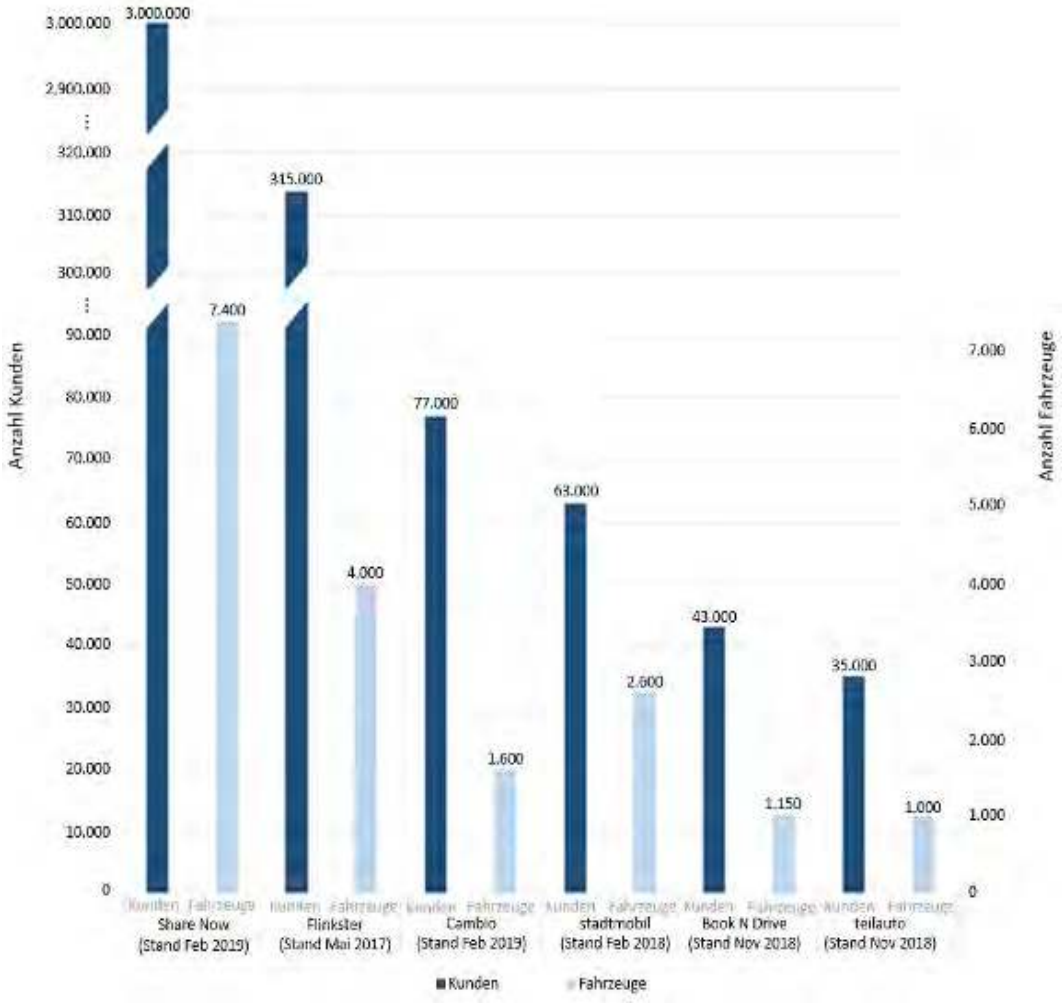
238 https://civity.de/de/publikationen/urbane-mobilität-im-umbruch/ (letzter Abruf: 11.07.2019).

239 Ebd.

240 Bundesverband Carsharing (2016): Wirkung verschiedener Carsharing-Varianten auf Verkehr und Mobilitätsverhalten. Berlin.

die Klimabilanz durch elektrisch betriebene Fahrzeuge verbessert wird; weiter wurde festgestellt, dass in Stuttgart, Köln und Frankfurt bisher keine Verringerung der Anzahl der Pkw im Straßenraum durch free-floating Angebote erreicht wurde.[241]

Abbildung 4.12: Anzahl der Kundinnen und Kunden sowie Fahrzeuge von Carsharing-Anbietern deutschlandweit



Quelle: carsharing-news.de, IAW-Darstellung

Dieser großstadtbezogene Trend zur Ausweitung des Angebots seitens der Anzahl der Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner seit dem Jahr 2013 könnte sich auch zukünftig weiter fortsetzen bzw. sich gar beschleunigen. Beispielsweise schlossen erst im Frühjahr 2019 mit BMW und Daimler zwei der größten deutschen Automobilhersteller ihre Mobilitätsdienstleistungen DriveNow und car2go zu ShareNow zusammen. Ziel der Unternehmen

241 Hülsmann, Friederike et al. (2018): share – Wissenschaftliche Begleitforschung zu car2go mit batterieelektrischen und konventionellen Fahrzeugen.

ist es, ein weltweit führender Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen zu werden. Dazu werden insgesamt 14 Marken in fünf Joint Ventures verbunden die bereits alle zu car2go oder DriveNow gehören und nun eingebracht werden. Diese kommen insgesamt auf 60 Millionen Kunden.[242] Damit bewegen sich die Automobilhersteller von Produktion und Verkauf hin zu Dienstleistungen rund um das Thema Mobilität. Außerdem sind sie damit deutschlandweit führend in den Bereichen Kundenanzahl und Flottengröße (siehe Abbildung 4.12). Diese Fusion wird als „*Game Changer*" für die urbane Mobilität angesehen.[243]

Darüber hinaus sind derartige angebotsseitige Veränderungen nicht nur im Bereich von Automobilherstellern zu verzeichnen; beispielsweise versucht auch das Mietwagenunternehmen Sixt, neue Geschäftsfelder im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen zu erschließen – Ziel ist die Verknüpfung von Mietwagennutzung, Carsharing, Auto-Abos und Fahrdiensten. Dieses neue Angebot könnte eine weitere Ausdifferenzierung im deutschen Carsharing-Angebot sein, da Sixt deutschlandweit sowohl über eine umfangreiche Fahrzeugflotte als auch über ein dichtes Stationsnetz verfügt. Dadurch könnte eine Verknüpfung der Vorteile von stationsbasierten und nicht stationsbasierten Angeboten erwachsen. Außerdem konnte Sixt bereits erste Erfahrungen im Sharing-Segment durch seine vorangegangene Kooperation mit BMW sammeln und verfügt dadurch über das entsprechende Know-How.

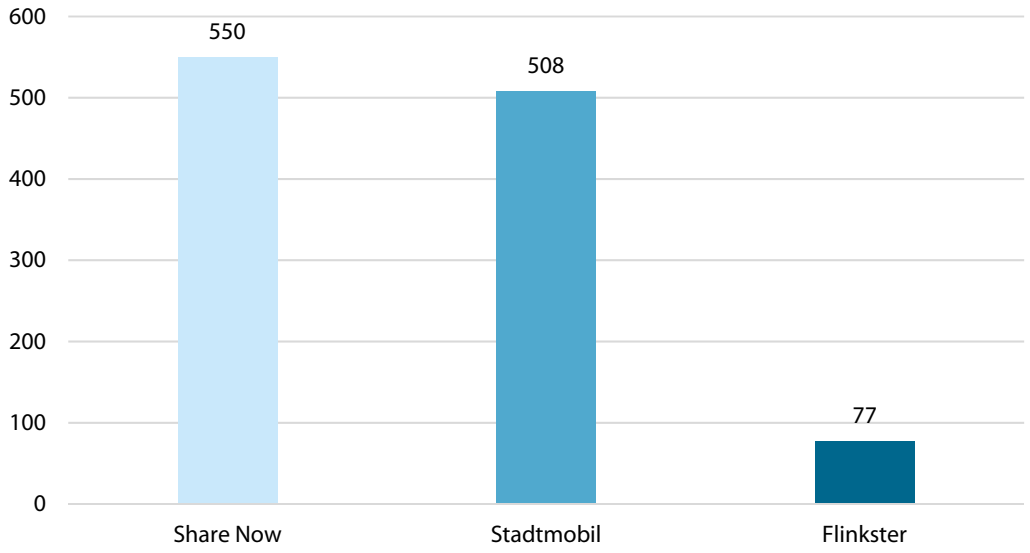
Darüber hinaus zeichnen sich zukünftig angebotsseitig weitere potenziell weitreichende Veränderungen ab. Ausgangspunkt hierfür ist eine mögliche Anpassung des Personenbeförderungsgesetztes (siehe Infobox 4.9). Ziel der Liberalisierung ist es, anstatt Restriktionen mehr Anreize für die zukunftsfähige Entwicklung des Taxi-Marktes zu schaffen. Beispielsweise würde durch den Verzicht auf die bislang geltende Rückkehrpflicht die Möglichkeit entstehen, im Zuge der Rückfahrt weitere Fahrgäste einzusammeln. Speziell im Kontext von Mobilität im ländlichen Raum könnte die Anpassung interessante Möglichkeiten und Effizienzgewinne eröffnen. Darüber hinaus würde dadurch eine Öffnung des bisher regulierten Marktes für weitere Mobilitätsdienstleister erfolgen und infolge dessen die Entstehung differenzierter Angebote befördert werden.

In der Region Stuttgart kommt dem Carsharing eine spezielle Rolle zu. Neben der Konzernzentrale der Daimler AG und der dadurch verknüpften, großflächigen Einführung von car2go (siehe Infobox 4.3) als Sharing-Anbieter, wurde auch die Stadtmobil-Gruppe 1999 in Stuttgart mitgegründet (siehe Infobox 4.4). Diese Rolle der Region spiegelt sich in den lokalen Flottengrößen wider (siehe Abbildung 4.13). So wird deutlich, dass jetzt ShareNow (früher car2go) und Stadtmobil mit Abstand die meisten Fahrzeuge in der Region Stuttgart vorhalten. Aber auch die einleitend aufgegriffenen Herausforderungen und exogenen Trends der Region Stuttgart (u. a. hohes Verkehrsaufkommen, regulatorische Veränderungen) könnten durch eine weitere Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf das Carsharing adressiert werden. Nachfolgend werden mit ShareNow (früher car2go) und Stadtmobil zwei zentrale Carsharing-Anbieter der Region Stuttgart exemplarisch vorgestellt.

242 Carsharing – BMW und Daimler stecken Milliardenbetrag in Mobilitätsfirma, Zeit Online vom 22.02.2019.

243 Die Not führt Daimler und BMW zueinander – Jetzt geht es um ihre Zukunft, Handelsblatt vom 24.02.2019.

Abbildung 4.13: Flottengröße nach Anbieter in der Region Stuttgart und Anzahl der Fahrzeuge, für 2019



Quellen: carsharing-news.de & Bundesverband Carsharing, IAW-Darstellung

Infobox 4.3: ShareNow (moovel group GmbH) in der Region Stuttgart

Mitarbeiter: 500+ (weltweit)
Kundenanzahl: Über vier Millionen Kunden weltweit
Flottengröße: 550 Fahrzeuge in Stuttgart

Der im Frühjahr 2019 neu gegründete Carsharing-Anbieter ShareNow ist ein Joint Venture aus den Carsharing-Diensten DriveNow (BMW AG) und car2go (Daimler AG). Die Carsharing-Autos von ShareNow sind flexibel überall im Geschäftsgebiet und rund um die Uhr an- und abmietbar. In der Region Stuttgart schließt das Geschäftsgebiet neben der Landeshauptstadt selbst u. a. auch Sindelfingen, Hohenheim oder Esslingen am Neckar ein; wobei große Teile der Region Stuttgart nicht abgedeckt sind. [244]

Obwohl Stuttgart bereits mit Stadtmobil einen stationsbasierten Carsharing-Anbieter hat, wird dies als Ergänzung anstatt Konkurrenz verstanden: „Wir konkurrieren eigentlich nicht mit stationsbasierten, sondern das ist für beide Parteien von Vorteil“ (Exp.)

Als Grundlage der Ergänzung werden die unterschiedlichen Anwendungsfälle (use-cases) angeführt: „Habe ich eine Wegstrecke von 4 km und eine schlechte Anbindung durch den

244 Siehe Karte des Geschäftsgebiets Stuttgart „Home Area Stuttgart“, https://www.car2go.com/media/data/germany/stuttgart/files/maps_geschaeftsgebiete_web_stuttgart-ab-02.11.17.pdf (letzter Abruf: 17.07.2019).

ÖPNV oder muss viel mitnehmen, etc., dann ist car2go oder DriveNow genau das richtige. Möchte ich aber am Wochenende von Stuttgart irgendwo in den Schwarzwald fahren, dann ist natürlich das stationsbasierte Auto die erste Wahl" (Exp.).

Das Ziel, laut car2go, ist „den einzelnen Bürger in der Stadt dazu zu bringen, dass er sein eigenes Fahrzeug verkauft." (Exp.) Weiteres erklärtes Ziel ist es, „eine umfassende Mobilitätsdienstleistung für Metropolen zu schaffen. Erreicht werden soll dies mit Hilfe des Gesamtangebots der NowFamily. Das umfasst „alle Mobilitätsdienstleistungen, die Daimler und BMW bis dato entwickelt haben", „da ist CarSharing nur ein Teil" (Exp.). Weitere Teile sind u. a. Parken und Laden.

Infobox 4.4: Stadtmobil in der Region Stuttgart

Mitarbeiter: 40 Personen, 23 VZÄ
Kundenanzahl: 11.500 (2018)
Flottengröße: Ca. 500 Fahrzeuge in der Region Stuttgart (2019)
210 Carsharing Stationen, davon 135 in der Stadt Stuttgart (2019)
Fünf Fahrzeugtarifklassen; vom Kleinwagen bis zum Transporter

Während es Carsharing in Deutschland bereits seit 1988 gibt (siehe oben), starteten die Carsharing-Firmen in Stuttgart, Pforzheim, Karlsruhe und der Rhein-Neckar Region Anfang der 1990er Jahre – zunächst meist als Vereine (außer Karlsruhe). Sie schlossen sich dann später zum Unternehmensverbund stadtmobil-Gruppe zusammen. „Die stadtmobil-Gruppe ist heute der größte stationsbasierte CarSharing-Anbieter in Deutschland."[245]

Das Ziel von stadtmobil ist es, „den privaten Autobesitz zu verringern und dabei dennoch die Mobilität für den Einzelnen zu verbessern. […] Städte vom Autoverkehr zu entlasten, erhöht die Lebensqualität, tut dem Klima gut und schafft Freiräume, weil nicht so viele Parkplätze benötigt werden" (Exp.).

Jedoch ist gerade die Stellplatzfrage eine der größten Herausforderungen für stadtmobil (Exp.). Durch die Gesetzesänderung mit dem CarSharing-Gesetz[246] gibt es nun

245 https://www.carsharing.de/alles-ueber-carsharing/ist-carsharing/geschichte (letzter Abruf: 17.07.2019).

246 Das Carsharinggesetz (genau: Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing – CsgG) ist zum 1. September 2017 bundesweit in Kraft getreten und es ermöglicht lt. § 1 „Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Carsharing […], um die Verwendung von Carsharingfahrzeugen im Rahmen stationsunabhängiger oder stationsbasierter Angebotsmodelle zur Verringerung insbesondere klima- und umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern." Insbesondere regelt das Gesetz die Sondernutzung öffentlichen Straßenraums (Parkflächen) durch Carsharing-Fahrzeuge.

Möglichkeiten für die Städte hier in der Region wie z. B. Stuttgart, Ludwigsburg und Esslingen, Rahmenbedingungen für die Bereitstellung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum zu schaffen.

Relevant aus Sicht von stadtmobil ist, „dass mögliche neue Carsharing-Anbieter in Stuttgart nicht nur in den wirtschaftlich starken Teilen der Stadt solche Stellplätze anbieten, sondern, dass auch die neuen Anbieter verpflichtet werden, in die Randlagen zu gehen. Das machen wir (stadtmobil) ja schon lange. Wir finanzieren unsere Fahrzeugangebote in Randlagen-Bezirken mit dem Geld, das wir im Zentrum verdienen. […] Und damit stadtmobil die Fläche auch in Zukunft subventionieren kann, wäre eine Forderung an neue mögliche Anbieter in Stuttgart, dass man praktisch pro fünf Stellplätzen in der Innenstadt auch mindestens einen in den Randlagen-Bezirken bereitstellen muss“ (Exp.).

Spezifisch für die Region Stuttgart ist, dass „es genau einen Bereich gibt, der wirtschaftlich tragfähig ist und das ist Stuttgart Zentrum. Alles andere wird von der Innenstadt subventioniert. […] Wir haben auch das Bestreben, auch die unwirtschaftlichen Stuttgarter Randlagen-Bezirke mitzubedienen. Darüber hinaus sind wir auch in den kleineren, unwirtschaftlichen Städten der Region aktiv. In den meisten der kleineren Städte der Region stellt der Verein StadtMobil e.V. die Autos zur Verfügung und unterstützt dies mit ehrenamtlichen Vereinsmitgliedern. Sonst wäre das für uns nicht machbar. Es wird auch langfristig so sein, dass es in den Städten nicht auf die Anzahl der Einwohner ankommt, sondern auf die Kundendichte“ (Exp.).

Ungeachtet des bisherigen Zuwachses im Bereich des Carsharings bleibt offen, ob sich dieser Trend fortsetzen wird und ob die Wachstumserwartungen speziell der Automobilhersteller und Mobilitätsdienstleister erfüllt werden. Im gleichen Maße hängt die zukünftige Entwicklung auch an weiteren Zuwächsen im Bereich der Nutzerzahlen.

Neben den bisher thematisierten Bereichen sind infolge dieser Entwicklungen auch Veränderungen in nicht unmittelbar angrenzenden Branchen und Wirtschaftsbereichen denkbar. Unter anderem kann davon ausgegangen werden, dass sich neue Wohnquartiere zukünftig stärker auf gemeinschaftlich nutzbare und elektrifizierte Fahrzeuge in allen Bereichen einstellen sowie die Infrastruktur in größerem Maße vorhalten oder gar private Stellflächen drastisch reduzieren werden, um mehr Platz für öffentliche Flächen zu schaffen.

4.3.3 Der ÖPNV – „klassischer Mobilitätsdienstleister“ oder Motor des Wandels?

Auch der Bereich der öffentlichen Personenbeförderung befindet sich im stetigen Wandel. Sowohl für stark verdichtete, urbane Lebensräume als auch für den ländlichen Raum ist der ÖPNV ein wichtiger Baustein der Mobilitätsangebote, wenngleich in unterschiedlicher Intensität und Ausstattung. Insbesondere in Ballungsgebieten stellt der öffentliche Verkehr mit Bus und Bahn eine effiziente, hochleistungsfähige und nachhaltige Möglichkeit des Personentransports dar.[247] In weniger dicht besiedelten Gebieten bieten individuell nutzbare Angebote neue Wachstumschancen für den ÖPNV, beispielsweise in Form von flexiblen Angebotsformen wie Rufbussystemen (siehe dazu das regionale Beispiel Schorndorf, vgl. Infobox 4.7). Ziel des baden-württembergischen Ministeriums für Verkehr (MV) ist es, die Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen in Zukunft in einer umweltverträglichen Weise zu gestalten.[248]

Speziell vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, einem stetigen Wachsen der urbanen Ballungsgebiete, einer damit einhergehenden Zunahme des berufsbedingten Pendlerverkehrs, einem wachsenden Einsatz der Informationstechnologien und sich veränderndem Mobilitätsverhalten („Nutzen statt Besitzen“) bzw. -ansprüchen der Nutzerinnen und Nutzer kommen neue Herausforderungen auf den ÖPNV zu. Die intermodale Verknüpfung mit anderen (Individual-) Verkehrsmitteln im Sinne einer Tür-zu-Tür-Beförderung, eine Flexibilisierung und Ausweitung des Angebots, eine stärkere Fahrgastorientierung sowie günstige Preise werden als wesentlich angesehen und von den Nutzerinnen und Nutzern gewünscht.[249] Hinzu kommt speziell für die Träger des ÖPNV ein zunehmender Anbieterwettbewerb, u. a. auch durch Automobilkonzerne, die sich vermehrt zu Mobilitätsdienstleistern entwickeln (z. B. ShareNow von Daimler und BMW, siehe Abschnitte 4.3.1. und 4.3.2).

Verkehrs- und umweltpolitische Veränderungen insbesondere im Kontext der Luftreinhaltung und zum Schutz der Gesundheit bestärken die öffentlichen Debatten um die Ausgestaltung des zukünftigen ÖPNV im Sinne einer nachhaltigen Mobilität. Der MIV wird in Deutschland für zahlreiche Gesundheitsprobleme verantwortlich gemacht und verursacht entsprechende wirtschaftliche Folgekosten.

Doch wie kann dieser Wandel hin zu einer nachhaltigeren Mobilität gelingen? Eine Rolle spielen in den Städten auch übergeordnete Leitbilder und Klimaziele. Ein wichtiges Element aus dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“[250] ist die Förderung einer

247 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2015): Nachhaltige Mobilität für alle. Stuttgart.

248 Ebd.

249 Lasch, Rainer et al. (2005): Endbericht zur Delphi-Studie – ÖPNV-Markt der Zukunft.

250 Das Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ hat im vergangen Jahrzehnt viel Popularität gewonnen, ist aber zugleich nicht unumstritten. Definieren lässt es sich wie folgt: „Gesellschaftlicher Wandel drückt sich in der Veränderung von Leitbildern der Stadtentwicklung aus. Eine kompakte

ressourcenschonenden und umweltfreundlichen Mobilität. Insbesondere aufgrund der vielfältigen Verflechtungen gerade in der polyzentrischen Region Stuttgart ist Mobilität ganzheitlich zu denken und darf nicht an den Stadtgrenzen haltmachen. Ein übergeordnetes, abgestimmtes Verkehrsmanagement sowie der Ausbau des und die Zugangserleichterung zum ÖPNV sind dabei wesentliche Elemente.

Wie ist es nun um den ÖPNV in der Region Stuttgart selbst bestellt? Dies lässt sich u. a. mit Hilfe des Modal-Split[251] für die Verkehrsleistung[252] beurteilen, welcher im Rahmeneiner sowohl deutschlandweiten als auch regionalen Befragung erhoben wurde (Abbildung 4.14).[253] Für die Region Stuttgart wurden im Rahmen der Studie 15.057 Personen zu 46.175 berichteten Wegen befragt. Dabei beziehen sich die dargestellten Daten nur auf das Mobilitätsverhalten der ortsansässigen Wohnbevölkerung innerhalb der Region.

Die Analyse zeigt, dass 12 % des Verkehrsaufkommens und rund 25 % der Verkehrsleistung der Region Stuttgart durch den ÖPNV erbracht werden. Die Zahlen machen deutlich, dass der ÖPNV in Ballungsräumen ein sehr wichtiges Element der urbanen Mobilität darstellt. Betrachtet man die Stadt Stuttgart getrennt, wächst die ÖPNV-Nutzung aufgrund des ÖPNV-Angebots auf rund 37 % an; in der Region Stuttgart ohne die Landeshauptstadt hingegen sind es lediglich 21 %. Ungeachtet des Stadt-Umland-Gefälles erbringt der ÖPNV in der Summe rund 25 % der gesamten Verkehrsleistung der Region Stuttgart. Diese Werte sind beispielsweise mit der Metropolregion Hamburg und dem Rhein-Main Verbund vergleichbar.

Um das Verkehrsaufkommen und damit die Attraktivität des ÖPNV perspektivisch weiter zu erhöhen, sind der Ausbau und die Einführung von Zusatzangeboten auf der Agenda der relevanten Akteure. Dies beinhaltet den Ausbau der S-Bahn und der Stadtbahn, die Einführung des 15-Minuten-Taktes auf den S-Bahnlinien, die Verdichtung der Fahrpläne im SSB-Gebiet und vor allem auch der Busangebote in den Landkreisen und nicht zuletzt die nutzerfreundliche Gestaltung der Tarifstruktur. So wurde, angestoßen durch die Aufgabenträger Stadt, Landkreise und Region, als Meilenstein im Tarifbereich

---

und funktional durchmischte Stadt wird als urbanes Modell wieder angestrebt; das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege" ist Ausdruck dieses Ansatzes. Funktionale Durchmischung soll dazu beitragen, die alltäglichen Verkehrswege zu verkürzen, den Anteil des öffentlichen Verkehrs zu steigern, die Energieeffizienz zu erhöhen, soziale Polarisierung zu vermeiden und urbanes Leben zu sichern" (Kulke 2012: S. 9f).

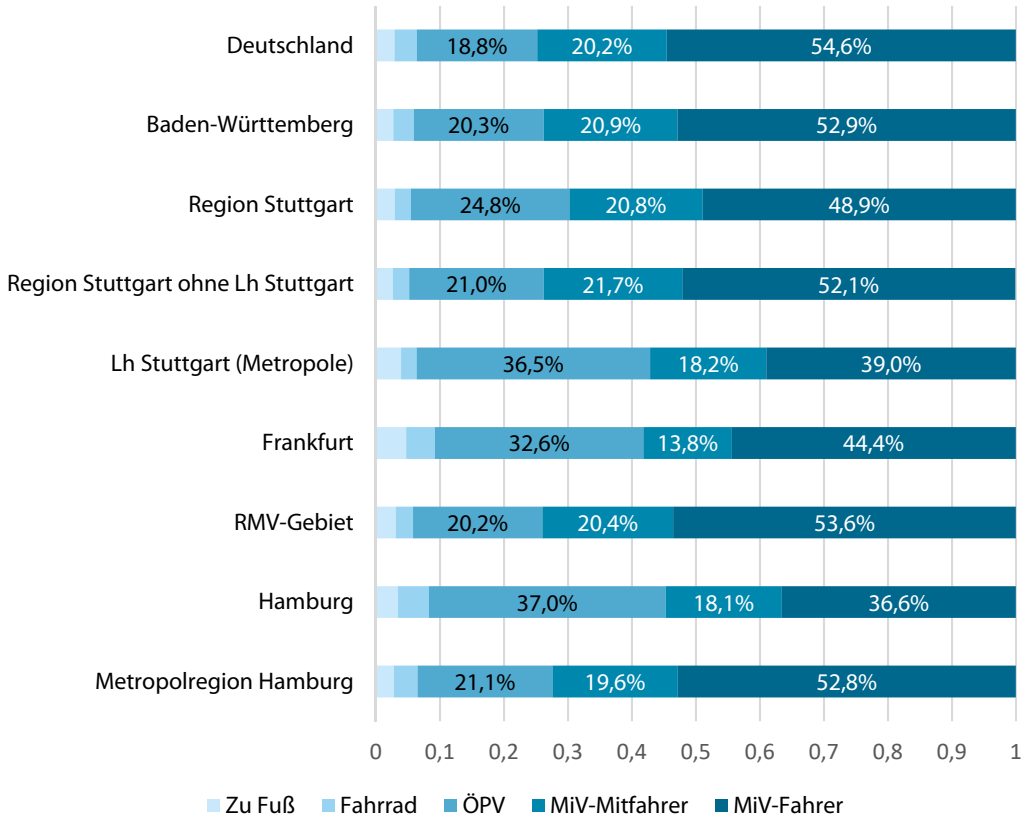
251 Der Modal Split gibt Aufschluss über die „prozentualen Anteile der einzelnen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufwand […] und den damit zurückgelegten Kilometern pro Person oder Tonne." Umweltbundesamt (siehe https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#textpart-3, letzter Abruf 17.07.2019).

252 Das Verkehrsaufkommen bezeichnet die Zahl der transportierten Personen oder Güter insgesamt bzw. für bestimmte Verkehrsträger, Zeiträume oder Regionen. Die Verkehrsleistung berücksichtigt zudem die jeweils zurückgelegten Wege.

253 Eggs, Johannes (2019): Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Europäische Metropolregion Stuttgart.

des VVS zum 1. April 2019 eine weitreichende Tarifreform vollzogen, indem Tarifzonen zusammengelegt, Sektorengrenzen abgeschafft und dadurch die Preisstruktur für die meisten Nutzerinnen und Nutzer deutlich verbessert wurde. Die ursprünglich 52 verschiedenen Zonen und Sektoren wurden auf nur noch acht Zonen reduziert und das Angebot für die Nutzerinnen und Nutzer leichter verständlich, kostengünstiger und damit attraktiver gestaltet.

Abbildung 4.14: Kennwerte zum Modal-Split in der Region Stuttgart für 2017, Verkehrsleistung



Quelle: Eggs (2019): Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Europäische Metropolregion Stuttgart, IAW- Darstellung

Infobox 4.5: Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)

Mitarbeiterzahl: 3.136
Busfahrer/innen: 692
Stadtbahnfahrer/innen: 662
Studierende und Azubis: 98

Die SSB AG ist der zentrale und integrierte ÖPNV-Anbieter im Gebiet der Stadt Stuttgart und betreibt insbesondere Busse und Bahnen im Stadtgebiet und darüber hinaus. Auch bei der SSB setzt man sich zunehmend mit dem Thema ergänzende, multimodale Mobilitätsdienstleistungen auseinander. Dabei geht es einerseits um die Schnittstelle zu den Kunden, die als wichtiger Wettbewerbsfaktor gesehen wird; andererseits geht es auch um neue Dienstleistungen im Bereich der Mobilität. Ein Experte schildert:

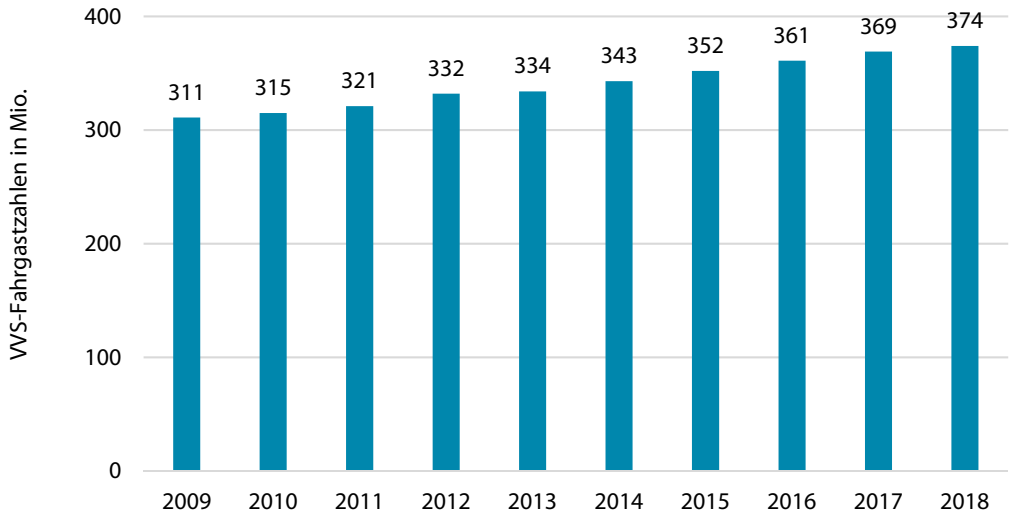
„In den letzten Jahren stellen wir verstärkt fest, dass wir uns mit neuen Mobilitätsformen auseinandersetzen müssen, dass es neue Player auf dem Markt gibt und dass wir unseren Vertrieb anders aufstellen müssen. Die Vertriebskanäle verlagern sich zunehmend in den Bereich online und mobile. Dies gilt sowohl für den ÖPNV wie auch insbesondere für ergänzende Mobilitätsdienstleistungen. Unser Ziel ist es, die Kundenschnittstelle bei uns und damit in kommunaler Hand zu behalten, wo wir verantwortungsbewusst die Kundendaten nutzen wollen. Ferner wollen wir die Apps und Plattformen als Produkte der ÖPNV-Familie markieren, den Source-Code müssen wir aber nicht selbst besitzen“ (Exp.). Bei den Anbietern klassischer Vertriebssysteme, z. B. Busdrucker oder Fahrausweisautomaten, habe es eher eine Konsolidierung gegeben; im Online- und App-Geschäft seien hingegen weitere Player hinzugekommen, von denen manche auch versuchen, als Komplettanbieter (inkl. entsprechender Hintergrundsysteme) aufzutreten. Vor allem die Anbindung an die Schnittstellen der Bestandssysteme verursache in aller Regel aber höhere Aufwände.

Die Chancen neuer Marktteilnehmer im Bereich neuer Dienstleistungen ergeben sich vor allem aus den heutigen technischen Möglichkeiten. Die „neuen Mobilitätsangebote“ seien dabei aus Sicht eines kommunalen Verkehrsunternehmens eher „flankierend und komplementär“ zu sehen. Ein gewisses Potenzial sieht das Unternehmen bei den „On-Demand-Diensten (Ride-Pooling)“, sofern diese eng mit dem klassischen ÖPNV-Angebot verzahnt werden. Jedoch werden diese auf absehbare Zeit, also in den nächsten fünf bis sieben Jahren, noch nicht zu radikalen Veränderungen führen: „Anders sähe es aus, wenn diese Dienste mit autonomen Fahrzeugen angeboten würden, aber da gibt es noch erhebliche Grenzen und ein massenmarkttauglicher Rollout ist hier derzeit nicht absehbar“ (Exp.).[254]

254 Die Inhalte der Infobox beruhen auf einem Experteninterview sowie auf dem Geschäftsbericht der SSB (2017), https://www.ssb-ag.de/unternehmen/informationen-fakten/geschaeftsberichte/ssb-geschaeftsbericht-2017/ (letzter Abruf: 19.06.2019).

2015 wurde durch die Einführung der multimodalen Polygo-Karte ein weiterer Schritt in Richtung elektronisches Ticketing und Verknüpfung von Mobilitätsdienstleistungen gemacht. Mit der Polygo-Karte können, neben der ÖPNV-Nutzung als Monats- oder Jahresticket, weitere Mobilitätsdienstleistungen wie stationsbasiertes und free-floating Carsharing sowie Mietfahrräder gebucht und genutzt werden, weitere Angebote hin zu einer multimodalen Bürgerkarte sind in Planung.[255]

Abbildung 4.15: VVS-Fahrgastzahlen, 2009 bis 2018; Fahrten im VVS ohne Schwerbehindertenfahrten.



Quelle: Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (2019): Verbundbericht 2018 – Erfolgreich und innovativ im Jubiläumsjahr

Derartige Konzepte unterstützen die Verknüpfung der einzelnen ÖPNV-Angebote und ermöglichen eine weitestgehend barrierefreie Nutzung mehrerer Verkehrsmittel. Das stetige Wachstum der Abo-Kunden, z. B. der Firmenticketinhaber[256], verdeutlicht die Potentiale des ÖPNV, die durch Angebotsverbesserungen erreicht werden können. Zuletzt sind neben den Firmentickets auch die Verkaufszahlen beim Ausbildungs-Abo weitergewachsen, obwohl Schüler- und Studierendenzahlen leicht

255 Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (2016): Der Verbundbericht 2015.

256 Firmenticketinhaber erhalten einen Abo-Rabatt sowie Zuschüsse vom Arbeitgeber. Der Anteil der Arbeitgeber, der diesen Zuschuss gewährt, ist in den letzten Jahren gestiegen. Unter anderem sind das alle Landesbehörden und Ministerien, die Stadt Stuttgart und Unternehmen wie Daimler und Porsche.

rückläufig sind.[257] Auch das Senioren Ticket wurde für mehr Fahrten genutzt und erzielte höhere Einnahmen.[258] Dieser Trend spiegelt sich auch in der Entwicklung der VVS-Fahrgastzahlen (siehe Abbildung 4.15) seit 2009 wieder.

Infobox 4.6: Der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) im Überblick

Zahlen und Fakten (2017)

382 Mio. Fahrgäste, die Bahnen und Busse genutzt haben
2,7 Mio. Einwohner leben im VVS-Gebiet
600.000 Fahrgäste nutzen die VVS-APP
533 Mio. Euro Einnahmen
+ 500.000 Abos insgesamt; beispielsweise Nutzung des Firmentickets innerhalb 2017 von 71.500 auf 78.000 angestiegen

In Zusammenarbeit mit den Tarif- und Verbundpartnern treibt der VVS mit anderen Mobilitätsdienstleistern im Raum Stuttgart den Mobilitätswandel voran: „Wir brauchen eine breite Mobilitätskultur und vielfältige Angebote“ (Exp.).

Gerade im Bereich der Luftreinhaltung steht der VVS im Fokus der Diskussionen. „Eine einzige volle S-Bahn ersetzt, wenn sonst alle Passagiere mit dem Auto fahren würden, einen Stau, der fünf Kilometer lang wäre“ (Exp.).

Besonders im Bereich der S-Bahnen werden Investitionen getätigt und es kommen zu den bisher 157 Wagen weitere 58 hinzu. Weiter wird beispielsweise der Ausbau der Strecken, die Anschaffung der Wagen, die Einführung des W-LAN und die Implementierung des 15 Minuten-Takts vom Verband Region Stuttgart in Zusammenarbeit mit der Bahn und dem VVS vorangetrieben. Außerdem soll der 15 Minuten-Takt weiter ausgebaut werden und nicht nur in den Hauptverkehrszeiten greifen. So soll eine Kapazitätserhöhung und bessere Verteilung erreicht werden.

Die Digitalisierung schreitet auch beim VVS voran und mittlerweile ist es möglich, Tickets über die VVS-App zu buchen und zu kaufen. Allein im Jahr 2017 wurden über 6,6 Millionen

257 Laut Prognose des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg für 2020/21 werden in der Region Stuttgart an allen allgemeinbildenden Schulen (Grund-, Haupt- und Realschulen sowie Gymnasien) weniger Schüler und Schülerinnen erwartet (Schmidt/Wolf 2010, S. 5). Diese Prognose deckt sich mit der bisherigen Entwicklung für Baden-Württemberg: Seit 2003/04 hat sich die Gesamtzahl der Schülerinnen und Schüler bis 2016/17 kontinuierlich verringert (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2018). Die Gesamtzahl der Studierenden (inkl. beurlaubter und eingeschriebener Promotionsstudierender) entwickelt sich seit dem Wintersemester 2015/2016 (27.792) leicht rückläufig. Im Sommersemester 2019 waren es noch 23.112 Studierende. Siehe dazu weiter Studierendenstatistik 1996 bis 2019 der Universität Stuttgart von 2019

258 Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (2019): Verbundbericht 2018. Stuttgart.

Handy-Tickets verkauft. Auch durch verschiedene Angebote, wie zum Beispiel die Nutzung von Carsharing und E-Bikes anderer Anbieter, oder das Tanken an Ladestationen mit Hilfe der Polygo-Karte wird die Möglichkeit geschaffen, eine neue Mobilitätskultur im Raum Stuttgart zu entwickeln. Außerdem ist es mit Hilfe der VVS-App möglich zu sehen, wo sich Busse und Bahnen in Echtzeit befinden, wie viele Fahrräder am gewünschten Ort zur Verfügung stehen, wo das nächste Sharing-Fahrzeug steht, und sogar der Ladezustand der Pedelecs kann über die App eingesehen werden.[259]

Auch im Bereich der Mobilität durch den ÖPNV in kleinen und mittleren Kommunen wird versucht, diesen durch Anpassungen noch attraktiver zu gestalten und mehr Menschen zu einem Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen. Eine Möglichkeit stellt der Stadttarif/Stadtticket dar, den Städte beschließen können und der ihnen ermöglicht, vergünstigte Fahrkarten innerhalb des Stadtgebietes anzubieten. Die Stadttickets werden inzwischen in vielen mittleren und auch kleineren Städten nach einem einheitlichen VVS-Tarif angeboten.

Infobox 4.7: Reallabor „Flexibles Bussystem in Schorndorf“

Laufzeit: März bis Dezember 2018
Beförderte Fahrgäste: 10.000
Zurückgelegte Kilometer: 20.000

Um auch in einer mittelgroßen Stadt wie Schorndorf (40.000 Einwohner) den ÖPNV nutzerfreundlicher und gegenüber dem Auto wettbewerbsfähiger zu gestalten, wurde im Jahr 2018 ein einmaliges Forschungsprojekt ins Leben gerufen. Das Ziel dieses Reallabors war es, ein flexibles und bedarfsgerechtes Buskonzept zu entwickeln und in der Praxis zu testen, das auf Anfrage möglichst nah an gewünschte Haltepunkte kommt und die Fahrgäste möglichst flexibel und effizient an ihr gewünschtes Fahrtziel bringt. Von März bis Dezember 2018 ersetzte der Bedarfsbus, welcher via App, über die VVS-Homepage oder telefonisch bestellt werden konnte, zwei reguläre Buslinien. „Wir wollten ganz gerne ein neues flexibles Bussystem in der Innenstadt testen, zu Zeiten wo eben der ganz normale ÖPNV mit seinen Standard 12 Meter langen Linienbussen, die einen entsprechenden Emissionsausstoß haben, einfach nicht ausgelastet ist“ (Exp.).

Zwei kleinere Busse, einer davon ein Hybridfahrzeug, ersetzten den Nahverkehr von Freitagnachmittag bis Sonntagabend und an Feiertagen. Der Wechsel von festen Busfahrplänen zu flexiblen und auf Bedarf angepasste Buslinien stellte einen Systemwechsel dar, der Eingewöhnungszeit brauchte und besonders bei der älteren Generation nicht immer auf Zustimmung gestoßen ist. Manchen sei es zu kompliziert und der Aufwand zu groß gewesen.

259 Die Inhalte der Infobox basieren auf einem Experteninterview sowie auf dem Verbundbericht des Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (2018): Der Verbundbericht 2017. Stuttgart.

Allerdings habe sich die Akzeptanz über den Zeitraum des Testlaufs deutlich positiv entwikkelt, „weil die Menschen sich daran gewöhnt haben und die Vorteile in diesem System auch immer mehr erkannt haben“ (Exp.).

Die Zusammenarbeit mit dem lokalen Busunternehmen sei sehr gut gelaufen und die Fahrer hätten die abwechslungsreichere Arbeit und die erhöhten Freiheitsgrade geschätzt. Die Kommunikation mit den Fahrgästen war deutlich intensiver und sie wurden gleichsam zum Ansprechpartner.

Einerseits kann das Projekt im Hinblick auf eingesparte Kilometer und Emissionsausstöße positive Zahlen melden, andererseits ist es auch ein wichtiger Schritt im Hinblick auf neue Mobilitätstrends. Der ÖPNV wird durchweg wichtiger und verschiedene Mobilitätsdienstleistungen müssen sich verstärkt vernetzen. Verhaltensänderungen passieren jedoch nicht von heute auf morgen und müssen langsam und stetig eingeführt werden. Der Modellversuch ist vorerst beendet, über eine Fortsetzung soll nach Vorliegen der Evaluation beraten werden (Exp.).[260]

Eine zentrale Herausforderung ist die so genannte „erste Meile“ bzw. die „letzte Meile“, denn häufig machen diese Wege von der privaten Wohnung oder von der Arbeitsstelle zur nächstgelegenen ÖPNV-Station dessen Nutzung zur Hürde. Vereinfacht gesagt: Wer erst einmal im PKW sitzt, bleibt häufig auch bis zum Zielort im PKW sitzen und nutzt den ÖPNV nicht. Neben stellenweise überlasteten Park-and-Ride-Parkplätzen können Bequemlichkeit und bereits bestehende Routinen, aber auch Zweckmäßigkeit Gründe dafür sein. Um dieser Problematik entgegenzuwirken, werden durch den Verband Region Stuttgart in Kooperation mit elf Kommunen 1.726 neue P+R-Stellplätze erbaut. Dadurch wird ein Zuwachs des bisherigen Angebots von etwa 10 % erreicht.[261]

Eine Möglichkeit, um ein Mobilitätsangebot rund um die letzte Meile anzubieten, sind die Errichtung von Fahrrad- und E-Bike-Stationen an S- und Regionalbahnhöfen.[262] In der Region Stuttgart erfolgt die Bereitstellung eines solchen Angebots als RegioRadStuttgart (siehe Infobox 4.8). Im Zuge dessen werden auch zunehmend Fahrradparkhäuser errichtet.

Entscheidend bei all diesen Angeboten ist deren Verknüpfung, sodass diese bei Bedarf möglichst unkompliziert und flexibel genutzt werden können, vor allem aber, dass Nutzerinnen und Nutzer ihre gesamte Wegstrecke mit Angeboten des ÖPNV bestreiten können. Intermodale regionale Mobilitätspunkte stellen eine Möglichkeit dar, genau diese Verknüpfung zu ermöglichen und zu befördern. Deshalb unterstützt der Verband Region Stuttgart Kommunen den Aus- und Umbau von Bahnstationen zu regionalen Mobilitätspunkten in 13 Kommunen. Finanziert werden diese Verkehrsdrehscheiben zu etwa gleichen Teilen aus dem regionalen Förderprogramm sowie aus EU-Geldern des Landeswettbewerbs RegioWIN.

260 Die Inhalte dieser Infobox basieren auf einem Experteninterview sowie auf den unter https://www.reallabor-schorndorf.de/ verfügbaren Informationen.

261 Region treibt mit Kommunen P+R-Ausbau voran, Stuttgarter Nachrichten vom 05.05.2019.

262 Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (2015): Der Verbundbericht 2015. Stuttgart.

Die Mobilitätspunkte sind „Knotenpunkte“ mit besonderen Angebotsstandards, die regionsweit einheitlich sind. So gehören Taxi- und Carsharingplätze zu der Standardausstattung, weitere Serviceleistungen wie Bikesharing-Angebote, P&R-Plätze, Busverbindungen, Lademöglichkeiten für elektrisch betriebene Autos oder Pedelecs, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder oder Serviceleistungen für Wartung und Reparatur ergänzen je nach Ausstattung die Mobilitätspunkte.[263] Informationsstelen sollen in Zukunft über alle verfügbaren Angebote Auskunft geben, stellen Echtzeitinformationen bereit, informieren über kommunale Angebote und bieten weitere Dienstleistungen wie Mobilitätsberatung oder touristische Informationen an. Ziel ist es, die Intermodalität der verschiedenen Verkehrsmittel zu erleichtern und zu befördern.

Infobox 4.8: RegioRadStuttgart (DB Connect GmbH)

Mitarbeiterzahl: Insgesamt mehr als 300 Mitarbeiter (bundesweit)
Angebot und Kundenzahl: Insgesamt rund 13.000 Fahrräder in 50 Städten (DB Connect GmbH)
Fuhrpark in der Region: 1.100 Fahrräder, 370 Pedelecs und 10 elektrische Lastenräder an rund 100 Stationen in 33 Kommunen in der Region Stuttgart
Kunden: Knapp 21.000 Kunden bereits in 2018

Fahrradverleihsysteme (auch Bikesharing) entstehen derzeit in den meisten deutschen Groß- und Mittelstädten. Im Raum Stuttgart ist seit 2018 das Angebot der RegioRadStuttgart verfügbar und insbesondere auf die Bedürfnisse der Region zugeschnitten. „Topographisch gesehen ist es die elektrische Unterstützung, die da maßgebend ist. RegioRadStuttgart ist auch deutschlandweit das einzige große Pedelec-Verleihsystem“ (Exp.).

Zudem bietet das Tarifsystem über die Polygo-Karte vergünstigte Konditionen, um neue Kunden zu akquirieren.

„Wir arbeiten grundsätzlich daran, das Ganze bekannt zu machen […] und glauben auch, dass die Verknüpfung dazu beitragen wird, dass es als ein Baustein der Mobilität und vor allem auch der […] ÖPNV-Mobilität wahrgenommen wird und durch eine bessere Verknüpfung auch mehr Leute erreichen werden und es sich als gute Alternative zum Auto etablieren wird“ (Exp.).

Zentral sei hierfür die Vernetzung des Bikesharing-Angebots mit anderen Formen der Mobilitätsdienstleistungen wie des Carsharings oder des ÖPNV, um eine ganzheitliche

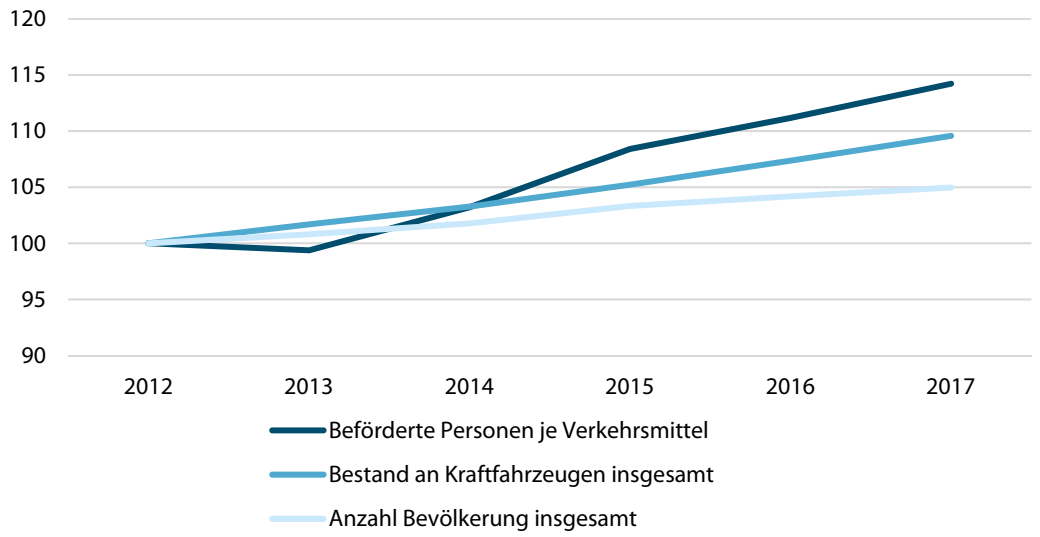
Alternative zum Individualverkehr darzustellen. Zudem erhöht die Vernetzung die Kundenfreundlichkeit und Übersichtlichkeit des Angebots und erleichtert so den Ein- bzw. Umstieg zu alternativen Mobilitätsformen.

263 Verband Region Stuttgart (VRS) 2019 – Modellregion für nachhaltige Mobilität. Siehe https://nachhaltige-mobilitaet.region-stuttgart.de/projekt/intermodale-mobilitaetspunkte/ (letzter Abruf: 18.07.2019).

„Der große Punkt [ist] vernetzte Mobilität. Aktuell ist es so, dass es sehr viele Carsharing- und Bikesharing-Anbieter gibt, die einzeln mit ihrer App, mit einer Anmeldung extra unterwegs sind. Wir sehen den Trend ganz klar da und wollen das auch selber voranbringen, dass man eben alles aus einer Hand bekommt. Es wird um Plattformen gehen, wo der Kunde sich einmal anmeldet, eine Rechnung kriegt und alles aus einer Hand nutzen kann, egal welcher Anbieter dahintersteckt. Da positionieren sich ja Kommunen auch ganz stark, die das mit dem ÖPNV im Endeffekt auch verknüpfen wollen. Da wird es hingehen, weil es am Ende den Nutzer nicht mehr interessieren wird, wer ihm das zur Verfügung stellt, womit er fährt, sondern er will es aus einer Hand“ (Exp.).[264]

Doch wie spiegeln sich diese Entwicklungen des ÖPNV der Region Stuttgart in den Nutzerzahlen wider? In Anbetracht der Entwicklung der jährlich beförderten Personen (siehe Abbildung 4.16) ist zwischen 2012 und 2017 ein positiver Trend zu erkennen.

Abbildung 4.16: Entwicklung der Beförderten Personen im VVS im Vergleich zum Bestand der Kraftfahrzeuge je 1.000 Einwohner und der Bevölkerung, in der Region Stuttgart, 2012 bis 2017 (Index 2012=100)



Quelle: Regionalmonitor Region Stuttgart (2018), Statistisches Landesamt Baden-Württemberg & Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (2018), IAW-Berechnungen

264 Für weitere Informationen siehe auch https://www.deutschebahn.com/pr-stuttgart-de/aktuell/presseinformationen/209-pm_neue_pedelecs_regio_rad_stuttgart-3343652 (letzter Abruf: 18.06.2019) sowie https://www.regioradstuttgart.de/de/soeinfachgehts?gclid=EAIaIQobChMI7_ 6W89OO4gIVjOd3Ch2_pws8EAAYASAAEgKtF_D_BwE (letzter Abruf: 18.06.2019) und https://www.mypolygo.de/partner/bikesharing/regioradstuttgart/ (letzter Abruf: 18.06.2019).

Die Abbildung zeigt, dass die Anzahl der vom VVS beförderten Personen seit dem Jahr 2012 schneller angestiegen ist als der Bestand der Kraftfahrzeuge je 1.000 Einwohner und die Bevölkerungszahl. Absolut stieg die Anzahl der beförderten Personen von 1.118.000 (2012) auf 1.277.000 (2017), der Kraftfahrzeugbestand je 1.000 Einwohner von 657 (2012) auf 677 (2016) und die Bevölkerungszahl von 2.647.134 (2012) auf 2.778.591 (2017). Während somit der Bestand der Kraftfahrzeuge je 1.000 Einwohner und die Bevölkerung leichte Zuwächse zu verzeichnen haben, stieg die Anzahl der beförderten Personen zwischen 2013 und 2015 deutlicher an. Nach 2015 verläuft der Zuwachs parallel zur Kraftfahrzeugentwicklung, während sich die Bevölkerungsentwicklung in der Region Stuttgart leicht abschwächt. Diese Ergebnisse können als positiver Wachstumstrend des ÖPNV verbucht werden. Eine mögliche Erklärung könnte u. a. die stabile wirtschaftliche Entwicklung der Region sein und den damit in Verbindungen stehenden steigenden Pendlerzahlen. Außerdem ist davon auszugehen, dass die kontinuierliche Erweiterung des VVS-Angebots maßgeblich zum Anstieg der durch den VVS beförderten Personen beiträgt.

Neben dem ÖPNV ist das Taxi-Gewerbe ein weiterer Bereich des öffentlichen Verkehrs. Laut einem Gutachten aus dem Jahr 2013 wird das Stuttgarter Taxigewerbe zum Großteil durch Kleinbetriebe mit nur einem Fahrzeug bestimmt; entsprechend kleinteilig gestaltet sich auch die Mitarbeiterstruktur der Betriebe: 21,9 % der professionellen Betriebe[265] sind Alleinfahrer, lediglich 23 % der professionellen Betriebe beschäftigen Vollzeitkräfte. Besonders hoch ist der Anteil der 450-Euro-Kräfte – rund 62 % der Betriebe beschäftigen Mitarbeitende in diesem Segment.[266]

Zuletzt war das Taxigewerbe häufig im Fokus der medialen Aufmerksamkeit, da es durch eine regulatorische Änderung im Sinne einer Marktöffnung für Mobilitätsdienstleister direkt betroffen sein könnte – konkret geht es um die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes. Aber auch die betriebswirtschaftliche Situation vieler Taxiunternehmen in der Landeshauptstadt Stuttgart fand bereits vor einigen Jahren mediale Aufmerksamkeit – 42 % der Stuttgarter Taxibetriebe arbeiteten im Jahr 2013 unwirtschaftlich.[267] Bereits 2014 wurde über die Situation des Gewerbes diskutiert und ein Wunsch der Veränderung behördlicherseits formuliert – konkret sollte die Anzahl der Taxiunternehmen verringert werden.[268] Vor diesem Hintergrund kann angenommen werden, dass die Entwicklungen im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen, welche als direkte Konkurrenz zum Taxi-Gewerbe wahrgenommen werden, nicht zu einer Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Taxi-Unternehmer in ihrer heutigen Organisationsform beiträgt.

265 Professionelle und semiprofessionelle Betriebe: An betriebswirtschaftlicher Plausibilität gemessen arbeiten gegenwärtig etwa 42 % der Stuttgarter Taxibetriebe jenseits dieser, sprich Umsatzerlöse können durch Finanzbehörden nicht vollständig nachvollzogen werden. Betriebswirtschaftlich nicht plausible Taxiunternehmen werden im Folgenden als semiprofessionelle Betriebe bezeichnet. Betriebe, die betriebswirtschaftlich plausible Angaben machten, werden dagegen als professionelle Betriebe bezeichnet (Linne/Krause 2013, S. 7).

266 Linne + Krause (2013): Gutachten gemäß § 13. Abs. 4 PBefG über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Landeshauptstadt Stuttgart sowie in den Städten Filderstadt und Leinfelden-Echterdingen. Stuttgart.

267 Ebd.

268 Stadt will Zahl der Taxis verringern, Süddeutsche Zeitung vom 03.06.2014.

Die angesprochene Novellierung des Personenbeförderungsgesetztes (siehe Infobox 4.9) könnte laut dem Geschäftsführer des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbands Thomas Grätz mittelfristig zu negativen Beschäftigungseffekten führen.[269] Es soll durch die Reform des PBefG einerseits das sogenannte Pooling-Verbot wegfallen, außerdem soll die sogenannte „Rückkehrpflicht" gelockert werden.

Infobox 4.9: Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) – Geltung im Bereich des Taxigewerbes und aktuelle Änderungsvorhaben

Im Personenbeförderungsgesetz sind verschiedene Aspekte und Bereiche der Beförderung von Personen geregelt, u. a. das Taxigewerbe.

Für Taxis und Taxiunternehmer gilt die Betriebspflicht (§21 PBefG). Der Unternehmer ist verpflichtet, den ihm genehmigten Betrieb aufzunehmen und während der Geltungsdauer der Genehmigung den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik entsprechend aufrechtzuerhalten (§21 Abs. Satz 1 PBefG).

Verkehr mit Taxis ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die der Unternehmer an behördlich zugelassenen Stellen bereithält und mit denen er Fahrten zu einem vom Fahrgast bestimmten Ziel ausführt. Der Unternehmer kann Beförderungsaufträge auch während einer Fahrt oder am Betriebssitz entgegennehmen (§47 Abs. 1 PBefG).

Taxis dürfen nur in der Gemeinde bereitgehalten werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat (§47 Abs. 2 Satz 1 PBefG).

Änderungsvorschlag – Streichung der Rückkehr zum Betriebssitz

§ 47 PBefG – Verkehr mit Taxen

Taxis dürfen bisher nur an behördlich zugelassenen Stellen bereitgehalten werden (§47 Abs. 1 Satz 1 PBefG).

§ 49 Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen

Mietwagen müssen nach Ausführung des Beförderungsauftrages unverzüglich zum Betriebssitz zurückkehren (so genannte Rückkehrpflicht, § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG).

Durch Streichung dieser Regelung könnte es für Mietwagen möglich werden, ohne zu befördernde Personen Gebiete zu durchfahren in denen eine hohe Auftragszahl erwartet wird.

269 Das wäre der Untergang – Interview mit Thomas Grätz, Geschäftsführer des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes, Süddeutsche Zeitung vom 19.02.2019.

Davon wären deutschlandweit potenziell 20.932 Unternehmen im Taxiverkehr mit 53.302 genehmigten Fahrzeugen betroffen (Stand 31.12.2016).[270] Als ursächlich für negative Beschäftigungseffekte im Taxi-Gewerbe wird der versuchte Markteintritt von Mobilitätsdienstleistern wie Uber oder Moia in Deutschland gesehen, die Taxi-Dienste ergänzen oder ersetzen könnten. Daraus erwächst ein Spannungsfeld zwischen verschiedenen involvierten Akteuren: Einerseits haben Taxiunternehmen laut § 47 PBefG einen öffentlichen Auftrag – und in diesem Rahmen müssen sie u. a. rund um die Uhr verfügbar sein, grundsätzlich jeden Fahrgast mitnehmen und von der öffentlichen Hand festgelegte Tarife anbieten.[271] Andererseits passt eine starke Regulierung nicht zum gegenwärtigen Alltag vieler Menschen, die Mobilitätsdienstleistungen digital und individuell nutzen möchten. Deshalb heißt es im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD, dass neue plattformbasierte digitale Mobilitätsangebote eine rechtssichere Grundlage für ihre Zulassung benötigen.[272]

Wie stellen sich nun die zukünftigen Herausforderungen für den ÖPNV in der Region Stuttgart dar? Zentrale Herausforderungen sind hier insbesondere die bereits ausgelasteten Stadt- und S-Bahnen der „klassischen" Mobilitätsdienstleister. Auch sind die Straßen insbesondere im Ballungsraum überlastet und Zusatzangebote wie Schnellbusse können ihr Potenzial aufgrund fehlender eigener Verkehrswege kaum entfalten. Außerdem ist absehbar, dass die Pendlerzahlen weiter zunehmen könnten. Speziell aber aus dem zunehmenden Angebot von privaten Mobilitätsdienstleistungen erwachsen neben Chancen auch Risiken für den „klassischen" ÖPNV. Zwar könnten privatwirtschaftliche Sharing-Dienste potenziell zu einer stärkeren Nutzung des ÖPNV-Angebots führen, indem das Problem der „erste/letzte Meile" durch die Angebote reduziert wird. Andererseits könnten die Effekte auch nachteilig sein, denn Fußgänger, Radfahrer und klassische ÖPNV-Fahrgäste könnten wieder verstärkt auf individuelle Verkehrsmittel zurückgreifen. Außerdem führen derartige Angebote, wie beispielsweise CleverShuttle[273], zu einem Verschwimmen der bisher wahrgenommenen Grenzen. Denn während Uber einen anfragenden Fahrgast von einem Ort zum anderen bewegt und somit „taxiähnlich" ist, versucht CleverShuttle möglichst viele Gäste entlang der Route eines Fahrgastes ebenfalls mitzunehmen, um die Anzahl der benötigten Fahrzeuge möglichst gering zu halten. Infolgedessen übernimmt das Angebot eine „klassische" Aufgabe des ÖPNV, indem eine größere Anzahl von Personen transportiert wird, setzt diese aber, vergleichbar mit einem Taxi, am gewünschten Zielort ab.

Dem gegenüber stehen die seit Jahren kontinuierlich wachsenden Fahrgastzahlen und zahlreiche Projekte im Bereich der neuen Mobilitätsdienstleistungen (u. a. RegioRadStuttgart), die eine klare Ergänzung des ÖPNV sind; außerdem wird laut VVS durch Luftreinhaltemaßnahmen, den Ausbau des Schienennetzes und weitere Angebots-

270 BZP (2019): Geschäftsbericht 2017/2018.

271 Das wäre der Untergang – Interview mit Thomas Grätz, Geschäftsführer des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes, Süddeutsche Zeitung vom 19.02.2019.

272 Freie Fahrt für freie Taxler, Süddeutsche Zeitung vom 20.02.2019.

273 Siehe Fußnote 232 für weitere Erläuterungen.

verbesserungen mit einem weiteren Anstieg der Fahrgastzahlen gerechnet.[274] Diese Entwicklung könnte sich infolgedessen auch in einer Zunahme der Beschäftigten in diesem Bereich der Mobilitätsdienstleistungen auswirken, beispielsweise in Form von mehr Fachkräften im Bereich der technischen Instandhaltung der Fahrzeuge und Infrastruktur, Lokführern sowie Servicekräften zum Reinigen der Züge. Denn laut einer vom VVS in Auftrag gegebenen Studie wird allein im Stadtgebiet Stuttgart zwischen 2010 und 2025 ein Anstieg der ÖPNV-Verkehrsleistung[275] um rund 35 % erwartet. Dieser Trend zeichnet sich auch in anderen deutschen Ballungsräumen ab und infolge dessen sind in nahezu allen Großstädten wachsende Fahrgastzahlen zu verzeichnen.[276]

Diese Beschäftigungseffekte betreffen somit den „klassischen" ÖPNV. Im Bereich der privaten Mobilitätsdienstleister kann ebenfalls von positiven Beschäftigungseffekten ausgegangen werden: Neben IT-Fachleuten werden auch Fahrerinnen und Fahrer sowie Personal für die technische Instandhaltung und Service sowie Reinigungsfachkräfte benötigt. Da häufig aber bereits jetzt Kapazitätsgrenzen erreicht bzw. überschritten sind, sollte auch umfassend investiert und ausgebaut werden, um Straßen-, Stadt- und U-Bahnen auch weiterhin als Rückgrat der öffentlichen und umweltfreundlichen Mobilität zu erhalten und zu stärken.

Jedoch gibt es trotz des bisherigen Positivtrends auch Entwicklungen, die auf eine zukünftige Verringerung der Beschäftigung hindeuten. Flexible Angebote führen potenziell zu einer stärker auslastungsorientierten Ausrichtung im ÖPNV, was infolgedessen beispielsweise zu einem reduzierten Bedarf an Busfahrern führen könnte. Auch werden bereits in verschiedenen Städten (u. a. Ludwigsburg) autonom fahrende Busse getestet. Derartige Entwicklungen sind auch im Bereich der Schiene in naher Zukunft zu erwarten. Vor diesem Hintergrund stellt sich eine Einschätzung der zukünftigen Beschäftigungspotenziale im ÖPNV als außerordentlich komplex dar. Es kann jedoch angenommen werden, dass derartige Prozesse des Wandels nicht innerhalb weniger Jahre zu realisieren sind. Ungeachtet dessen stellen Fachkräftemangel und mangelnde Qualifizierung von Personal die öffentliche Hand bereits heute vor Herausforderungen bei der Besetzung zahlreicher Stellen im ÖPNV.

Auch im Bereich des Taxi-Gewerbes können Anpassungen der Regulierungen potenziell zu einer Verbesserung der Angebotsseite aus Sicht der Kundinnen und Kunden führen, denn deren sich verändernder Wunsch nach Mobilität soll auch weiterhin erfüllt werden. Gerade vor dem Hintergrund weiter wachsender Ballungsräume wird auch dieser Bereich des ÖPNV zukünftig noch weiter an Bedeutung gewinnen. Wenn die erwartete Novellierung des Personenbeförderungsgesetztes beschlossen wird, geht das Taxi-Gewerbe der Region Stuttgart von starken Umsatzeinbußen zugunsten eines zunehmenden

274 Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (2018): Der Verbundbericht 2017. Stuttgart.

275 Die Verkehrsleistung ist eine Maßzahl, die zurückgelegte Strecke und Menge der beförderten Personen multipliziert.

276 Die Erfolgsgeschichte fortschreiben, Frankfurter Allgemeine Zeitung, Anzeigensonderveröffentlichung vom 28.02.2019.

privatwirtschaftlichen Angebots von Mobilitätsdienstleistern aus. Dies könnte einerseits zu einer Reduzierung der Beschäftigten bei professionellen Taxiunternehmern führen. Andererseits könnten infolgedessen Fahrerinnen und Fahrer im privatwirtschaftlichen Segment stärker nachgefragt werden.

4.3.4 Kfz-Gewerbe im Wandel – Spielball oder Gestalter von Verkehr und Mobilität?

Ein weiterer wichtiger Wirtschaftsbereich mit einem engen Bezug zu Mobilitätsdienstleistungen – also mit Betrieben, die selbst dem Bereich der Mobilitätsdienstleistungen zuzuordnen sind (vgl. Kapitel 4.2) sowie mit Betrieben, die von den Entwicklungen im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen betroffen sind, ist das sogenannte Kfz-Gewerbe. Auf dieses wird im Folgenden näher eingegangen.

Das Kfz-Gewerbe ist neben den Zulieferern (erste Wertschöpfungsstufe) und den eigentlichen Automobilherstellern (zweite Wertschöpfungsstufe) die dritte Wertschöpfungsstufe der Automobilwirtschaft. Zum KfZ-Gewerbe gehören insbesondere Unternehmen, die sich „mit der Vermarktung und Instandhaltung von Automobilen befassen".[277]

Dieses Kfz-Gewerbe befindet sich bereits seit Jahren im Umbruch – regionsübergreifende Trends wie beispielsweise die fortschreitende Digitalisierung, der Wandel hin zur Elektromobilität oder der Online-Handel stellen Autohäuser, Kfz-Werkstätten und Ersatzteilhändler vor spezifische und neue Herausforderungen.[278] Durch die unmittelbare Verbindung der Branche zur Automobilindustrie können diese Prozesse in der Region Stuttgart in besonderem Maße von Bedeutung sein.

Insgesamt betrachtet stellt das Kfz-Gewerbe mit 460.000 Beschäftigten (2016) deutschlandweit eine bedeutende Branche dar.[279] Nach einem vorübergehenden Rückgang der Beschäftigtenzahl hat sich die Entwicklung in den letzten Jahren wieder stabilisiert. Abbildung 4.17 zeigt die Entwicklung der Betriebe und Beschäftigten seit dem Jahr 2008 für die Region Stuttgart, jeweils für die einzelnen Gruppen der Wirtschaftsabteilung 45 „Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen" (nach WZ-Klassifikation 2008).

Dabei zeigt sich, dass die Entwicklung der Anzahl der Betriebe weitgehend stabil ist und in allen Bereichen zwischen 2012 und 2016 leichte Zuwächse zu verzeichnen sind. Die Entwicklung der Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hingegen kann differenzierter betrachtet werden: Im Bereich des Handels mit Kraftwagen (45.1) sind seit dem Jahr 2008 konstante Beschäftigungszuwächse zu verzeichnen. Im Segment der Instandhaltung von Kraftwagen (45.2) lassen sich ebenfalls Beschäftigungszuwächse be-

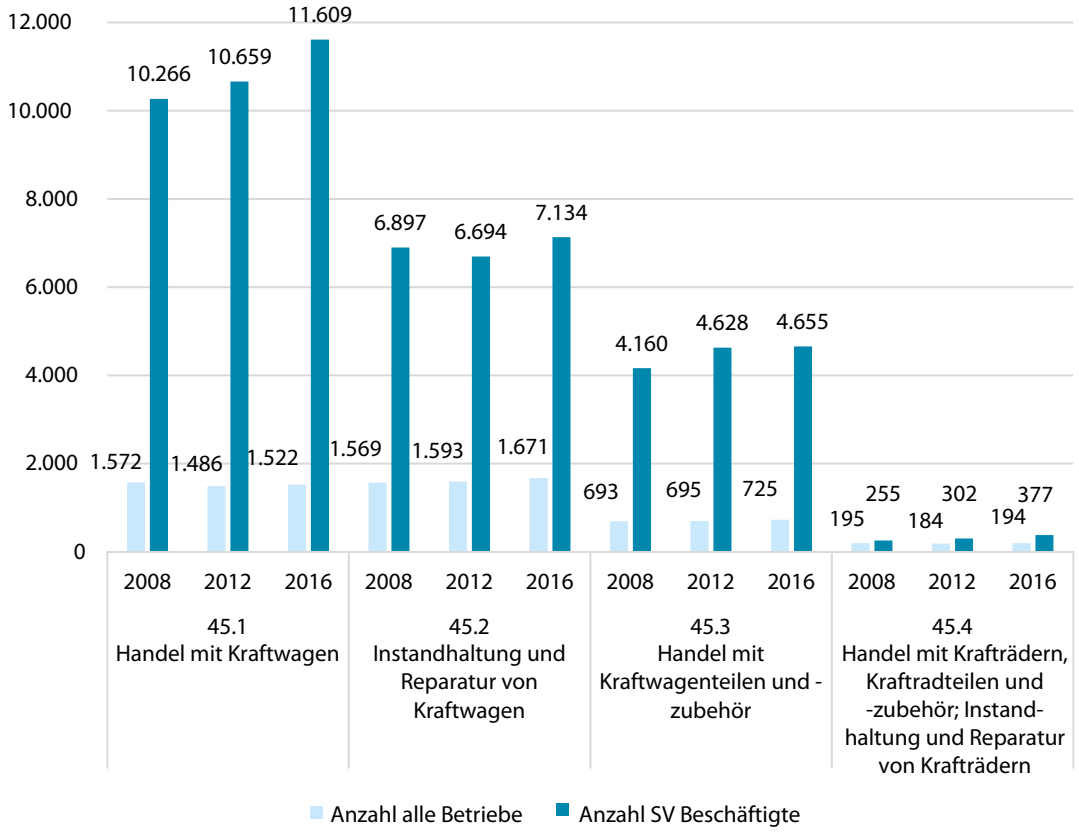
277 Dispan, Jürgen (2017): Branchenanalyse Kraftfahrzeug-Gewerbe. Düsseldorf.

278 Beckmann, Oke et al. (2018): Online Car Sales 2018. Stuttgart.

279 Dispan, Jürgen (2017): Branchenanalyse Kraftfahrzeug-Gewerbe. Düsseldorf.

obachten, allerdings nur zwischen 2012 und 2016. In den Bereichen 45.3 und 45.4 sind auch wachsende Beschäftigungszahlen zu verzeichnen, jedoch auf einem deutlich niedrigeren Niveau der Gesamtbeschäftigung.

Abbildung 4.17: Entwicklung der Betriebe und SV-Beschäftigte des Kfz-Gewerbes in der Region Stuttgart in Tausend, für 2008, 2012 und 2016



Quelle: Statistisches Landesamt (nachrichtlich) und IAW-Berechnungen

Vor diesem Hintergrund gilt es, die Einflüsse der aktuellen Trends aufmerksam zu beobachten. Speziell der Trend der Elektromobilität hat sowohl durch innovative Entwicklungen in der Automobilindustrie als auch durch klimapolitische Entscheidungen und Anpassungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen Fahrt aufgenommen. Dieser Wandel könnte sich in den nächsten Jahren auch zunehmend auf das Kfz-Gewerbe auswirken. Der Kfz-Verband Baden-Württemberg weist in diesem Zusammenhang auf die „erhöhte Nachfrage nach geschultem Personal und eine Neustrukturierung des Berufsbildes des Kfz-Mechatronikers“ hin (Exp.). Wie sich diese aktuellen Entwicklungen aus Sicht der Kfz-Betriebe potenziell fortsetzen werden, wird anhand der folgenden Beispiele verdeutlicht. Während es in der Infobox 4.10 eher um die generellen Herausforderungen im Kfz-Gewerbe geht, illustriert das zweite Betriebsbeispiel (Infobox 4.11) den Wandel innerhalb eines regional agierenden Kleinunternehmens.

Infobox 4.10: Kfz-Handel und Wartung

Zentrale Rahmenbedingung für das Kfz-Gewerbe sei nach wie vor, dass Kunden die individuelle Mobilität als wichtig bewerteten und Sharing-Konzepte bis dato nicht rentabel seien. „Aus der Praxis betrachtet ist es heute noch so, dass wir, zum Beispiel mit Blick auf das Carsharing, noch kein Modell haben, das auch wirtschaftlich gesehen tragfähig ist" (Exp.). Diese Herausforderung der Finanzierung führt zu einer Verzögerung der Anpassung im Kfz-Handel und wird als Hemmnis empfunden: „Als Privatunternehmen müssen wir rechnen. Wenn sich ein tragfähiges Geschäftsmodell entwickelt, sind wir sicherlich auch dabei. Wir werden anbieten, was der Kunde wünscht. Wenn er bereit ist, einen tragfähigen Preis zu bezahlen, werden wir ein Angebot erstellen, aber bis dato ist das kein Erfolg" (Exp.).

Außerdem führe die zunehmende Digitalisierung für den Kfz-Handel zu weiteren Herausforderungen. Neben dem Handel von Ersatzteilen, der mittlerweile größtenteils online stattfinde, sei denkbar, dass zukünftig auch Neuwagen online verkauft werden: „Macht das der Hersteller oder macht das der Handel – oder beide in Kombination? Das sind schon Fragen, die uns sehr stark bewegen. Wir müssen als Handel darauf achten, dass wir eine gewisse Unabhängigkeit von den Herstellern für uns sichern können. Dafür brauchen wir eigene Geschäftsmodelle und eine eigene Digitalstrategie" (Exp.).

Neben einem Bedeutungszuwachs von Mobilitätsdienstleistungen und der zunehmenden Digitalisierung wird erwartet, dass ein Wechsel der Antriebsformen hin zu mehr Elektromobilität zu Veränderungen im Kfz-Gewerbe führen wird. Neben einer geringeren Anzahl der Bauteile im Vergleich zu Verbrennungsmotoren fallen bei Elektromotoren auch weniger Verschleißteile an: „Die Elektromobilität bedeutet für uns im Handel erstmal grundsätzlich auf den ersten Blick negative Auswirkungen, weil ein Elektroauto 45 Prozent weniger Verschleißteile als ein herkömmlicher Verbrenner hat. Und da fehlt uns das Geschäft in den Werkstätten, da fehlt uns das Öl, an dem wir heute in den Betrieben auch Geld verdienen. Darüber hinaus werden erforderliche Investitionen mit Blick auf die zukünftige Entwicklung im Segment der E-Mobilität als finanzielle Herausforderung empfunden, da die derzeitige Nachfrage nicht ausreichend sei: „Wir müssen die Leute ausbilden und am Anfang haben wir keine Kunden. Wir müssen in Vorleistung gehen und das ist eine große finanzielle Gefahr für den Handel" (Exp.).

Während das vorangegangene Betriebsbeispiel vorrangig Einschätzungen zu der Entwicklung übergeordneter Trends veranschaulicht, zeigt das folgende Beispiel eines kleinen Autohauses die konkreten Entwicklungspotenziale eines solchen Betriebs mit starkem lokalem Bezug auf.

Auch weitere Teile der bisherigen Mobilitätsinfrastruktur stehen im Zuge der Veränderungen vor einem Wandel. Einerseits könnte man die Tankstelle als Verlierer der Mobilitätswende sehen, „zermalmt zwischen batterieelektrisch betriebenen Autos, autonomen Autos, Carsharing-Angebot und einem Nahverkehr, der ein Comeback erlebt"[280]. Anderer-

280 Mit Euch ist keine Tanke mehr zu machen, Die Zeit vom 05.03.2019.

seits, so die Hoffnung des Tankstellengewerbes selbst, als zukünftige „serviceorientierte Mobilitätszentren“[281], die eine Vielzahl von Angeboten bündeln, denn unabhängig von Antrieb und Steuerung eines PKW muss dieser gereinigt und gewartet werden – was dann an der „Tankstelle“ gleichsam als Dienstleistungszentrale geschehen könnte.

Infobox 4.11: Neue Geschäftsfelder für ein kleines Autohaus aus der Region Stuttgart?

Mitarbeiterzahl: 9
Branche: Kfz-Gewerbe
Tätigkeitsfelder: Gebraucht-, Miet- und Neuwagen, Ersatzteile, Hauptuntersuchungen, Scheibenreparatur, Karosserie und Lack, etc.
Neue Tätigkeitsfelder: Car- und Bikesharing

In den letzten Jahren war eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Autohauskunden zu beobachten – so hat sich beispielsweise das E-Bike großer Beliebtheit erfreut. Infolgedessen greifen Kunden vermehrt auf das Angebot zurück ein E-Bike, anstelle eines Ersatzwagens zu erhalten. Seit dem Frühjahr 2018 bietet das Autohaus E-Bikes als Ersatz zum Leihwagen an. Die Nachfrage erwies sich als so stark, dass die E-Bikes bald auch übers Wochenende verliehen wurden. Dies führte eher unbeabsichtigt sogar zu E-Bike Verkäufen, die wiederum die Nachfrage nach Fahrradwartungen und Reparaturen anregte. Um der gestiegenen Nachfrage gerecht zu werden, wurde im Februar 2019 eigens ein Fahrradmonteur fest angestellt und eine weitere Stelle in der Verwaltung geschaffen.

Das Autohaus ist ebenfalls im Carsharing-Bereich tätig, da Ford eine Kooperation mit Flinkster eingegangen ist. Nachdem sich car2go aus den oberen Neckarvororten zurückgezogen hat, ergab sich für einen kleineren Anbieter die Möglichkeit sich dort zu positionieren. Das Autohaus sieht sich selbst als Mobilitätsdienstleister und möchte Carsharing als weiteren Baustein in das Sortiment aufnehmen. Beim Carsharing-Angebot wird mit der Stadt Stuttgart kooperiert. Im Zuge der Kooperation können vier Stellplätze gemietet werden, die von der Stadt beschildert werden. Auf jedem dieser Stellplätze wird ab Mitte dieses Jahrs ein Fahrzeug des Autohauses stehen. Die Laufzeit der Zusammenarbeit ist bisher auf 18 Monate beschränkt. Bedruckt sind die Fahrzeuge mit dem Slogan „Ford-Carsharing“ – allerdings wird eine Flinkster Software verwendet. Dafür wird eine Gebühr an Flinkster entrichtet. Die Abrechnung gegenüber dem Kunden erfolgt monatlich.[282]

Auch weitere Teile der bisherigen Mobilitätsinfrastruktur stehen im Zuge der Veränderungen vor einem Wandel. Einerseits könnte man die Tankstelle als Verlierer der Mobilitätswende sehen, „zermalmt zwischen batterieelektrisch betriebenen Autos, autonomen

281 Aral Aktiengesellschaft (2018): Studie Tankstelle der Zukunft.

282 Die Inhalte der Infobox beruhen auf einem Experteninterview sowie dem Artikel „Lokales Autohaus als Carsharing-Anbieter“ der Stuttgarter Nachrichten vom 08.04.2019.

Autos, Carsharing-Angebot und einem Nahverkehr, der ein Comeback erlebt"[283]. Andererseits, so die Hoffnung des Tankstellengewerbes selbst, als zukünftige „serviceorientierte Mobilitätszentren"[284], die eine Vielzahl von Angeboten bündeln, denn unabhängig von Antrieb und Steuerung eines PKW muss dieser gereinigt und gewartet werden – was dann an der „Tankstelle" gleichsam als Dienstleistungszentrale geschehen könnte.

Auch die transportierten Insassen werden weiterhin Bedürfnisse haben, die sie in Verbindung mit ihrer Mobilität erledigt wissen wollen. Schon heute bieten Tankstellen zumeist mehr an als rein die Möglichkeit zu tanken: Laut der zitierten Aral-Studie sind die aktuellen Säulen des Tankstellengeschäfts bereits Kraftstoffe, Einkauf und Autowäsche.[285] Diese Angebote könnten sich weiter differenzieren. Es ist denkbar, dass Tankstellen, speziell im großstädtischen Bereich, verstärkt auf die Integration und Verknüpfung der unterschiedlichen Mobilitätsformen (Sharing, autonomes Fahren, etc.) setzen sowie das Wartungsangebot für private PKW auf autonome und Sharing-Flotten anpassen und erweitern. Dem liegt die Annahme zu Grunde, dass der Individualverkehr auch zukünftig wachsen und auch weiterhin vom PKW geprägt sein wird. Bereits heute ist beobachtbar, welchem Wandel Tankstellen unterworfen waren. Einerseits hat sich der Beruf des Tankwarts verändert – weg von der Wartung und dem Auftanken der PKWs hin zu einer stärkeren Einzelhandelsorientierung.[286] Zugleich hat sich die Produktpalette der Tankstellengeschäfte vergrößert: Neben Tabakwaren und Zeitschriften sind heute u. a. Nahrungsmittel und Hygieneartikel des täglichen Gebrauchs zu finden. Wie sich dieser Wandel zukünftig auf die Anzahl der Tankstellen in auswirken wird, bleibt abzuwarten.

4.4 Zusammenfassung und Fazit

Das vorliegende Schwerpunktkapitel unternimmt den Versuch, die „Branche" der Mobilitätsdienstleistungen und ihre Bedeutung in der Region Stuttgart zu beleuchten. Obgleich das Thema derzeit vor allem in den Medien, aber auch in verschiedenen Studien und nicht zuletzt in vielen Unternehmen überaus präsent ist, lassen sich „handfeste" und belastbare statistische Belege nur schwer finden – vor allem der quantitativen Bedeutung. Dies gilt im speziellen auch für die regionale Ebene, wie die Region Stuttgart. Gerade, weil in diesem Wirtschaftsbereich aktuell so viel Bewegung ist und es regelmäßig Ankündigungen über die Möglichkeit, die Planung oder die Umsetzung neuer Geschäftsideen, Geschäftsmodelle und Geschäftsbeziehungen gibt, muss die wissenschaftliche Analyse stetig auf aktuelle Entwicklungen reagieren. Herkömmliche Modelle der Erfassung und der Analyse sind daher nur in eingeschränktem Maße geeignet – beispielsweise, weil die amtliche Statistik schlicht keine Branche der Mobilitätsdienstleistungen kennt bzw. weil diesbezügliche Abgrenzungen schon nach wenigen Jahren von

283 Mit Euch ist keine Tanke mehr zu machen, Die Zeit vom 05.03.2019.

284 Aral Aktiengesellschaft (2018): Studie Tankstelle der Zukunft.

285 Ebd.

286 Bockwurst geht immer – Wandel an Tankstellen, Stuttgarter Zeitung vom 14.09.2018.

der Realität der technologischen und wirtschaftlichen Entwicklung überholt werden – die letzte Revision der Klassifikation fand 2008 statt.

Dementsprechend zeigt die Analyse der Beschäftigtendaten (Abschnitte 2.1 und 2.2), dass der Bereich der so abgegrenzten Mobilitätsdienstleistungen insgesamt langsamer wächst als die Gesamtwirtschaft.[287] Einzelne Wirtschaftszweige bzw. Bereiche der Mobilitätsdienstleistungen wachsen allerdings überdurchschnittlich, insbesondere der Bereich der „Sonstigen Dienstleistungen für den Personenverkehr" (z. B. Betrieb von Parkhäusern, Bahnhöfen, Verkehrswegen) oder der Bereich der Autovermietung. Weite Bereiche der Mobilitätsdienstleistungen in dem Sinne, wie sie hier verstanden werden sollen, können jedoch auf Basis „klassischer" Branchenabgrenzungen nicht erfasst werden, da sie entweder nicht als eigener Wirtschaftszweig identifiziert werden können oder da sie Teil anderer Unternehmen sind (z. B. als Abteilungen innerhalb von Automobilherstellern oder als nicht spezifisch identifizierbare IT-Unternehmen).

Zusammengefasst besteht somit die erste zentrale Herausforderung darin, dass es sich bei den Mobilitätsdienstleistungen nicht um eine klar abgegrenzte Branche im eigentlichen Sinne handelt; das heißt auch, dass zu der Branche nur ausschnittsweise amtliche statistische Daten vorliegen.

Es ist also ein vertiefter Blick, mit Hilfe qualitativer Methoden notwendig. Dem wurde im vorliegenden Schwerpunktkapitel Rechnung getragen, indem auf der Grundlage von Literatur- und Dokumentenanalysen sowie insbesondere auf Basis von Interviews mit Unternehmern, Experten vier Schwerpunkte des Bereichs der Mobilitätsdienstleistungen beleuchtet wurden.

Die **Automobilindustrie** ist aktuelle am stärksten von dem „Wandel durch Mobilitätsdienstleistungen" betroffen. In keinem aktuellen Geschäftsbericht fehlt ein umfassendes Statement dazu, wie wichtig diese neuen Geschäftsfelder und Geschäftsmodelle sind und wie ernst sie genommen werden. Daraus entstanden bereits Kooperationen zwischen nach wie vor konkurrierenden Unternehmen, die sich aber im Bereich Mobilitätsdienstleister gegenseitig ergänzen wollen. Diese Entwicklung verdeutlicht, dass die neuen Wettbewerber wie Uber oder Google ernst genommen werden müssen und es sich um einen sehr dynamischen Wirtschaftsbereich handelt. Allen voran ist hier die neue Kooperation von Daimler und BMW auf vielen wichtigen Gebieten zu erwähnen. Auch wenn mehrere Interviewpartner eher die Meinung vertreten, dass die Region Stuttgart hier keine wesentlich anderen Voraussetzungen habe als andere Regionen, da die großen Hersteller global agierten, so ist es doch nicht von der Hand zu weisen, dass hier durch diverse global agierende Konzerne in der Automobilindustrie und angrenzenden Branchen sowie zahlreiche Zulieferer großes Potenzial vorhanden ist.

Die damit eng verknüpften **Sharing-Dienste** haben sich jahrelang schleppend entwickelt, erfahren zuletzt aber einen Boom, der sich bisher zwar in einer erhöhten Bekanntheit und Aufmerksamkeit niederschlägt, aber, nach allem, was bekannt ist, noch kaum

287 In der Region Stuttgart zwischen 2008 und 2017 gemessen an der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung beispielsweise um 10,7 % ggü. 17,4 % in der Gesamtwirtschaft.

zu messbaren Erfolgsergebnissen führt. Beispielsweise hat die Daimler AG durch car2go in der Region Stuttgart die erste elektrifizierte free-floating Flotte implementiert, sich zugleich aber wieder aus Teilgebieten zurückgezogen (u. a. Ulm). Die Geschäfte laufen hier vor allem in der Kernstadt gut, im Umland ist es schwieriger. Dennoch, der Markt beginnt sich zunehmend auszudifferenzieren, neue Anbieter kommen mit neuen Geschäftsmodellen wie Ridesharing, Ridehailing oder mit Sharing-Modellen für andere Fahrzeugtypen auf den Markt. Ungeachtet dieser Herausforderungen verzeichnet die Stadtmobil AG mit ihrem Angebot des stationsbasierten Carsharings stetige Zuwächse. Neben Stuttgart, zählen mit Karlsruhe, Freiburg und Heidelberg drei weitere Städte Baden-Württembergs zu den Städten mit dem bundesweit besten Carsharing-Angebot. Grundsätzlich muss bei allen Formen des Carsharings darauf hingewiesen werden, dass eine Zunahme der angemeldeten Kundinnen und Kunden nicht mit einem Zuwachs der tatsächlichen Nutzerinnen und Nutzern gleichzusetzen ist.

Auch im **ÖPNV** – dem klassischen Mobilitätsdienstleistungsbereich – sind die Veränderungen in den Bereichen Verkehr und Mobilität zu spüren – nicht zuletzt natürlich vor dem Hintergrund sich verändernder Mobilitätsbedürfnisse, veränderter Regulierung und klimapolitischen Zielvorgaben. Zentrale Herausforderungen sind hier insbesondere die bereits ausgelasteten Stadt- und S-Bahnen, auch sind die Straßen insbesondere im Ballungsraum überlastet und Zusatzangebote wie Schnellbusse können ihr Potenzial aufgrund fehlender eigener Verkehrswege nicht entfalten. Speziell aber aus dem zunehmenden Angebot von privaten Mobilitätsdienstleistungen, vor allem Sharing-Diensten, erwachsen neben Chancen auch Risiken für den ÖPNV. Zwar könnten privatwirtschaftliche Sharing-Dienste zu einer stärkeren Nutzung des ÖPNV-Angebots führen, indem das Problem der „erste/letzte Meile" durch die Angebote reduziert wird. Andererseits könnten die Effekte auch nachteilig sein, denn potenzielle Fußgänger, Radfahrer und klassische ÖPNV-Fahrgäste könnten wieder verstärkt auf individuelle Verkehrsmittel zurückgreifen. Dem gegenüber stehen die seit Jahren kontinuierlich wachsenden Fahrgastzahlen und zahlreiche Projekte im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen (u. a. RegioRadStuttgart), die eine klare Ergänzung des ÖPNV sind; außerdem wird laut VVS durch Luftreinhaltemaßnahmen, den Ausbau des Schienennetzes und weitere Angebotsverbesserungen mit einem weiteren Anstieg der Fahrgastzahlen gerechnet.[288] Diese Entwicklung könnte sich infolgedessen auch in einer Zunahme der Beschäftigten in diesem Bereich der Mobilitätsdienstleistungen auswirken, beispielsweise in Form von mehr Fachkräften wie Lokführer, Fachkräfte im Bereich der technischen Instandhaltung der Infrastruktur und Servicekräfte zum Reinigen und Instandhalten der Züge. Trotz des bisherigen Positivtrends gibt es auch Entwicklungen, die auf eine zukünftige Verringerung der Beschäftigung hindeuten. Flexible Angebote führen potenziell zu einer stärker auslastungsorientierten Ausrichtung im ÖPNV, was infolgedessen beispielsweise zu einem reduzierten Bedarf an Busfahrern führen könnte. Auch werden bereits in verschiedenen Städten (u. a. Ludwigsburg) autonom fahrende Busse getestet. Derartige Entwicklungen sind auch im Bereich der Schiene in naher Zukunft zu erwarten.

Das **Kfz-Gewerbe** ist – ebenfalls als „klassischer" Mobilitätsdienstleister – von vielen der aktuellen technologischen und wirtschaftlichen Entwicklungen direkt und indirekt betroffen und es ergeben sich zahlreiche Chancen und Risiken. Der sich abzeichnende

288 Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (2018): Der Verbundbericht 2017 Stuttgart.

Wandel zu neuen Antriebsformen, insbesondere der Elektromobilität, birgt grundsätzlich das Problem, dass die „neuen" Fahrzeuge weniger Teile haben und daher tendenziell weniger, aber auch andere Wartungs- und Reparaturbedarfe entstehen, die neue und andere Kompetenzen erfordern. Aber auch der Handel ist mit seiner überwiegend direkten Schnittstelle zum Kunden betroffen, auch für Tankstellen ergeben sich neue Chancen und Geschäftsfelder, während alte wegfallen. Vieles wird gerade in diesem Bereich von der Digitalisierung und dem daraus erwachsenen Online-Handel getrieben.

Die vertiefte qualitative Untersuchung der vier Schwerpunktbereiche innerhalb der Mobilitätsdienstleistungen ergibt in Hinblick auf die erste Arbeitshypothese (siehe Kapitel 4.1) zusammengefasst, dass es sich bei den Mobilitätsdienstleistungen um einen vielfältigen, hochdifferenzierten, innovativen und sich sehr dynamisch verändernden Wirtschaftsbereich handelt, in dem neue wirtschaftliche und technologische Entwicklungen, neue Geschäftsmodelle und Kooperationen an der Tagesordnung sind. Einschränkend ist dem jedoch hinzuzufügen, dass es sich bei vielen angekündigten Projekten und Meldungen bisher eher noch um Pläne oder Absichtserklärungen handelt. Hier wird die Zukunft zeigen, welches Modell, welche Technologie, welches Dienstleistung sich letztlich durchsetzen kann. Über alle untersuchten Bereiche hinweg zeigt sich deutlich, dass die Grenzen zwischen „klassischen" und „neuen" Mobilitätsdienstleistungen verschwimmen. Die Vielfalt und die derzeitige Technologie- und „Geschäftsmodelloffenheit" scheint im Moment mehr Chancen als Risiken zu bieten. Bei manchen Entwicklungen ist aber sicher auch vor dem Hintergrund ihrer Wirkungen auf den Verkehr in der Stadt eine genaue Beobachtung und ggf. ein regulierendes Eingreifen notwendig.

Mit Blick auf die zweite Arbeitshypothese kann davon ausgegangen werden, dass enge Zusammenhänge zwischen dem Bereich der Mobilitätsdienstleistungen und der Automobilwirtschaft bzw. dem Automobilcluster bestehen – dies zeigen nicht nur die Ankündigungen und Aktivitäten der Automobilhersteller in der Region, sondern auch die weitergehenden sich anbahnenden oder bereits realisierten Kooperationen. Die Region Stuttgart scheint mit ihrer spezifischen Wirtschaftsstruktur und den bereits entstandenen Kooperationen im Bereich des Automotive-Clusters und den „neuen" Mobilitätsdienstleistungen gut aufgestellt zu sein, um auch zukünftig wirtschaftlich erfolgreich zu sein. Letztlich besteht die Chance, dass sowohl die etablierten Hersteller als auch neue Player, etwa aus dem Bereich IT, aber auch Zulieferer, von den neuen Möglichkeiten profitieren.

Inwieweit aber Mobilitätsdienstleistungen und Mobilitätsdienstleister eine Rolle für die Entwicklung von Verkehrs- und Mobilitätskonzepten sowohl im öffentlichen (ÖPNV) wie auch im privaten Bereich spielen könnten, kann hier nicht abschließend beurteilt werden. Das zurzeit rasch zunehmende Angebot wird seine Zukunftsfähigkeit noch unter Beweis stellen müssen, um einschätzen zu können, ob es zur Bewältigung bereits bestehender und zukünftig aufkommender Verkehrsprobleme in der Region beitragen kann. Somit kann die dritte Arbeitshypothese nur bedingt bestätigt werden. Ein möglicher Schlüssel könnte darin liegen, den gegenseitigen Nutzen von ÖPNV und Sharing-Diensten speziell zu fördern, um beispielsweise eine der zentralen Herausforderungen der „letzten/ersten Meile" kooperativ zu bewältigen. Zentrales Anliegen sollte sein, eine Konkurrenz von ÖPNV und Sharing-Diensten möglichst zu vermeiden und die Vielzahl an Mobilitätsangeboten so nutzerfreundlich wie möglich zu gestalten.

Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartner

Interviewpartner/in	Funktion	Unternehmen / Institution
Carsten Beuß	Hauptgeschäftsführer	Verband des Kraftfahrzeuggewerbes Baden-Württemberg e.V.
Diana Gallego	Projektkoordinatorin	Reallabor Schorndorf
Dr. Florian Herrmann	Leiter Forschungsbereich Mobilitäts- und Innovationssysteme	Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO)
Markus Krautter	Geschäftsführer	Autohaus Krautter GmbH
Lars Matthes	Projektleiter	DB Connect - RegioRadStuttgart
Dr. Markus Raupp	Leiter Marketing und Vertrieb	Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)
Andreas Reiter	Standortleiter München & Stuttgart	ShareNow / moovel Group GmbH
Jörg Schneider	Referatsleiter Verkehr, Umwelt, Energie	IHK Region Stuttgart
Ulrich Stähle	Vorstand	Stadtmobil Carsharing AG
Horst Stammler	Geschäftsführer	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) GmbH
Prof. Johann Tomforde	Geschäftsführer	Teamobility GmbH
Michael Ziegler	Präsident	Verband des Kraftfahrzeuggewerbes Baden-Württemberg e.V.

Literaturverzeichnis

Arbeitsgruppe Gesundheitsökonomische Gesamtrechnung der Länder (2018): Anliegen, Zielsetzung, Ergebnisse. http://www.ggrdl.de/GGR/W_P_VI_fb_GGR_2018.pdf (letzter Abruf: 16.07.2019).

Axnick, Martin (2017): Aktuelle Beschäftigungsstruktur von Frauen und Männern in Baden-Württemberg. In: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg, H. 7/2017, S. 44-49.

BWHT – Baden-Württembergischer Handwerkstag (2018): Geschäftsbericht 2017/18. Stuttgart.

BWHT – Baden-Württembergischer Handwerkstag (2019a): Dialog und Perspektive Handwerk 2025 – 20 Maßnahmen. Stuttgart.

BWHT – Baden-Württembergischer Handwerkstag (2019b): Jahrbuch 2018/19. Stuttgart.

BWHT – Baden-Württembergischer Handwerkstag (2019c): BWHT-Report März 2019. Stuttgart.

BWHT – Baden-Württembergischer Handwerkstag (2019d): Konjunkturbericht – 1. Quartal 2019. Stuttgart.

BWHT – Baden-Württembergischer Handwerkstag (2019e): Konjunkturbericht – 2. Quartal 2019. Stuttgart.

Bauer, Julia; Heinen, Ewald; Müller, Klaus (2017): Handwerk 2025. Strategiekonzept und Handlungsfelder für das Handwerk in Baden-Württemberg. Stuttgart.

BIEK – Bundesverband Paket und Express Logistik (2018): KEP-Studie 2018 – Analyse des Marktes in Deutschland. Berlin.

Bundesagentur für Arbeit (2018): Fachkräfteengpassanalyse. Nürnberg (= Blickpunkt Arbeitsmarkt, Dezember 2018).

Commerzbank (2019a): Bau in Deutschland. Branchenbericht. Frankfurt.

Commerzbank (2019b): Elektrik/Elektronik in Deutschland. Branchenbericht. Frankfurt.

Daimler AG (2019): Geschäftsbericht 2018. Stuttgart.

DIW – Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (2019a): Bauwirtschaft weiter im Vorwärtsgang – staatliche Impulse treiben die Preise. Berlin (= DIW-Wochenbericht 1-2/2019).

DIW – Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (2019b): Grundlinien der Wirtschaftsentwicklung im Sommer 2019. Berlin (= DIW-Wochenbericht 24/2019).

Dispan, Jürgen (2017): Branchenanalyse Kraftfahrzeug-Gewerbe. Strukturwandel und Beschäftigungstrends in Autohäusern und Kfz-Werkstätten. Düsseldorf. (= Study der Hans-Böckler-Stiftung, Bd. 370).

Dispan, Jürgen (2019): Werkzeugmaschinenbau. Modulare Bauweise und Produktionskonzepte. Frankfurt (IG Metall).

Dispan, Jürgen; Koch, Andreas (2017): Investitionen im Maschinen- und Anlagenbau. Ergänzende Kurzuntersuchung zum Strukturbericht Region Stuttgart. Stuttgart.

Dispan, Jürgen; Schwarz-Kocher, Martin (2018): Digitale Transformation im Maschinen- und Anlagenbau. Momentaufnahme zu Strategien, Stand und Wirkungen der Digitalisierung. Frankfurt (IG Metall).

DLR, IMU Institut, bridgingIT (2019): Strukturstudie BW-e-mobil 2019. Transformation durch Elektromobilität und Perspektiven der Digitalisierung. Stuttgart.

DSLV Berlin (2018): Jahresbericht 2017/ 2018. Berlin.

Eggs, Johannes (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport Europäische Metropolregion Stuttgart. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin.

Einwiller, Ruth (2018): Innovationsindex 2018. Kreise und Regionen in Baden-Württemberg. In: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg, H. 11+12/2018, S. 26-35.

GDV (2018): Fakten zur Versicherungswirtschaft. https://www.gdv.de/resource/blob/24006/e5dae5b363505a46e46387cabab50180/keyfact-booklet---die-versicherungswirtschaft-fakten-im-ueberblick-download-2018-data.pdf (letzter Abruf 12.07.2019).

Gereffi, Gary; Fernandez-Stark, Karina (2016): Global Value Chain Analysis: A Primer. Durham.

Grözinger, Gerd (2018): Regionale Arbeitslosigkeit: falsche Eindrücke von Stadt-Land-Differenzen. In: Wirtschaftsdienst 98(1), S. 68-70.

Handelsverband Deutschland (2018a): Zahlenspiegel 2018. Berlin.

Handelsverband Deutschland (2018b): Online-Monitor 2018. Berlin.

Handelsverband Deutschland (2019): Online Monitor 2019. Berlin.

Handwerkskammer Region Stuttgart (2019a): Konjunkturbericht. Wirtschaftslage Handwerk. 1. Quartal 2019. Stuttgart.

Handwerkskammer Region Stuttgart (2019b): Konjunkturbericht. Wirtschaftslage Handwerk. 2. Quartal 2019. Stuttgart.

Heinze, Eloise (2018): Industrieinvestitionen in Baden-Württemberg 2017 erneut auf Rekordniveau. In: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg, H. 11+12/2018, S. 36-42.

Heymann, Eric (2019): Logistik koppelt sich von Industriekonjunktur ab – aber wie lange noch? Deutsche Bank Research. https://www.deutsche-bank.de/dam/deutschebank/de/shared/pdf/Logistik_koppelt_sich_von_Industriekonjunktur_ab__.PDF (letzter Abruf: 12.07.2019).

Hin, Monika; Merther, Jeanette (2018): Tourismus in Baden-Württemberg. Strukturen und Entwicklungen in Verdichtungsräumen und im ländlichen Raum. Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 9/2018, S. 51-54.

IAB – Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (2019): IAB-Prognose 2019. Nürnberg (= IAB-Kurzbericht 7/2019).

Ifo-Institut (2019a): ifo Branchendialog 2018. München (= Ifo-Schnelldienst 1/2019).

Ifo-Institut (2019b): ifo Konjunkturperspektiven (verschiedene Monatsberichte). München.

IG Metall Region Stuttgart, Wirtschaftsförderung Region Stuttgart (2019): Transformation Elektromobilität in der Region Stuttgart. Whitepaper. Stuttgart.

IHK Region Stuttgart (2013): Wie attraktiv sind die Standorte in der Region Stuttgart? Ergebnisse einer Unternehmensbefragung zum Standort und der Analyse der Verlagerung von Unternehmen. Stuttgart.

IHK Region Stuttgart (2017): Die größten Unternehmen in der Region Stuttgart 2017. Stuttgart.

IHK Region Stuttgart (2019a): Lage top, Risiken dämpfen Zuversicht. Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Februar 2019. Stuttgart.

IHK Region Stuttgart (2019b): Stagnation auf hohem Niveau. Konjunkturspiegel Region Stuttgart, Mai 2019. Stuttgart.

IHK Region Stuttgart (2019c): Wirtschaftsregion Stuttgart – Zahlen und Fakten. Tourismus. https://www.stuttgart.ihk24.de/blob/sihk24/standort_region_stuttgart/downloads/677766/5382a08ecf32d051043cd1aa13703a29/Statistik_zum_Reiseverkehr_in_Baden_Wuerttemberg-data.pdf (letzter Abruf: 12.07.2019).

IMU & IAW (2002): Strukturbericht 2001/02. Zur wirtschaftlichen und beschäftigungspolitischen Lage in der Region Stuttgart. Schwerpunkt: Arbeit, Alter, Qualifikation. Stuttgart.

IMU & IAW (2009): Strukturbericht Region Stuttgart 2009. Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung. Schwerpunkt: Umbruch in der Automobilregion. Stuttgart.

IMU & IAW (2011): Strukturbericht Region Stuttgart 2011. Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung. Schwerpunkt: Umweltwirtschaft und Greentech im Maschinenbau. Stuttgart.

IMU & IAW (2013): Strukturbericht Region Stuttgart 2013. Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung. Schwerpunkt: Fachkräftebedarf und Erwerbspersonenpotenzial. Stuttgart.

IMU & IAW (2015): Strukturbericht Region Stuttgart 2015. Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung. Schwerpunkt: Investitionen. Stuttgart.

IMU & IAW (2017): Strukturbericht Region Stuttgart 2017. Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung. Schwerpunkt: Digitaler Wandel. Stuttgart.

Jacobs, Wouter; Koster, Hans R.A.; van Oort, Frank (2013): Co-agglomeration of knowledge-intensive business services and multinational enterprises. In: Journal of Economic Geography 14(2), S. 443-475.

Koch, Andreas; Lerch, Christian; Rammer, Christian; Klee, Günther; Meyer, Niclas (2019a): Die Bedeutung der industrienahen Dienstleistungen in Baden-Württemberg unter besonderer Berücksichtigung der Digitalisierung. Tübingen.

Koch, Andreas; Jäger, Angela; König, Tobias; Kronenberg, Tobias; Lerch, Christian; Reiner, Marcel; Többen, Johannes; Weidner, Nadia (2019b): Wirtschaftliche Bedeutung industrieorientierter Dienstleistungen in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf. Im Druck.

Landesvereinigung Bauwirtschaft Baden-Württemberg (2018): Geschäftsbericht 2017. Stuttgart.

Ministerium für Finanzen und Wirtschaft Baden-Württemberg (2015): Gemeinsam in die Zukunft – Industrieland Baden-Württemberg! Industrieperspektive Baden-Württemberg 2025. Stuttgart.

Miroudot, Sebastien; Cadestin, Charles (2017): Services in Global Value Chains. From Inputs to Value-creating Activities. OECD Trade Policy Papers No. 197. Paris.

Müller, Klaus (2015): Veränderung Betriebsgrößenstrukturen im Handwerk. Münster.

Müller, Klaus (2017): Die Stellung des Handwerks innerhalb der Gesamtwirtschaft. Duderstadt (= Göttinger Handwerkswirtschaftliche Studien, Bd. 99).

Müller, Klaus; Vogt, Nora (2014): Soloselbstständigkeit im Handwerk. Anzahl, Bedeutung und Merkmale der Ein-Personen-Unternehmen. Duderstadt.

Porsche AG (2019): Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2018. Stuttgart.

Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose (2019): Gemeinschaftsdiagnose Frühjahr 2019. Konjunktur deutlich abgekühlt – Politische Risiken hoch. Halle (Saale).

Schwarz, Thomas (2018): Wieder Boom am Bau. In: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg, H. 10/2018, S. 31-36.

Schwarz-Kocher, Martin; Krzywdzinski, Martin; Korflür, Inger (2019): Standortperspektiven in der Automobilzulieferindustrie. Düsseldorf (= Study der Hans-Böckler-Stiftung, Bd. 409).

Seibold, Bettina; Bürkardt, Dagmar (2018): Digital im Büro. In: Arbeitsrecht im Betrieb, H. 7-8/2018, S. 40-43; H. 9/2018, S. 35-38; H. 10/2018, S. 38-41.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2018): Pflegebedürftige in Baden-Württemberg. Statistik aktuell (8034-18001). Stuttgart. https://www.statistik-bw.de/Service/Veroeff/Statistik_AKTUELL/803418001.pdf (letzter Abruf: 12.07.2019).

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2019): Wirtschaftsentwicklung in Baden-Württemberg 2018. Stuttgart.

VDMA – Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (2019): Maschinenbau in Zahl und Bild 2019. Frankfurt.

Verband Region Stuttgart (2018): Regionalmonitor Region Stuttgart. Stuttgart.

vom Berge, Philipp et al. (2018): Arbeitsmarktspiegel. Entwicklungen nach Einführungen des Mindestlohns (Ausgabe 7). IAB-Forschungsbericht 10/2018. Nürnberg.

Zilius, Jan und Bruttel, Oliver (2018): Auswirkungen des gesetzlichen Mindestlohns – Bilanz nach fast vier Jahren. In: Wirtschaftsdienst 98(10), S. 711-717.

Verfasser

Dr. Jürgen Dispan ist wissenschaftlicher Mitarbeiter und Projektleiter beim IMU Institut in Stuttgart. Arbeitsschwerpunkte sind analytische und konzeptionelle Arbeiten zu Branchen, Clustern, Unternehmensstrategien, Strukturwandel sowie zu Innovation, Mitbestimmung, Partizipation in Betrieb und Region.

Dr. Andreas Koch ist wissenschaftlicher Mitarbeiter und Projektleiter am IAW in Tübingen. Zentrales Thema seiner Arbeit sind die ökonomischen, technologischen und gesellschaftlichen Veränderungen an den Schnittstellen von Regionen, Unternehmen und Arbeitswelt. Im Fokus stehen dabei die mittelständische Wirtschaft und der Standort Baden-Württemberg.

Tobias König (M.A.) ist wissenschaftlicher Mitarbeiter und stellv. Projektleiter am IAW in Tübingen. Arbeitsschwerpunkte sind analytische und konzeptionelle Arbeiten zu Regionen und Clustern mit thematischen Schwerpunkten in den Bereichen Strukturwandel, Fachkräftemangel, Ausbildungsabbruch sowie Wissenstransfer und Innovationen.

Institute

IIMU Institut

Die IMU Institut GmbH ist eine 1981 gegründete, unabhängige Forschungs- und Beratungseinrichtung mit Regionalbüros in Stuttgart und Nürnberg. Am Unternehmenssitz Stuttgart sind rund 20 wissenschaftliche Mitarbeiter/innen und Berater/innen aus wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen, naturwissenschaftlichen und ingenieurtechnischen Disziplinen in der Analyse, Konzeptentwicklung, Beratung und Umsetzung entlang folgender Instituts-Schwerpunkte tätig:

- ***Region:*** Regionalforschung, Arbeitsmarkt, Wirtschaftsstrukturanalyse, Stadt- und Regionalentwicklung, Flächennutzungskonzepte.

- ***Branche und Cluster:*** Branchenanalyse, Untersuchung von Wertschöpfungsketten, Clusteranalyse, Clusterpolitik, Networking, Standortsicherung, Wirtschaftsförderungskonzepte.

- ***Betriebliche Restrukturierung und Arbeitspolitik:*** betriebliche Umstrukturierung, Qualifizierung, Technikgestaltung, Arbeitsgestaltung, Innovationsförderung, industrielle Beziehungen.

Dabei ist das IMU Institut von der Grundlagenforschung und Beratung in diesen Feldern bis hin zur Umsetzung von Ergebnissen für regionale, betriebliche und branchenbezogene Strategien tätig. Forschungsprojekte des IMU Instituts behandeln unter anderem Veränderungen von Unternehmensstrategien und deren Auswirkungen auf betriebliche und regionale Innovationsprozesse, die Entwicklungen und Strukturen von Branchen

und Clustern, die Wirkungen des technologischen Wandels auf Beschäftigung und Wertschöpfungsketten, den demografischen Wandel und seine Auswirkungen auf die Arbeitswelt sowie regionale Innovationsstrategien und Clusterförderung.

www.imu-institut.de

Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung (IAW) e.V. an der Universität Tübingen

Das IAW ist ein unabhängiges und gemeinnütziges Forschungsinstitut an der Universität Tübingen. Es hat die Aufgabe, wirtschafts- und sozialwissenschaftliche Forschungsergebnisse auf Fragen der privaten und öffentlichen Wirtschaft anzuwenden und wissenschaftlich fundierte Grundlagen für wirtschaftspolitische Entscheidungen zu erarbeiten. Das IAW befasst sich zudem mit Problemen und Verfahren der empirischen Wirtschaftsforschung. Ziel ist es zudem, neue theoretische Ansätze in empirische Forschungskonzepte umzusetzen. Das Institut ist seit seiner Gründung im Jahr 1957 traditionell eng mit dem Land Baden-Württemberg verbunden. Die Analyse regionaler wirtschaftlicher Entwicklungen in Baden-Württemberg stellt daher ein übergreifendes Forschungsinteresse in sämtlichen Forschungsschwerpunkten des IAW dar.

Am IAW arbeiten derzeit 20 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus unterschiedlichen Disziplinen, die durch ein großes Netzwerk wissenschaftlicher Berater vorwiegend aus dem Hochschulbereich unterstützt werden.

Die Arbeitsschwerpunkte des Instituts sind:

- Internationale Integration und Regionalentwicklung
- Arbeitsmärkte und Soziale Sicherung
- Unternehmensdynamik und Strukturwandel

Wesentliche Auftraggeber des IAW sind Bundes- und Landesministerien, Verbände und wissenschaftliche Stiftungen sowie die EU-Kommission. Dabei nimmt die Forschung für das Land Baden-Württemberg in allen drei Themenschwerpunkten einen besonderen Stellenwert ein.

Die Forschung des IAW ist durch eine empirische und mikroökonomische Herangehensweise gekennzeichnet. Die Anwendung dieser quantitativen Methoden wird in der Forschungsarbeit laufend verbessert. Diese quantitative Ausrichtung verbindet sich mit qualitativen Untersuchungsschritten, die der Hypothesenbildung, sowie der Interpretation und Absicherung der Ergebnisse dienen.

Das IAW ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft deutscher wirtschaftswissenschaftlicher Forschungsinstitute e.V. (ARGE). Es unterhält Kooperationsbeziehungen zu zahlreichen nationalen und internationalen Forschungsinstituten.

www.iaw.edu

Herausgeber

Verband Region Stuttgart
Kronenstraße 25, 70174 Stuttgart
Telefon: 0711 22759-0, Telefax: 0711 22759-70
info@region-stuttgart.org
http://www.region-stuttgart.org

Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH
Friedrichstraße 10, 70174 Stuttgart
Telefon: 0711 22835-0, Telefax: 0711 22835-55
info@region-stuttgart.de
http://wrs.region-stuttgart.de

Handwerkskammer Region Stuttgart
Heilbronner Straße 43, 70191 Stuttgart
Telefon: 0711 1657-0, Telefax: 0711 1657-222
info@hwk-stuttgart.de
http://www.hwk-stuttgart.de

Kreishandwerkerschaften in:
Kreishandwerkerschaft Böblingen
Schönaicher Straße 18, 71032 Böblingen
Telefon: 07031 76319-3, Telefax: 07031 76319-59
info@kh-boeblingen.de

Kreishandwerkerschaft Esslingen-Nürtingen
Kandlerstraße 11,73728 Esslingen
Telefon: 0711 359373, Telefax: 0711 3508365
info@kh-esslingen-nuertingen.de

Kreishandwerkerschaft Göppingen
Davidstraße 29,73033 Göppingen
Telefon: 07161 73041, Telefax: 07161 69244
info@kh-goeppingen.de

Kreishandwerkerschaft Ludwigsburg
Bismarckstraße 24,71634 Ludwigsburg
Telefon: 07141 93990, Telefax: 07141 901578
info@kh-lb.de

Kreishandwerkerschaft Rems-Murr
Oppenländer Straße 40,71332 Waiblingen
Telefon: 07151 95651-0, Telefax: 07151 52195
info@kh-rems-murr.de

Kreishandwerkerschaft Stuttgart
Schlachthofstraße 15,70188 Stuttgart
Telefon: 0711 48973-0, Telefax: 0711 48973-22
info@kh-stuttgart.de

IG Metall Region Stuttgart
Theodor-Heuss-Straße 2, 70174 Stuttgart
Telefon 0711 16278-0; Telefax: 0711 1658-49
stuttgart@lgmetall.de
http://www.region-stuttgart.igm.de

Geschäftsstellen vor Ort:
IG Metall Esslingen
Julius-Motteler-Straße 12, 73728 Esslingen
Telefon: 0711 931805-0, Telefax: 0711 931805-34
esslingen@igmetall.de
http.//www.esslingen.igm.de/

IG Metall Göppingen-Geislingen
Poststraße 14A, 73033 Göppingen
Telefon: 07161 96349-0, Telefax: 07161 96349-49
goeppingen-geislingen@igmetall.de
http://www.goeppingen-geislingen.igm.de/

IG Metall Ludwigsburg
Schwieberdingerstraße 71, 71636 Ludwigsburg
Telefon: 07141 4446-10, Telefax: 07141 4446-20
ludwigsburg@igmetall.de
http://www.igmetall-ludwigsburg.de/

IG Metall Stuttgart
Theodor-Heuss-Straße 2, 70174 Stuttgart Telefon:
0711 16278-0, Telefax: 0711 16278-49
stuttgart@igmetall.de
http://www.stuttgart.igm.de/

IG Metall Waiblingen
Fronackerstraße 60, 71332 Waiblingen
Telefon: 07151 9526-0, Telefax: 07151 9526-22
waiblingen@igmetall.de
http://www.waiblingen.igm.de/

Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart
Jägerstraße 30, 70174 Stuttgart
Postfach 10 24 44, 70020 Stuttgart
Telefon 0711 2005-0, Telefax 0711 2005-1354
info@stuttgart.ihk.de
http://www.stuttgart.ihk.de/

Bezirkskammern in:
Bezirkskammer Böblingen
Steinbeisstraße 11, 71034 Böblingen
Telefon 07031 6201-0, Telefax 07031 6201-60
info.bb@stuttgart.ihk.de

Bezirkskammer Esslingen-Nürtingen
Fabrikstraße 1, 73728 Esslingen
Postfach 10 03 47, 73703 Esslingen
Telefon: 0711 39007-0, Telefax: 0711 39007-30
info.esnt@stuttgart.ihk.de

Geschäftsstelle Nürtingen
Mühlstraße 4, 72622 Nürtingen
Postfach 14 20, 72604 Nürtingen
Telefon: 07022 3008-0, Telefax: 07022 3008-8630
info.esnt@stuttgart.ihk.de

Bezirkskammer Göppingen
Jahnstraße 36, 73037 Göppingen
Postfach 6 23, 73006 Göppingen
Telefon: 07161 6715-0, Telefax: 07161 6715-8484
info.gp@stuttgart.ihk.de

Bezirkskammer Ludwigsburg
Kurfürstenstraße 4, 71636 Ludwigsburg
Postfach 6 09, 71606 Ludwigsburg
Telefon 07141 122-0, Telefax: 07141 122-235
info.lb@stuttgart.ihk.de

Bezirkskammer Rems-Murr
Kappelbergstraße 1, 71332 Waiblingen Telefon:
07151 95969-0, Telefax: 07151 95969-26
info.wn@stuttgart.ihk.de