

Sitzungsvorlage Nr. 003/2019

Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur und
Verwaltung
am 09.10.2019



zur Kenntnisnahme

- Öffentliche Sitzung -

16.09.2019

464 - WIV-Ö - 003/2019

Zu Tagesordnungspunkt 5

Strukturbericht 2019 - Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung Schwerpunkt: Mobilitätsdienstleistungen

I. Sachbericht

1. Einleitung

Der Strukturbericht der Region Stuttgart wird alle zwei Jahre vom Verband Region Stuttgart, der Handwerkskammer Region Stuttgart, der IG Metall Region Stuttgart und der IHK Region Stuttgart gemeinsam herausgegeben. Seit über 20 Jahren arbeiten die vier Herausgeber bei diesem Gemeinschaftsprojekt eng und erfolgreich zusammen. Neben der Analyse der Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung in der Region sowohl gesamtwirtschaftlich als auch in den einzelnen Teilräumen und Branchen wird immer auch ein aktuelles strukturpolitisches Schwerpunktthema definiert, welches näher untersucht wird. Der nun vorliegende Strukturbericht befasst sich im Schwerpunktkapitel mit Mobilitätsdienstleistungen.

Gemeinsam haben die Herausgeber Handlungsempfehlungen formuliert. Der Strukturbericht soll Anstöße für eine breite Diskussion und Ideenfindung geben.

Wissenschaftlich erarbeitet wurde der Bericht vom Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung e.V. (IAW) in Tübingen und dem IMU Institut GmbH in Stuttgart.

Die Vorlage gibt einen Auszug aus der Zusammenfassung des Strukturberichts (siehe Anlage 1, S. 9 bis 21) wieder, ausführliche Erläuterungen zu den Handlungsempfehlungen sind im Bericht ab Seite 22 zu finden. Die Präsentation aus dem Forum (siehe Anlage 2) enthält ergänzendes Zahlenmaterial.

2. Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung allgemein

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. 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 fortschreitende Tertiarisierung ist einer der wesentlichen Beschäftigungstrends. Seit Jahren sinkt die Zahl der Arbeitsplätze im Produzierenden Gewerbe im Verhältnis zum Dienstleistungsbereich. 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. Die Regionalwirtschaft kann damit als Dienstleistungswirtschaft um den industriellen Kern charakterisiert werden – der Industrie-Dienstleistungsverbund mit einer starken Verzahnung der beiden Sektoren ist ein entscheidender Erfolgsfaktor.

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.

3. Entwicklung im Produzierenden Gewerbe

Im gesamten Produzierenden Gewerbe der Region Stuttgart wurden zwischen 2007 und 2018 rund 39.700 Stellen aufgebaut (+10,5 %), darunter 24.100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Verarbeitenden Gewerbe, gefolgt vom Baugewerbe mit einem Plus von mehr als 12.500 Beschäftigten. Klare Gewinnerbranchen innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes 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).

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 beschäftigungsstärkste Branche. 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.

Der Maschinenbau ist die zweitgrößte Branche des Verarbeitenden Gewerbes in der Region Stuttgart. 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. Gleichwohl stieg die Beschäftigtenzahl im regionalen Maschinenbau weiter bis auf mehr als 77.000 im Jahr 2018.

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 schwierigeren Jahren.

4. 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 Landesdurchschnitt von 63,8 %, jedoch unter dem bundesdeutschen Durchschnitt von 70,8 %. Auch wenn der Dienstleistungssektor in der Region Stuttgart im Ranking deutscher Großstadregionen 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.

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. Die Beschäftigungsentwicklung im Bereich Verkehr und Lagerei zeigt in der Region wie auch im Land und im Bund steil nach oben. Und auch der Wirtschaftsaufschwung in der Informations- und Kommunikationsbranche (IKT) geht mit einer sehr positiven Beschäftigungsdynamik einher. Der einzige Dienstleistungsbereich, der sowohl kurz- als auch langfristig eine sinkende Beschäftigung verzeichnet, ist das Kredit- und Versicherungsgewerbe.

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 Dienstleistungssektor. 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 %.

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 %).

5. Mobilitätsdienstleistungen

Für das Schwerpunktkapitel wurden zahlreiche Experten befragt, aktuelle Forschungsergebnisse und Daten ausgewertet sowie die regionale Berichterstattung intensiv verfolgt, um die „Branche“ Mobilitätsdienstleistungen und ihre Bedeutung in der Region Stuttgart zu beleuchten. Ungeachtet der allgegenwärtigen Präsenz lassen sich belastbare Belege für die gegenwärtige und vor allem die zukünftige Relevanz nur schwer finden. Deshalb werden neben der Analyse der Beschäftigten- und Berufsstatistik auch qualitative Ergebnisse aus vier Schwerpunktbereichen, der Automobilindustrie, einem Teilbereich der Sharing-Dienste, dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Kfz-Gewerbe, aufbereitet.

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.

Die Automobilindustrie ist aktuell am stärksten von einem Wandel betroffen, bei dem auch Mobilitätsdienstleistungen eine wichtige Rolle spielen. Es 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 es sich um ein sehr dynamisches Wirtschaftsumfeld handelt. 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. Der Markt beginnt sich 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.

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. Speziell aus dem zunehmenden Angebot von privaten Mobilitätsdienstleistungen – vor allem Sharing-Diensten – erwachsen neben Chancen auch Risiken für den ÖPNV. 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 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.

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.

6. Gemeinsame Handlungsempfehlungen der Herausgeber in Stichworten

- Rahmenbedingungen der Transformation gestalten
 - *Erfolgreichen Verbund aus Industrie und Dienstleistung halten und weiterentwickeln*
 - *Offenheit und Akzeptanz gegenüber neuen Entwicklungen*
 - *Gründungsklima verbessern und Clusterstrukturen nutzen, um Rahmenbedingungen für Gründungen und Neuentwicklungen im Bereich Mobilitätsdienstleistungen zu optimieren*
 - *Erfordernisse der Transformation den Kommunen und Bürgerinnen und Bürgern stärker vermitteln; Transformationsprozesse benötigen z. B. geeignete Gewerbeflächen*
 - *Bestehende Transformations-Angebote und -Aktivitäten bei den KMU bekannter machen*
 - *Regionales Start-up-Ökosystem optimieren, Zusammenarbeit bestehender Akteure verbessern*
- Eine vernetzte Mobilität für die Region voranbringen
 - *Mobilitätsdienstleistungen sind Treiber für die Transformation, können aber ggf. wegfallende Arbeitsplätze nicht kompensieren.*
 - *Mobilitätsdienstleistungen haben eine große Bedeutung bei der Gestaltung des Strukturwandels im Verkehrssektor.*
 - *Wie sieht der passende ordnungspolitische Rahmen aus, um Fehlallokationen von Ressourcen zu vermeiden, und positive Anreize bei Nutzerinnen und Nutzern zu unterstützen?*

- *Wie weit soll eine flächendeckende 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?*
 - *ÖPNV kann wichtig(st)er Impulsgeber sein, muss sich aber behaupten gegenüber anderen Mobilitäts-Angeboten*
 - *Welche Qualifikationen werden in der Zukunft in der Mobilitätswirtschaft benötigt?*
 - *Ziel ist eine gemeinsam abgestimmte, bedarfsorientierte Angebotsplanung und Qualitätssicherung für eine regionale Mobilität aus einem Guss*
 - *Betriebliches Mobilitätsmanagement soll in den regionalen Unternehmen und vor allem KMUs weit stärkere Verbreitung finden*
 - *Umfassende valide Datenbasis aufbauen, auf deren Grundlage strategische und marktbezogene Entscheidungen besser getroffen werden könnten*
- **Wichtiger denn je: Fachkräfte halten und gewinnen**
 - *Um die Kapazitäten wegfallender höherwertige Tätigkeiten zu nutzen, bedarf es betriebsspezifischer Potenzialanalysen, Standortstrategien und Qualifizierungsplanungen; hier gilt es, vorhandene Angebote transparenter und breiter zugänglich zu machen; WRS plant hierzu die Plattform „Digitaler Lotse für Qualifizierung und betriebliche Weiterbildung“*
 - *Engere Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen Akteuren, Bündnissen und Dialogen*
 - *Investitionen in Bildungspersonal und -infrastruktur und enge Rückbindung mit regionaler Wirtschaftsstruktur, um zunehmend wichtiger werdende Querschnittskompetenzen wie interdisziplinäres Arbeiten oder Datenmanagement zu befördern*
 - *Evaluierung des Bildungszeitgesetzes BW, Verbesserungspotenziale für Novellierung ausloten*
 - *Angesichts eines mehrjährigen Transformationsprozesses braucht es eine Arbeitsmarktpolitik, die diesen Wandel vorausschauend gestaltet. Dazu gilt es nicht nur kurzfristige, sondern proaktiv wirksame arbeitsmarktpolitische Instrumente weiter zu entwickeln. Das gegenwärtig diskutierte Transformationskurzarbeitergeld könnte den Betrieben dabei helfen, Belegschaften auf die veränderten Anforderungen mit der notwendigen Qualifizierung vorzubereiten.*

7. Forum zum Strukturbericht 2019

Erneut wurde ein „Forum Strukturbericht“ zur Vorstellung der Ergebnisse des Strukturberichts veranstaltet. Dieses fand am Montag, den 23.09.2019 im Hospitalhof Stuttgart statt und war mit rund 70 Teilnehmern, darunter zahlreichen Regionalräten, wieder sehr gut besucht. Weitere Teilnehmer waren beispielsweise Wirtschaftsförderer, Bürgermeister und Vertreter von Ministerien und Arbeitsagenturen.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur und Verwaltung nimmt die Ergebnisse des Strukturberichts zur Kenntnis.
2. Er empfiehlt der Geschäftsstelle des Verbands Region Stuttgart und der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH, die Befunde der Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung in die eigenen Initiativen einzubringen und auf die Umsetzung der Handlungsempfehlungen hinzuwirken.

Anlagen: *Strukturbericht + Ergebnis-Kurzpräsentation der Institute*