

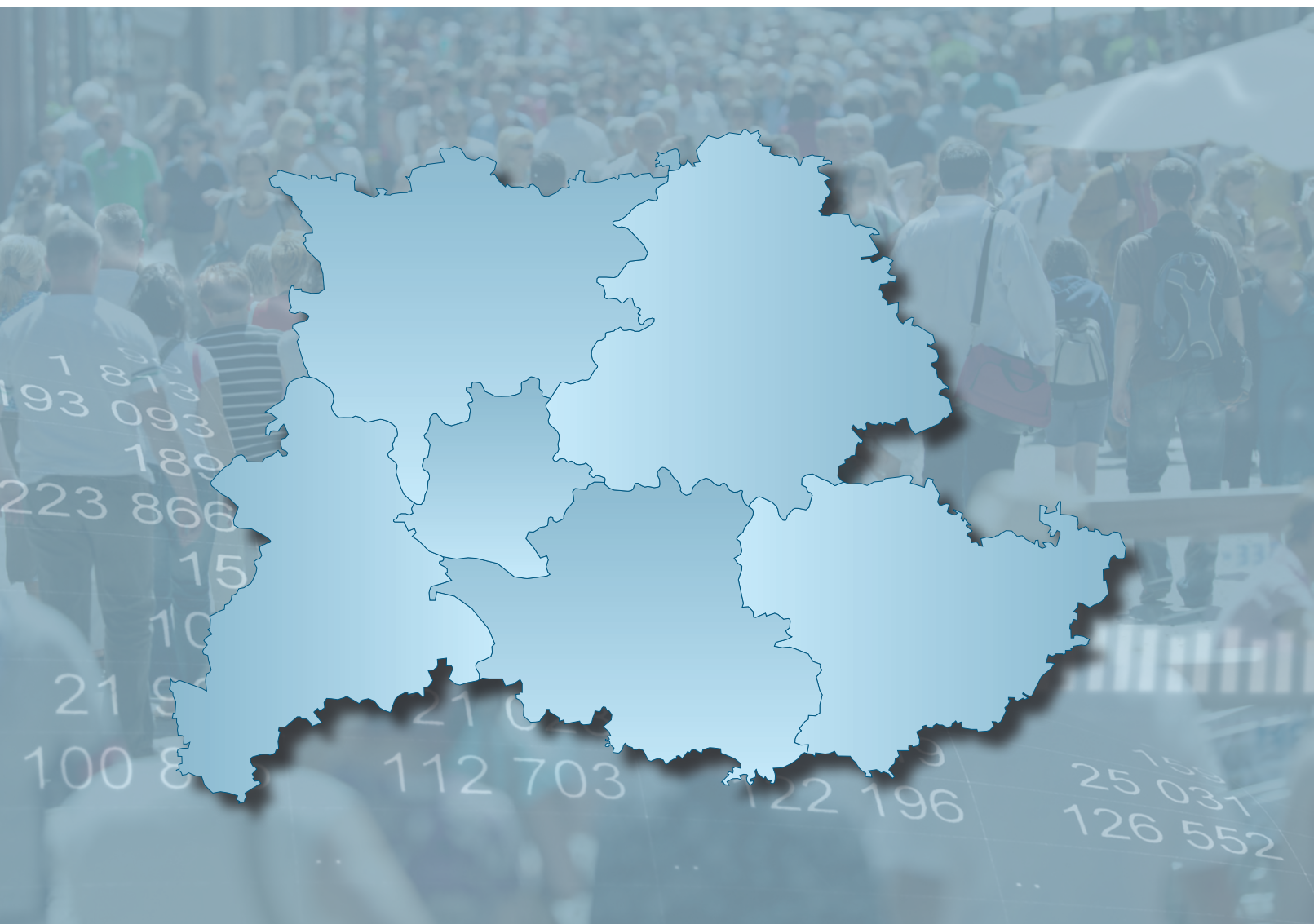
# STRUKTURBERICHT REGION STUTTGART 2019

Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung

Schwerpunkt: Mobilitätsdienstleistungen

Kurzfassung

**IAW** INSTITUT FÜR ANGEWANDTE  
WIRTSCHAFTSFORSCHUNG e.V.



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 978-3-934859-62-3

© 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.

Jürgen Dispan

Andreas Koch

Tobias König

# Strukturbericht Region Stuttgart 2019

Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung

Schwerpunkt: Mobilitätsdienstleistungen in der Region Stuttgart

Kurzfassung

Stuttgart / Tübingen 2019

## **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

## Inhaltsverzeichnis der Kurzfassung

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen.....</b>	<b>6</b>
1.1	Zusammenfassung.....	6
1.1.1	Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung.....	6
1.1.2	Entwicklung im Produzierenden Gewerbe .....	8
1.1.3	Entwicklung im Dienstleistungssektor .....	11
1.1.4	Entwicklung im Handwerk.....	14
1.1.5	Schwerpunktkapitel: Mobilitätsdienstleistungen in der Region Stuttgart .....	15
1.2	Handlungsempfehlungen.....	19

# 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.

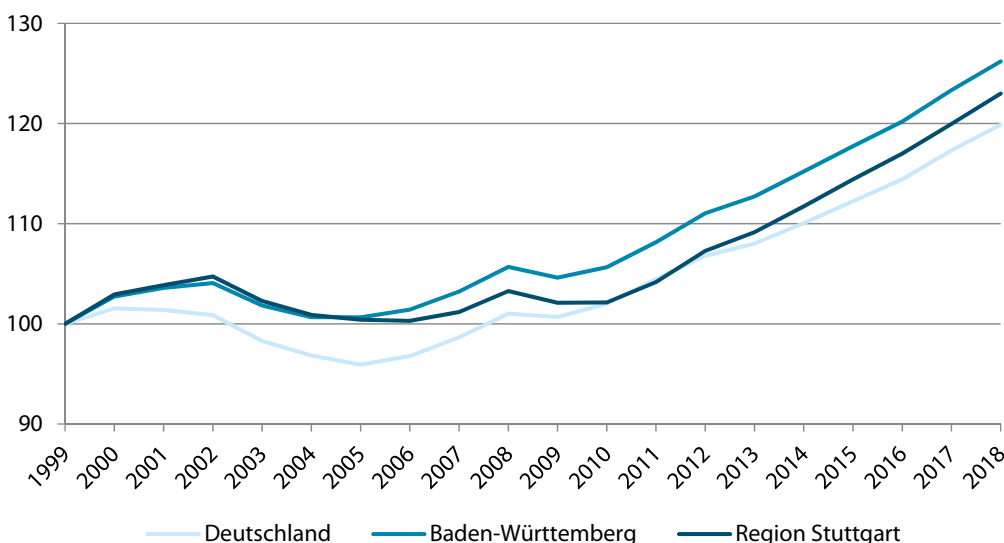
### 1.1.1 Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung

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 Großstadregionen 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 Großstadregionen 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

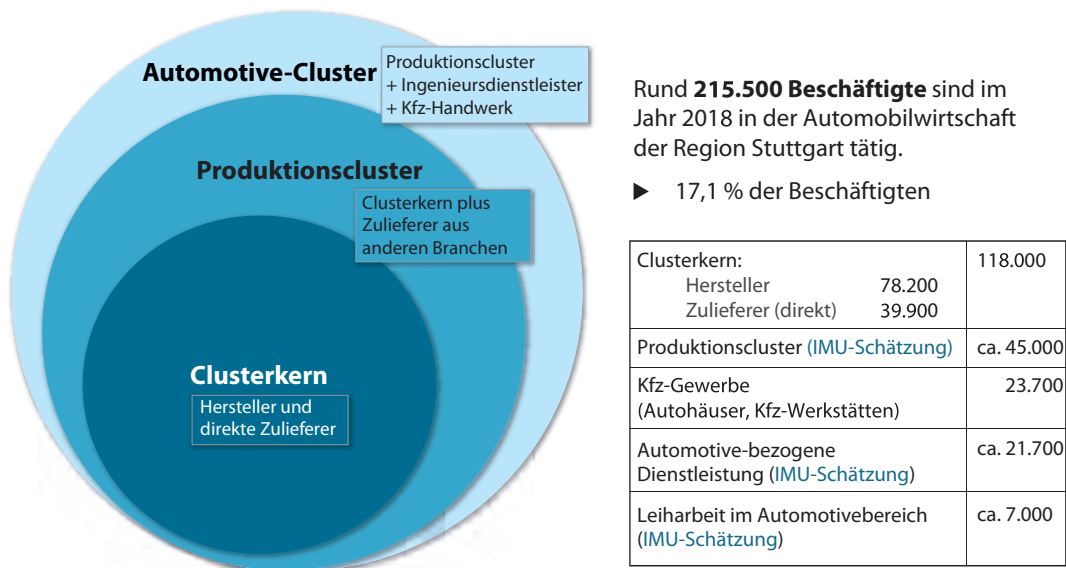
Die Wirtschaftsregion Stuttgart ist weitaus mehr als andere Großstadtreionen durch das Produzierende Gewerbe mit seiner dominierenden Investitionsgüterindustrie geprägt. Der wichtigste Wirtschaftsabschnitt im Produzierenden Gewerbe ist das Verarbeitende Gewerbe mit fast 343.000 sozialversicherungspflichtig 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



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 Auftragseingangindex 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 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. 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 Gewerbebranche 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 Gewerbebranchen 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 ausgerichtet 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 Mobilitäts-DL
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autovermietung</li> <li>• Carsharing</li> <li>• Ridehailing</li> <li>• ÖPNV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kfz-Handel</li> <li>• Kfz-Handwerk</li> <li>• Charging Services</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkplatzdienste</li> <li>• Verkehrsleitsysteme</li> <li>• Navigationssysteme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datendienste</li> <li>• Intermodale Dienste/Plattformen</li> <li>• Software / Apps</li> </ul>

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 Beschäftigendaten 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 „Nischen-dasein“ 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 Umbruchphase 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. Neuan-siedlungen 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 nach steigenden 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 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?

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 Real-labore 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 betriebspezifische 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.

Angesichts 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.

# Inhaltsverzeichnis der Langfassung

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen.....</b>	<b>9</b>
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
<b>2</b>	<b>Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung in der Region Stuttgart.....</b>	<b>27</b>
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
<b>3</b>	<b>Wirtschaft und Beschäftigung in ausgewählten Branchen.....</b>	<b>71</b>
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
<b>4</b>	<b>Mobilitätsdienstleistungen in der Region Stuttgart .....</b>	<b>177</b>
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.....	236
	Literaturverzeichnis .....	237
	Verfasser .....	242
	Institute .....	242
	Herausgeber.....	244

## **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



Die Langfassung steht auf den Internetseiten der Herausgeber und  
der Institute zum freien Download zur Verfügung.

ISBN 978-3-934859-62-3