

Sigfried Caspar
Jürgen Dispan
Ralf Grammel
Frank Iwer
Raimund Krumm
Sylvia Stieler

Strukturbericht 2001/02

Zur wirtschaftlichen und
beschäftigungspolitischen Lage
in der Region Stuttgart

-Auszug Fahrzeugbau-

Stuttgart / Tübingen 2002

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

Herausgeber:

Verband Region Stuttgart, Kronenstraße 25, 70174 Stuttgart

Telefon: 0711/22759-0

Telefax: 0711/22759-70

E-Mail: info@region-stuttgart.org

Internet: www.region-stuttgart.org

Handwerkskammer Region Stuttgart, Heilbronner Straße 43, 70191 Stuttgart

Telefon: 0711/1657-0

Telefax: 0711/1657-222

E-Mail: info@hwk-stuttgart.de

Internet: www.hwk-stuttgart.de

Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart, Jägerstraße 30, 70174 Stuttgart

Postfach 10 24 44, 70020 Stuttgart

Telefon: 0711/2005-221

Telefax: 0711/2005-238

E-Mail: info@stuttgart.ihk.de

Internet: www.stuttgart.ihk.de

IG Metall Region Stuttgart, Fronackerstraße 60, 71332 Waiblingen

Telefon: 07151/9526-0

Telefax: 07151/9526-22

E-Mail: waiblingen@igmetall.de

Internet: www.bw.igm.de/region-stuttgart

Erstellung und Bearbeitung:

Institut für Medienforschung und Urbanistik

Hasenbergstraße 49B, 70176 Stuttgart

Telefon: 0711/23705-0

Telefax: 0711/23705-11

E-Mail: imu-stuttgart@imu-institut.de

Internet: www.imu-institut.de

Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung

Ob dem Himmelreich 1, 72074 Tübingen

Telefon: 07071/9896-0

Telefax: 07071/9896-99

E-Mail: iaw@iaw.edu

Internet: www.iaw.edu

Redaktion:

Dr. Sigried Caspar (IAW), Jürgen Dispan (IMU), Ralf Grammel (IMU), Frank Iwer (IMU),

Dr. Raimund Krumm (IAW), Sylvia Stieler (IMU)

ISBN 3-924003-99-8

© 2002 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.

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT DER HERAUSGEBER	3
VORWORT DER VERFASSEN	4
TABELLENVERZEICHNIS	9
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	15
1 ZUSAMMENFASSUNG	17
1.1 Allgemeine Entwicklung	17
1.2 Entwicklung im Verarbeitenden Gewerbe	20
1.3 Entwicklung im Dienstleistungssektor	22
1.4 Ältere Arbeitnehmer	24
2 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN UND REGIONALE INITIATIVEN ...	26
2.1 Resümee der Handlungsempfehlungen früherer Strukturberichte ...	27
2.1.1 Innovations- und Kooperationsförderung	27
2.1.2 Qualifizierung und regionale Arbeitsmarktpolitik	33
2.2 Zukünftige Aktivitäten im Kontext von Alter und Qualifikation ...	37
3 WIRTSCHAFTS- UND BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG IN DER REGION STUTT GART	42
3.1 Die Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung im interregionalen Vergleich	42
3.1.1 Wirtschaftskraft und Arbeitsmarkt	42
3.1.2 Die Wettbewerbsfähigkeit	47
3.2 Die Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung: ein regionaler Überblick	50
3.2.1 Die Wirtschaftsentwicklung in der Region Stuttgart	50
3.2.2 Die Beschäftigungsentwicklung in der Region Stuttgart	53
3.2.3 Stand und Entwicklung der Arbeitslosigkeit	65

4	WIRTSCHAFT UND BESCHÄFTIGUNG IM VERARBEITENDEN GEWERBE .....	.69
4.1	Entwicklung von Industrie und produzierendem Handwerk .....	.69
4.1.1	Wirtschaftliche Entwicklung des Verarbeitenden Gewerbes .....	.70
4.1.2	Beschäftigte: Strukturen und Entwicklung .....	.72
4.1.3	Fallbeispiel: (Ab-)Wanderetappen des Produzierenden Gewerbes? ..	.79
4.2	Fahrzeugbau .....	.82
4.2.1	Wirtschaftliche Entwicklung .....	.82
4.2.2	Beschäftigungsentwicklung .....	.88
4.3	Elektrotechnik .....	.92
4.3.1	Wirtschaftliche Entwicklung .....	.92
4.3.2	Beschäftigungsentwicklung .....	.96
4.4	Maschinenbau .....	.103
4.4.1	Wirtschaftliche Entwicklung .....	.103
4.4.2	Beschäftigungsentwicklung .....	.106
4.5	Metallgewerbe .....	.110
4.5.1	Wirtschaftliche Entwicklung .....	.110
4.5.2	Beschäftigungsentwicklung .....	.111
4.6	Papier, Verlags- und Druckgewerbe .....	.113
4.6.1	Wirtschaftliche Entwicklung .....	.113
4.6.2	Beschäftigungsentwicklung .....	.116
4.7	Baugewerbe .....	.120
4.7.1	Wirtschaftliche Entwicklung .....	.120
4.7.2	Beschäftigungsentwicklung .....	.123
5	WIRTSCHAFT UND BESCHÄFTIGUNG IM DIENST- LEISTUNGSSEKTOR .....	.127
5.1	Überblick über die Entwicklung im Dienstleistungssektor .....	.127
5.2	Handel .....	.138

5.3	Verkehr und Nachrichtenübermittlung	149
5.4	Kredit- und Versicherungsgewerbe	155
5.5	Unternehmensbezogene Dienstleistungen	160
5.6	Personenbezogene Dienstleistungen	171
5.7	Öffentliche Verwaltung und Sozialversicherung	179
6	ARBEIT, ALTER UND QUALIFIKATION	184
6.1	Herausforderungen durch demografischen Wandel	184
6.1.1	Demografische Trends und Erwerbsverhalten	185
6.1.2	Wege aus dem Erwerbsleben	188
6.1.3	Ältere Arbeitnehmer in Unternehmen: Vorzeitiger Verschleiß oder biologisches Alter als Problem?	195
6.2	Ältere Erwerbstätige in der Region Stuttgart	199
6.3	Alter und Arbeitslosigkeit	216
6.3.1	Allgemeine Entwicklungen... ..	216
6.3.2	... und Trends in der Region Stuttgart	220
6.4	Ausblick und Handlungsbedarf	224
	LITERATURVERZEICHNIS	233
	VERFASSER/INNEN	240
	INSTITUTE	241
	HERAUSGEBER	243

Produktion in Zuffenhausen fehlt der notwendige Platz. Die Produktion in Zuffenhausen ist durch die „Streulage“ suboptimal (die Fertigungstiefe liegt ohnehin bei lediglich 18 %). Nach Aussage des Vorstandsvorsitzenden Wendelin Wiedeking von Anfang 2000 liegt „die Zukunft von Porsche im Osten“; inzwischen regelt jedoch eine Standortvereinbarung bei Porsche die Stabilisierung und den Erhalt von Zuffenhausen hinsichtlich seiner betrieblichen Funktionen und seines Beschäftigtenumfangs.

Nach diesen exemplarisch dargestellten „Wanderetappen“ des Produzierenden Gewerbes aus dem Zentrum in die Region und darüber hinaus wird im Folgenden die Beschäftigungsentwicklung im Verarbeitenden Gewerbe der Region Stuttgart branchenspezifisch dargestellt, d. h. es wird detaillierter auf die Beschäftigtenentwicklung in relevanten Branchen eingegangen. Im einzelnen sind dies die nach Beschäftigung und Umsatz größten Wirtschaftszweige der Region Stuttgart: der Fahrzeugbau, die Elektrotechnik, der Maschinenbau, das Metallgewerbe und die Druckindustrie. Ergänzend wird zudem die Entwicklung des Baugewerbes als weiterem wichtigen Wirtschaftsabschnitt des Produzierenden Sektors analysiert.

4

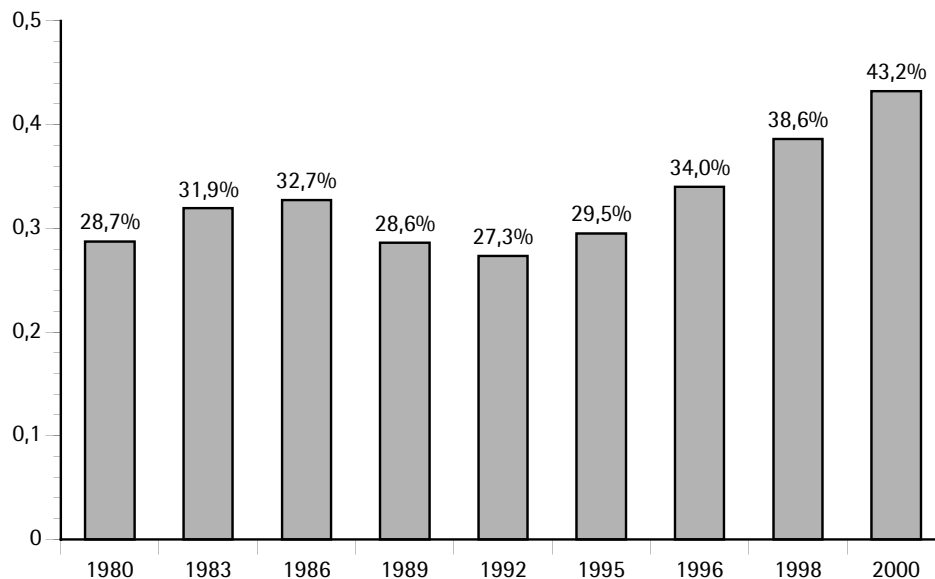
4.2 Fahrzeugbau

4.2.1 Wirtschaftliche Entwicklung

Der Fahrzeugbau ist die mit Abstand größte Industriebranche in der Region Stuttgart. Die gesamte Branche befindet sich seit Jahren in einer Restrukturierungsphase, deren Dynamik bei den Kfz-Herstellern wie den Zulieferern zu grundlegend neuen Strukturen und Funktionen in der Wertschöpfungskette führt sowie zu effizienteren innerbetrieblichen wie überbetrieblichen Prozessen zwingt. Diese Reorganisation der Wertschöpfungskette vollzieht sich einerseits im globalen Maßstab, bildet sich jedoch auch auf der regionalen Ebene ab. Aus der dramatischen Krise Anfang der 90er Jahre kommend gelang es, mit der vor allem durch die Automobilhersteller forcierten Restrukturierung der Branche einen ökonomischen Erholungsprozess einzuleiten, der in einen bis in das erste Halbjahr 2001 anhaltenden Boom mündete. Diese wirtschaftliche Erholung und Prosperität der Kfz-Branche ist auf der anderen Seite mit einem massiven Abbau an Beschäftigten verbunden, deren Verluste auch in der Boomphase bei weitem nicht kompensiert werden konnten.

Dem Wirtschaftszweig Fahrzeugbau werden in der Region Stuttgart nicht einmal 100 Betriebe zugeordnet, dennoch konnte er seinen Umsatzanteil am Verarbeitenden Gewerbe auf über 43 % erhöhen und damit einen neuen Rekord markieren. Der Anstieg der Umsatzanteile am Verarbeitenden Gewerbe erwächst aus den deutlich gestiegenen Exporten, die umgekehrt auch die Achillesferse der Branche wie auch der Region sind. Einerseits steigende Abhängigkeit von externen Faktoren, andererseits Ausdruck einer erfolgreichen Produktpolitik der Unternehmen, die die Region Stuttgart als erfolgreiche Fahrzeugregion bestätigt und deren wirtschaftliche Stärke fundiert. Auch wenn die Region Stuttgart aus dem Branchenboom als Gewinner hervorgegangen ist, müssen sich die regionalen Akteure für die Phase eines Abschwungs wappnen, um nicht wie 1993 die Region unvorbereitet in eine scharfe Krisensituation schlittern zu lassen.

Abbildung 4.1: Umsatzanteile des Fahrzeugbaus am Verarbeitenden Gewerbe in der Region Stuttgart in Prozent



Quelle: Statistisches Landesamt und IMU-Berechnungen

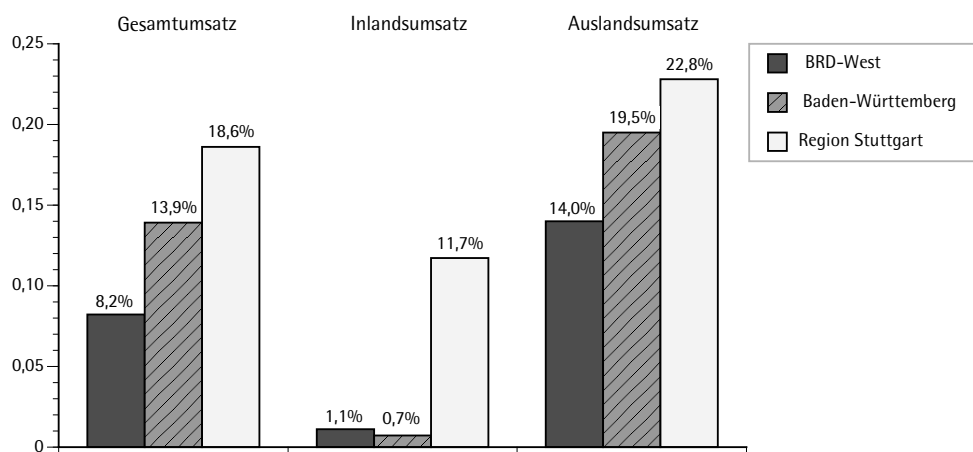
Die Automobilbranche ist sehr konjunkturabhängig und nicht alle deutschen Automobilhersteller konnten in den letzten Jahren gleichermaßen vom Wachstum profitieren. Die Region Stuttgart profitierte von den Herstellern DaimlerChrysler

und Porsche ebenso wie von der Entwicklung bei den Kfz-Zulieferern, von denen der bekannteste die Robert Bosch GmbH ist, der weltweit zweitgrößte Zuliefererkonzern. DaimlerChrysler und Porsche warteten in den letzten Jahren mit starken Zuwächsen auf, was sich entsprechend in den Branchenzahlen ablesen lässt.

Zwischen 1999 und 2000 stieg der Umsatz im Fahrzeugbau in der Region Stuttgart um 18,6 % oder 5,3 Mrd. Euro auf insgesamt knapp 34 Mrd. Euro. Die Region Stuttgart konnte deutlich stärkere Umsatzzuwächse aufweisen als die Branche in Baden-Württemberg oder in den alten Bundesländern. In der Region wurden diese Vorteile gegenüber dem Land und der Bundesebene sowohl beim Inlandsumsatz als auch beim Export erzielt. Eine wesentliche Ursache für diese überdurchschnittlichen Zuwächse liegt in den starken Exporten, von denen die beiden Hersteller aus der Region besonders profitieren konnten. DaimlerChrysler wie Porsche sind stark in den US-amerikanischen Märkten vertreten und konnten natürlich auch von der Stärke des Dollar profitieren. Die Bedeutung des Exports für den Gesamtumsatz wird an der stetig steigenden Exportquote sichtbar. Sie stieg von 48 % im Jahr 1996 auf 57 % im Jahr 1998 und erreichte im Jahr 2000 nahezu 65 %. Damit unterstreicht sie die Bedeutung des Exports als Konjunkturlokomotive.

4

Abbildung 4.2: Umsatz- und Exportentwicklung im Fahrzeugbau zwischen 1999 und 2000 in Prozent



Quelle: Statistisches Landesamt und IMU-Berechnungen

Die Abhängigkeit des wirtschaftlichen Wachstums vom Export ist in der Region Stuttgart überdurchschnittlich hoch (Land: 58%) und stellt zu der Konjunkturabhängigkeit der Branche derzeit ein weiteres Risiko dar, weil die Branche insgesamt entsprechend anfällig für Wechselkursschwankungen des Euro gegenüber dem Dollar ist, und bei einem schwächeren Dollar auch entsprechende Abschlüsse bei den Umsätzen zu erwarten sind, was in der Folge auch in der regionalen Wirtschaft ihren Niederschlag finden wird.

Tabelle 4.9: Anteile ausgewählter Regionen Baden-Württembergs am Umsatz des Fahrzeugbaus in Prozent (1996, 1998 und 2000)

Umsatz im Fahrzeugbau	Anteile am Landeswert 1996 in %	Anteile am Landeswert 1998 in %	Anteile am Landeswert 2000 in %
Region Stuttgart	59,9 %	57,5 %	60,1 %
Region Franken	10,3 %	13,6 %	13,3 %
Region Donau-Iller	7,8 %	6,4 %	5,7 %
Region Mittl. Oberrhein	5,2 %	8,4 %	7,4 %

Quelle: Statistisches Landesamt und IMU-Berechnungen

Der Fahrzeugbau in der Region Stuttgart setzte sich mit seinen Umsatzzuwächsen sowohl vom Landesdurchschnitt wie auch gegenüber den anderen Regionen in Baden-Württemberg deutlich ab. So konnten zwar auch die Regionen Mittlerer Oberrhein (mit Rastatt) und Franken (mit Neckarsulm und Heilbronn) mit 12 % und 24 % kräftige Umsatzzuwächse ausweisen, profitierten aber trotz der verstärkten Ansiedlung von bedeutenden Zulieferern im Jahr 2000 nicht gleichermaßen vom Kfz-Boom. Das überdurchschnittliche Wachstumstempo in der Region Stuttgart resultiert im Kern aus der Dominanz der exportorientierten Finalisten DaimlerChrysler und Porsche. Insoweit ist es der Region Stuttgart im Jahr 2000 lediglich gelungen, einen Etappensieg zu erzielen. Das Gewicht der Region Stuttgart im Land wird sich in den nächsten Jahren weiter verringern, zugunsten der anderen Regionen, die ihre Anteile am Landeswert durch Verlagerungen aus der Region Stuttgart und der Ansiedlung in verkehrsgünstigere Regionen ausbauen werden. Konkrete betriebliche Beispiele liefern hier die Firmen Robert Bosch, Getrag, Dräxlmaier und Modine. Diese haben zwar mit Teilverlagerungen die Verwaltungsgrenzen der Region Stuttgart überschritten, aus deren Sicht sind ihre neuen Betriebsstandorte jedoch Entscheidungen für die Region, da sich der Regionsbegriff in den Unternehmensleitungen weniger an den Verwaltungsgrenzen als an den Einzugsgebieten orientiert.

Mit den steigenden Umsätzen in der Region Stuttgart stieg auch der Pro-Kopf-Umsatz im Jahr 2000 um 16 % auf 277.945 Euro gegenüber dem Vorjahr (238.722 Euro). Ein zusätzlicher Indikator für die Produktivitätszuwächse in der Branche ist die Lohnquote⁹, die auch im Jahr 2000 gegenüber den Vorjahren gesunken ist. Im Jahr 1996 lag die Lohnquote in der Region noch bei 24,2 %, 1998 bei 19,7 % und im Jahr 2000 nach nochmaliger Reduzierung bei 16,4 %.

Bei der Betrachtung der Quartals- und Monatszahlen für das Jahr 2001 wird die Sonderstellung des Fahrzeugbaus offensichtlich, sowohl die Umsätze als auch die Auftragseingänge präsentieren sich in der Region Stuttgart und in Baden-Württemberg insgesamt positiv. Auch im dritten Quartal 2001 erhöhte sich der Umsatz gegenüber dem Vorjahresquartal in der Region Stuttgart um 7,3 % auf 8,7 Mrd. Euro, in Baden-Württemberg insgesamt wurden 14,3 Mrd. Euro umgesetzt.

Betrachtet man die Umsätze für Januar bis September 2001 insgesamt, so stiegen in diesem Zeitraum in Baden-Württemberg die Umsätze um 9,2 % und in der Region Stuttgart um 10,1 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Bei der reinen Quartalsbetrachtung zeigt sich zwischen dem 3. Quartal 2001 gegenüber dem 2. Quartal 2001 ein Rückgang bei den Umsätzen um 6 % in der Region Stuttgart und 6,6 % in Baden-Württemberg, angesichts der momentanen Verfassung des Verarbeitenden Gewerbes zum Jahreswechsel 2001/02 ist dies aber nicht überraschend. Bezogen auf die Umsätze im Fahrzeugbau lässt sich in dieser Branche zum derzeitigen Zeitpunkt noch kein echter Abwärtstrend konstatieren. Die Umsatzentwicklung im Fahrzeugbau trotz bislang dem negativen Trend im Verarbeitenden Gewerbe insgesamt und auch die Frühindikatoren weisen im Fahrzeugbau derzeit nicht auf eine Trendwende in den Abschwung hin.

Tabelle 4.10: Veränderungen des Umsatzes beim Fahrzeugbau im Jahr 2001 gegenüber dem jeweiligen Vorjahreszeitraum in Prozent

	Gesamtumsatz	Inlandsumsatz	Export
1. Quartal 2001: Baden-Württemberg	+11,2 %	+8,0 %	+13,4 %
Region Stuttgart	+13,3 %	+17,4 %	+11,3 %
2. Quartal 2001: Baden-Württemberg	+9,1 %	+4,9 %	+12,1 %
Region Stuttgart	+9,8 %	+8,3 %	+10,7 %
3. Quartal 2001: Baden-Württemberg	+7,4 %	+2,0 %	+11,3 %
Region Stuttgart	+7,3 %	+5,6 %	+8,3 %

Quelle: Statistisches Landesamt und IMU-Berechnungen

⁹ Anteil der Bruttolohn- und Gehaltssumme am Gesamtumsatz

Die Stabilität bei den Umsätzen spiegelt sich bei den Auftragseingängen der Fahrzeugbauer in Baden-Württemberg wider, sie gaben auch im September 2001 noch keinen Anlass zur Sorge. Im September reduzierte sich dieser Indikator zwar leicht um 1,9 % gegenüber dem Vormonat August, bezogen auf den Vorjahreswert lag er um 3,4 % höher und betrachtet man die drei Quartale insgesamt so zeigt sich ein Zuwachs bei den Auftragseingängen um 14,4 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Entscheidend für die weitere Entwicklung werden die Auftragseingänge im letzten Quartal 2001 sein und die Frage, ob die leichte Abschwächung der Auftragsorders vom September in einen länger anhaltenden Rückgang übergeht. Die Steigerung bei den Auftragseingängen war auch in den vergangenen drei Quartalen dem Export zu verdanken. Die Auslandsnachfrage erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 14,4 %, dagegen ist die Inlandsnachfrage weiterhin schwach und weist für die ersten drei Quartale 2001 einen Nachfrage-rückgang um -1,8 % aus.

Die konjunkturelle Abschwächung in den USA und das angespannte weltpoli-tische Klima werden sich im Jahr 2002 im Fahrzeugbau in der Region Stuttgart mit Bremsspuren im Export bemerkbar machen. Derzeit ist noch offen, mit wel-cher Intensität sich der seit September 2001 zugespitzte Pessimismus in der Kon-junktur der Kfz-Branche negativ niederschlägt. Derzeit kann man für die Region Stuttgart im Fahrzeugbau lediglich eine reduzierte Dynamik konstatieren, ob die Konsolidierung auf hohem Niveau gelingt, hängt maßgeblich von der zukünftigen Entwicklung des Exports ab. Angesichts der stimulierten Nachfrageimpulse (Rabatte, Incentives und niedrige Zinsen) ist das Risiko gegeben, dass derzeit Fahrzeugkäufe lediglich vorgezogen werden, mit dem Effekt, im Jahr 2002 mög-licherweise umso stärker in ein Absatzloch zu fallen, zumal der Weltmarkt weiter-hin von Überkapazitäten geprägt ist.

Tabelle 4.11: Veränderungen des Auftragseingangsindex (Volumenindex) im Fahrzeugbau gegenüber dem jeweiligen Vorjahreszeitraum in Baden-Württemberg

	Gesamt	Inland	Ausland
Jan.-Sept. 01 zu Vjz.	+7,3 %	-1,8 %	+14,4 %
2000 zu 1999	+12,1 %	+11,3 %	+12,7 %
1999 zu 1998	+12,2 %	+6,9 %	+16,9 %
Indexwert im Sept. 2001 (Basis 1995=100)	194,7	144,9	247,8

Quelle: Statistisches Landesamt und IMU-Berechnungen

4.2.2 Beschäftigungsentwicklung

In der Region Stuttgart ist über ein Viertel der in der Industrie Beschäftigten im Fahrzeugbau tätig. Der Fahrzeugbau ist damit die beschäftigungsstärkste Branche im Verarbeitenden Gewerbe der Region Stuttgart. In der Fahrzeugbaubranche sind Endhersteller wie DaimlerChrysler und Porsche und ein Teil der zugehörigen Zulieferindustrie zusammengefasst. Ein Teil der Zulieferindustrie deshalb, weil zu der Wirtschaftsgruppe „Herstellung von Kfz-Teilen, Karosserien und Zubehör“ nur Zulieferer im engeren Sinne gezählt werden. Alle weiteren Zulieferer, die einen großen Teil ihres Umsatzes mit der Kraftfahrzeugindustrie erzielen, sind nicht im Fahrzeugbau erfasst sondern anderen Wirtschaftszweigen zugeordnet.

In der Region Stuttgart waren zum 30.06.2000 in der Kfz-Branche 102.270 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gemeldet, damit ist die Beschäftigung in der Region zwischen den Jahren 1998 und 2000 um 2,3 % gestiegen. Der Zuwachs verlief somit etwas stärker als in Baden-Württemberg und in den alten Bundesländern. Innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes hat der Fahrzeugbau die höchsten absoluten Zuwächse in der Region Stuttgart.

Dieser relativ geringe Zuwachs bei den Beschäftigten spiegelt auch die Produktivitätsfortschritte in der Kfz-Industrie wider, der es in den Boomjahren gelungen ist, mittels Unternehmens- und Branchenrestrukturierungen zweistellige Produktionssteigerungen mit einem deutlich geringeren Personalmehrbedarf zu erzielen. Es verdeutlicht aber auch, wie wenig sich der ökonomische Erfolg einer Branche unmittelbar in Beschäftigungszuwächsen manifestiert. Wir beobachten auch im Jahr 2000 die Entkoppelung von Umsatzwachstum (+19,0 %) und Beschäftigungswachstum (+2,0 %). Während die Unternehmen in den wirtschaftlichen Wachstumsphasen nur sehr gebremst zusätzliches Personal einstellen, um die Zuwächse abarbeiten zu können, werden bei ersten Anzeichen konjunktureller Risiken vor allem bei großen Unternehmen und Konzernen vorsorglich Einstellungsstopps verhängt oder Personal abgebaut.

Betrachtet man die einzelnen Kreise der Region Stuttgart, so relativiert sich der Beschäftigungszuwachs in der Region deutlich. Lediglich im Kreis Böblingen wurden zwischen 1998 und 2000 starke Beschäftigungszuwächse im Fahrzeugbau realisiert, in den anderen Kreisen wurde Beschäftigung abgebaut. Die stärksten absoluten Verluste verbuchte der Stadtkreis Stuttgart gefolgt vom Kreis Esslingen. Diese negativen Effekte passen angesichts des starken Wachstums bei den Endherstellern und Zulieferern nicht so recht ins Bild. Die Ursachen liegen zum einen in der Verlagerung von Tätigkeiten innerhalb von DaimlerChrysler von Stuttgart in

das neue Sindelfinger Entwicklungszentrum (Landkreis Böblingen) und dem Beschäftigungsaufbau im Sindelfinger Montagewerk. Zum anderen wurden in der Zulieferindustrie Personalreduzierungen durchgeführt, die sich im wesentlichen aus Rationalisierungsmaßnahmen und Outsourcing von Funktionen begründen lassen.

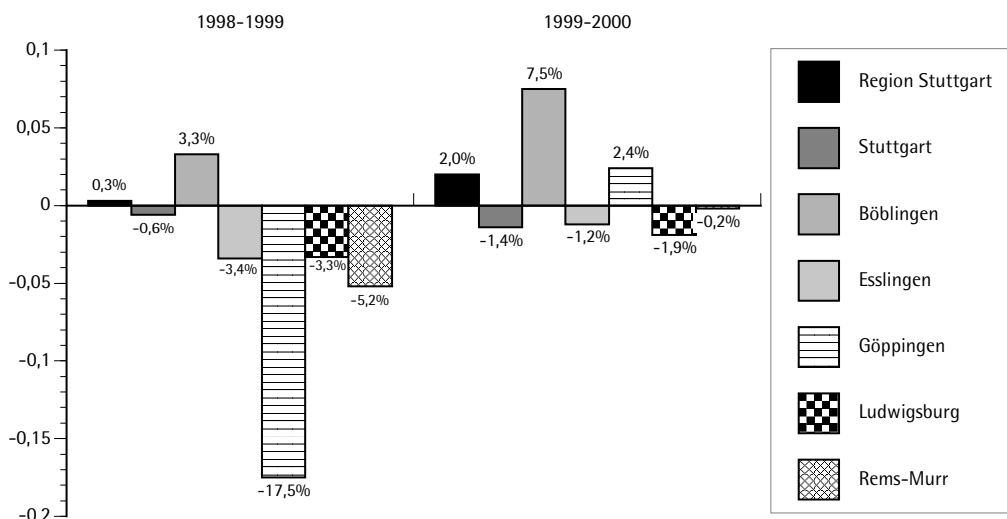
Tabelle 4.12: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Fahrzeugbau

	1998	1999	2000	Differenz 98/00	98/00 in %	Differenz 99/00	99/00 in %
BRD-West	760.908	762.821	775.433	14.525	1,9	12.612	1,7
Bad.-Württemb.	187.546	187.235	191.734	4.188	2,2	4.499	2,4
Region Stuttgart	100.000	100.286	102.270	2.270	2,3	1.984	2,0
Stuttgart	38.624	38.385	37.854	-770	-2,0	-531	-1,4
Böblingen	35.965	37.164	39.948	3.983	11,1	2.784	7,5
Esslingen	13.193	12.747	12.594	-599	-4,5	-153	-1,2
Göppingen	1.171	966	989	-182	-15,5	23	2,4
Ludwigsburg	7.055	6.823	6.691	-364	-5,2	-132	-1,9
Rems-Murr-Kreis	3.992	4.201	4.194	202	5,1	-7	-0,2

Quelle: Bundesanstalt für Arbeit und IMU-Berechnungen

Beschäftigungsaufbau vermeldet in der Region Stuttgart nur der Kreis Böblingen mit nahezu 4.000 neuen Stellen im Fahrzeugbau, die zwischen 1998 und 2000 geschaffen wurden. Die Ursachen liegen wie bereits beschrieben, im Ausbau von Standorten aus dem DaimlerChrysler-Konzern, des weiteren haben sich um das Montagewerk von DaimlerChrysler eine Reihe von Zulieferern angesiedelt, mit entsprechend positiven Beschäftigungseffekten für den Kreis Böblingen.

Abbildung 4.3: Beschäftigtenentwicklung im Fahrzeugbau (in Prozent)



Quelle: Bundesanstalt für Arbeit und IMU-Berechnungen

Betrachtet man die Beschäftigungsentwicklung zwischen 1998 und 2000 differenziert nach Geschlecht, so zeigt sich, dass die Frauen in der Region Stuttgart und in den alten Bundesländern überdurchschnittliche Zuwächse bei den Beschäftigten erzielen konnten, während in Baden-Württemberg insgesamt die Frauen bei der Beschäftigung nur unterdurchschnittliche Zuwächse hatten. Die überdurchschnittlichen Beschäftigungszuwächse bei den Frauen im Fahrzeugbau der Region Stuttgart resultieren vor allem aus den Zuwächsen bei den Verwaltungstätigkeiten und den Technischen Diensten, bei den Produktionstätigkeiten war die Beschäftigung von Frauen gleichermaßen wie die der Männer rückläufig. Im Jahr 2000 lag der Frauenanteil im Fahrzeugbau bei 14,0 %.

Tabelle 4.13: Entwicklung der Beschäftigten zwischen 1998 und 2000 im Fahrzeugbau nach Geschlecht

	Männer		Frauen		Gesamt	
	1998-2000	in %	1998-2000	in %	1998-2000	in %
Alte Bundesländer	+12.034	+1,8	+2.491	+2,5	+14.525	+1,9
Baden-Württemberg	+3.746	+2,3	+442	+1,7	+4.188	+2,2
Region Stuttgart	+1.865	+2,2	+405	+2,9	+2.270	+2,3

Quelle: Bundesanstalt für Arbeit und IMU-Berechnungen

Bei der differenzierten Betrachtung der Beschäftigung nach Tätigkeiten, waren im letzten Strukturbericht auf Basis der Beschäftigtendaten bis zum Jahr 1998 die Produktionstätigkeiten noch die Gewinner des Kfz-Booms,¹⁰ dies gilt zwei Jahre später nicht mehr. Zwischen 1998 und 2000 hat sich die Situation gedreht und die Produktionstätigkeiten sind die Verlierer bei den Beschäftigten im Fahrzeugbau. Zwischen diesen beiden Jahren wurden in der Region Stuttgart bei den direkten Produktionstätigkeiten 875 Stellen abgebaut, das entspricht einem prozentualen Rückgang um 3,3 % bei Männern wie Frauen. Damit lag der prozentuale Rückgang in der Region höher als in den alten Bundesländern (-1,4 %) und in Baden-Württemberg, wo dieser Tätigkeitsbereich einen leichten Zuwachs um 0,9 % hatte. Im Jahr 2000 übten 48 % der im Fahrzeugbau der Region Stuttgart Beschäftigten Produktionstätigkeiten aus, damit hat dieser Tätigkeitsbereich den höchsten Anteil bei den Beschäftigten im Fahrzeugbau.

Die höchsten Zuwächse verzeichnet der Bereich Technische Dienste, der sich fast zur Hälfte aus Forschung und Entwicklung zusammensetzt. Bei diesen Technischen Diensten wurde mit 1.659 neuen Stellen ein kräftiger Zuwachs um 8,8 % erreicht, wobei in Baden-Württemberg ein noch stärkerer Zuwachs um 11,5 % und in den alten Bundesländern sogar ein Zuwachs um 12,3 % erzielt wurde. Gestärkt wurden in der Region Stuttgart insbesondere die FuE-Tätigkeiten mit einem Zuwachs um 13,5 % oder 1.292 Beschäftigten, wobei die Frauen mit einem Zuwachs von 40 % überdurchschnittlich stark vom Ausbau dieser Tätigkeiten profitieren konnten. Jedoch liegt deren Beschäftigungsanteil bei der Forschung und Entwicklung nur bei 4,9 %, gegenüber 14 % Frauenanteil im Fahrzeugbau der Region insgesamt.

Da die Anforderungen an Forschung und Entwicklung weiterhin steigen, ist perspektivisch mit einer Stabilisierung auf hohem Niveau zu rechnen. Lediglich weitere Verschiebungen zu den Zulieferern und Ingenieurdienstleistern sind hier zu erwarten. In der Produktion ist mit weiter rückläufigen Beschäftigtenzahlen zu rechnen, da hier nicht nur konjunkturelle Krisen negativ auf die Produktion und deren Kapazitäten einwirken, sondern auch innerbetriebliche Strukturmaßnahmen negativ für die Beschäftigung wirken. Hierzu zählen die Standardisierung und Stabilisierung von Fertigungs- und Montageprozessen, die auch qualifizierte Fertigungsberufe betreffen werden. Der Fahrzeugbau hat in der Region Stuttgart trotz Stellenabbau in einzelnen Funktionsbereichen weiterhin Bedarf nach Fachkräften. So stiegen zwischen 1999 und 2000 die bei den Arbeitsämtern der

¹⁰ IMU & IAW (1999): Strukturbericht 1998/99. Zur wirtschaftlichen und beschäftigungspolitischen Lage in der Region Stuttgart. Stuttgart, S. 95.

Region gemeldeten offenen Stellen sprunghaft von 3.030 um 160 % auf 7.900 an. Die Zahl der dem Fahrzeugbau zugerechneten und gemeldeten Arbeitslosen verringerte sich im gleichen Zeitraum um 35,5 % auf 1.600.

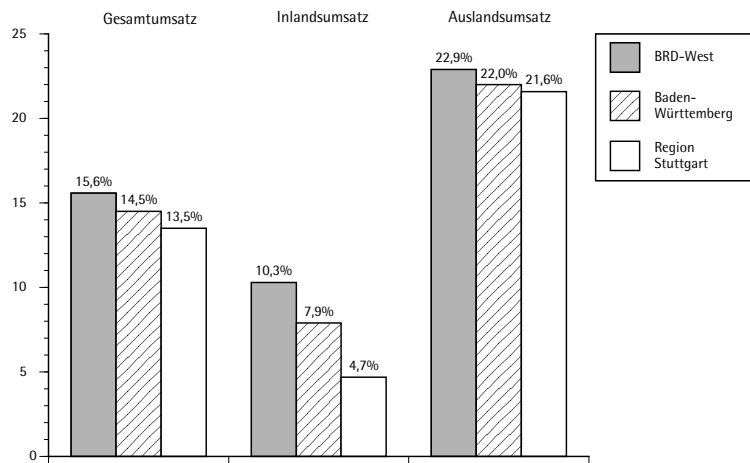
4.3 Elektrotechnik

Die „Herstellung von Büromaschinen, Datenverarbeitungsgeräten und -einrichtungen; Elektrotechnik, Feinmechanik und Optik“ als Unterabschnitt der Wirtschaftszweigsystematik umfasst ein weites Spektrum von Teilbranchen, von der Herstellung von Elektrokabeln und Elektrizitätsverteilungsanlagen über die designintensive Produktion von Lampen, die FuE-intensive Mess- und Navigationstechnik, die Fertigung elektrischer Ausrüstungen für Motoren und Fahrzeuge, die Herstellung von medizinischen, optischen und DV-Geräten bis zur Handyproduktion und Elektronik. Im Folgenden werden diese nach der neuen Wirtschaftszweigsystematik abgegrenzten Branchen trotz der breiten Palette verschiedener Erzeugnisse unter dem Begriff Elektrotechnik zusammengefasst.

4.3.1 Wirtschaftliche Entwicklung

Die Elektrotechnik ist – gemessen am Umsatz – der drittgrößte Bereich des Verarbeitenden Gewerbes in der Region Stuttgart. Mit mehr als 11,9 Mrd. Euro Umsatz erreicht sie im Jahr 2000 einen Anteil von 15,4 % am Verarbeitenden Gewerbe. Damit verbessert sich bei der Elektrotechnik im Boomjahr 2000 das Vorjahresergebnis um 13,5 %. Im Vergleich dazu schneiden Baden-Württemberg und die alten Bundesländer mit einem Umsatzwachstum von 14,5 % bzw. 15,6 % jedoch noch besser ab.

Abbildung 4.4: Umsatz- und Exportentwicklung bei der Elektrotechnik zwischen 1999 und 2000 in Prozent



Quelle: Statistisches Landesamt und IMU-Berechnungen