

Research Deutschland

Ausgebremst oder beschleunigt?

Wie der Strukturwandel der Automobilbranche den Gewerbeimmobilienmarkt Stuttgart beeinflusst.



Einleitung

In der Automobilindustrie vollzieht sich ein Strukturwandel. Was bedeutet das für die Zukunft der automobilgeprägten Region Stuttgart und ihre Abhängigkeit von diesem Industriezweig? Sie zählt zu den wirtschaftsstärksten und innovativsten Industriestandorten Deutschlands und zu den weltweit führenden Zentren der Automobilindustrie – bereits 1886 wurde hier das „moderne“ Automobil erfunden.¹ Wie wird sich der Wandel in der Automobilbranche auf die regionale wirtschaftliche Entwicklung, die Beschäftigungsstrukturen und letztendlich auf die Immobilienmärkte auswirken?

Bezüglich der Auswirkungen der Automobil-Trends auf den Immobilienmarkt liegt der Fokus der Studie auf dem Büovermietungsmarkt in der Stadt Stuttgart. Um die Bedeutung der Automobilindustrie für den Standort zu analysieren, wurden alle von Automobilherstellern und -zulieferern getätigten Anmietungen bzw. Eigennutzer-Deals auf dem Büroimmobilienmarkt aus den Jahren 2010 bis H1 2021 zu Grunde gelegt. Die Entwicklung des Nachfrage- und Nutzerpotentials ist für den Büroimmobilienmarkt von hoher Bedeutung. Verschiebungen der Nachfrage – auch durch exogene Trends und Herausforderungen – entscheiden maßgeblich über die

zukünftige Anzahl der Büronutzer und die zukünftige Mietentwicklung: wenn beispielsweise heutige Büroarbeitsplätze durch Verlagerungen ins Ausland oder durch Automatisierung bzw. Digitalisierung wegfallen oder die Erschließung neuer Produktfelder neue Büroflächen erforderlich macht. Ergänzend zum Büromarkt werden auch die Aktivitäten der Branche auf dem Markt für Logistikimmobilien kurz analysiert.

Die regionale Automobilindustrie hat sich technologiseitig lange erfolgreich auf das Premium-Segment konventioneller Autos mit Verbrennungsmotor spezialisiert. Diese Entwicklung hat Nachteile in Form mangelnder Innovations- und Risikobereitschaft außerhalb bereits etablierter Technologien gebracht und könnte mittel- bis langfristig angesichts der im Anschluss beschriebenen Trends ein Risiko darstellen. Beispielsweise wurde der Trend zu alternativen Antrieben lange Zeit nicht konsequent vorangetrieben, sodass nun versucht wird, auch in diesen neuen Bereichen eine führende Position zu erreichen. Gleichzeitig wollen einige Hersteller dem Verbrenner weiterhin eine Chance zu geben, etwa durch den Einsatz synthetischer Kraftstoffe.



Trends in der Automobilbranche und Treiber des Strukturwandels

Die Automobilindustrie befindet sich in einem grundlegenden Veränderungsprozess, der verschiedene Ebenen betrifft. Der Technologiewandel – weg vom Verbrennungsmotor hin zu Elektromobilität bzw. alternativen Antriebsformen – ist nur eine der strukturellen Herausforderungen, die Hersteller und Zulieferindustrie veranlassen, Produkte, Dienstleistungen, Expertise und Kapazitäten anzupassen bzw. entsprechende Investitionen zu tätigen. Unter dem Akronym CASE² werden die wichtigsten Komponenten in der aktuellen Transformation zusammengefasst: die zunehmende Vernetzung, Autonomes Fahren und Automatisierung, Shared Services (wie etwa Car-Sharing) sowie die Elektrifizierung von Fahrzeugen. Ob diese Transformation erfolgreich bewältigt werden kann, hängt auch damit zusammen, wie der technologische Wandel von statten gehen wird. Wie viele Bereiche der Wertschöpfungskette werden ins Ausland verlagert? In welchem Maße fördert der Staat (weiterhin) Elektroautos? Auch die Batterie- und Zellkompetenz ist entscheidend und wird von Herstellern inzwischen sogar als Kernprodukt angesehen.

Hinzu kommen Herausforderungen wie die Internationalisierung und die Entwicklung neuer Mobilitätsleistungen, die durch ein wandelndes Konsumenten- bzw. Mobilitätsverhalten getrieben werden, etwa aufgrund eines steigenden Umweltbewusstseins – außerdem neue Gesetzgebungen im Bereich Carsharing und Personenbeförderung sowie strengere Umwelt- und Klimavorgaben wie z.B. die Verschärfungen der Abgasgrenzwerte/CO₂-Grenzwerte. Um die EU-Klimaschutzziele im Verkehrssektor einzuhalten, hat sich die Bundesregierung in ihrem Klimaschutzprogramm vorgenommen, bis 2030 sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge auf die Straßen zu bringen. Falls die aktuellen³ Pläne der Ampel-Koalitionäre umgesetzt werden, läge die Zahl sogar bei 15 Millionen E-Autos. Bezogen auf die Gesamtzahl aller zugelassenen Fahrzeuge in Deutschland Ende 2020 (67 Millionen) entspräche das einem Anteil von 10 bis 15 % bzw. 22 %.

Im Bereich Mobilität besteht die Herausforderung vor allem darin, sich gegenüber neuen starken Wettbewerbern, sog. Big Data-Playern wie Uber, Google, Apple, durchzusetzen. Der Markt beginnt sich zunehmend auszudifferenzieren; zahlreiche neue Anbieter treten immer häufiger mit neuen Geschäftsmodellen an die Kunden heran und werden zunehmend eine Bedrohung für die traditionelle Automobilbranche. Gleichzeitig führen die Erfolge der neuen Anbieter aber auch dazu, dass die traditionellen Unternehmen die Transformation stärker vorantreiben (müssen) – entweder selbständig oder in neuen Kooperationen mit Technologieunternehmen.

Neben der Langfristperspektive kommen in der aktuellen Lage internationale Handelskonflikte, andauernde Lieferkettenprobleme sowie stark steigende Energiepreise hinzu und verstärken den Handlungsdruck zusätzlich.

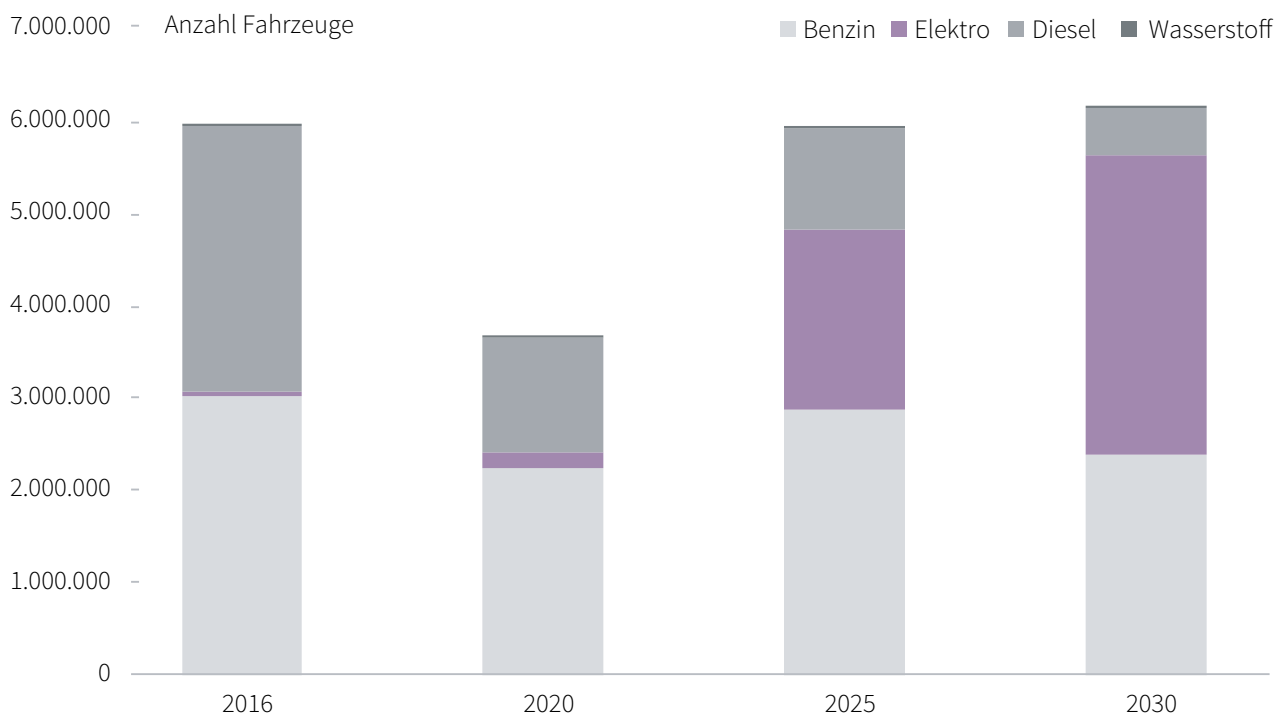
Abb. 1: Trends und Herausforderungen für die Automobilbranche



Der Erfolg deutscher Automobilhersteller war für mehr als 100 Jahre mit dem Verbrennungsmotor verbunden. Der Wandel zur Elektromobilität bringt besondere Herausforderungen mit sich, zumal Wettbewerber wie Tesla im BEV⁴-Markt eine höhere Innovationsstärke⁵ aufweisen. Doch die traditionellen Unternehmen richten sich auf den Wandel ein: So sollen etwa bei Daimler bis zum Jahr 2025 die Hälfte des eigenen PKW-Absatzes auf Elektro- und Hybridfahrzeuge entfallen – und damit doppelt so viel wie bisher geplant. Und ab 2025 soll es von jedem Mercedes-Modell auch eine vollelektrische Version geben. Auch bei Porsche sollen bis 2025 die Hälfte der Autos elektrisch angetrieben sein.

Für die PKW-Produktion in Deutschland insgesamt wird es aber laut aktueller Prognosen der Beratungsunternehmen LMC Automotive und KGP Auto noch Jahre dauern, bis Elektroantriebe den Verbrennungsmotoren endgültig den Rang ablaufen. Doch die Automobilhersteller werden schon sehr bald eine massive Umstellung bewerkstelligen müssen, denn bereits bis zum Jahr 2025 soll sich das prognostizierte Produktionsvolumen der Elektrofahrzeuge gegenüber 2020 um das Elfache erhöhen.

Abb. 2: Prognose der Struktur der PKW-Produktion in Deutschland nach Antriebsart



Quelle: LMC Automotive, KGP Auto, 2021



Der Umstieg auf Elektroautos bringt eine Reihe von Implikationen mit sich, so z.B. die folgenden:

- Ein E-Auto benötigt sehr viel weniger Teile⁶ als ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor; daher werden voraussichtlich auch weniger Zulieferer involviert sein.
- Die Produktion eines E-Autos braucht bis zu 30 % weniger Personal als die eines Verbrenners.⁷
- Es ist unklar, wie lange und wie hoch die staatlichen Subventionen in diesem Segment weiter getätigt werden.⁸

Motoren bei Verbrennern zählen ebenso wie die Batterie bei E-Autos zu den mit Abstand wichtigsten Komponenten mit der höchsten Wertschöpfung. Neben dem aktuellen Rohstoff- und Teilemangel insbesondere bei der Batterieproduktion veranlassen diese Entwicklungen deutsche Automobilhersteller, Batterien bzw. Batteriezellen selbst oder mit Partnern herzustellen – unter anderem, um in dieser Kerntechnologie die eigene Expertise auszubauen.⁹ Es handelt sich also um eine strategische

Entscheidung. Hinzu kommt, dass viele Akteure nicht nur den Verkauf von E-Autos, sondern auch weitere (After-Sales-) Services von der Aufladung (Ladeinfrastrukturen und -services) bis hin zur Entsorgung dieser Autos übernehmen werden. In diese Bereiche werden viele der an anderer Stelle wegfallenden Arbeitsplätze verlagert werden können.

Neben dem Fokus auf E-Autos ist die Digitalisierung der Fahrzeuge ein Haupttreiber des Strukturwandels. Das Auto wird zunehmend mit Elektronik gewappnet: Kameras und Sensoren, Soft- und Hardware in Verbindung mit 5G-Netzen erlauben ein Autonomes Fahren; neue Info- und Entertainmentlösungen ermöglichen ganz neue Kundenerfahrungen, auch in der „smarten“ Verbindung zum eigenen Zuhause oder zum Arbeitsplatz. Die Digitalisierung in der Autobranche betrifft das Fahrzeug selbst, aber auch die gesamten Unternehmens- und Produktionsprozesse, die zunehmend digitalisiert werden. Für die Herstellung heißt die Digitalisierung vernetzte, robotisierte Fabriken, integrierte Lieferketten, und neue Arbeitnehmerprofile. Eventuell könnte sich auf diesem Wege auch die Unternehmenskultur wandeln, die sich dann der von Softwareunternehmen annähert.

„Wir stellen schon heute fast so viele IT-Spezialisten ein wie Maschinenbauer, Tendenz steigend“¹⁰

so Milagros Caiña-Andree, damals Vorstandsmitglied der BMW AG, bereits im Jahr 2017.

Auch in der Region Stuttgart planen Hersteller und Zulieferer, in den nächsten Jahren eine große Zahl von IT-Spezialisten einzustellen, um die genannten Anforderungen umsetzen zu können. Das Geschäftsmodell der Automobilhersteller der Zukunft wird langfristig dem von IT-Unternehmen ähneln – wenn ein erheblicher Anteil des Umsatzes nicht mehr mit dem Verkauf von Fahrzeugen, sondern mit ergänzenden Services wie z.B. Verkauf, Service, Ladung, Wartung sowie Batterie-Versicherungen, Softwarelösungen, CO₂-Zertifikate, Sharing- und Data-Services usw. erzielt wird. Dass beispielsweise Tesla mit einem Börsenwert¹¹ von rund 1.100 Milliarden US-Dollar mehr als zehn Mal höher bewertet als Daimler (ca. 100 Milliarden USDollar) liegt insbesondere darin begründet, dass Tesla weniger als Automobilhersteller, sondern vielmehr als Technologieunternehmen gesehen wird. So spielt Tesla bezüglich einer Marktkapitalisierung denn auch in einer ähnlichen Liga wie etwa Apple, Microsoft oder Amazon – und liegt mit großem Abstand vor allen anderen Automobilherstellern (Toyota folgt auf Rang 2 mit lediglich 300 Mrd. USDollar). Technologiefirmen, deren Geschäftsmodell in besonders starkem Maße auf Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten liegt und die eine hohe Innovationskraft aufweisen, wird ein weiterhin sehr starkes Wachstumspotential zugetraut. Dagegen

kommt zumindest die Börse bei den traditionellen Automobilherstellern zu vorsichtigeren Bewertungen, unter anderem vor dem Hintergrund des laufenden Transformationsprozesses. Bei der Innovationsstärke der wichtigsten Automobilhersteller in der Gesamtsicht der Elektromobilität liegt Tesla 2021 auf Platz 1, wobei Mercedes hier immerhin zu den „Fast Followern“ zählt und sich auf dem fünften Platz einreicht. Allerdings liegt Daimler beim 2021er Ranking der innovativsten Automobilkonzerne vor Tesla, und mit VW und BMW finden sich zwei weitere deutsche Hersteller unter den Top 5.¹² Die Innovationsstärke hat maßgeblich Einfluss auf die Zukunftsfähigkeit der Unternehmen. Die Platzierungen der deutschen Autofirmen belegt die Innovationskraft hierzulande.¹³ Dennoch bedeutet die fortschreitende Transformation weitere Anstrengungen. Die Implementierung der weiter oben genannten Anforderungen erfordert grundlegende Veränderungen bei den Unternehmen – von der Umsetzung der digitalen Transformation über technologische Veränderungen, angepassten Einkaufsstrategien, sich wandelnde Belegschaftsstrukturen mit höheren Anteilen von IT-Personal bis hin zu geographisch, technisch und baulich neuen Unternehmensstandorten etwa in der Produktion.



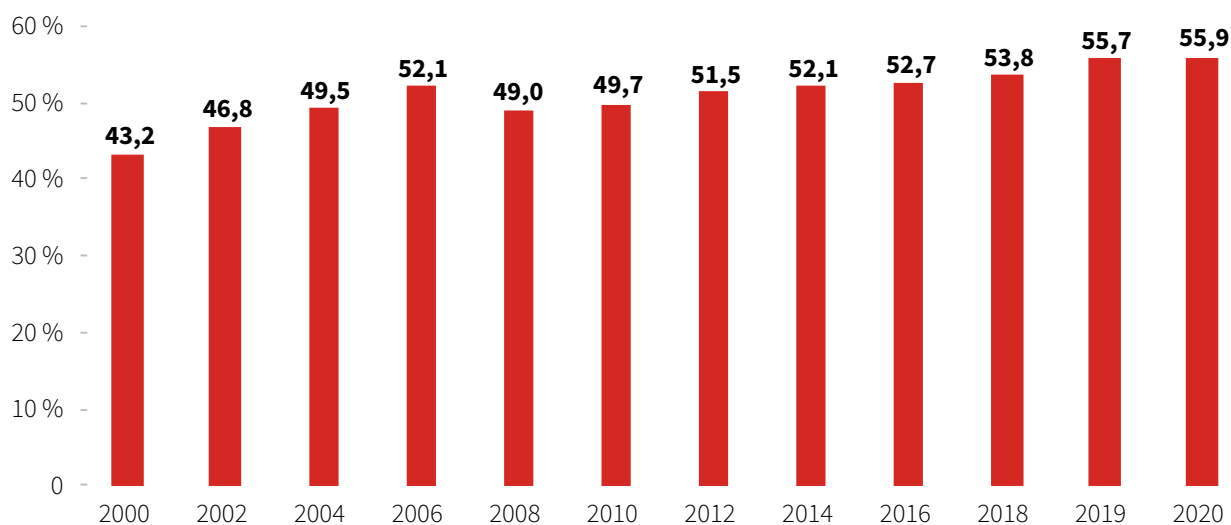
Die Bedeutung der Automobilbranche für die Region Stuttgart

Zahlreiche (multinationale) Unternehmen aus der Automobilindustrie und entsprechend ausgerichtete Unternehmen aus dem Maschinen- und Anlagenbau sowie Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen sind in der Region Stuttgart (das Stadtgebiet sowie die Landkreise Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und der Rems-Murr-Kreis) ansässig. Rund um das Automobil hat sich ein vielfältiges Netz aus Zulieferern, IT-Entwicklern und Beratungsunternehmen etc. entwickelt. Weitere Branchen, wie die Elektroindustrie oder IT-Branche sowie Hochschulen und Universitäten sind Teil der diversifizierten Wirtschaftsstruktur. Der ohnehin starke IT-Sektor der Region, der insbesondere im B2B-Bereich aktiv ist und beispielsweise mehrere aus der Autobranche hervorgegangene StartUps umfasst, drängt dabei stark in die Automobilbranche – und leistet dabei einen wertvollen Beitrag zu Themen wie Digitalisierung und Effizienzverbesserung.

Die Wirtschaft der Region wird stark von zwei regionalen Clustern geprägt, die eng miteinander verknüpft sind: dem exportorientierten Automobil-Cluster und dem Produktionstechnik-Cluster mit den Bereichen Maschinen- und Anlagenbau. Zum Automobil-Cluster gehören die Automobilhersteller (Daimler, Porsche) sowie zahlreiche Zulieferer – von weltweit führenden Systemlieferanten (z.B. Bosch, Mahle) bis hin zu kleinen Teilezulieferern. Viele kleine und mittlere automobilorientierte Unternehmen (ca. 400) im Cluster sind den Industriebranchen wie dem Metallgewerbe, Elektrotechnik, Kunststoffindustrie etc. zugeordnet (z.B. Gebr. Heller, Schuler AG, Dürr AG, Eisenmann SE), aber auch dem Dienstleistungssektor.

Entsprechend hat die Automobilindustrie in der Region einen hohen Anteil am Gesamtumsatz des verarbeitenden Gewerbes. Während der Umsatz des verarbeitenden Gewerbes in der Region Stuttgart von 2010 bis 2020 um 27 % gestiegen ist, wuchs der Umsatz der Automobilindustrie um 43 % und leistete so einen überproportional hohen Wachstumsbeitrag.¹⁴

Abb. 3: Umsatzanteile der Automobilindustrie am Gesamtumsatz des verarbeitenden Gewerbes in der Region Stuttgart



Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Im Jahr 2020 war die Automobilindustrie zu fast 56 % am Gesamtumsatz aller Branchen beteiligt. Das Automobil-Cluster in der Region ist dabei stark von großen Unternehmen geprägt:

Unternehmen	Beschäftigte in der Region Stuttgart	Beschäftigte weltweit
Daimler	82.700	288.500
Robert Bosch	35.000	395.000
Porsche	17.700	36.400
Mahle	6.700	72.200
Bertrandt	2.500	12.300
TRW Automotive (Teil von ZF)	1.900	41.300
Dekra	1.800	44.000
Eberspächer	1.600	9.900
FYSAM Auto Decorative / SAM Automotive	1.200	1.400
Allgeier Werke	1.100	1.700

Quellen: IHK-Region Stuttgart: Datenbank der größten Unternehmen in Baden-Württemberg (Stand 2019); Unternehmen; andere; Schätzungen (Stand 2020/21)

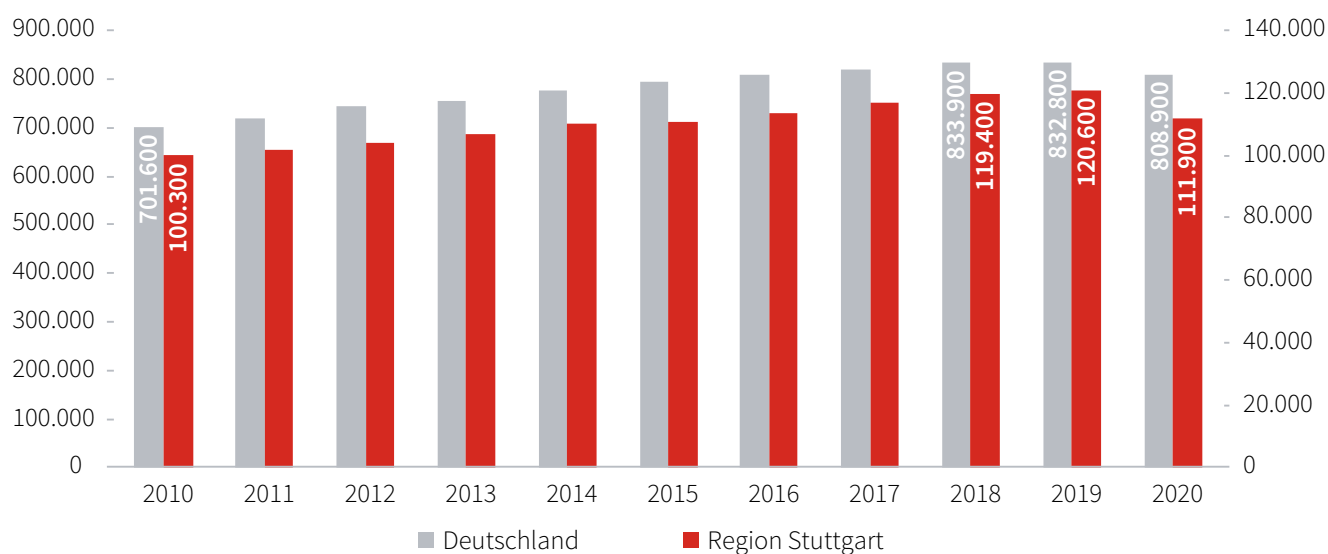


Regionale Beschäftigungsentwicklung

Die Arbeitslosenquote in der Region Stuttgart liegt mit ca. 4,1 % im Oktober 2021 deutlich unter dem bundesweiten Durchschnitt (5,2 %).¹⁵ Insgesamt zählt die Region etwa 1.3 Millionen sozialversicherungspflichtig Beschäftigte.¹⁶ Die Anzahl der Arbeitsplätze im produzierenden Gewerbe sinkt im Verhältnis zum Dienstleistungsbereich seit Jahren. Das ist in der Region Stuttgart einer der wesentlichen Beschäftigungstrends. Von 2010 bis 2020 ist die Anzahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Region Stuttgart und der Landeshauptstadt Stuttgart (zusammengerechnet) von 1,39 Millionen um 22 % auf 1,69 Millionen gestiegen¹⁷. Rund zwei Drittel der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Region üben eine Dienstleistungstätigkeit aus. Im Dienstleistungssektor waren im Jahr 2020 in der Region Stuttgart über 847.000 Menschen (ca. 67 %) beschäftigt. Innerhalb der Region verfügt die Stadt Stuttgart mit rund 76 % über den höchsten Tertiärisierungsgrad und in den beiden Wachstumsbereichen der unternehmensbezogenen und personenbezogenen Dienstleistungen über rund 87.800 bzw. 98.600 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte.

Als beschäftigungsstärkste Branche des verarbeitenden Gewerbes im Automobil-Cluster der Region Stuttgart erfuhr die Automobilindustrie zwischen den Jahren 2010 und 2020 eine positive Entwicklung der Beschäftigtenzahl: ihre Zahl nahm um 21 % zu und lag 2020 bei rund 222.000 Beschäftigten. Das entspricht ca. 17 % aller Beschäftigten in der Region. Diese Zahlen basieren auf dem Strukturbericht Region Stuttgart 2021¹⁹ und schließen neben Beschäftigten bei Herstellern und Zulieferern auch das KFZ-Gewerbe, automobilbezogene Dienstleister und Leiharbeiter im Automobilbereich mit ein. Für eine direkte Vergleichbarkeit mit bundesweiten Zahlen wird hier noch ergänzend der Sektor „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“¹⁸ dargestellt: Gemäß dieser Definition wuchs die Zahl der Beschäftigten zwischen 2010 und 2020 um 11 % auf nunmehr 111.900. Die Zahl der Beschäftigten in der Automobilindustrie in Deutschland insgesamt ist während dieser Periode von 702.000 auf 809.000 um 15 % gestiegen.

Abb. 4: Beschäftigungsentwicklung in der Automobilbranche, Deutschland und Region Stuttgart



Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Destatis 2021



Die Beschäftigung in der Automobilindustrie war bis 2018 bzw. 2019 auf Wachstumskurs. Erst mit dem Anfang der Corona-Pandemie sowie der Implementierung der Transformationsmaßnahmen rund um das E-Auto ist die Anzahl der Beschäftigten im Jahr 2020 zurückgegangen. Im Jahr 2021 hat sich der Trend fortgesetzt: Im ersten Quartal 2021 gab es in der Automobilbranche 3,4 % weniger Beschäftigte als im Vorjahresquartal.¹⁹

Angesichts des technologischen Wandels werden bereits Arbeitsplätze abgebaut bzw. stehen auf dem Prüfstand. Im Daimler-Werk in Untertürkheim, in dem derzeit noch Verbrennungsmotoren produziert werden, laufen Verhandlungen zur künftigen Zahl der Arbeitsplätze. Perspektivisch soll dort der elektrische Antriebsstrang (EATS) produziert werden. Für die LKW-Sparte²⁰ von Daimler wird damit gerechnet, dass bis zum Jahr 2033 50 % weniger Belegschaft benötigt wird, was überwiegend die Region Stuttgart betreffen dürfte.²¹ Am Daimler-Stammsitz in Stuttgart-Untertürkheim sollen bis 2025 rund 4.000 Stellen und damit jeder fünfte Arbeitsplatz wegfallen. Insgesamt stehen rund 10.000 bis 15.000 Stellen zur Disposition.²² Das betrifft vor allem Mitarbeiter in der Verwaltung, Produktion und Logistik.²³

Der führende Zulieferer Bosch hat 2019 bereits 2.500 Arbeitsplätze gestrichen und rechnet wegen der schwachen Dieselnachfrage mit einem weiteren, deutlichen Stellenabbau. Am Werk Bühl/Bühlertal sollen beispielsweise bis 2025 700 weitere Stellenstreichungen folgen. Auch die Unternehmen Mahle (2.000 Stellen), Mann + Hummel (400) und Marquardt (200) sowie kleinere Zulieferunternehmen werden Tausende Arbeitsstellen abbauen.²⁴

Gerade kleine und mittlere Zulieferer sind stark vom Verbrennungsmotor abhängig. Das Ausmaß des Stellenabbaus hängt hier davon ab, wie gut die Automobilzulieferer für die strukturellen Veränderungen gerüstet sind. Die stark auf die Verbrennerteile fokussierte Maschinenbauindustrie wird hart von den reduzierten Aufträgen im Metallbearbeitungsbereich betroffen sein. Besonders die auf Antriebskomponenten spezialisierten Zulieferer müssen damit rechnen, dass sich ihre Produktpalette drastisch verändern wird. Für Deutschland und insbesondere das Stuttgarter Automobil-Cluster könnte darüber hinaus die mögliche Entkopplung von Produktionsstandorten und Entwicklungszentren – bzw. eine Verlagerung beider – in Low-Cost-Länder zu einem Rückgang bei Wertschöpfung und Beschäftigung führen.²⁵

Andererseits dürften durch die neuen Komponenten und Services der Elektromobilität, sowie die mit innovativen Mobilitätskonzepten verbundenen Bereiche, neue Arbeitsplätze mit komplett anderen Anforderungen an Qualifikationen und Kompetenzen entstehen – beispielsweise in der Softwareentwicklung, der Mikroelektronik oder der Energiespeicherung und -verteilung. Dies gilt auch und gerade für die Bereiche Forschung und Entwicklung. Hier ist es eine Herausforderung für die Unternehmen, eine ausreichende Zahl entsprechend qualifizierter Fachkräfte zu finden. Umschulungen der Mitarbeiter in Richtung neuer Technologien sind dabei ein Teil der Strategie.

Prognosen zur Beschäftigungsentwicklung für Deutschland

Die Prognosen unterscheiden sich deutlich:

- In Abhängigkeit davon, wie viele der weltweit künftig nachgefragten Elektroautos tatsächlich in Deutschland gebaut werden und wie schnell Elektromobilität vorangetrieben wird, geht eine Studie der **Fachhochschule der Wirtschaft Bergisch Gladbach (Center of Automotive Management)** von 2017 davon aus, dass in den kommenden 10 Jahren 10-15 % der Arbeitsplätze in der Automobilindustrie ersatzlos wegfallen.
- Das **Fraunhofer-Institut** geht in ihrer ELAB-Studie aus dem Jahr 2018 (Auswirkungen der Elektrifizierung des Antriebsstrangs auf Beschäftigung und Standortumgebung) von einer Elektrifizierungsquote von rund einem Viertel aller Fahrzeuge bis 2030 aus, sodass jeder zweite Arbeitsplatz in der Automobilindustrie gefährdet sein würde.
- Die **Center Automotive Research (CAR)**-Untersuchung der Uni Duisburg-Essen von 2018 ist optimistischer, prognostiziert aber, dass bundesweit bis 2030 rund 234.000 Stellen (28 %) in der Automobilindustrie (aktuell 834.000 Beschäftigte) verloren gehen, während rund 109.000 neue Stellen entstehen. Dies beruht auf der Annahme, dass zwei Drittel der in Deutschland produzierten Fahrzeuge reine Elektroautos sein werden.
- Ein extremes Szenario liefert das **Gremium der Bundesregierung (NPM)** 2020: Unter der Annahme, dass bis 2030 rund 10 Millionen Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen unterwegs sein werden und der Bestand bis 2035 auf 16,7 Millionen steigt, seien bis 2030 durch die Umstellung auf Elektromobilität ca. 410.000 Arbeitsplätze, davon 240.000 im Fahrzeugbau (25 %), gefährdet. Im Bereich Antriebsstrang könnten bis zu 88.000 Stellen gefährdet sein.²⁶
- Der **Verband der Automobilindustrie (VDA)** aus dem Jahr 2020 hingegen hält einen Abbau von 80.000 Stellen für realistisch.
- Eine Studie der **Deutschen Bank** von 2021 sieht die Gefahr nicht für die Hersteller, sondern für den „Standort Deutschland“. Die Hersteller sind flexibel und könnten z.B. nur die hochsubventionierten Elektromobile in Deutschland produzieren, die Verbrenner hingegen im Ausland

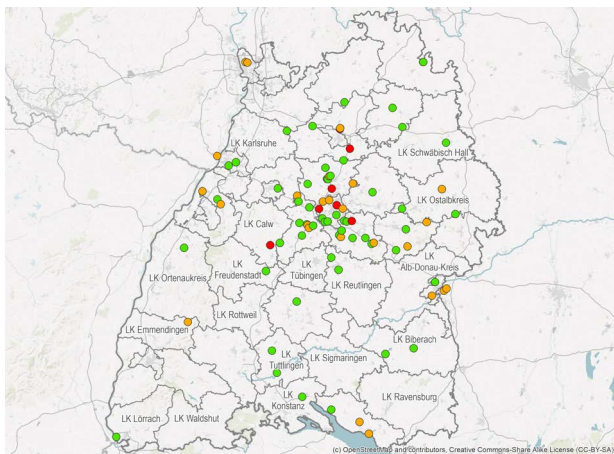
Bei den hier genannten Zahlen handelt es sich in den meisten Fällen bereits um den Saldo von wegfallenden Stellen einerseits, und in anderen Bereichen hinzukommenden Stellen andererseits. Die Studie „Automobile Arbeitswelt im Wandel: Jobeffekte in Deutschland bis 2030“ von BCG von Juli 2021 hingegen sieht als Saldo sogar eine im Jahr 2030 leicht höhere Beschäftigtenzahl gegenüber dem Jahr 2020. Der Stellenabbau wird demnach insbesondere bei Antriebsstrang-fokussierten Zulieferern stattfinden, aber auch im Wege von Produktivitätssteigerungen erfolgen. Ihm gegenüber stehen Beschäftigungszuwächse, etwa bei Antriebsstrang-unabhängigen Zulieferern, oder im Bereich Energie- bzw. Ladeinfrastruktur.

Prognosen zur Beschäftigungsentwicklung für Baden-Württemberg und die Region Stuttgart

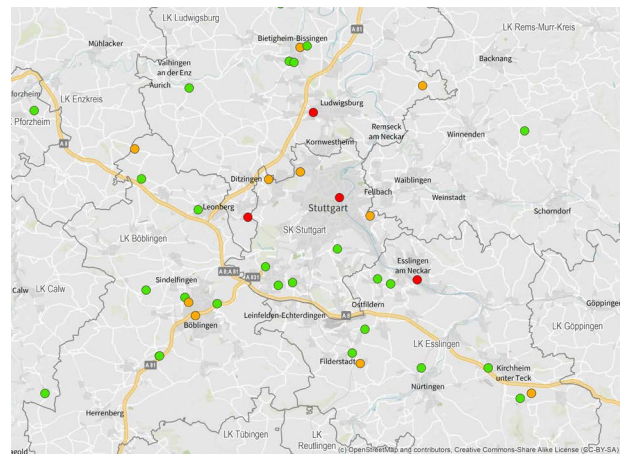
KGP hat im Auftrag von JLL die 100 größten Unternehmen der Automobilbranche in der Region mit mehr als 100 Mitarbeitern identifiziert und ihre Beschäftigungsaussichten bewertet.

Abb. 5: Prognosen zur regionalen Beschäftigungsentwicklung

Prognose der Beschäftigungsveränderung:
Baden-Württemberg



Prognose der Beschäftigungsveränderung:
Region Stuttgart



Erläuterung:

- Hohes Risiko für Beschäftigungsverluste (Verbrennungsmotor-abhängig)
- Mittleres Risiko für Beschäftigungsverluste (Hohe Verbrennungsmotorabhängigkeit, aber wachsende EV²⁷-Fähigkeit)
- Geringes Risiko für Beschäftigungsverluste, sowie zusätzliche Beschäftigung wegen EV-Fähigkeit, und F&E-Aktivitäten für neue Modelle

Quelle: KGP Auto 2021

Für die meisten Unternehmen ist das Beschäftigungsverlustrisiko klein oder zumindest überschaubar. Im Gegensatz zur Automobilbranche in Deutschland insgesamt bedeutet das also, dass Baden-Württemberg und die Region Stuttgart deutlich besser durch die Transformation kommen werden.²⁸ Dies liegt unter anderem daran, dass insbesondere Daimler seine Aktivitäten vor allem in Deutschland, und hier insbesondere in Baden-Württemberg und der Region Stuttgart konzentriert hat – stärker als andere

(deutsche) Hersteller. Die Aktivitäten von Ford, VW oder Stellantis sind weiter verteilt, auf Europa bzw. weltweit.²⁹ Daher wird erwartet, dass sich bei Daimler die Investitionen in Fahrzeuge und Komponenten, sowie die F&E-Abteilungen auf Baden-Württemberg und die Region Stuttgart fokussieren werden.³⁰

In Baden-Württemberg arbeiten rund 470.000 Menschen in der Produktion von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor bzw. hängen direkt oder indirekt am Automobil.

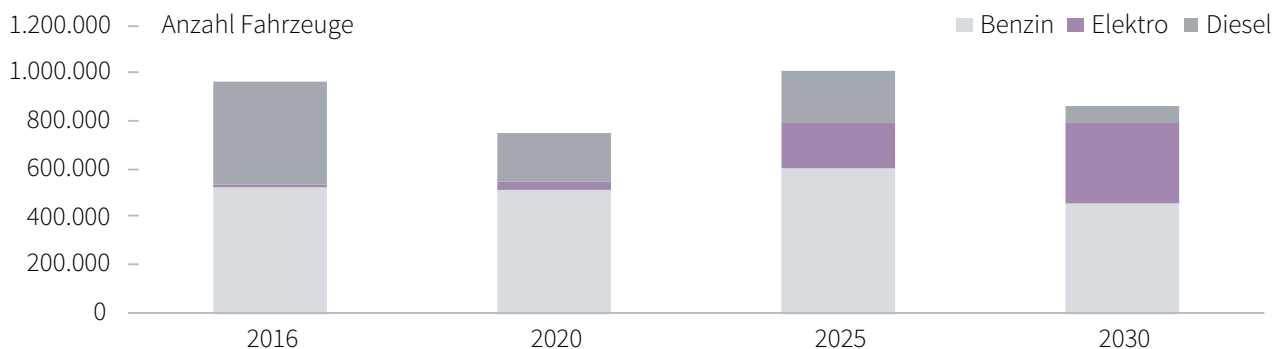
Die **Landesagentur für neue Mobilitätslösungen und Automotive Baden-Württemberg** hat in ihrer Strukturstudie 2019 Szenarien zu den Auswirkungen der Transformation auf die Beschäftigung in Baden-Württemberg aufgestellt. Die Kostenentwicklung bei der Batterieherstellung, Produktionskapazitäten, CO₂-Grenzwerte und die Nachfrage auf internationalen Märkten sind demnach ausschlaggebend für die zukünftige Entwicklung. Dabei sind Jobs in den direkt vom Antriebsstrang abhängigen Produktionswerken besonders betroffen. Insgesamt könnten zwischen 13.500 und 31.000 Beschäftigte von negativen Auswirkungen betroffen sein.

Eine 2021er **BCG-Studie** ist deutlich optimistischer und rechnet damit, dass für Baden-Württemberg nur mit einem leichten Abbau zu rechnen ist (450.000 im Jahr 2030 gegenüber 452.000 im Jahr 2019). Für Deutschland insgesamt soll die Anzahl der Beschäftigte sogar stabil bleiben, aber mit großen strukturellen Anpassungen. Das liegt daran, dass viele neuen Stellen bei antriebsunabhängigen Zulieferern sowie beim Aufbau und Betrieb der erneuerbaren Energien sowie bei der Energieinfrastruktur entstehen werden.³¹

Das auf die Automobilindustrie spezialisierte Beratungsunternehmen KGP Auto hat zusammen mit LMC im Auftrag von JLL verschiedene Szenarien erstellt, die im Folgenden betrachtet werden.

Um die Auswirkungen auf die Beschäftigungsentwicklung ermitteln zu können, wurden zunächst Prognosen zur Entwicklung der Produktionszahlen nach Antriebsart erstellt. Dabei wird sichtbar, dass die Elektrifizierung bei PKW und LKW signifikant unterschiedlich verlaufen wird.

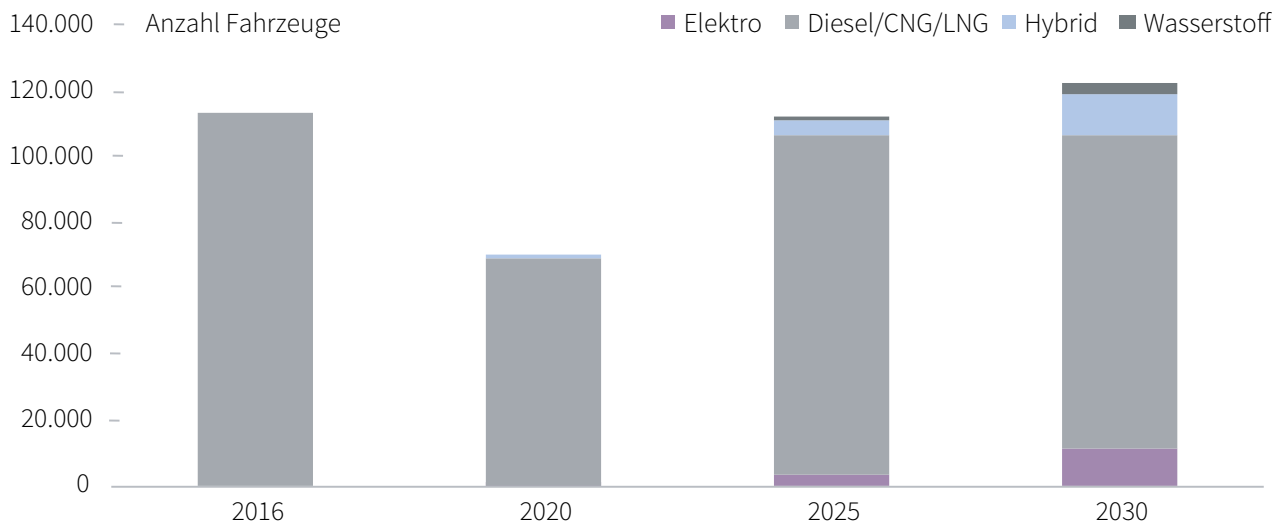
Abb. 6: Prognose der Struktur der PKW-Produktion in Baden-Württemberg nach Antriebsart



Quelle: LMC, KGP Auto 2021

Bei der PKW-Produktion gehen KGP Auto und LMC davon aus, dass die Produktionszahlen in Baden-Württemberg für Elektrofahrzeuge selbst in rund 10 Jahren noch hinter denen für Benzin- und Diesel liegen werden; erst danach werden demnach Elektro-PKWs das Gros der produzierten Fahrzeuge repräsentieren.

Abb. 7: Prognose der Struktur der LKW-Produktion in Baden-Württemberg nach Antriebsart



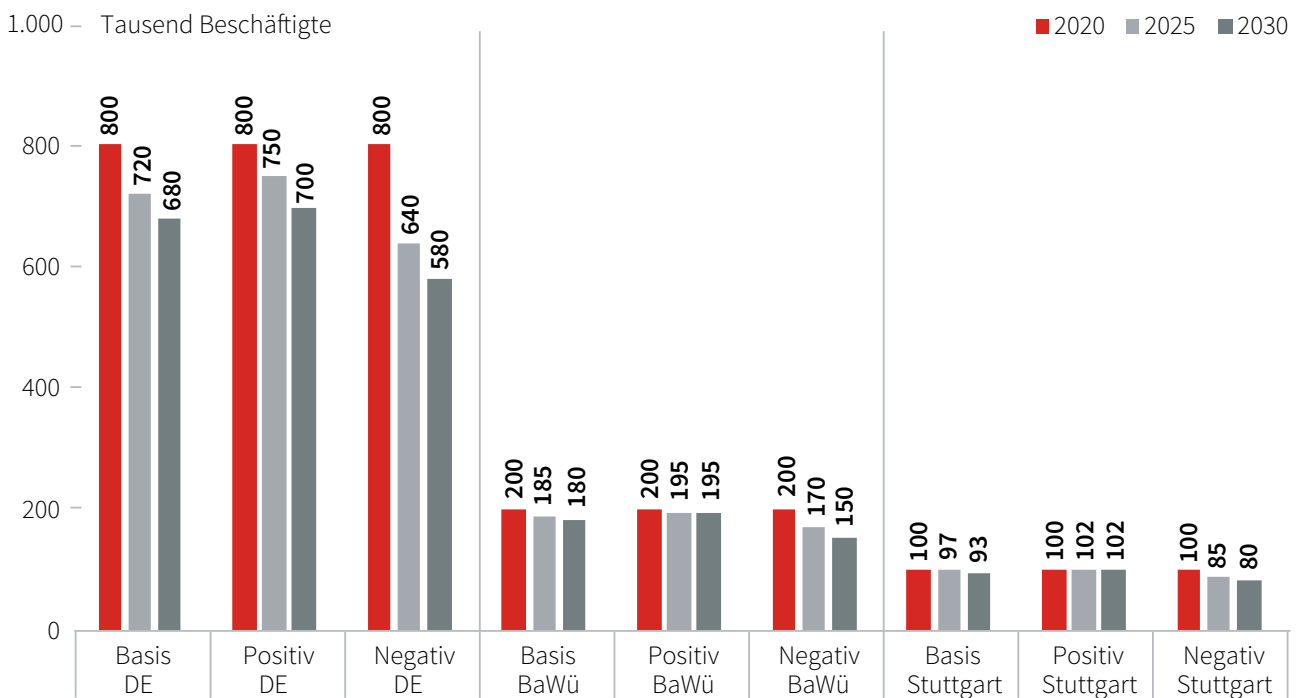
Quelle: KGP Auto 2021

Bei den LKWs wird sogar erwartet, dass Elektrofahrzeuge selbst in 10 Jahren nur einen einstelligen Prozentanteil in der Produktion haben werden. Die Gründe dafür sind erstens die noch begrenzte Reichweite und zu hohe Kosten großer Batterien. Zweitens wird weiterhin ein großer Anteil an LKWs in Länder mit weniger strikter Regulierung verkauft werden. Und zudem wird die

passendende (Lade-) Infrastruktur nicht hinreichend ausgebaut sein. Das bedeutet aber nicht, dass auch die Beschäftigung in der LKW-Produktion nahezu unverändert bleibt: Mit Blick auf die Beschäftigungspläne der Unternehmen wird es auch bei der Produktion von LKWs deutliche Änderungen bei der Qualifikation sowie Reduzierungen bei der Zahl der Beschäftigten geben.

Für die Automobilbranche insgesamt wurden drei verschiedene Szenarien entwickelt: Ein Basisszenario, ein negatives und ein positives Szenario.

Abb. 8: Szenarien³² der Beschäftigungsentwicklung in der Automobilbranche in Deutschland, Baden-Württemberg und Stuttgart

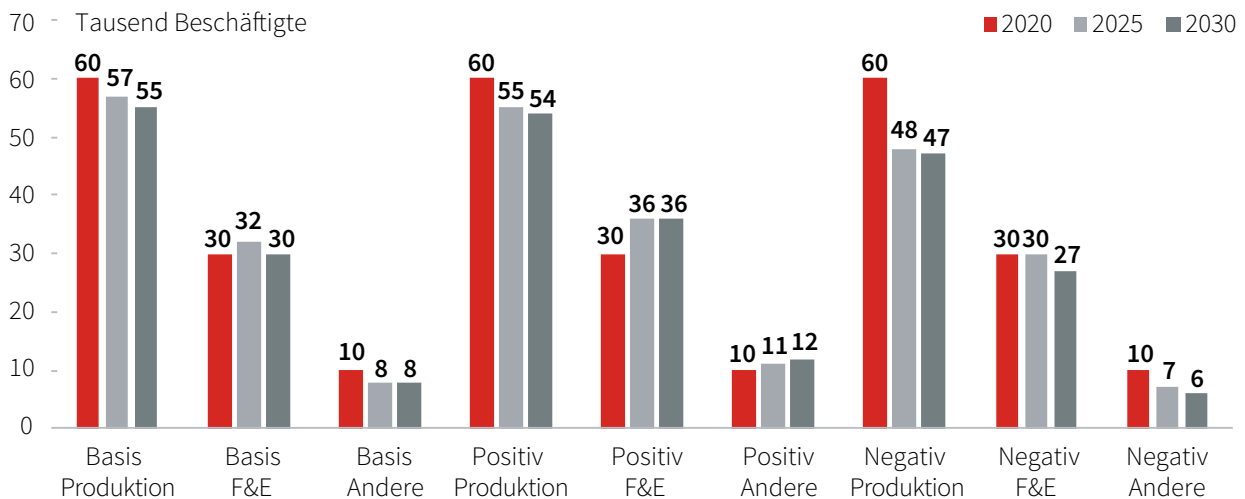


Quelle: KGP Auto 2021

KGP geht im Basis-Szenario davon aus, dass bis zum Jahr 2030 deutschlandweit die Beschäftigtenzahlen der Automobilbranche gegenüber dem Jahr 2020 um ca. 15 % sinken werden, in Baden-Württemberg um ca. 10 % und im Raum Stuttgart um lediglich ca. 7 %. Hier beweist die Branche in Baden-Württemberg und insbesondere Stuttgart eine Resilienz, die sich aus den Standortvorteilen der Branchen-Agglomeration ergibt: Wesentliche Einflussfaktoren in den kommenden Jahren (autonomes Fahren³³; neue Fahrzeugkomponenten; Regulierung/Gesetzgebung bzgl. Emissionen usw.) bewirken demnach einerseits hohe Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten, anderer-

seits Investitionen in Standorte, Technologie und Personal. Und genau diese Aktivitäten können gerade im Stuttgarter Automobil-Cluster auf etablierte Strukturen zurückgreifen und hervorragend umgesetzt werden. Daher werden sie sich in Deutschland insbesondere hier konzentrieren – und den negativen Einflüssen (Verlagerung einiger Unternehmensbereiche nach China; weniger Instandhaltungs- bzw. Ersatzteilgeschäft bei Elektroautos usw.) teilweise entgegenwirken. Unter dem Strich steht zwar voraussichtlich eine reduzierte Beschäftigtenentwicklung, aber eben mit deutlich moderateren Effekten als in Deutschland insgesamt.

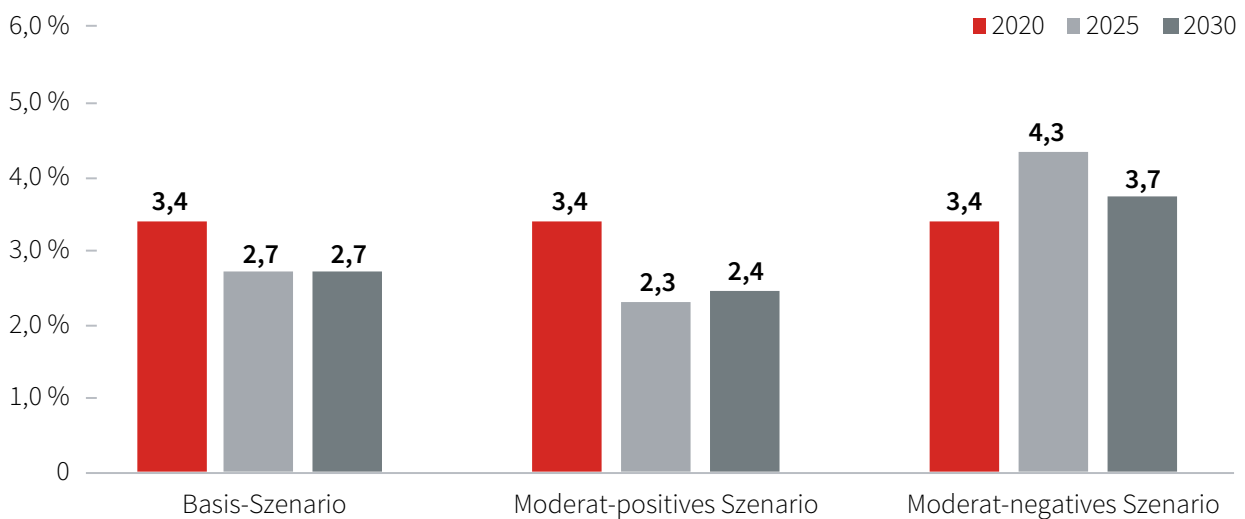
Abb. 9: Szenarien der Beschäftigungsentwicklung in der Automobilindustrie in Stuttgart



Quelle: KGP Auto 2021

Differenziert nach den Bereichen Produktion, Forschung und Entwicklung sowie „Andere“ werden die oben angesprochenen Wirkmechanismen sichtbar: Es ist insbesondere die Produktion, in der die Beschäftigung zurückgehen wird, während im Bereich Forschung und Entwicklung die Beschäftigung zwischenzeitlich sogar steigen und bis 2030 wieder auf dem Ausgangsniveau liegen dürfte.

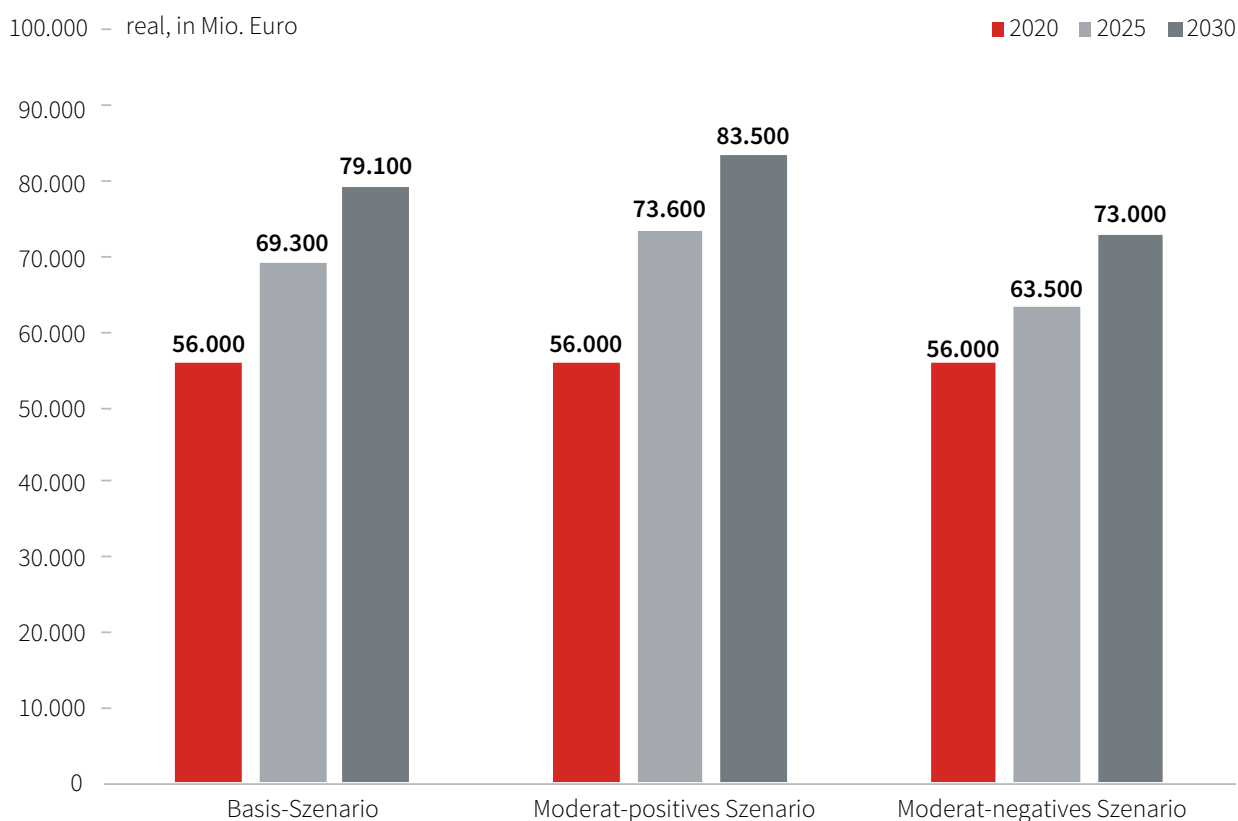
Abb. 10: Szenarien für die Entwicklung der Arbeitslosenquote in Stuttgart



Quelle: Oxford Economics, 2021

Oxford Economics, ein Anbieter von quantitativen Analysemodellen und globalen Prognosen, rechnet in all seinen Szenarien damit, dass die Region wirtschaftlich insgesamt weiterwachsen und die Arbeitslosigkeit auf niedrigem Niveau bleiben wird. Selbst im negativen Szenario wird mit einem Wachstum des Bruttoinlandsproduktes bis zum Jahr 2030 um ca. 30 % gerechnet, im Positiv-Szenario wären es fast 50 %.

Abb. 11: Szenarien für die Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes in Stuttgart



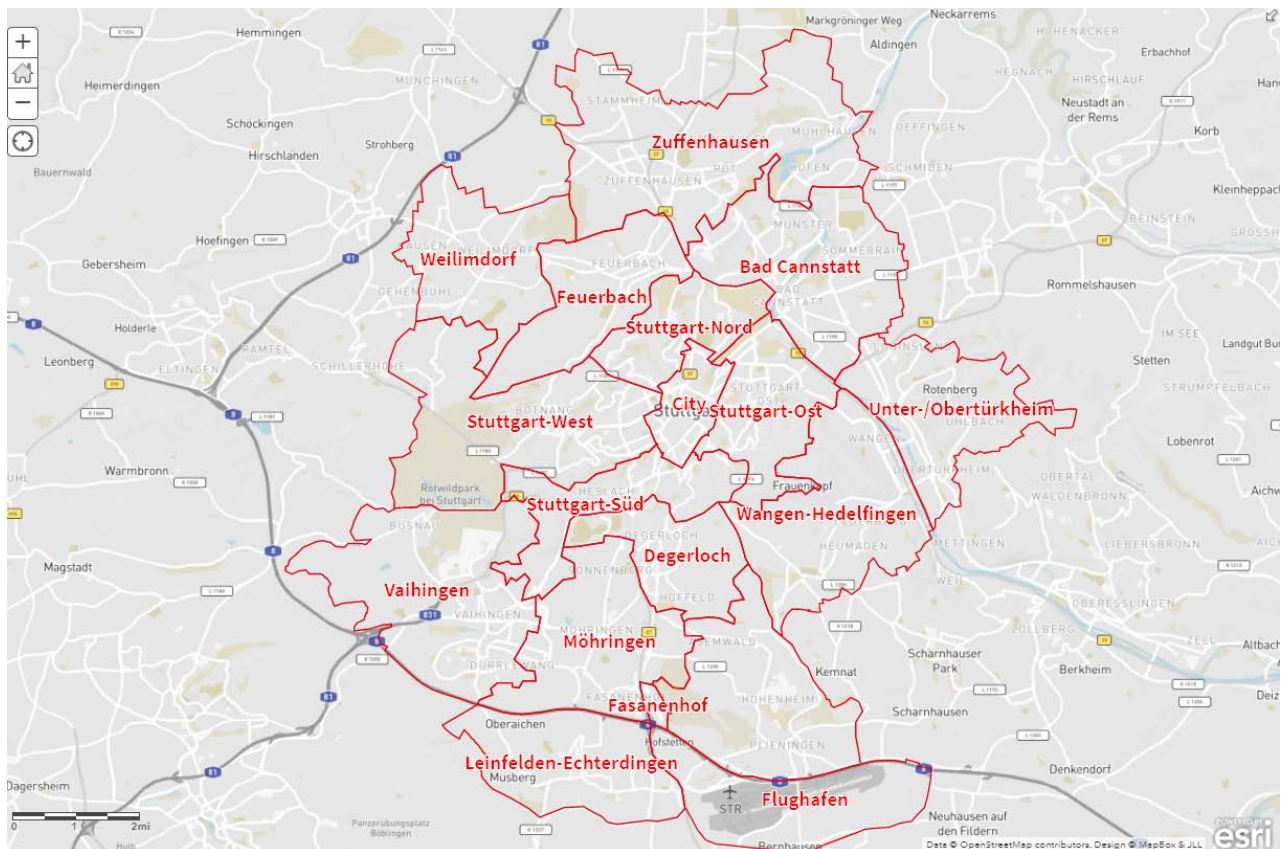
Quelle: Oxford Economics, 2021

Die wirtschaftliche Entwicklung einer Region spiegelt sich immer auch auf dem Immobilienmarkt wider. Dabei spielen sowohl konjunkturelle als auch strukturelle Entwicklungen eine Rolle. Im Folgenden wird der Stuttgarter Büromarkt in seiner allgemeinen Entwicklung, sowie dem Einfluss der Automobilbranche im Speziellen analysiert.

Büromarkt Stuttgart:

Entwicklungen und Trends

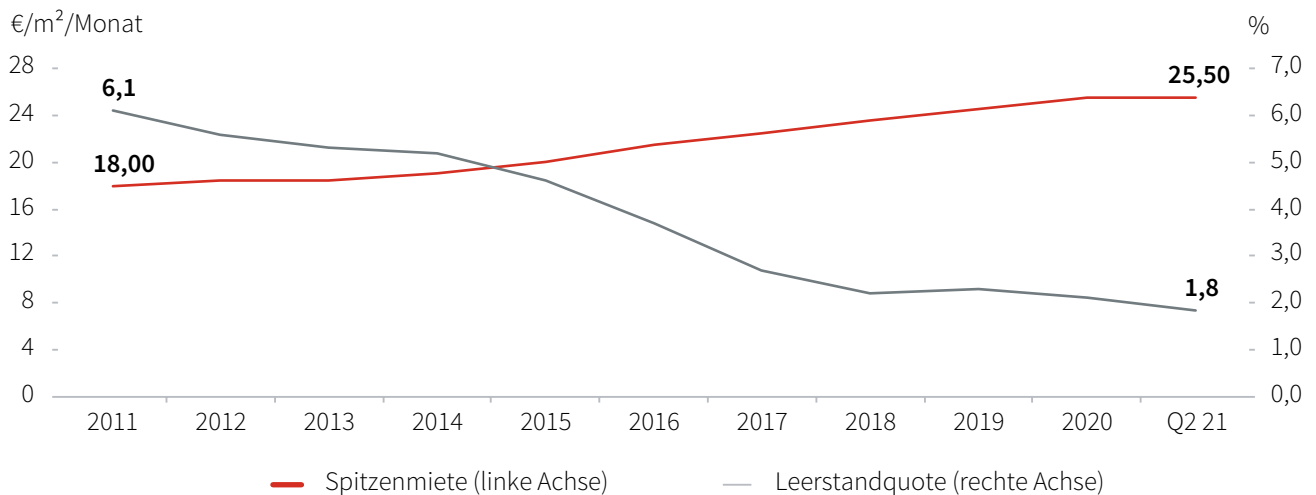
Abb. 12: Büromarktgebiet Stuttgart mit Teilmärkten



Quelle: JLL

Der Stuttgarter Büovermietungsmarkt war bereits vor der Corona-Pandemie durch eine angespannte Marktsituation geprägt: Das Flächenangebot ging seit Jahren kontinuierlich zurück, was sich in steigenden Mietpreisen ausdrückte. Nachfragende Unternehmen mussten Kompromisse bei der Büroflächensuche im Bestand eingehen, oder sie wichen auf Neubauprojekte aus.

Abb. 13: Büroflächenmarkt Stuttgart: Spitzenmiete versus Leerstandsquote



Quelle: JLL

Mit der Corona-Pandemie sind dann Anzahl und Flächen- volumen der abgeschlossenen Miet- und Eigennutzer- verträge deutlich zurückgegangen. Allerdings herrscht weiterhin eine relativ hohe Nachfrage dahingehend, dass Gesuche unverändert aktiv sind oder zumindest nur pausiert wurden. Manche Nutzer zögern ihre Anmietungs- bzw. Eigennutzerentscheidungen noch hinaus. Dadurch staut sich allerdings ein Nachholbedarf auf, denn irgendwann müssen die Entscheidungen getroffen werden. Zudem haben viele Unternehmen inzwischen ihre zu- künftigen Arbeitsplatzstrategien definiert - sie haben also ein deutlich besseres Verständnis, wie sie zukünftig arbeiten wollen und können entsprechend besser ihre Standort-, Objekt- und Flächenanforderungen planen. Dabei ist klar eine „Flight to Quality“-Tendenz erkennbar: Bei den im Markt befindlichen Gesuchen fokussiert sich die Nachfrage auf die zentralen Lagen und Top-Flächen; für Immobilien in peripheren Lagen bleibt die Nachfrage begrenzt. Allerdings ist der niedrige Flächenumsatz während der Corona-Pandemie auch der knappen Angebotsseite geschuldet.

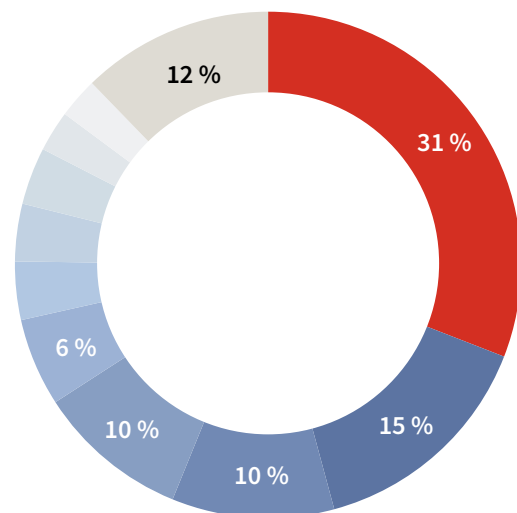
Selbst ein geringer Flächenumsatz in den kommenden Monaten und Quartalen dürfte den ohnehin schon niedri- gen Leerstand weiter reduzieren. Und Projekte in der Bau-Pipeline, die noch nicht begonnen wurden, werden während der Corona-Pandemie eher nicht gestartet – zumindest solange nicht, bis eine ausreichende Vorver- mietungsquote erzielt werden kann. Die Flächen, die im Zuge von Umzügen leergezogen werden, lassen zwar quantitativ den Leerstand steigen, genügen aber qualita- tiv oft nicht den Anforderungen der suchenden Unterneh- men. Hier kommt auf viele Eigentümer die Notwendigkeit von Sanierungen sowie Grundriss-, Flächen- und Ausstat- tungs-Optimierungen zu, nicht zuletzt aufgrund der steigenden Ansprüche der Nutzer an Nachhaltigkeit, Wohlbefinden und Konnektivität. Diese Anforderungen werden von vielen Branchen, seit einiger Zeit auch ver- mehrt von Institutionen der öffentlichen Hand, gestellt. Leerfallende Flächen bieten Eigentümern bzw. Investoren vor dem Hintergrund der sehr niedrigen Leerstandsquote die willkommene Möglichkeit, den Bestand aufzuwerten und so den Wert zu steigern.



Unter dem Strich wird beim Leerstand quantitativ kurz- und mittelfristig eine Seitwärtsbewegung erwartet, mit einer Leerstandsquote um die 2 %. Die Spitzenmiete war bis zum Beginn der Corona-Pandemie sukzessive auf 25,50 Euro/m²/Monat gestiegen. Seitdem stagnierte sie auf diesem Niveau, doch bereits ab dem Jahr 2022 werden weitere Anstiege erwartet.

In den Jahren vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie lag der durchschnittliche Büroflächenumsatz bei rund 300.000 m² (5-Jahresmittel 2015-2019), der 10-Jahreschnitt bei rund 270.000 m². Im 10-Jahreszeitraum vor Corona (2010-2019), waren Industrieunternehmen für den größten Anteil am Flächenumsatz verantwortlich: Auf diese Branche entfielen rund 31 % des Büroflächen-Take-ups (s. Abb. 4), und damit fast jeder dritte Quadratmeter. In sieben dieser zehn Jahre war die Industrie die stärkste Branche auf dem Immobilienmarkt. Da ihr Anteil am Gesamtmarkt bei der Anzahl der von Industrieunternehmen abgeschlossenen Verträgen hingegen nur bei 9 % lag (und damit in dieser Hinsicht immerhin die viertstärkste Branche war), wird deutlich, dass Industrieunternehmen oftmals sehr große Flächenvolumina benötigen. Zwischen 2010 und 2019 waren es allein 20 Abschlüsse mit jeweils mehr als 10.000 m², zehn mit jeweils mehr als 20.000 m², drei davon sogar mit einer Größe von 50.000 m² oder mehr.

Abb. 14: Büroflächenumsatz 2010 - 2019 der Top 10 Branchen



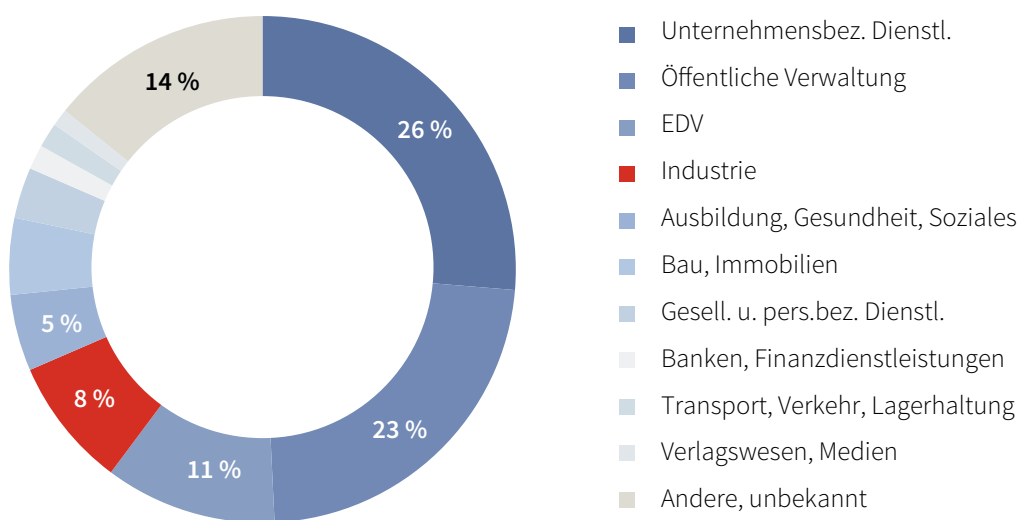
- Industrie
- Unternehmensbez. Dienstl.
- Öffentliche Verwaltung
- EDV
- Ausbildung, Gesundheit, Soziales
- Bau, Immobilien
- Gesell. u. pers.bez. Dienstl.
- Versicherungen
- Handel
- Banken, Finanzdienstleistungen
- Andere, unbekannt

Quelle: JLL

Im Zeitraum von Anfang 2020 bis zur Jahresmitte 2021 hielt sich die Industriebranche hingegen deutlich zurück: sie repräsentierte in dieser fast vollständig von der Corona-Pandemie geprägten Phase lediglich 8 % des Stuttgarter Flächenumsatzes und 6 % der Verträge. Die Anzahl der Abschlüsse hatte also einen ähnlichen Anteil am Stuttgarter Büovermietungsmarkt wie in den Jahren zuvor, wobei nun primär kleinere Flächen nachgefragt wurden - der größte registrierte Abschluss war eine 3.600 m²-

Anmietung im Büroteilmarkt Vaihingen-Möhringen. Diese zurückhaltende Nachfrage war nicht nur der bei vielen Firmen vorherrschenden zögerlichen Haltung seit Beginn der Corona-Pandemie geschuldet; vielmehr hatten Industrie-Unternehmen (darunter oftmals Automobilfirmen) in den Jahren zuvor sehr starke Nachfrageaktivitäten gezeigt, sodass aktuell keine größeren Anmietungs- oder Eigennutzerkaufentscheidungen getroffen werden mussten.

Abb. 15: Büroflächenumsatz Q1 2020 - Q2 2021 der Top 10 Branchen



Quelle: JLL

Gesamtsumme
190.500 m²

Anzahl Vertragsabschlüsse
273

Bedeutung der Automobilbranche für den Büromarkt Stuttgart

Für die vorliegende Studie wurde der Automobilsektor vertiefend analysiert. Dafür wurden von allen Vermietungen und Eigennutzerabschlüsse auf dem Büroimmobilienmarkt im Zeitraum 2010 bis zum ersten Halbjahr 2021 die Verträge von Automobilherstellern und -zulieferern identifiziert und ausgewertet. Diese Unternehmen sind – mit Blick auf die in der obigen Grafik dargestellten JLL-Branchenklassifikationen – primär der Industriebranche zuzuordnen; darüber hinaus vereinzelt der EDV-Branche, dem Handel, oder den unternehmensbezogenen Dienstleistungen. Eine Betrachtung der Industriebranche allein würde also zu kurz greifen. Gleichwohl entfiel mit 72 % der Großteil der Flächennachfrage der Industriebranche auf Automobilhersteller und -zulieferer. Da der Anteil der Industrieunternehmen wiederum bei 29 % der gesamten Stuttgarter Büroflächennachfrage lag, repräsentieren Automobilfirmen einen durchaus relevanten Teil des Gesamtflächenumsatzes, dominieren ihn aber nicht. Hinzu kommt, dass insbesondere große Deals Eigennutzerabschlüsse sind; insgesamt machen sie 44 % des Gesamtumsatzes der Automobilunternehmen aus, und somit weniger in direkter Konkurrenz zu anderen Flächennachfragern stehen.

Der Anteil der Automobilhersteller und -zulieferer am gesamten Stuttgarter Büroflächenumsatz ist sehr volatil und reichte in den vergangenen rund zehn Jahren von 2 % Prozent bis 40 % im Jahr 2016. Durchschnittlich zeichneten diese Firmen für rund 20 % der jährlichen Stuttgarter Büroflächennachfrage verantwortlich, aber für lediglich 3 % der Anzahl der Abschlüsse. In keinem Jahr des betrachteten Zeitraumes wurde ein zweistelliger Anteil an allen Verträgen des Gesamtmarktes erreicht, der höchste (und nur einmalig im Jahr 2017 erzielte) Anteil lag bei 6 %.

Insgesamt wurden zwischen 2010 und dem ersten Halbjahr 2021 rund 610.000 m² Bürofläche von Unternehmen umgesetzt, deren Kerngeschäft auf das Automobil ausgerichtet ist. Auch für sie gilt, dass sie vielfach sehr große Flächen nachfragen: rund ein Dutzend Verträge mit zusammen rund 410.000 m² wurden von ihnen im Analysezeitraum abgeschlossen. Bei den größten Abschlüssen von Automobilfirmen sind alle der Industriebranche zuzurechnen.

Abb. 16: Beispiele für Großabschlüsse ab 20.000 m², chronologisch:

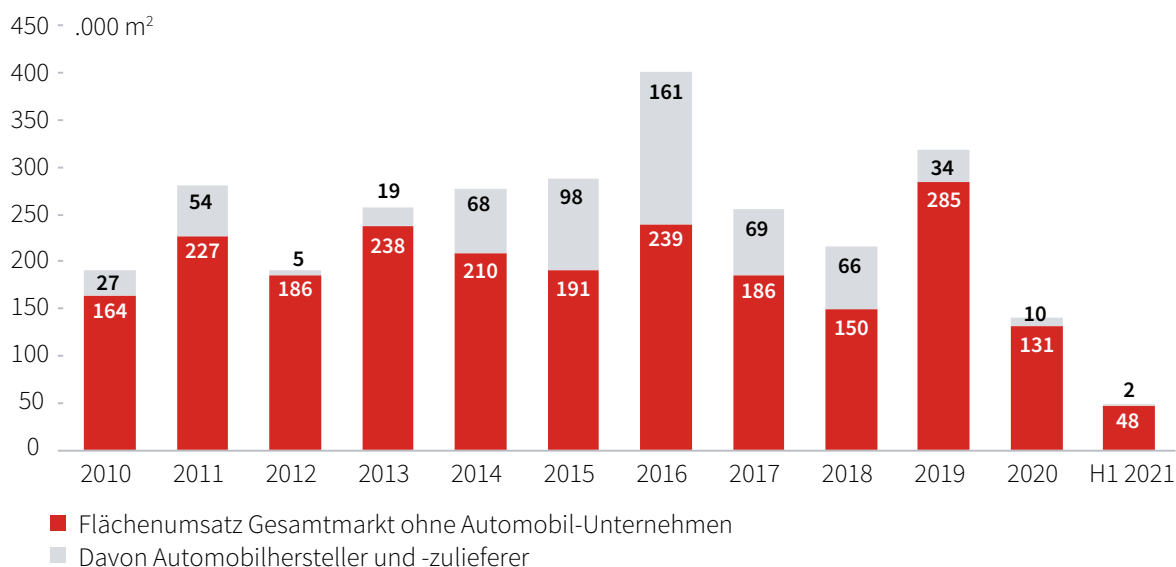
Nutzer	Segment	m ² Bürofläche	Teilmarkt	Jahr	Eigennutzer
Robert Bosch GmbH	Zulieferer	22.000	Zuffenhausen	2010	Nein
Daimler AG	Hersteller	40.000	Bad Cannstatt	2014	Ja
Robert Bosch GmbH	Zulieferer	30.000	Feuerbach	2015	Ja
Porsche AG	Hersteller	30.000	Weilimdorf	2015	Nein
Daimler AG	Hersteller	90.000	Vaihingen-Möhringen	2016	Ja
Robert Bosch GmbH	Zulieferer	23.000	Feuerbach	2016	Nein
Daimler AG	Hersteller	50.000	Leinfelden-Echterdingen	2017	Ja
Robert Bosch GmbH	Zulieferer	50.000	Feuerbach	2018	Ja
Siemens AG	Zulieferer	20.000	Zuffenhausen	2019	Nein

Quelle: JLL

Wo es sich um (große) Projektanmietungen oder Eigennutzer-Deals handelt, ist die Standortentscheidung meist sehr langfristig, daher ist die Aktivität auf dem Immobilienmarkt anschließend oft für längere Zeit reduziert. Nachdem die Firmen im Fünfjahreszeitraum 2014-2018 mit einem durchschnittlichen Anteil an der

Gesamtflächennachfrage von 31 % außergewöhnlich starke Aktivitäten zeigten, ist ihr Anteil seitdem schlagartig gesunken. 2019 lag er nur noch bei 11 %, 2020 bei 7 %, und im ersten Halbjahr des laufenden Jahres bedeuteten die angemieteten 1.800 m² einen Anteil von lediglich 4 %.

Abb. 17: Büroflächenumsatz Gesamtmarkt versus Automobil-Unternehmen in Stuttgart

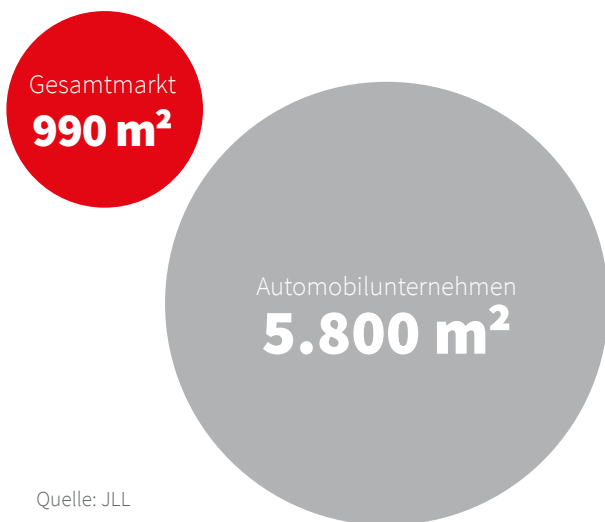


Quelle: JLL

In den vergangenen Jahren - bereits deutlich vor Corona - nahm der Anteil der Hersteller und Zulieferer am Gesamtmarkt deutlich ab, sowohl hinsichtlich Fläche als auch Anzahl. Ursächlich dafür sind die genannten Transformationsprozesse in der Automobilindustrie, die in der Branche sowie im Maschinenbau zu einer abwartenden Haltung führten, aber auch flächenmäßige Umstrukturierungen und Erweiterungen erfordern. Diese Branchen haben bereits in den vergangenen Jahren reichlich Flächen hinzugemietet bzw. als Eigennutzer belegt, um sich auf bevorstehende Umstrukturierungen vorzubereiten. Das betrifft hauptsächlich das Thema E-Mobilität.

Von sämtlichen Automobil-Deals waren die fünf größten allesamt Eigennutzerabschlüsse. Darüber hinaus gab es acht weitere Transaktionen (allesamt Vermietungen) ab 10.000 m². Automobilunternehmen nehmen also häufig sehr große Büroflächen ab, sodass der durchschnittliche Büroflächenumsatz im Betrachtungszeitraum bei rund 5.800 m² liegt. Die durchschnittliche Anmietungsgröße über alle Branchen hinweg lag hingegen bei rund 990 m².

Abb. 18: Büroflächen-Deals Stuttgart Gesamtmarkt versus Automobilbranche: Durchschnittliche Größe im Zeitraum 2010 - H1 2021

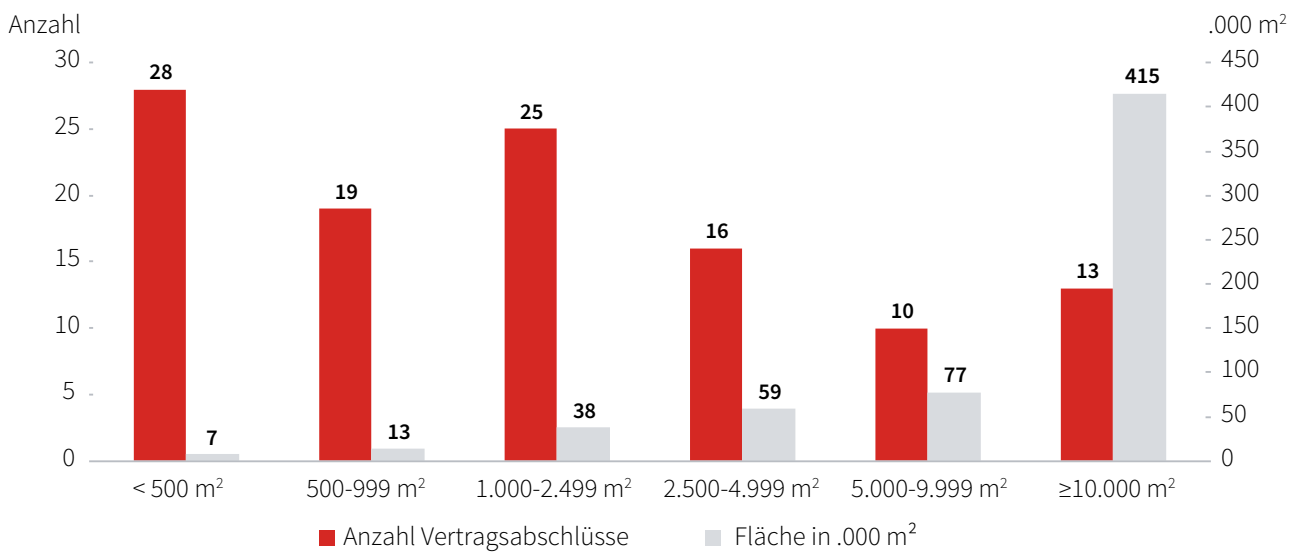


Quelle: JLL

Von den insgesamt 41 Abschlüssen mit einer Größe von 10.000 m² oder mehr, die sich auf dem Gesamtmarkt auf 808.000 m² summierten, entfielen 14 mit zusammen 404.000 m² auf Automobilfirmen. Mit jedem dritten Vertrag und jedem zweiten Quadratmeter in dieser Größenklasse dominierten also Automobilunternehmen.

Die meisten Abschlüsse wurden allerdings in kleineren Größenklassen abgeschlossen, allein 42 % waren kleiner als 1.000 m² (s. Abb. 19). Der größte Flächenumsatz hingegen wurde mit 68 % in der Größenklasse über 10.000 m² erzielt; hier entfielen wiederum 63 % des Volumens auf Eigennutzer.

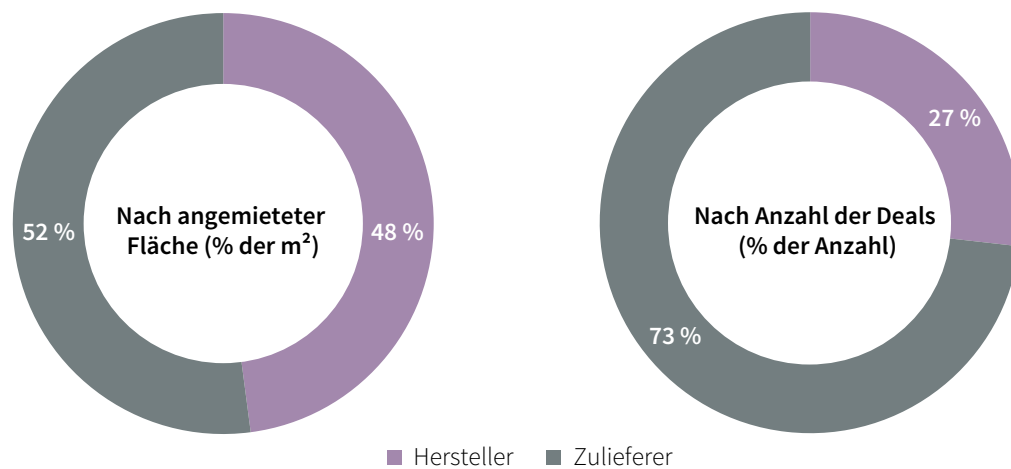
Abb. 19: Büroflächenumsatz Automobilunternehmen Stuttgart nach Größenklassen, 2010-H1 2021



Quelle: JLL

Flächenmäßig waren Hersteller und Zulieferer zu etwa gleichen Teilen am Büroflächenumsatz beteiligt. Nach Anzahl der Deals dominieren die Zuliefererunternehmen, was bedeutet, dass innerhalb der Automobilfirmen die Hersteller für die großen Abschlüsse verantwortlich zeichnen.

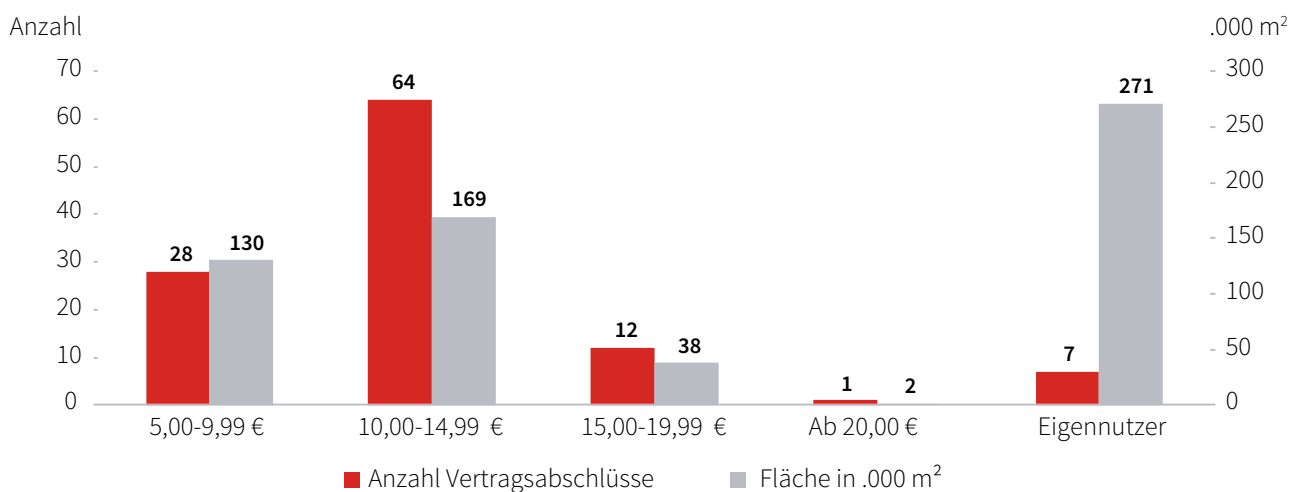
Abb. 20: Büroflächenumsatz durch Automobil-Unternehmen in Stuttgart



Quelle: JLL

Mit Blick auf die Mieten wurden die meisten Verträge von Automobilunternehmen in der Preisklasse 10,00 - 14,99 € abgeschlossen.

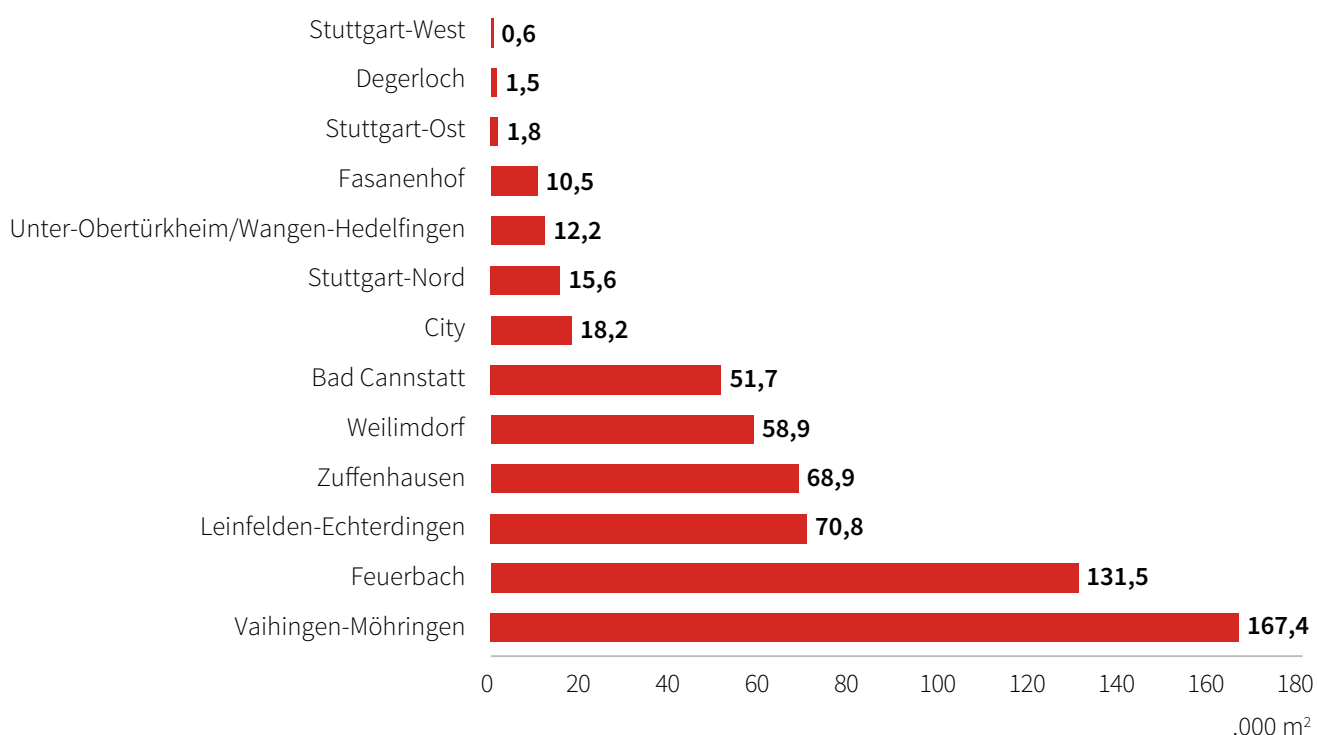
Abb. 21: Büroflächenumsatz Stuttgart: Automobilunternehmen nach Mietpreisklassen, 2010-H1 2021



Quelle: JLL

Unter anderem aufgrund des seit geraumer Zeit herrschenden Mangels großflächiger, hochwertiger Flächen vor allem in Innenstadtlagen – die von vielen anderen Branchen nachgefragt werden, aber eben nicht zur Verfügung stehen – erfolgten die meisten Flächenanmietungen bzw. Eigennutzer-Abschlüsse von Automobilunternehmen in dezentralen und damit in preislich günstigeren Teilmärkten.

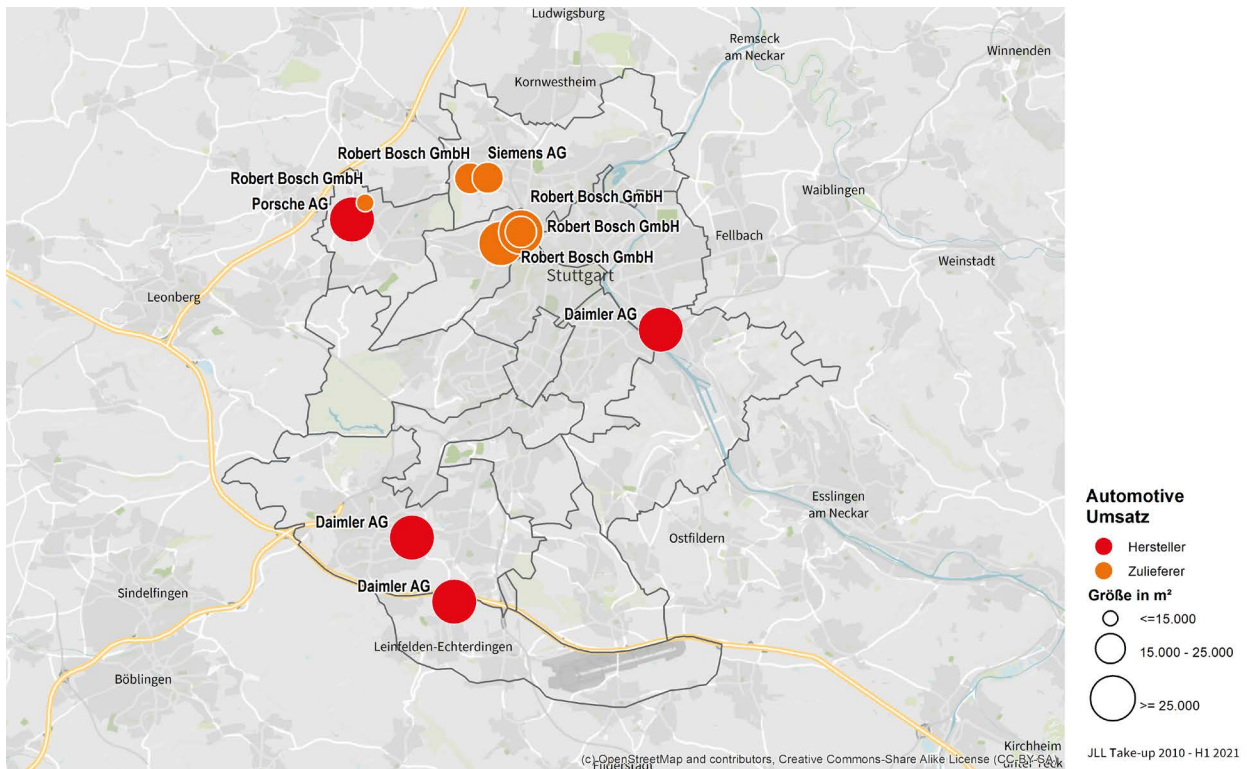
Abb. 22: Büroflächenumsatz Stuttgart: Automobilunternehmen nach Teilmärkten, 2010-H1 2021



Quelle: JLL

Vaihingen-Möhringen am südwestlichen Rand des Marktgebietes führt die Teilmarktstatistik mit deutlichem Abstand an. Dort wurden rund 27 % des Flächenumsatzes generiert und auch die meisten Abschlüsse getätigt. Auch bei den Nächstplatzierten handelt es sich überwiegend um dezentrale Lagen.

Abb. 23: Stuttgart: Top 10 der größten Büroflächenumsätze von Automobilunternehmen, 2010 - H1 2021

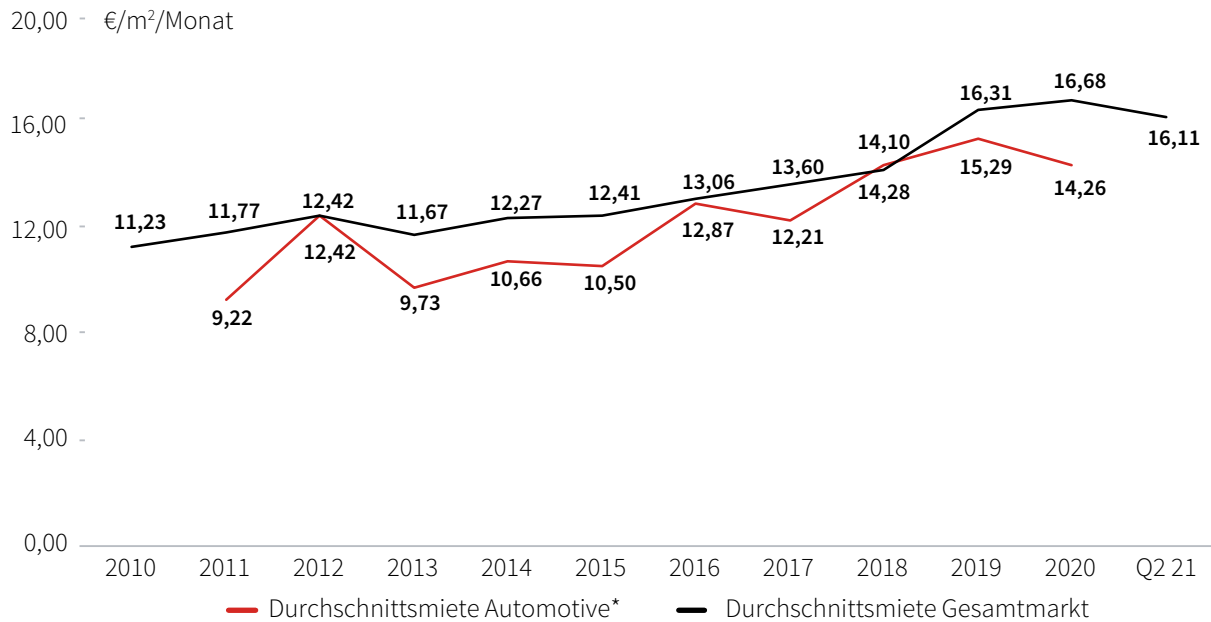


Quelle: JLL

Gründe sind in der Orientierung dieser Branche an bereits bestehenden Standorten zu suchen (eigene Standorte bzw. Branchen-Cluster), oftmals in oder in der Nähe von Gewerbe- oder Industriegebieten, sowie in ihrem Wunsch nach eher günstigen Miet- bzw. Kaufpreisniveaus.

So mieteten Nutzer aus dem Automobilbereich Flächen im Vergleich zur Durchschnittsmiete aller Anmietungen am Bürovermietungsmarkt Stuttgart zu einem im Schnitt rund 10 % niedrigeren Mietzins an.

**Abb. 24: Büroflächen-Deals Stuttgart:
Durchschnittsmiete Automobilbranche versus Durchschnittsmiete Gesamtmarkt**

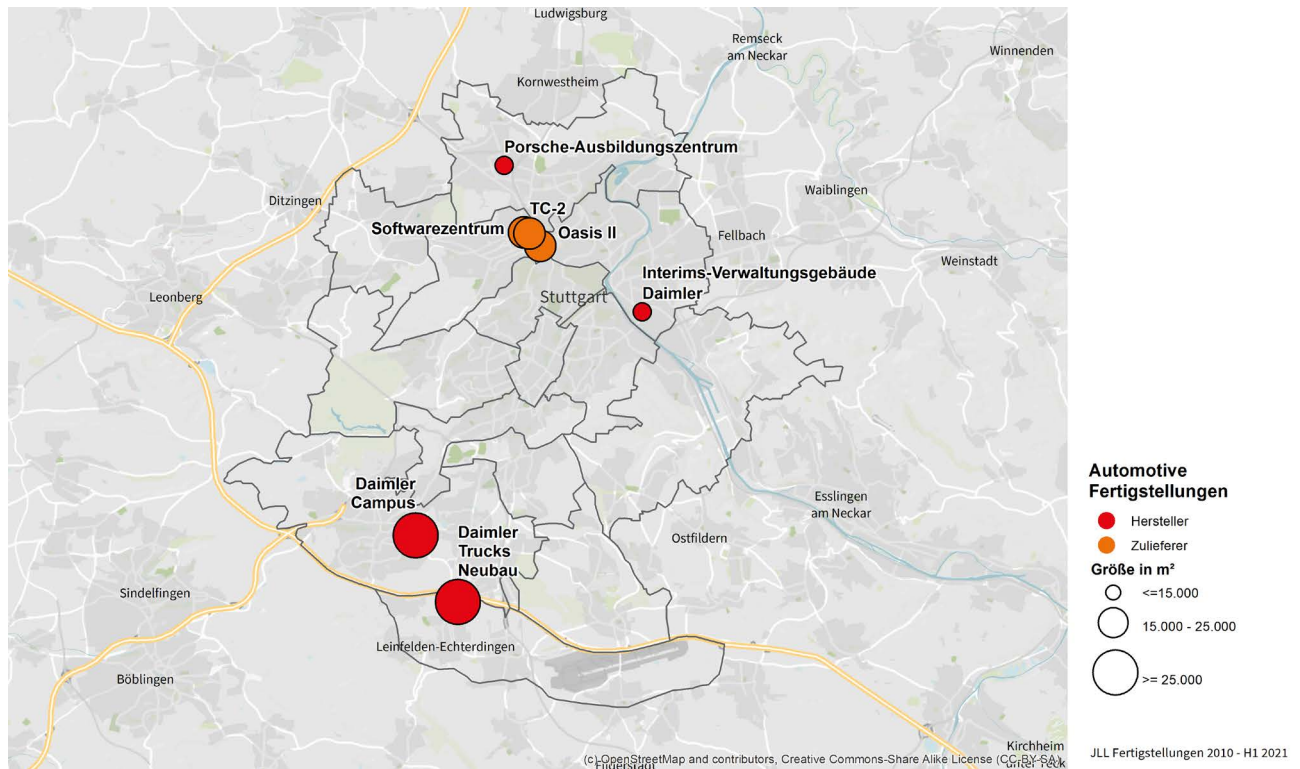


* keine Werte 2010 und 2021, da zu wenige Abschlüsse mit Mietpreisangabe für Berechnung gemäß Definition.
Quelle: JLL

Bezüglich Flächenqualitäten sind die Anforderungen allerdings eher hoch: 73 % der angemieteten oder im Rahmen von Eigennutzerabschlüssen nachgefragten Quadratmeter waren hochwertige Büroflächen, wovon wiederum 61 % der Flächen auf (zum Vertragsabschlusszeitpunkt noch zu bauende) Eigennutzer-Gebäude entfielen, die daher nicht in die Mietpreisberechnung eingehen.

Neubauten von Büroflächen, die primär oder ausschließlich von Automobilherstellern bzw. -zulieferern genutzt werden, fanden im Betrachtungszeitraum ebenfalls eher in peripheren Lagen statt. Bei vier der zehn Gebäude handelt es sich um Eigennutzer-Projekte, die anderen wurden angemietet.

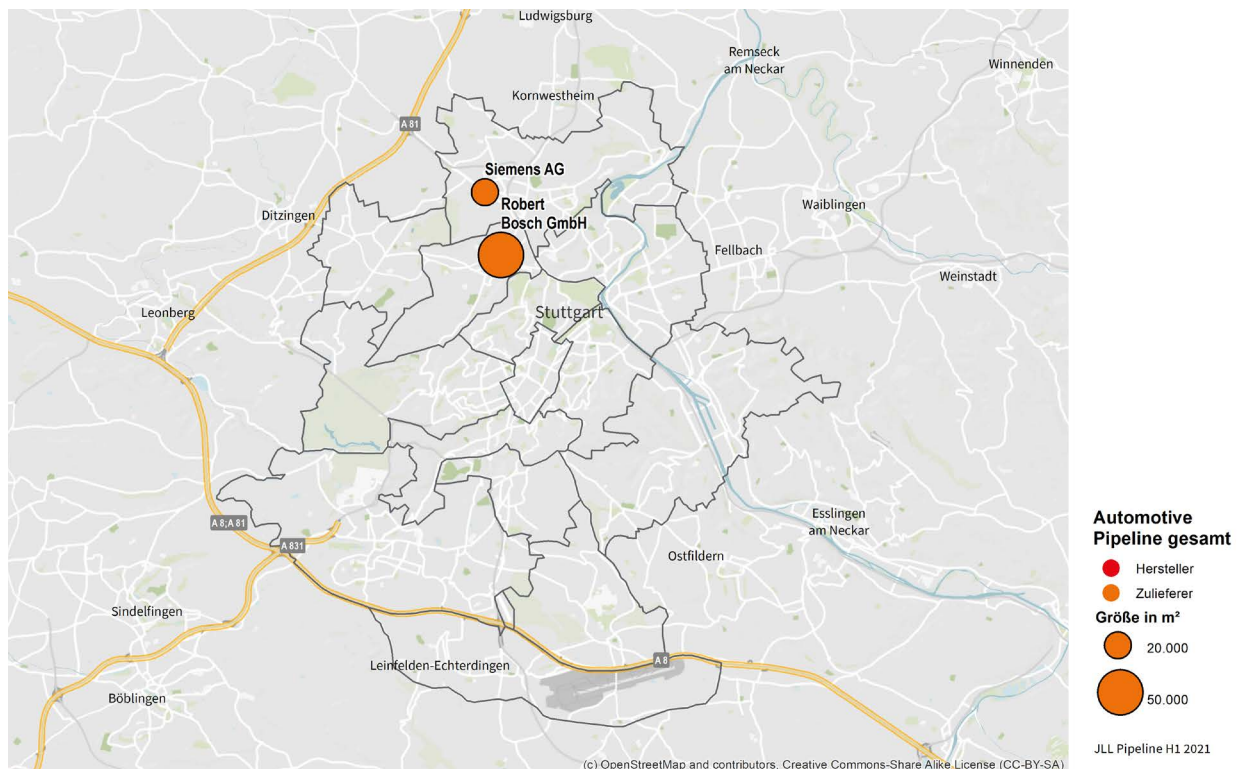
Abb. 25: Bürofertigstellungen von bzw. für Automobilunternehmen 2010-H1 2021



Da aktuell lediglich in zwei Objekten auf dem Stuttgarter Büromarkt Leerstände von je mindestens 10.000 m² verfügbar sind, müssten anmietungswillige Firmen mit entsprechendem Flächenbedarf entweder solche Büroflächen belegen, die bald von anderen, ausziehenden Mietern leergezogen werden, oder sich für Projektentwicklungen entscheiden.

Derzeit im Bau befinden sich lediglich zwei Projekte mit Automobilfirmen als künftige Flächennutzer: zum einen die 50.000 m² Eigennutzer-Projektentwicklung von Bosch in Feuerbach, die voraussichtlich Ende 2021/Anfang 2022 fertiggestellt wird; zum anderen die 20.000 m² Büroentwicklung „Urbanic“ in Zuffenhausen, die Siemens nutzen wird und deren Fertigstellung 2022 erfolgt.

Abb. 26: Aktuelle Büroprojektentwicklungen von Automobilunternehmen



Nicht abgebildet ist der Porsche Design Tower im Teilmarkt Bad Cannstatt, da dort Porsche Consulting nur einen kleinen Teil der Flächen belegt.
Quelle: JLL, Stand Q3 2021

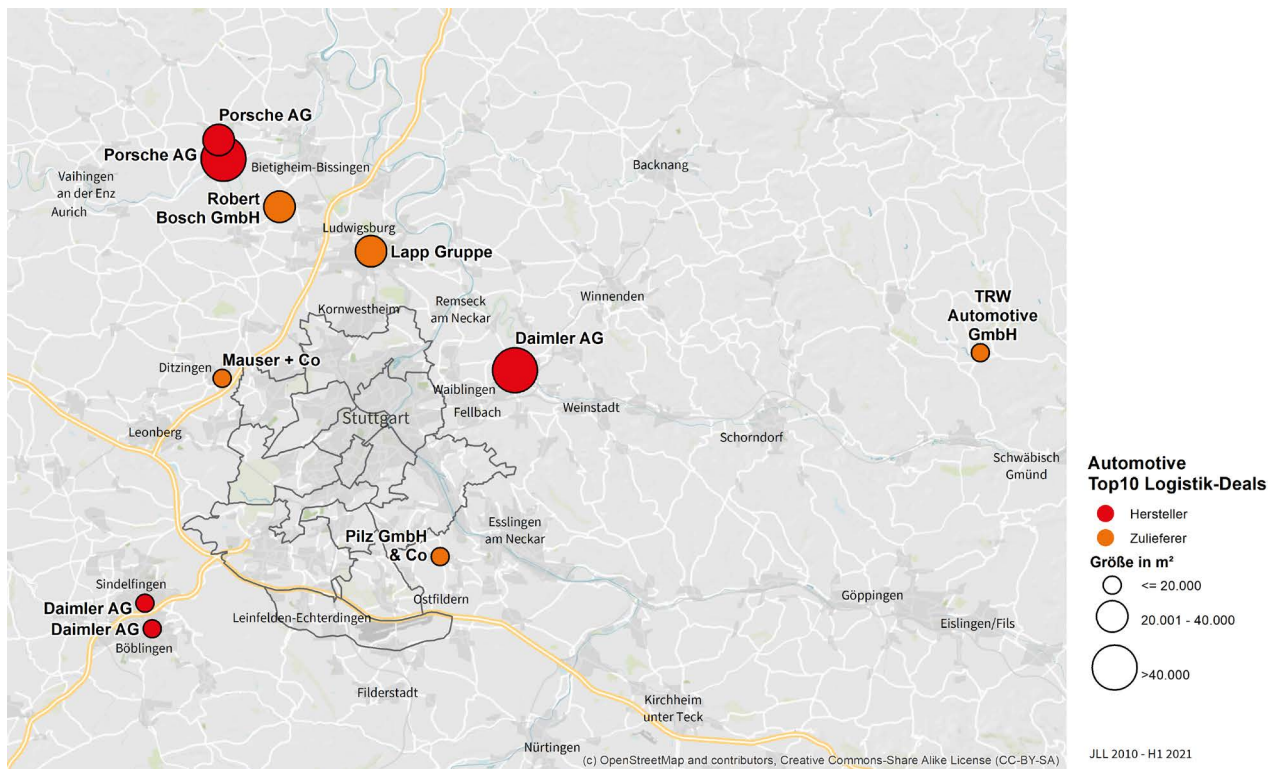
Neben den Automobilherstellern und -zulieferern arbeiten natürlich weitere Unternehmen und Institutionen verschiedenster Branchen mit oder für die Automobilbranche. Einige davon ausschließlich, für die meisten jedoch ist die Automobilbranche eine von mehreren Kundenbranchen. Je nachdem wie sich die Automobilbranche entwickelt, hinsichtlich ihrer strategischen Ausrichtung, ihrer Mitarbeiterzahl usw., werden sich auch diese Unternehmen entsprechend anpassen. Beispielsweise indem sie ihr Engagement für dieses Kundensegment ausbauen, oder zum Teil auf andere, z.B. auch überregionale Kunden und Branchen umschwenken. Daher dürfte die Abhängigkeit der weiteren Unternehmen und Institutionen vom Automobilssektor zwar spürbar, aber insgesamt begrenzt sein.

Entsprechend moderat dürften die Auswirkungen auf ihre Aktivitäten auf dem Büromarkt im Falle eines künftig reduzierten Engagements in der Automobilbranche in der Region Stuttgart ausfallen. Hinzu kommt, dass die generellen Entwicklungen wie z.B. die durch die Corona-Pandemie nochmals beschleunigte steigende Nachfrage nach modernen Arbeits(platz)konzepten für nahezu alle Institutionen, Unternehmen und Branchen gelten. Allein aus dem Grund dürfte sich die Nachfrage auf dem Büromarkt nach entsprechenden Objekten und Flächen dynamisch entwickeln. Da die Angebotsseite indes wie beschrieben stark limitiert ist und schon allein deshalb Flächengesuche oftmals nicht umgesetzt werden können, dürfte der Stuttgarter Büromarkt selbst im Falle einer reduzierten Nachfrage durch die Automobilbranche ein weiteres Mietpreiswachstum erfahren.

Die Nachfrage nach Logistik-Immobilien durch Automobilfirmen in der Region Stuttgart

Auch auf dem Immobilienmarkt für Logistikflächen spielen die Unternehmen der Automobilbranche eine wichtige Rolle.

Abb. 27: Logistikregion Stuttgart: Top 10 der größten Logistikflächenumsätze von Automobil-Unternehmen, 2010-H1 2021

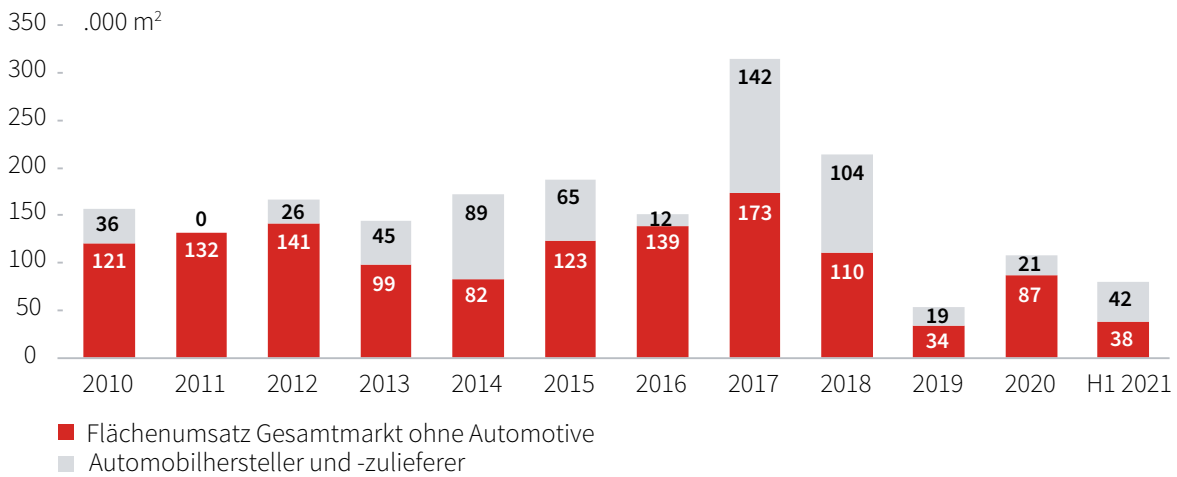


Quelle: JLL

30 %

entfielen bei der Nachfrage nach Logistikflächen seit 2010 durchschnittlich auf Automobilhersteller und -zulieferer, und damit rund 10 Prozentpunkte mehr als auf dem Büromarkt.

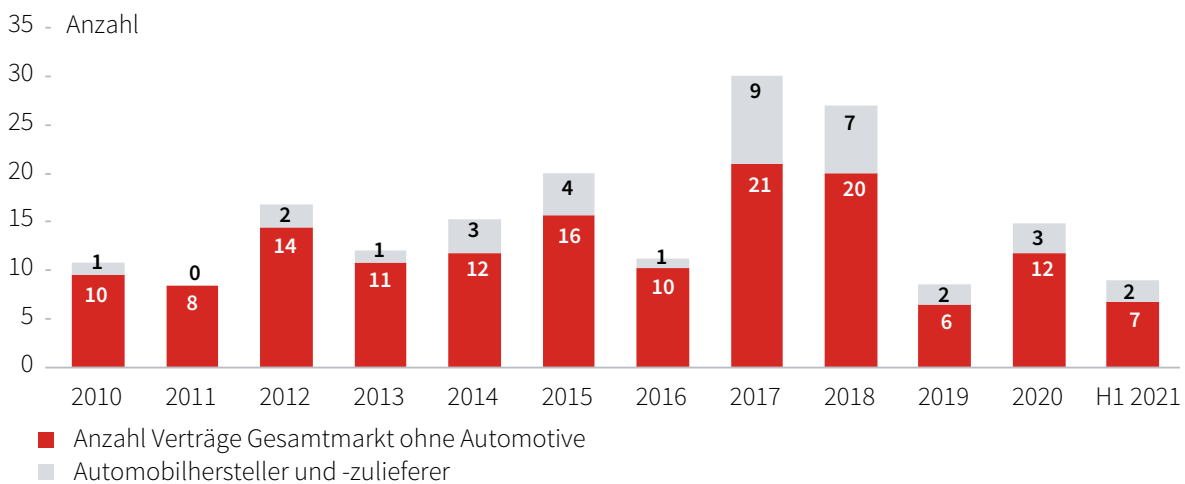
Abb. 28: Logistikregion Stuttgart: Logistikflächenumsatz Automobilunternehmen versus Gesamtmarkt



Basis: Abschlüsse ab 5.000 m²
 Quelle: JLL

Bei der Anzahl der Abschlüsse waren es 23 %.

Abb. 29: Logistikregion Stuttgart: Logistikflächen-Deals Automobilunternehmen versus Gesamtmarkt

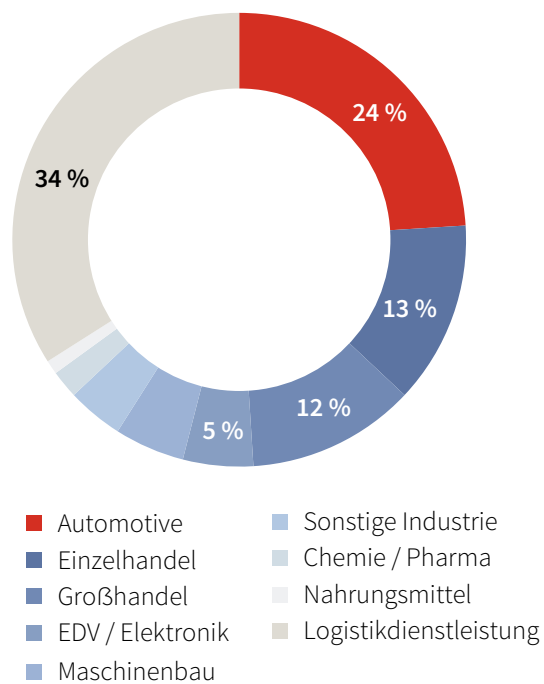


Basis: Abschlüsse ab 5.000 m²
 Quelle: JLL

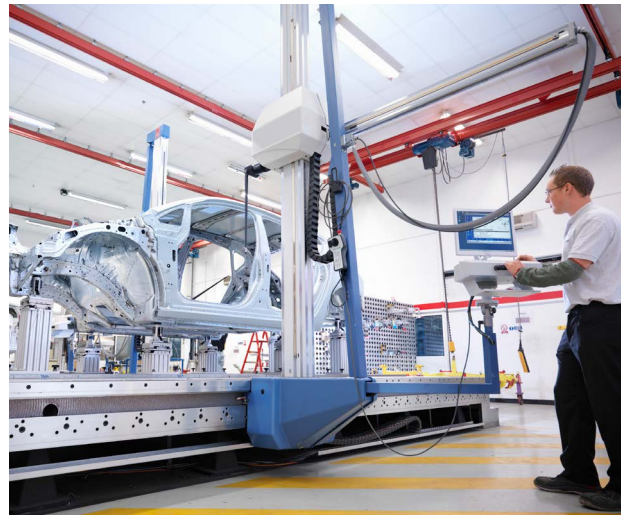
Hinzu kommen weitere Abschlüsse unter anderem von Logistik-Unternehmen, die ihre Services für Automobilfirmen durchführen, hier aber nicht erfasst sind. Der Anteil der Automobilbranche auf dem Logistikflächenmarkt ist also deutlich größer als auf dem Büromarkt.

Der im Flächenumsatz sowie der Anzahl der Abschlüsse widergespiegelte Rückgang der Nachfrageaktivitäten der Automobil-Firmen nach 2018 können nicht dahingehend interpretiert werden, dass diese Unternehmen mit Blick auf die Transformation vorsichtiger am Markt agiert haben. Eher ist zu vermuten, dass nach dem Sichern sehr großer Flächenkapazitäten in den Jahren 2017 und 2018 anschließend zunächst weniger weitere Fläche benötigt wurde. Selbst wenn mittel- oder langfristig einzelne Logistikstandorte aufgegeben werden sollten, werden sich dafür leicht Nachnutzer (auch aus anderen Branchen) finden lassen.

Abb. 30: Logistikflächen nach Nutzerbranche



Stand: 2021
 Quelle: L.IMMO ONLINE / Arbeitsgruppe für Supply Chain Services des Fraunhofer IIS

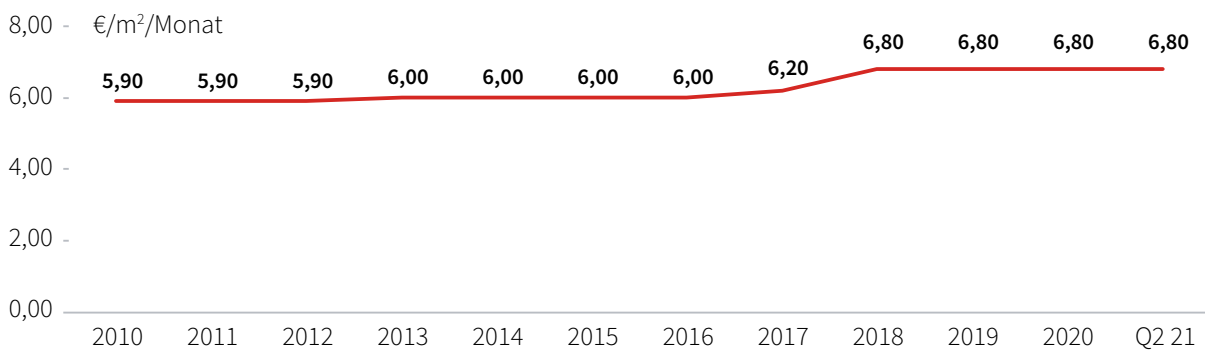


Denn während sich die Logistikflächennachfrage in dieser wirtschaftsstarken und kaufkräftigen Region aus zahlreichen Branchen speist, ist die Angebotsseite durch einen Mangel großer, zusammenhängender Flächen für Logistikansiedlungen bei gleichzeitig restriktiver Neuausweisung gekennzeichnet.³⁵

Ob die bei der Verschiebung hin zu Elektrofahrzeugen reduzierte Anzahl von Teilen langfristig eine reduzierte Flächennachfrage nach Logistikflächen mit sich bringen wird, lässt sich noch nicht sagen. Die Flächennachfrage der Automobilindustrie nach Industrial-Immobilien insgesamt (Logistikimmobilien, aber auch Lager- und Produktionsimmobilien) dürfte kurz- und mittelfristig allerdings steigen, da die neuen Technologien in den bisherigen Gebäuden und Flächen vielfach nicht darstellbar sind – oder weil beispielsweise die Arbeit mit Batterien und Akkus erhöhte Brandschutzauflagen erforderlich machen. Aktuell beinhaltet bereits fast jede mit der Automobilbranche in Verbindung stehende Anfrage nach Logistikstandorten in der Region Stuttgart die Anforderung nach Teilbereichen, die zur Batterielagerung genutzt werden können. Auch der wachsende F&E-Bereich des Autosektors dürfte die Nachfrage nach Logistikleistungen steigen lassen.³⁶

Die Spitzenmiete für Logistikflächen der Region verzeichnete in den letzten 10 Jahren bereits eine leichte Aufwärtstendenz. Diese dürfte sich bei hoher Nachfrage und knappem Angebot fortsetzen.

Abb. 31: Logistikregion Stuttgart: Spitzenmiete Gesamtmarkt, 2010-H1 2021



Basis: Abschlüsse ab 5.000 m²
Quelle: JLL

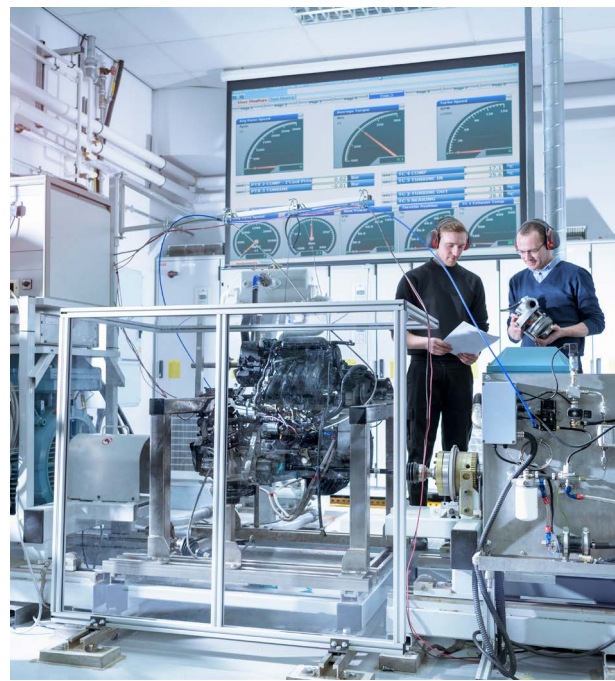
Der Strukturbericht Region Stuttgart 2021 stellt zurecht fest: „In der Automobilindustrie ist temporär von einem erhöhten Flächenbedarf auszugehen, weil neben den Flächen für die etablierte Produktion zusätzliche Flächen für neue Antriebstechnologien benötigt werden. Hierbei geht es um die Verfügbarkeit (auch größerer Grundstücke), um Geschwindigkeit bei Genehmigung und Erschließung sowie um die Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur.“³⁷



Dr. Rogg, Wirtschaftsförderung Region Stuttgart:

„Für das Gelingen der industriellen Transformation in der Region Stuttgart werden bedarfsgerechte Gewerbeflächen benötigt. Hierzu ist es notwendig, in höherem Umfang als bisher untergenutzte Gewerbeflächen und Gewerbebrachen zu aktivieren, bestehende Gewerbegebiete an die neuen Bedarfe anzupassen, diese attraktiver zu gestalten sowie effizienter und klimaschonender zu planen und zu bauen. Auch eine gute Erreichbarkeit und mehr Aufenthaltsqualität sind zu berücksichtigen. Gerade für großflächige Bedarfe der industriellen Transformation bedarf es dazu aber punktuell auch der Entwicklung neuer Gebiete.“

Bereits heute klagen branchenübergreifend viele Firmen über einen Mangel an geeigneten und bezahlbaren Grundstücken. Dies ist ein Engpassfaktor bei der Unternehmensentwicklung, und von der Verwaltung werden Anstrengungen unternommen, Flächen zu aktivieren. Mehrere Automobilhersteller und -zulieferer sind aktuell dabei, ihr Standortportfolio in der Region mit Blick auf die künftigen Anforderungen anzupassen. Das kann die Konsolidierung einer Vielzahl über Jahrzehnte gewachsener Standorte auf nur noch wenige, dann aber hochmoderne Liegenschaften in besseren Lagen sein. Es können aber auch Ergänzungsbauten oder neu zu gestaltende Flächenkonzepte und Mietverträge in bestehenden Gebäuden darunterfallen, ebenso wie Standortschließungen, Nachnutzungskonzeptionen oder Flächenreduktionen.



Und es kommen weitere Anpassungsnotwendigkeiten hinzu - letztlich geht es um die gesamte Logistik-Lieferkette. So müssen die Hersteller ihre Lieferketten nicht nur hinsichtlich geänderter F&E- sowie Produktionsabläufe oder Produktionsstandorte anpassen; auch die Analyse in Bezug auf den CO₂-Fußabdruck wird notwendig, wozu letztlich auch die Immobilien gehören. Die allmählich zunehmenden Anforderungen der Hersteller an ihre Auftragnehmer, ESG³⁸-Kriterien zu erfüllen – was unter anderem Standorte und Immobilien betrifft – sind eine relativ neue Entwicklung und stellen bei vielen Zulieferern daher noch Neuland dar. Hier könnten perspektivisch unter anderem energetische Sanierungen und Umbauten von Objekten notwendig werden. In jedem Falle bringen die Entwicklungen der Branche in den kommenden Jahren zahlreiche Aktivitäten in verschiedenen Segmenten der Immobilienmärkte mit sich – für Hersteller, Zulieferer und Logistiker.

Szenarien bei Veränderung der Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur: **Auswirkung auf den Büroimmobilienmarkt**

Die Transformation bringt in jedem Falle qualitative Änderungen mit sich. Von der Stärkung der IT-Kompetenz in der Autobranche beispielsweise wird ganz unmittelbar der Standort Stuttgart profitieren: Daimler beispielsweise plant, 3.000 Softwareingenieure einzustellen, allein 1.000 davon in Sindelfingen. Dort sollen das Kompetenzzentrum für das neue Betriebssystem sowie ein Software-Campus entstehen.

Bezüglich quantitativer Auswirkungen (etwa auf die Beschäftigtenzahlen) stellen sich die Prognosen indes uneinheitlich dar. Mögliche Auswirkungen auf den Stuttgarter Büroflächenmarkt wurden daher auf Basis der oben genannten Szenarien von KGP Auto für Stuttgart abgeleitet. Dabei wurden für die drei Bereiche Produktion, Forschung & Entwicklung sowie „Andere“³⁹ Bürobeschäftigtenquoten geschätzt und auf die Szenarien angewandt:

Abb 32: Ausgangsbasis für Szenarien zur Entwicklung der Bürobeschäftigtenzahlen

	Gesamtbeschäftigung	Bürobeschäftigungsquoten*	Bürobeschäftigte
Produktion	60.000	40	24.000
F&E	30.000	85	25.500
Andere	10.000	90	9.000

*Quelle: Eigene Schätzung in Anlehnung an gif Gesellschaft für Immobilienwirtschaftliche Forschung e.V.

Abb 33: Anzahl Bürobeschäftigte im Automobilsektor Stuttgart nach Szenario, Sektor und Jahr

Basis-Szenario	2020	2025	2030
Produktion	24.000	22.800	22.000
F&E	25.500	27.200	25.500
Andere	9.000	7.200	7.200
Bürobeschäftigung	58.500	57.200	54.700
Veränderung			-6 %

Positiv-Szenario	2020	2025	2030
Produktion	24.000	22.000	21.600
F&E	25.500	30.600	30.600
Andere	9.000	9.900	10.800
Bürobeschäftigung	58.500	62.500	63.000
Veränderung			8 %

Negativ-Szenario	2020	2025	2030
Produktion	24.000	19.200	18.800
F&E	25.500	25.500	23.000
Andere	9.000	6.300	5.400
Bürobeschäftigung	58.500	51.000	47.200
Veränderung			-19 %

Quelle: KGP Auto, eigene Berechnungen



Die auf diese Weise ermittelten Änderungen bei den Bürobeschäftigten reichen von minus 19 % im negativen bis plus 8 % im positiven Szenario. Bei geschätzten 25 m² Bürofläche pro Beschäftigten würde dies im negativen Szenario bedeuten, dass rund 283.000 m² Büroflächen nicht mehr benötigt werden, während im positiven Szenario ein Mehrbedarf von 113.000 m² entsteht. Auch wenn 283.000 m² in absoluten Zahlen viel erscheint, repräsentiert dieses Volumen lediglich 3 % des aktuellen Stuttgarter Büroflächenbestandes. Und da auf der Angebotsseite ein großer Mangel an Flächen herrscht, der viele Firmen daran hindert, geeignete Flächen zu finden, würde eine Ausweitung der Angebotsseite dem Markt sogar neue Impulse geben – auch wenn viele dieser Flächen zunächst saniert und in eine marktgerechte Qualität überführt werden müssten, was in den meisten Fällen zugleich eine bessere Flächen- und Energieeffizienz bedeutet. Da sich Teile dieser 283.000 m²

Fläche jedoch nicht in klassischen bzw. zentralen Bürolagen befinden, wird sich das theoretisch freier werdende Flächenvolumen primär auf dezentrale Lagen auswirken, die dann einen zum Teil deutlich steigenden Büroflächenleerstand zu verzeichnen hätten. Das Mietpreinsniveau würde in dem Fall nicht weiter steigen oder könnte sogar sinken. Auf den Stuttgarter Gesamtmarkt dürfte eine solche Entwicklung aufgrund der weiter unten beschriebenen überlagernden Trends jedoch deutlich geringere Effekte haben. Das gilt insbesondere für die stark nachgefragten Bürolagen – hier wird mit weiteren Mietpreissteigerungen gerechnet.

Diese Rechnungen stellen eine stark vereinfachte Anwendung der Szenario-Annahmen dar. Ohne Berücksichtigung anderer Faktoren und Entwicklungen, etwa der möglichen unternehmerischen oder standortbezogenen Anpassungen in der mit der Autobranche verbundenen weiteren Unternehmen. Insgesamt dürfte der Büromarkt Stuttgart jedoch selbst im negativen Szenario nur moderate Auswirkungen spüren. Wenn wie erwartet der Anteil der F&E- sowie IT-Beschäftigten bei Automobilfirmen in den nächsten Jahren zunimmt, wird der ohnehin schon bestehende Fokus der Autobranche auf hochwertige Flächenqualitäten auf dem Büromarkt beibehalten oder noch weiter forciert werden. Insbesondere mit Blick auf die Implementierung neuer Arbeits(platz)konzepte im „war for talents“, also dem Kampf der Arbeitgeber um die besten Mitarbeiter, werden moderne und hochwertige Flächen nachgefragt. Künftig werden daher Abschlüsse zu höheren Mieten als aktuell zu erwarten sein. Der „war for talents“ wirkt sich oftmals auch auf die Standortpräferenzen aus: Neben einer guten verkehrlichen Erreichbarkeit sind urbane Lagen mit beispielsweise einem guten Nahversorgungsangebot relevant – das spräche eher für innerstädtische Standorte als für periphere Lagen, und allein schon aus diesem Grund für ein höheres Mietniveau.

Für alle Szenarien gilt, dass hochwertige Flächen weiter eine hohe Nachfrage erfahren werden und vermehrt zentralere Lagen in den Fokus rücken als diejenigen, in denen bislang das Groß der Automobil-Flächenumsätze erfolgt sind. Während die Automobilhersteller eher in ihren angestammten (primär peripheren) Lagen bleiben, zieht es mehr und mehr Zulieferer in zentrale Lagen, da beim Kampf um die besten Talente auch der Bürostandort eine immer größere Rolle spielt. Gerade in den zentralen Teilmärkten ist allerdings das Angebot – insbesondere das Angebot großer und zusammenhängender Flächen hoher Qualität – sehr eingeschränkt. Für Eigentümer, Investoren bzw. Projektentwickler ergeben sich daraus Ansätze, neues Flächengeböt (ggf. sogar spekulativ) zu schaffen, in Form von Modernisierungen oder Neubauten. In den aktuell im Bau befindlichen Objekten auf dem Stuttgarter Büromarkt werden jedoch beispielsweise bis Ende 2023 lediglich 70.000 m² noch freier Flächen auf den Markt kommen. Um diese Flächen konkurrieren neben Automobilfirmen aber natürlich noch viele weitere Branchen. Darüber hinausgehende Flächenpotentiale benötigen Zeit, um bebaut werden zu können. Insbesondere wenn es um Neubauten geht, die gegenüber Sanierungen von Bestandsobjekten beispielsweise vielfach flexiblere Raumnutzungen ermöglichen. Eine Ausweitung der knappen Angebotsseite stößt auch an anderer Stelle auf Hindernisse: Die Aktivierung von Baulandreserven städtischer Grundstücke etwa ist stark abhängig von etwaigen politischen Diskussionen. Dies reduziert in gewissem Maße die Attraktivität solcher Grundstücke für Projektentwickler und Investoren. Diese Herausforderungen bei der Ausweitung des Flächenangebots dürfte in Kombination mit den steigenden Baukosten zu steigenden Mieten führen. In Zweit- und Drittlagen könnten zumindest aufgrund niedrigerer Grundstückspreise relativ gesehen auch günstigere Mieten angeboten werden. Je peripherer und weniger attraktiv die Lage und das Umfeld für die Mitarbeiter, desto weniger kommen solche Standorte jedoch im „war for talents“ in Betracht. Eine Alternative wären indes Entwicklungen beispielsweise im Stil eines Forschungs- und/oder IT-Campus,



der maßgeschneiderte Voraussetzungen und ein inspirierendes Umfeld für die relevanten Nachfragergruppen bietet und über eine gute Anbindung verfügt. In einem solchen Fall können sogar periphere Lagen relevant werden.

Für den (Szenario-)Fall einer deutlich sinkenden Bürobeschäftigtenzahl im Automobilsektor werden periphere Lagen besonders unter Druck geraten, da größere Flächenvolumina vornehmlich dort freigezogen werden dürften. Sofern dies nicht durch eine ansonsten starke Nachfrage durch andere Branchen überkompensiert werden kann, die etwa von zentraleren Lagen aufgrund des dortigen Flächenmangels auf periphere Lagen ausweichen müssen, würde das die Eigentümer leerfallender Objekte vor besondere Herausforderungen stellen. Denn diese Lagen würden als Bürostandorte an Bedeutung verlieren, mit entsprechenden Konsequenzen für die Mieten.

Fazit und Ausblick

In der Region sind viele Unternehmen mit guten Wachstumsperspektiven vertreten – sowohl in den Branchen, die sich mit den Systemen des Elektroantriebs beschäftigen, als auch bei den Branchen im Bereich Automatisierung und Vernetzung. Es besteht eine hohe technologische Wettbewerbsfähigkeit und Innovationsstärke

bei den Firmen vor Ort, viele Unternehmen sind Weltmarktführer in ihrem Technologiebereich. Digitale Mobilitätslösungen bzw. Mobilitätsdienstleistungen für das Fahrzeug könnten zum Beispiel Chancen für innovative und neue Geschäftsfelder bieten und wichtige Treiber für die Region sein.

Matthias Pfeiffer, Wirtschaftsförderung der Landeshauptstadt Stuttgart, stellvertretender Leiter:

Eine hohe Innovationskraft ist ein „Muss“ für eine dauerhafte erfolgreiche Positionierung unseres Standorts. Unter den 50 führenden Patentanmeldern des Jahres 2020 sind drei Stuttgarter Patentanmelder besonders hervorzuheben: Robert Bosch GmbH (4.033 Anmeldungen), Daimler AG (1.638 Anmeldungen), Porsche AG (591 Anmeldungen). Diese haben zusammen 6.489 Patente im Jahr 2020 angemeldet. Das veranschaulicht in beeindruckender Weise, wie hier ansässige Automobilhersteller und Zulieferer im Bereich Innovationen aktiv und erfolgreich sind. Damit leistet die Branche selbst einen immensen Beitrag für die dauerhaft gute Wettbewerbssituation der Unternehmen und des Standorts.



Dr. Rogg, Wirtschaftsförderung Region Stuttgart:

„Das hohe Niveau der Innovationsfähigkeit in der Region Stuttgart wird durch die Spitzenposition im Innovationsindex 2020 des Statistischen Landesamts dokumentiert. Die hohe Innovationsfähigkeit der Landeshauptstadt Stuttgart beruht vor allem auf der hohen Forschungsintensität und einem hohen Beschäftigtenanteil in wissensintensiven Dienstleistungsbranchen.“

Obwohl jeder Wandel auch Risiken mit sich bringt, wird die Transformation der Automobilbranche neue Wachstumstreiber und Impulse für die Region Stuttgart bringen. Gerade hier gibt es beste Voraussetzungen, die für Optimismus sorgen. Denn die Region ist von einer besonderen Wirtschafts- und Forschungsstruktur geprägt: Die enge Verknüpfung von Forschung, produzierendem Gewerbe, dem Dienstleistungssektor sowie das Zusammenspiel zwischen Maschinen-/Anlagenherstellern und den Anwendern aus dem Automobil-Bereich wie auch die hervorragend ausgebildeten Fachkräfte⁴⁰ sind eine starke Basis, neue Produkte, Geschäftsfelder und Services entstehen zu lassen. Diese werden sich nicht nur wettbewerbsfähig, sondern vielfach auch führend am Markt behaupten und so zu einer weiterhin dynamischen Entwicklung der Region beitragen.

Das lange gewachsene Stuttgarter Automobil-Cluster, das die komplette Wertschöpfungskette der Automobilwirtschaft abbildet und in dem zahlreiche Unternehmen, Institute, sowie die öffentliche Hand eng zusammenarbeiten, ist ein einzigartiger „lebender Organismus“. Sein vorhandenes Knowhow und intellektuelles Potential, seine Erfahrung und gewachsene Zusammenarbeit können eine erfolgreiche Transformation bewirken, wenn diese Stärken konsequent ausgespielt werden. Die Region Stuttgart hat sich außerdem bereits mit diversen Aktivitäten und Einrichtungen auf den Transformationsprozess

eingestellt – z.B. durch einen Transformationsbeauftragten für Industrieproduktion der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart, die Clusterinitiative Automotive Region Stuttgart (CARS), die Landesagentur für neue Mobilitätslösungen und Automotive Baden-Württemberg (e-mobil BW), die Technologietransfermanager der regionalen Industrie- und Handelskammer und Wirtschaftsförderung sowie Transformationssekretäre der IG Metall. Des Weiteren betreibt das Forschungsinstitut ARENA2036 in Stuttgart Forschungen zum Thema Mobilität, zur Entwicklung neuer Produktionsformen in der Automobilindustrie und zur Gestaltung des Technologiewandels.

Auch im Bereich künstliche Intelligenz zählt der Raum Stuttgart zu den führenden Regionen: So wurde Mitte des Jahres in Ehningen bei Stuttgart der leistungsstärkste Quantencomputer Europas eingeweiht, der von IBM gemeinsam mit der Fraunhofer-Gesellschaft betrieben wird. Er ermöglicht es den Firmen und anderen Forschungseinrichtungen, entsprechende Kompetenzen aufzubauen und Anwendungsmöglichkeiten zu testen.⁴¹ Und auch das Max-Planck-Institut für Intelligente Systeme hat einen Sitz in Stuttgart. Diese Standortvorteile nutzen neben der Autobranche auch Unternehmen anderer Sektoren.

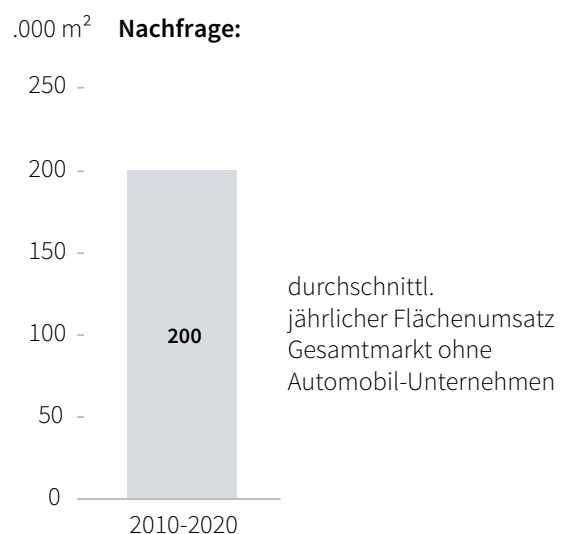
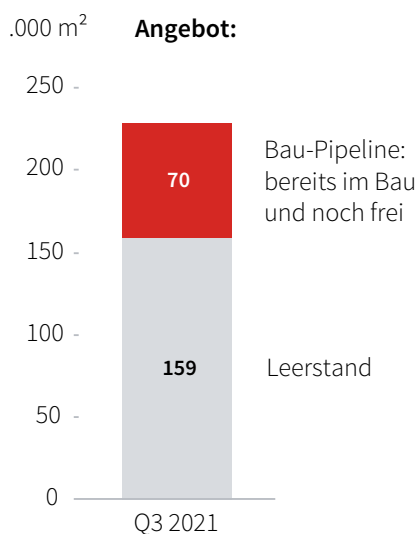
Fest steht, dass die genannten Megatrends die Nutzung und die Produktion des Automobils in den nächsten Jahren deutlich verändern werden. Was offen ist, ist die Intensität und das Tempo des Wandels. Der Strukturwandel könnte dabei mehr Neues entstehen lassen, als Altes wegbricht. Im Zusammenhang mit E-Mobilität dürfte es in der Zukunft die größten Veränderungen bei der Beschäftigung im verarbeitenden Gewerbe bzw. im Fahrzeugbau geben. Aufgrund der geringeren Komplexität der Elektroantriebe im Vergleich zu Verbrennungsmotoren sind Stellen in der Produktion von Motoren und Getrieben gefährdeter als in den Entwicklungsabteilungen.

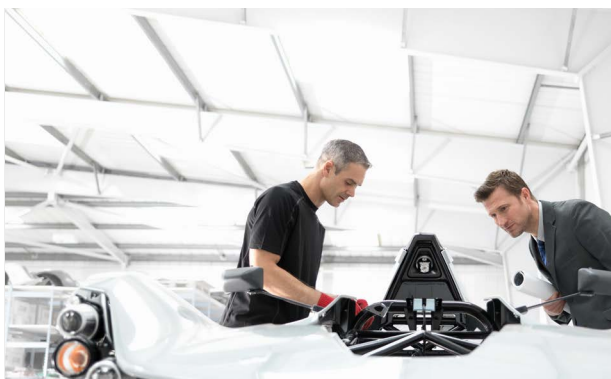
Für die neuen Geschäftsfelder und Dienstleistungen, die entstehen, und Zukunftstechnologien, die entwickelt werden, braucht es auch weiterhin Büro- und Logistikflächen. Auch wenn sich Unternehmen der Automobil- und Zulieferbranche angesichts der bevorstehenden Umstrukturierungen bereits in den letzten Jahren Flächen gesichert haben, ist davon auszugehen, dass

die Automobilunternehmen auf den Immobilienmärkten weiterhin aktive Nachfrager bleiben. Das liegt etwa auf dem Büromarkt auch darin begründet, dass allein schon im Zuge der Umstellung auf moderne Arbeits(platz)konzepte selbst bei gleichbleibender Mitarbeiterzahl quantitativ vielfach mehr Bürofläche benötigt wird.

Abb. 34: Kurz und knapp

Automobilbranche	Region Stuttgart	Büroimmobilienmarkt Stuttgart
Der strukturelle Wandel bewirkt quantitativ in einigen Bereichen einen Beschäftigungsabbau, in anderen einen -aufbau; die Prognosen per Saldo sind diesbezüglich uneinheitlich. Gleichzeitig wird neues, hochspezialisiertes Fachwissen und (z.B. IT-) Expertise benötigt: Das führt zu Qualifizierungsmaßnahmen und Neueinstellungen – bei Herstellern und Zulieferern, die dabei zum Teil um dieselben Talente werben.	Die Region ist hervorragend gerüstet, diesen strukturellen Wandel zu unterstützen bzw. weiterhin eine weltweit führende Rolle als Automobil-Cluster zu spielen. Standortvorteile wie z.B. die Forschungslandschaft oder eine hohe Innovationsfähigkeit stellen dabei auch für andere Branchen treibende Kräfte dar.	Der Büromarkt wird die Auswirkungen der Transformation der Automobilbranche quantitativ und qualitativ spüren; da der Anteil der Automobilbranche jedoch begrenzt ist, und andere strukturelle Trends stärker wirken, wird sich der Gesamtmarkt insgesamt weiter positiv entwickeln und nur einzelne Marktsegmente von negativen (z.B. Leerstands- und Mietpreis-) Effekten betroffen sein.





Beispielrechnung, ceteris paribus, d.h. ohne sonstige Einflüsse, Trends und Effekte: Das aktuelle Büroflächenangebot (hier: Summe aus kurzfristig verfügbarem Leerstand und bereits im Bau befindlichen, noch freien Flächen) liegt mit 230.000 m² nur leicht über dem durchschnittlichen jährlichen Flächenumsatz des Gesamtmarktes ohne Automobil-Unternehmen (200.000 m²). Das bedeutet, dass das Flächenangebot rein rechnerisch in etwas mehr als einem Jahr absorbiert würde.⁴² Mit Automobilunternehmen liegt die Nachfrage bei 255.000 m². Selbst wenn künftig Teile der Nachfrage der Automobilbranche wegfallen würden, und darüber hinaus weitere Unternehmen (Marketing-Firmen, IT-Unternehmen, usw.) davon betroffen wären, wären die negativen Effekte auf den Markt begrenzt.

Hinzu kommt: Die Anforderungen an Objekte und Flächen werden auch qualitativ weiter steigen. Viele Gebäude im Bestand können diese Anforderungen schon jetzt nicht erfüllen – insbesondere wenn neben reinen Bürogebäuden spezifische Immobilien verlangt werden, in denen neben „klassischen“ Büroflächen auch Forschung, Entwicklung, Produktion und Lagerhaltung betrieben wird. Weitere Neubauten werden daher nötig.

Einige solcher Entwicklungen sind bereits im Gange, auch im Umland von Stuttgart, wie etwa der „Prototypenpark“ für die Daimler AG in Waiblingen. Außerdem die zentrale Fertigungsstätte für Prototypenfahrzeuge der Porsche AG in Sachsenheim bei Bietigheim-Bissingen, oder, noch weiter entfernt, das Batteriekompetenzzentrum von Audi in Neckarsulm sowie die Erweiterung der Halbleiterproduktion von Bosch in Reutlingen. Bereits im letzten Jahr wurde in Sindelfingen von Daimler die Factory 56 eröffnet, die sich mit selbst erzeugtem, grünem Strom versorgt, CO₂-neutral produziert, eine zum Teil begrünte Dachfläche besitzt, und bei der Recycling-Beton eingesetzt wurde.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass im „war for talents“, dem Wettbewerb um die besten Arbeitskräfte, nicht zuletzt die Standortwahl immer relevanter wird – beispielsweise mit Blick auf die Pendel-Distanzen bzw. Erreichbarkeit für die Mitarbeiter. Die Transformation der Wirtschaft, die sich über viele Jahre erstrecken wird und etwa mit den Themen neue Technologien, Digitalisierung, oder neue Arbeitswelten weit über die Automobilbranche hinaus reicht, wird auch die Wirtschaftsstruktur der Stadt und Region Stuttgart verändern. Das gilt auch für die Immobilienmärkte, für die jegliche Veränderungen immer auch Aktivitäten bedeuten – bei der Nachfrage, beim Angebot, und bei den Mieten und Renditen.

Der Wirtschaftsstandort Stuttgart ist gut gerüstet für die anstehenden Transformationen. Und für den Immobilienmarkt dürften diese Veränderungen eine seit langem notwendige „Verjüngungskur“ bedeuten, die modernere, nutzerfreundlichere, ressourcenschonendere und vielfach mit Green Building-Zertifikaten ausgezeichnete Gebäude und Flächen hervorbringen wird.

Quellen

- ¹ <https://de.wikipedia.org>
- ² CASE: **C**onected car, **A**utonomous vehicle/Automated driving, **S**haring/Subscription, **E**lectrification
- ³ Stand der Informationen: 29.11.2021.
- ⁴ Battery Electric Vehicle oder batterieelektrische Antriebe
- ⁵ <https://auto-institut.de>
- ⁶ Während ein Verbrennungsmotor nebst Getriebe aus mindestens 1.400 Teilen zusammengesetzt wird, besteht ein Elektromotor nebst Batterien nur aus rund 200 Komponenten. Quelle: <https://t3n.de>
- ⁷ K. Popławski, "Germany joins the Electromagnetic Race", Center for Eastern Studies 2019, www.ifri.org
- ⁸ Laut Koalitionsvertrag der designierten neuen Bundesregierung sieht bis Ende 2022 eine unveränderte Förderung von E-Autos mittels Innovationsprämie (von bis zu 3.000 €) bis Ende 2022 vor, als Ergänzung zum Umweltbonus (von bis zu 6.000 €); dieser soll Ende 2025 auslaufen. Stand der Informationen: 29.11.2021
- ⁹ So plant etwa Porsche den Bau einer Batteriezellfabrik in Tübingen, und Daimler baut den Standort Untertürkheim zum Technologie-Kompetenzzentrum aus, der sich auf Elektroantriebs- und Batterietechnologie fokussiert, einschließlich der Produktion von Lithium-Ionen-Zellen.
- ¹⁰ www.faz.net
- ¹¹ Stand 24.11.2021
- ¹² Electric Car MARKET & INNOVATION Report 2021, auto-institut.de
- ¹³ In ähnlichen Rankings finden sich auch zahlreiche deutsche Zulieferer auf den vordersten Plätzen.
- ¹⁴ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
- ¹⁵ Bundesagentur für Arbeit
- ¹⁶ www.stuttgart.ihk24.de
- ¹⁷ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
- ¹⁸ Umfasst die Bereiche "Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren", "Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern", sowie "Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen". Quelle: Destatis.
- ¹⁹ Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigungsstatistik, März 2021
- ²⁰ Zum 1. Dezember 2021 wurde die Daimler Trucks AG von der Daimler AG abgespalten. Zum 1. Februar 2022 soll die Daimler AG in Mercedes-Benz Group AG umbenannt werden.
- ²¹ www.rnz.del
- ²² www.merkur.de
- ²³ www.swr.de
- ²⁴ www.produktion.de, andere
- ²⁵ Strukturbericht Region Stuttgart 2021, IMU-Institut und Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung
- ²⁶ www.heise.de
- ²⁷ EV = Electric Vehicle, Elektroauto
- ²⁸ Szenarien zu Beschäftigungsentwicklung bis 2030 siehe Abschnitt "6. Szenarien bei Veränderung der Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur: Auswirkung auf den Büroimmobilienmarkt".
- ²⁹ Hierzu zählen z.B. die Tochtergesellschaften Peugeot, Chrysler, Opel, Citroën oder Dodge.
- ³⁰ Automobile Arbeitswelt im Wandel: Jobeffekte in Deutschland bis 2030. BCG 2021
- ³¹ Automobile Arbeitswelt im Wandel: Jobeffekte in Deutschland bis 2030. BCG 2021
- ³² Abweichung des Ausgangswertes für das Jahr 2020 zu den Zahlen in der Abb. 4: "Beschäftigungsentwicklung in der Automobil-Branche, Deutschland und Region Stuttgart" aufgrund unterschiedlicher Gebietsabgrenzung und Branchen-Definition.
- ³³ Mercedes-Benz hat als erster Fahrzeughersteller weltweit vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) eine "Systemgenehmigung" für hochautomatisiertes Fahren (Level 3) erhalten. Somit darf die S-Klasse als erstes Serienauto der Welt unter gewissen Voraussetzungen völlig selbstständig fahren. Quelle: handelsblatt.com
- ³⁴ Anmietungen und Eigennutzerabschlüsse ab einer Größe von 5.000 m².
- ³⁵ Quelle: JLL, L.IMMO ONLINE / Arbeitsgruppe für Supply Chain Services des Fraunhofer IIS
- ³⁶ Ein Blick über den Tellerrand - in diesem Fall über die Autobranche hinaus - zeigt eindeutig, dass zum Beispiel der wachsende Bereich Online-Handel weiter steigende Logistik-Flächenbedarfe mit sich bringt und selbst im Falle einer etwaigen mittelfristig reduzierten Nachfrage aus der Autobranche die Gesamtnachfrage nach Logistikflächen hoch bleiben dürfte.
- ³⁷ Strukturbericht Region Stuttgart 2021, IMU-Institut und Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung
- ³⁸ Kriterien zu den Bereichen Environment, Social, Governance, also Umwelt, Soziales und Unternehmensführung.
- ³⁹ Zu "Andere" zählen Verwaltung, Finanzen, Aftermarket, Vertrieb und Marketing.
- ⁴⁰ In der Region Stuttgart ist beispielsweise der Anteil der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe mit akademischem Abschluss von 2007 bis 2020 von 16 % auf 23 % gestiegen. Quelle: Strukturbericht Region Stuttgart 2021, IMU-Institut und Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung.
- ⁴¹ www.all-electronics.de
- ⁴² Ohne Berücksichtigung zwischenzeitlich leergezogener Flächen o.ä.



Kontakte

Georg Charlier

Regional Manager Stuttgart
Germany
+49 711 900370 12
georg.charlier@eu.jll.com

Andreas Mader

Team Leader Office Investment
Stuttgart, Germany
+49 711 900 370 18
andreas.mader@eu.jll.com

Sebastian Treier

Team Leader Office Leasing
Stuttgart, Germany
+49 711 900370 36
sebastian.treier@eu.jll.com

Dominic Thoma

Team Leader Industrial Investment
Stuttgart, Germany
+49 89 290088127
dominic.thoma@eu.jll.com

Sebastian Bögel

Team Leader Industrial Leasing
Region Süd, Germany
+49 89 290088 327
sebastian.boegel@eu.jll.com

Helge Scheunemann

Head of Research
Germany
+49 40 350011 225
helge.scheunemann@eu.jll.com

Autoren

Christian Ströder

Director Research
+49 69 2003 1074
christian.stroeder@eu.jll.com

Artur Mironenko

Senior Research Analyst
+49 69 2003 1118
artur.mironenko@eu.jll.com

About JLL, (Global)

JLL (NYSE: JLL) ist ein führendes Dienstleistungs-, Beratungs- und Investment-Management-Unternehmen im Immobilienbereich. JLL gestaltet die Immobilien-Zukunft im Sinne der Nachhaltigkeit und nutzt dabei fortschrittliche Technologien, um Kunden, Mitarbeitern und Partnern werthaltige Chancen, nachhaltige Lösungen und eine zeitgemäße Arbeitsplatzgestaltung zu bieten. Das „Fortune 500“ Unternehmen mit einem Jahresumsatz 2020 von 16,6 Mrd. USD ist Ende Juni 2021 in über 80 Ländern mit weltweit mehr als 95.000 Beschäftigten tätig. JLL ist der Markenname und ein eingetragenes Markenzeichen von Jones Lang LaSalle Incorporated. Weitere Informationen finden Sie unter <http://jll.de>.

Stand: 30. September 2021

jll.de Alle Informationen rund um JLL und unsere Dienstleistungen

jll.de/research Alle Research-Berichte zu aktuellen Marktzahlen und Spezialthemen

jll.de/apartments Unsere aktuellen Wohnimmobilien zum Kauf auf einen Blick

jll.de/investment Unsere aktuellen Immobilieninvestments auf einen Blick

Beste Konditionen
für Ihre Investition



Copyright © JONES LANG LASALLE SE, 2022.

Dieser Bericht wurde mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt und basiert auf Informationen aus Quellen, die wir für zuverlässig erachten, aber für deren Genauigkeit, Vollständigkeit und Richtigkeit wir keine Haftung übernehmen. Die enthaltenen Meinungen stellen unsere Einschätzung zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichtes dar und können sich ohne Vorankündigung ändern. Historische Entwicklungen sind kein Indiz für zukünftige Ergebnisse. Dieser Bericht ist nicht für den Vertrieb oder die Empfehlung zum Kauf oder Verkauf einer bestimmten Finanzanlage bestimmt. Die in diesem Bericht zum Ausdruck gebrachten Meinungen und Empfehlungen berücksichtigen nicht individuelle Kundensituationen, -ziele oder -bedürfnisse und sind nicht für die Empfehlung einzelner Wertpapiere, Finanzanlagen oder Strategien einzelner Kunden bestimmt. Der Empfänger dieses Berichtes muss seine eigenen unabhängigen Entscheidungen hinsichtlich einzelner Wertpapiere oder Finanzanlagen treffen. Jones Lang LaSalle übernimmt keine Haftung für direkte oder indirekte Schäden, die aus Ungenauigkeiten, Unvollständigkeiten oder Fehlern in diesem Bericht entstehen.