



Jobkiller Elektromobilität? Ein Gespräch mit Christian Schneemann und Enzo Weber

Autor: Martin Schludi

Die Umstellung auf Elektroautos wird Schleifspuren auf dem deutschen Arbeitsmarkt hinterlassen: Bei einem Anteil der Elektroautos an den Neuzulassungen von 23 Prozent im Jahr 2035 werden 114.000 Arbeitsplätze, überwiegend für Fachkräfte, per Saldo verloren gehen, davon 83.000 im Fahrzeugbau.

Die deutsche Volkswirtschaft wird durch diesen Prozess zugleich einen Verlust von 20 Milliarden Euro erleiden, etwa 0,6 Prozent des Bruttoinlandsprodukts. Dies prognostiziert das IAB in einer gemeinsamen Studie mit der Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung und dem Bundesinstitut für Berufsbildung (lesen Sie hierzu den [IAB-Forschungsbericht 8/2018](#)). Doch wie zwangsläufig ist diese Entwicklung? Und was kann oder sollte die Politik tun? Die Redaktion des IAB-Forum hat bei den IAB-Forschern [Christian Schneemann](#) und [Enzo Weber](#) (rechts im Bild), zwei Koautoren der Studie, nachgefragt.

Sie gehen in Ihrem Szenario von einem steigenden Importbedarf an Elektroautos

Quelle:
<https://www.iab-forum.de/jobkiller-elektromobilitaet-ein-gespraech-mit-christian-schneemann-und-enzo-weber/> | 1

und Traktionsbatterien aus, unterstellen also, dass Wertschöpfung in diesem Bereich ins Ausland abwandert oder eher dort als im Inland erbracht wird. Ist die deutsche Autoindustrie für die Umstellung vom Verbrennungsmotor auf das Elektroauto nicht gut genug aufgestellt?

Christian Schneemann: Ja, das ist durchaus der Fall. Zwar ist die deutsche Autoindustrie im Bereich der Fertigung, und was den Anteil am Weltmarkt im Bereich Elektroautos angeht, gut aufgestellt. Allerdings hat sie im Bereich der Traktionsbatterien den Anschluss verloren und wird diese auch in der nahen Zukunft weiterhin importieren. Diese sind aber essenziell für die Herstellung von E-Autos. Zwar gibt es momentan Versuche, die Produktion in Deutschland zu etablieren. Allerdings ist nicht sicher, ob dies gelingt.

Ihren Berechnungen zufolge gehen bis 2035 per Saldo 114.000 Arbeitsplätze verloren - unter der Annahme, dass bis dahin 23 Prozent der neuzugelassenen Pkws Elektroautos sind. Mit welchen Arbeitsplatzverlusten wäre zu rechnen, wenn der Anteil perspektivisch bis auf 100 Prozent steigt?

Schneemann: So ein Szenario wurde in unserer Studie nicht betrachtet, aber ein Umbruch in einem solchen Ausmaß hätte unter den bisher getroffenen Annahmen deutlich stärkere negative Effekte. Es ist aber auch vorstellbar, dass man in einem solchen Szenario andere zusätzliche Annahmen treffen müsste, welche vielleicht positivere Effekte hätten. Allerdings ist eine solche E-Autoquote aus heutiger Sicht nicht realistisch.

Bis 2035 wohl nicht, aber bis 2050 möglicherweise schon.

Schneemann: Möglicherweise haben Sie da recht, allerdings ist das ein sehr langer Projektionszeitraum. Es ist für einen so langen Zeitraum viel schwieriger abzuschätzen, welche Zusammensetzung der Fahrzeugbestand haben wird. Es ist ja auch durchaus denkbar, dass sich langfristig reine Wasserstofffahrzeuge gegenüber den reinen batteriebetriebenen Fahrzeugen durchsetzen oder Treibstoffe für den Verbrennungsmotor zur Marktreife gebracht werden, die CO₂-neutral sind. Dann würden sich natürlich ganz andere gesamtwirtschaftliche Effekte ergeben. Das wären dann schon sehr spekulative Annahmen.

Umgekehrt gefragt: Ist es überhaupt ein Problem, wenn man künftig deutlich weniger Köpfe braucht, um ein Auto zu bauen? In Zeiten des demografischen Wandels werden Fachkräfte ohnehin knapp. Es wäre ja denkbar, dass künftig Produktion aus Deutschland abwandert, weil die Unternehmen einfach nicht mehr genügend geeignete Fachkräfte finden.

Quelle:

<https://www.iab-forum.de/jobkiller-elektromobilitaet-ein-gespraech-mit-christian-schneemann-und-enzo-weber/> | 2

Enzo Weber: Grundsätzlich ist es natürlich von Vorteil, mit weniger Arbeit Produkte herstellen zu können. Nur so steigt am Ende der Wohlstand. Für diejenigen, die gerade in den betroffenen Jobs arbeiten, kann die Entwicklung dennoch problematisch werden. Aber in der Tat, viele der betroffenen Fachkräfte sind im Arbeitsmarkt momentan schon knapp, und mit dem demografischen Wandel wird es noch enger. Beim Übergang zur E-Mobilität ist eine längere Übergangsphase zu erwarten. Diese muss genutzt werden, um den Prozess möglichst ohne Entlassungen zu organisieren und auch intensiv in Qualifizierung zu investieren.

„Beim Übergang zur E-Mobilität ist eine längere Übergangsphase zu erwarten. Diese muss genutzt werden, um den Prozess möglichst ohne Entlassungen zu organisieren und auch intensiv in Qualifizierung zu investieren.“

Welche Rolle sollte aus Ihrer Sicht die Politik spielen? Sollte sie überhaupt steuernd eingreifen oder den Marktkräften lieber freien Lauf lassen? Und wenn ja, mit welchen Instrumenten? Ist es überhaupt sinnvoll, beispielsweise Prämien für jedes gekaufte Elektroauto auszuloben, oder sollte die Förderung technologieoffen ausgestaltet werden? Es könnte sich ja, Sie haben es bereits angedeutet, in Zukunft herausstellen, dass zum Beispiel wasserstoffgetriebene Autos dem Elektroauto technisch überlegen sind. Dann hätte man aufs falsche Pferd gesetzt.

Weber: Welche Technologie am Ende erfolgreich sein wird, kann die Politik nicht ohne weiteres vorhersehen. Bei politischem Handeln sollte daher nicht die konkrete Technologie, sondern der gesellschaftliche Nutzen entscheidend sein. Und umweltschädliche Emissionen zügig und umfassend zu senken, ist ein Ziel von höchstem gesellschaftlichen Wert. Deshalb müssen Technologien, die das erreichen können, entschieden vorgebracht werden, auch politisch. Man könnte die Anreize auch ohne Förderung setzen, nämlich durch hohe Besteuerung von Emissionen. Dadurch geraten aber diejenigen in Probleme, die sich Mobilität dann nicht mehr leisten können – die Gelbwesten-Proteste in Frankreich haben sich an genau dieser Frage entzündet. Politisch gibt es neben den ökologischen auch soziale Ziele. Besondere Bedeutung haben dabei die Aufgaben der Arbeitsmarkt- und Weiterbildungspolitik.

Was heißt das konkret? Brauchen wir hier neue Instrumente? Und muss sich der Staat bei der Weiterbildung von Beschäftigten stärker engagieren als bisher?

Weber: Der technologische Wandel wird den Beschäftigten eine hohe Anpassungs- und Entwicklungsfähigkeit abverlangen. Die Elektrifizierung der Mobilität spielt dabei eine Rolle,

Quelle:

<https://www.iab-forum.de/jobkiller-elektromobilitaet-ein-gespraech-mit-christian-schneemann-und-enzo-weber/> | 3

ebenso wie die Digitalisierung. Wir haben bei der ab den 1970er-Jahren dramatisch steigenden [Arbeitslosigkeit](#), gerade von Menschen ohne beruflichen Abschluss, gesehen, was passiert, wenn so ein Anpassungsprozess nicht gut bewältigt wird. Eine solche Entwicklung muss verhindert werden. Und diesmal geht es ja viel stärker auch um mittlere Qualifikationen, das größte Segment im deutschen Arbeitsmarkt. Da sind natürlich Arbeitgeber und Arbeitnehmer gefragt, aber auch die Politik. Eine professionelle Beratung der Beschäftigten und [Arbeitslosen](#) sollte dazugehören, ebenso wie eine umfassende Förderung des Erwerbs von zukunftsweisenden Kompetenzen jenseits des betriebsspezifischen Wissens.

Literatur

Mönning, Anke; Schneemann, Christian; Weber, Enzo; Zika, Gerd; Helmrich, Robert (2018): [Elektromobilität 2035. Effekte auf Wirtschaft und Erwerbstätigkeit durch die Elektrifizierung des Antriebsstrangs von Personenkraftwagen](#). IAB-Forschungsbericht Nr. 8.

Autoren:

- Martin Schludi