



**STUDIE IM AUFTRAG DES BUNDESMINISTERIUMS FÜR WIRTSCHAFT UND ENERGIE**

# **Automobile Wertschöpfung 2030/2050**

Zusatzauftrag zu Beschäftigungsentwicklung aufgrund neuer Mobilitätsdienstleistungen

Executive Summary

IPE Institut für Politikevaluation

Stand: 18. Mai 2020

# Impressum

## Autoren

Univ.-Prof. Dr. Marcus Hagedorn  
Sandra Hartmann  
Dr. Daniela Heilert

## Titelbild

Gerd Altmann/Pixabay

## Stand

Mai 2020

## Haftungsausschluss

Die Angaben im Text sind unverbindlich und dienen lediglich zu Informationszwecken. Ohne spezifische professionelle Beratungsleistung sollten keine Handlungen aufgrund der bereitgestellten Informationen erfolgen. Haftungsansprüche gegen IPE Institut für Politikevaluation GmbH, die durch die Nutzung der in der Publikation enthaltenen Informationen entstanden sind, sind grundsätzlich ausgeschlossen.

© 2020 IPE Institut für Politikevaluation GmbH. Alle Rechte vorbehalten.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im gesamten Text nur die männliche Form verwendet. Selbstverständlich sind beide Geschlechter gemeint.

## 1. Executive Summary

Die Beschäftigung im Mobilitäts- und Verkehrsdienstleistungsbereich in Deutschland ist seit 2011 kontinuierlich angestiegen. 2017 waren dort ca. 720.000 Menschen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleistungsbereich stellt somit 2% aller Arbeitsplätze in Deutschland. Davon entfielen rund 380.000 Beschäftigte allein auf den Bereich der Mobilitätsdienstleistungen. Zum Wachstum von Mobilität und Verkehr haben insbesondere auch neue Mobilitätsangebote beigetragen. Zwei maßgebliche Entwicklungen werden dabei die Grundlage einer Vielzahl dieser neuen Angebote bilden: Shared Mobility ist bereits heute wichtiger Bestandteil von Angeboten wie Carsharing, Mobility-on-Demand und Ridepooling. Diese Konzepte gewinnen sowohl in Deutschland als auch international an Zuspruch. Zusätzlich wird das automatisierte Fahren in den kommenden Jahren nicht nur diese Angebote, sondern auch traditionelle Dienstleister wie den ÖPNV nochmals grundlegend verändern.

Die vorliegende Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) analysiert die Beschäftigungseffekte durch neue Mobilitätsdienstleistungen bei traditionellen und neuen Anbietern dieser Dienstleistungen sowie in der Automobilwirtschaft selbst. Sie knüpft an die Studie „Automobile Wertschöpfung 2030/2050“ an, welche die Herausforderungen und Folgen des Strukturwandels in der Automobilwirtschaft untersucht.

Auf Grundlage der Szenarien aus der Hauptstudie werden die Beschäftigungseffekte im Mobilitätsdienstleistungsbereich untersucht. Unsere Ergebnisse zeigen, dass bis 2030 – je nach Szenario - zwischen 80.000 und 130.000 Arbeitsplätze im Mobilitätsdienstleistungsbereich zusätzlich entstehen werden. Diese werden vor allem durch Mobility-on-Demand, aber auch durch MaaS, Autovermietung und Carsharing, Level 4-Taxis sowie im Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) hinzukommen. Gleichzeitig wird aber auch die Beschäftigung im Taxigewerbe zurückgehen. Diese in Summe positiven Beschäftigungseffekte können die negativen Beschäftigungseffekte des Strukturwandels in der Automobilindustrie somit teilweise auffangen. Betrachtet man die Automobilwirtschaft zusammen mit dem Bereich der Mobilitätsdienstleistungen, kommt es bis zum Jahr 2030 zu einem Rückgang der Beschäftigung zwischen 5 und 12% im Vergleich zum Jahr 2017. Zusammen mit dem demografisch bedingten Rückgang der Erwerbsbevölkerung von 9% bis 2030 verlieren die Ergebnisse aus der Hauptstudie somit deutlich an Schrecken. Trotz dieser positiven Nachricht sind Herausforderungen für die Beschäftigten der vom Strukturwandel betroffenen Sektoren nicht auszuschließen. Beispielsweise werden die neuen Arbeitsplätze nicht alle in den Regionen entstehen, in denen alte entfallen und auch die Qualifikationsanforderungen können sich stark zwischen den beiden Sektoren unterscheiden.

Eine wichtige Voraussetzung für die Entstehung neuer Arbeitsplätze im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen ist jedoch auch ein entsprechendes Handeln der Politik: Auf der einen Seite muss den Anbietern genug Spielraum zur Entwicklung neuer Geschäftsmodelle gelassen werden, auf der anderen Seite müssen die neuen Angebote sinnvoll in den ÖPNV integriert werden und ein ganzheitliches Mobilitätssystem bilden. Durch ein gemeinsames Vorgehen zusammen mit Kommunen und den Akteuren des Mobilitätsdienstleistungsbereichs kann die Politik diese Voraussetzungen schaffen. Zum einen muss dafür ein besseres Verständnis der neuen Mobilitätskonzepte erlangt werden.

Feldexperimente, welche z.B. die Auswirkungen von Shared Mobility auf Nachfrage und Zahlungsbereitschaft der Konsumenten untersuchen, aber auch eine F&E-Förderung sind dabei hilfreiche Maßnahmen. Zum anderen sollte auch eine gemeinsame Zielvorstellung des zukünftigen Mobilitätssystems geschaffen werden. Dieses soll Kommunen und Anbietern bei der Ausgestaltung der neuen Angebote helfen. Zudem kann eine gemeinsame Dialogplattform Kommunen, ÖPNV und Anbieter der neuen Mobilitätsdienstleistungen miteinander in Kontakt bringen. Somit kann die Kommunikation hinsichtlich der Ausgestaltung des Mobilitätssystems zwischen den Akteuren erleichtert werden.

Darüber hinaus sollten die Rahmenbedingungen zur Einführung neuer Mobilitätsdienstleistungen überprüft werden. Das sind neben dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) der Aufbau einer intelligenten Infrastruktur zur besseren Vernetzung der Verkehrsteilnehmer sowie die Klärung offener Fragen hinsichtlich Standards zum Datenaustausch und der Datenverarbeitung.

Schließlich werden die neuen Mobilitätsdienstleistungen voraussichtlich zu veränderten Qualifikationsanforderungen führen. Daher muss zum einen das bestehende Personal durch ein breites Angebot an Fort- und Weiterbildungen geschult werden, insbesondere im Bereich der Digitalisierung. Zum anderen muss genügend neues Personal in Form von hoch- und höchstqualifizierten Fachkräften den Unternehmen zur Verfügung stehen, beispielsweise durch eine Anwerbung höchstqualifizierter Fachkräfte aus dem Ausland.

Das Mobilitätssystem mit seiner Vielzahl unterschiedlicher Dienstleister und Verkehrsteilnehmer steht wie die Automobilwirtschaft selbst vor einem grundlegenden Wandel. Gemeinsam mit den Kommunen sowie den traditionellen und neuen Mobilitätsdienstleistern hat die Politik nun die Möglichkeit, dieses neu und effizient zu gestalten. Wenn alle zügig und gemeinsam handeln, werden sie diese Herausforderung auch erfolgreich bewältigen.