

Arbeitsplatzeffekte einer umfassenden Förderung der Elektromobilität in Deutschland

Die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE) hat das IPE Institut für Politikevaluation im Sommer 2015 beauftragt, Arbeitsplatzeffekte einer umfassenden Förderung der Elektromobilität in Deutschland zu berechnen. Hauptziel des Projektes war es, die volkswirtschaftlichen Annahmen des Zweiten Berichts der NPE von 2011 zu aktualisieren und die Schlussfolgerungen hinsichtlich der Arbeitsplatzeffekte einer Förderung von Elektromobilität neu zu bewerten.

2011 steckte die Elektromobilität weltweit noch in den Kinderschuhen. Damals waren Elektrofahrzeuge noch nicht wettbewerbsfähig und das Angebot an Fahrzeugen war sehr überschaubar; Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen waren vernachlässigbar. Das Ziel der Unternehmen in der deutschen Automobilindustrie war damals, in kurzer Zeit *technologische Leitanbieter* für Elektromobilität zu werden; der deutsche Heimatmarkt sollte hierfür als weltweiter *Leitmarkt für Elektromobilität* die Basis sein (Leitmarkt-Leitanbieter-Strategie).

Die 2011 formulierte Leitmarkt-Leitanbieter-Strategie wurde nur teilweise realisiert. Heute (2016) sind deutsche Automobilhersteller unter den Leitanbietern für Elektromobilität, aber Deutschland ist kein Leitmarkt. Der Grund hierfür liegt unter anderem darin, dass viele anderen Länder in der Vergangenheit und auch heute noch die Elektromobilität stärker fördern als Deutschland. Dementsprechend sind die Marktanteile von Elektrofahrzeugen bei den Neuzulassungen in Deutschland vergleichsweise niedrig.

Volkswirtschaftliche Modellierung

Die ökonomische Analyse in diesem Projekt fußt auf einem gängigen volkswirtschaftlichen Produktionsmodell. Die Modellvorhersagen bezüglich der Arbeitsplatzeffekte einer umfassenden Förderung der Elektromobilität basieren auf dem Vergleich zweier Szenarien. Das erste, sogenannte „passive“ Szenario ist ein Referenzszenario, das eine Situation ohne zusätzliche Förderung der Elektromobilität beschreibt. Das zweite, sogenannte „optimistische“ Szenario beschreibt eine Situation, in der die Elektromobilität in Deutschland umfassend und entschlossen gefördert wird. Die Förderung ist dabei so ausgelegt, dass einerseits bis 2020 ein Bestand von etwa einer Million Elektrofahrzeuge in Deutschland erreicht wird und andererseits ab 2020 keine staatliche Förderung der Elektromobilität mehr stattfindet.

Hauptergebnis: Deutschland kann eine dominante Leitanbieterposition für Elektromobilität erreichen

Das Zusammenspiel aus der Förderung auf dem Heimatmarkt und der Exportstärke deutscher Hersteller schafft Wertschöpfung und Arbeitsplätze durch Elektromobilität in Deutschland. Eine umfassende Förderstrategie kombiniert folgende Maßnahmen:

1. Weiterführung der existierenden weitreichenden Förderung von F&E,
2. Förderung des Aufbaus der nötigen Ladeinfrastruktur,
3. Direkte Förderung von Elektrofahrzeugkäufen.

Durch eine umfassende Förderung wird eine neue Dynamik bei den Neuzulassungen und ein Exportboom deutscher Elektrofahrzeuge erreicht. So kann Deutschland eine **dominante Leitanbieterposition** für Elektromobilität erobern und bis 2020 über 30.000 neue, zukunftsfähige Arbeitsplätze schaffen (davon ca. 25.000 im Automobilssektor und ca. 6.500 Arbeitsplätze aus Infrastrukturaufbau und aus fiskalischen Effekten).

Für die Elektromobilität bestehen in Deutschland – auch aufgrund der Stärke im konventionellen Fahrzeugbereich und staatlicher Forschungs- und Entwicklungs-Förderung – immer noch sehr gute Perspektiven. Eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen und über 30.000 neue, zukunftsfähige Arbeitsplätze bis 2020 sind erreichbar. Dafür ist aber mehr aktives Handeln nötig!

Für weitere Informationen und Fragen, kontaktieren Sie bitte:

Prof. Dr. Ashok Kaul

IPE Institut für Politikevaluation GmbH

Email: info@ipe-saarland.de