



Sachstand

Fachkräftebedarf in den Bereichen Verkehr sowie Landwirtschaft und Forsten im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030

Fachkräftebedarf in den Bereichen Verkehr sowie Landwirtschaft und Forsten im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 102/20
Abschluss der Arbeit: 23.09.2020
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Quellenlage	4
2.	Bereich Verkehr	4
3.	Bereich Landwirtschaft und Forsten	5

1. Quellenlage

Das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplanes 2050¹ sieht u. a. vor:

- Im Bereich **Verkehr** soll eine Stärkung des Schienenverkehrs, eine Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV, ein Ausbau von Radwegen und Fahrradparkmöglichkeiten sowie eine Verbesserung der Rahmenbedingungen, ein Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur sowie ein Ausbau der Tank- Lade- und Oberleitungsinfrastruktur erfolgen.
- Im Bereich **Landwirtschaft und Forsten** soll u.a. eine Stärkung der Vergärung von Wirtschaftsgütern tierischer Herkunft und landwirtschaftlicher Reststoffe sowie der Erhalt bzw. eine nachhaltige Bewirtschaftung der Wälder und der Holzverwendung erfolgen.

Für die genannten Bereiche liegen noch keine Studienergebnisse zum künftig notwendigen Fachkräftebedarf vor. Quantitative Aussagen sind daher nicht möglich. Daher wird im Folgenden der Status quo anhand von Quellen aufgezeigt.

2. Bereich Verkehr

Zur Ermittlung des hierfür notwendigen Fachkräftebedarfs hat das zuständige Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (**BMVI**) eine Studie² zur „Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung des deutschen Bahnsektors auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung“ mit dem Zeithorizont 2020/21 in Auftrag gegeben. Ziel ist die Verbesserung der Datengrundlage über die volkswirtschaftliche Beschäftigungswirkung des gesamten Bahnsektors einschließlich seiner vor- und nachgelagerten Bereiche für künftige regelmäßige Personalbedarfserhebungen.

Ergänzend wird auf den bereits vorliegenden „1. Zwischenbericht zur strategischen Personalplanung und -entwicklung im Mobilitätssektor“ der Arbeitsgruppe 4: Sicherung des Mobilitäts- und Produktionsstandortes, Batterieproduktion, Rohstoffe und Recycling, Bildung und Qualifizierung der **Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM)** vom Januar 2020 verwiesen. In der Zusammenfassung dieses Zwischenberichts heißt es u. a.:³

„Wenn sich die Wettbewerbslage der deutschen Industrie im Bereich Elektromobilität in den kommenden Jahren nicht verbessert und der Importbedarf für Batteriezellen und Elektrofahrzeuge weiter steigt, wäre – bedingt durch die Kombination der Effekte von Pro-

¹ <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/1679914/e01d6bd855f09bf05cf7498e06d0a3ff/2019-10-09-klima-massnahmen-data.pdf?download=1>; <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/139/1913900.pdf>

² BMVI, Juni 2020, Masterplan Schienenverkehr, S. 53-63, u.a.: Handlungsfelder und nächste Schritte für die Gewinnung von Fachkräften, Handlungsfeld 6.1: Erkenntnisgewinn über Beschäftigungssituation. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf?__blob=publicationFile

³ S. 34, <https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2020/03/NPM-AG-4-1-Zwischenbericht-zur-strategischen-Personalplanung-und-Entwicklung-im-Mobilit%C3%A4tssektor.pdf> (Hervorhebung durch Autor).

duktivitätssteigerungen und einer beschleunigten Elektrifizierung – ein erheblicher **Beschäftigungsrückgang** bis 2030 zu erwarten. Der größte Abbau könnte dann im Fahrzeugbau und in der Antriebsstrangproduktion eintreten. Die Gruppe der Mitarbeiter, die direkt an der Antriebsstrangproduktion beteiligt sind, wäre dabei stärker betroffen als die Gruppen der produktionsnahen indirekten Mitarbeiter und der indirekten Mitarbeiter (vgl. S. 12 ff.). Andere Branchen wären aufgrund der Verflechtungen mit der Automobilbranche ebenfalls von einem Stellenabbau betroffen. Im Hinblick auf die Anforderungsniveaus der Beschäftigten, von der Hilfskraft bis hin zum Experten, wären hierbei alle Tätigkeitsebenen relativ gleichmäßig betroffen.

Grundsätzlich wird es jedoch deutlich schwerer sein, die Gruppe der Hilfskräfte bzw. An- und Ungelernten für **neue Berufsbilder** in der Mobilität der Zukunft zu **qualifizieren**. Denn die fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung von Arbeitsprozessen werden weiter dazu beitragen, dass zukünftig insbesondere für diese Beschäftigtengruppe weniger Stellen zur Verfügung stehen werden. Für die Vermittlungsfähigkeit auf dem Arbeitsmarkt von morgen ist ein Berufsabschluss die unabdingbare Grundlage. Es ist dringend erforderlich, dass alle Beschäftigten bereits frühzeitig einen ersten qualifizierten Berufsabschluss erlangen, auf dem eine Weiterqualifizierung für neue Technologien und Berufe aufsetzen kann.“

3. Bereich Landwirtschaft und Forsten

Das **Johann Heinrich von Thünen-Institut** hat einen Bericht zur „Folgenabschätzung für Maßnahmenoptionen im Bereich Landwirtschaft und landwirtschaftliche Landnutzung, Forstwirtschaft und Holznutzung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050“ vorgelegt, der den Arbeitsstand vom Sommer 2019 wiedergibt.⁴ Der Bericht aktualisiert nicht die Folgenabschätzung für die mittlerweile erfolgte Konkretisierung im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050.⁵ Der Bericht stellt die Beschäftigungseffekte für eine Vielzahl von Aspekten dar.⁶ Dabei ergeben sich zum Teil keine Beschäftigungseffekte, eine erhöhte Beschäftigung, eine niedrigere Beschäftigung, oder aber Aussagen sind (noch) nicht möglich.

⁴ Johann Heinrich von Thünen-Institut, Mai 2019, Folgenabschätzung für Maßnahmenoptionen im Bereich Landwirtschaft und landwirtschaftliche Landnutzung, Forstwirtschaft und Holznutzung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050, Thünen Working Paper 137, https://literatur.thuenen.de/digbib_extern/dn061835.pdf.

⁵ Bundestagsdrucksache 19/ 13900 vom 11.10.2019 siehe oben Fn. 1.

⁶ Siehe im Dokument unter Verwendung des Suchbegriffs „Beschäftigungseffekte“ im Suchfeld des pdf-Betrachters.