

Können wir uns weniger Arbeit leisten?

Deutschland diskutiert über die Viertagewoche. Doch Forscher mahnen: Wir bräuchten wegen des Fachkräftemangels eigentlich sogar längere Arbeitszeiten – oder mehr Flexibilität.

Von Claudia Bothe, Frankfurt

Der demographische Wandel stellt die deutsche Wirtschaft vor große Herausforderungen. Nach Berechnungen des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung IAB werden bis zum Jahr 2035 mehr als sieben Millionen Erwerbstätige aus dem Arbeitsmarkt ausscheiden. Und es rücken weniger nach. Doch was folgt aus dieser Diagnose – welche Rezepte könnten gegen die sich verschärfende Arbeitskräftemangel helfen? Einen markanten, aber wenig populären Vorschlag hat dazu im Jahr 2019 das arbeitgebernahe Institut der deutschen Wirtschaft (IW) gemacht: längere Arbeitszeiten – nach dem Vorbild Schwedens oder, noch besser, der Schweiz. Die Schweizer arbeiten im Durchschnitt zwei Stunden mehr pro Woche als Deutsche – und darüber hinaus noch zwei Wochen mehr im Jahr. Gelänge es, die Arbeitszeiten der Deutschen in diesem Ausmaß zu verlängern, kämen unter dem Strich mehr als 7,5 Milliarden zusätzliche Arbeitsstunden im Jahr heraus. Verglichen mit dem jährlichen Gesamtarbeitsvolumen der Deutschen, derzeit rund 62 Milliarden Stunden, wäre dies ein enormer Beitrag, um den demographischen Wandel aufzufangen.

„Wir müssen der Situation einer schrumpfenden Gesellschaft Rechnung tragen“, sagt der Direktor des Instituts der Deutschen Wirtschaft in Köln, Michael Hüther. Denn in den vergangenen Jahrzehnten habe in Deutschland ein langer Prozess der Arbeitszeitverkürzung eingesetzt, inzwischen sinken aber auch die Zuwächse der Arbeitsproduktivität. Während das Jahresplus an Produktivität in den 1970er-Jahren noch bei knapp vier Prozent lag, pendelt sich der Wert seit den 2010er-Jahren bei einem Prozent ein. „Die Produktivitätszuwächse retten uns also nicht“, sagt Hüther. Folgt man den aktuellen Debatten rund um das Thema Arbeitszeit, scheinen allerdings ganz andere Ideen im Vordergrund zu stehen: Gewerkschaften werben für neue Anläufe zu allgemeinen Arbeitszeitverkürzungen, häufig mit dem Schlagwort „Viertagewoche“. Auch der Wunsch nach flexiblen Arbeitszeiten steht hoch im Kurs; wobei sich „Flexibilität“ hier in erster Linie auf die Bedürfnisse der Beschäftigten und nicht der Unternehmen bezieht. Die Idee, dass Mehrarbeit gegen den Arbeitskräftemangel helfen könnte, steht in Deutschland offenbar nicht hoch im Kurs. Sind die Deutschen also arbeitsfaul geworden?

34,6 Stunden arbeitet ein Erwerbstätiger im Durchschnitt in der Woche. Damit belegt Deutschland den drittletzten Platz im europäischen Vergleich. Dennoch will Enzo Weber vom Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB), das zur Bundesagentur für Arbeit gehört, nicht fol-



Manche arbeiten lange: Abendstunde im Frankfurter Taunusturm.

Foto Lucas Bäuml

gern, dass die Deutschen unterdurchschnittlich viel arbeiten. Betrachtete man nämlich nur die Erwerbstätigen in Vollzeit, liegt Deutschland mit 39,5 Wochenstunden im oberen Drittel der EU-Länder. „Deutlich mehr als 40 Stunden sollten man auch nicht arbeiten, weil das ineffizient und gesundheitsschädlich ist“, sagt Weber. Die insgesamt dennoch vergleichsweise niedrige Arbeitszeit in Deutschland hat also einen anderen Grund. Die Teilzeitquote ist mit 29 Prozent eine der höchsten innerhalb der EU. „Deutschland hat eine Stärke: Der Anteil der Frauen auf dem Arbeitsmarkt ist besonders hoch“, sagt Weber. 50 Prozent der erwerbstätigen Frauen arbeiten jedoch in Teilzeit und verbringen damit laut Eurostat im Schnitt 21,4 Stunden in der Woche am Arbeitsplatz. Das schlägt sich auch in der Statistik nieder, ist aber nicht unbedingt ein Indikator für die Arbeitsfaulheit der Deutschen.

Dennoch liegt die Wunscharbeitszeit einer Befragung des Sozio-oekonomischen Panels aus dem Jahr 2020 zufolge mit 32,8 Wochenstunden etwa zwei Stunden unter der tatsächlichen durchschnittlichen Wochenarbeitszeit in Deutschland. Dabei sind es aber in erster Linie die Beschäftigten in Vollzeit, die den Wunsch äußern, ihre Arbeitszeit zu verkürzen. Dagegen würden Erwerbstätige in Teilzeit oder in geringfügigen Beschäftigungsverhältnissen tendenziell länger arbeiten wollen. „Es gibt also noch ungenutztes Potential“, sagt Weber.

Die wichtigste Stellschraube, um dem demographischen Wandel auf dem

Arbeitsmarkt entgegenzuwirken ist – neben der Fachkräftezuwanderung aus Nicht-EU-Ländern – die Erhöhung des Arbeitszeitvolumens der inländischen Arbeitskräfte. Hier liegt das größte ungenutzte Arbeitskräftepotential bei den Frauen und den Älteren, aber auch den Unterbeschäftigten in Teilzeit.

Denn 5,7 Prozent aller Erwerbstätigen in Teilzeit würden gerne mehr arbeiten. Einer der Hauptgründe für Teilzeit als Notlösung sind familiäre Verpflichtungen. Vor allem Frauen stecken daher oft in der Teilzeitalle. Dem könnte man mit verbesserten Betreuungsangeboten für Kinder entgegenwirken. Durch den Abbau unfreiwilliger Teilzeit würde sich das jährliche Arbeitsvolumen um 691 Millionen Stunden erhöhen, ergab eine Studie des IW Köln aus dem Jahr 2019.

Ein weiterer Ansatz wäre es, ältere Menschen besser in den Arbeitsmarkt zu integrieren und sie dadurch länger im Berufsleben zu halten. Nicht alle Berufe können jedoch bis ins hohe Alter ausgeübt werden. Daher brauche es Konzepte für Weiterbildungen und Umschulungen, meint Weber. Dadurch könnten Dachdecker oder Maurer auch in fortgeschrittenem Alter noch einen passenden Arbeitsplatz finden. Ziel sei es dabei nicht, die Menschen zu zwingen, mehr zu arbeiten, sondern der Ökonom vom IAB. Vielmehr ginge es darum, Hürden abzubauen, die verhindern, dass Menschen, die mehr arbeiten wollen, auch mehr arbeiten können. Für Weber ist das Arbeitszeitmodell der Zukunft daher eine flexible „X-Tage-Wo-

che“. Denn starre Dienstpläne seien für viele Menschen schwer mit privaten Verpflichtungen zu vereinbaren. Die Konsequenz fehlender Flexibilität sei dann oft, dass Erwerbstätige ihre Arbeitszeit insgesamt reduzieren. Daher sollte weniger die Länge der Arbeitszeit und vielmehr die Flexibilität bei der Zeiteinteilung innerhalb der Arbeitswoche im Fokus stehen.

Doch flexible Arbeitszeiten lassen sich nicht in allen Branchen gleichermaßen realisieren. Für IW-Chef-Hüther wird die Debatte um alternative Arbeitszeitmodellen daher zu einseitig geführt. „Wenn wir flexible Arbeitszeiten für einige Privilegierte zur Norm machen, löst das für andere wiederum Probleme aus.“ Daher sollten zukünftige Arbeitszeitmodelle gesamtgesellschaftlich gedacht werden. „Wir müssen uns darüber klar werden, was der demographische Wandel bedeutet und was für Kosten und Wohlstandsverluste das mit sich bringt“, sagt Hüther. „Man kann ja über alle Arbeitszeitmodelle diskutieren, aber man muss dann dafür auch die Kosten tragen.“

Dennoch scheint sich der Trend weiter in Richtung flexible Arbeitszeit und mobiler Arbeitsplatz zu entwickeln. Um trotzdem eine gute Zusammenarbeit zu gewährleisten, würde das für die Betriebe einen erheblichen organisatorischen Mehraufwand bedeuten. Laut Weber würde sich das aber lohnen. „Nicht unbedingt die Länge der Arbeitszeit ist es, die zufrieden oder unzufrieden macht, sondern wie stark ich über meine Arbeitszeiten selbst bestimmen kann.“

Schwache deutsche Ausfuhr erhöht die Konjunkturrisiken

Welthandelsorganisation senkt ihre Prognose

FRANKFURT. Die deutsche Wirtschaft wird zunehmend durch die Schwäche der Ausfuhr belastet. Im August führten die Unternehmen nach Angaben des Statistischen Bundesamts 1,2 Prozent weniger Waren aus als im Vormonat. Es war das zweite Minus nacheinander. Zugleich sank die Einfuhr in dieser saisonal bereinigten Rechnung um 0,4 Prozent gegenüber dem Vormonat. Das deutet darauf hin, dass sich neben der Nachfrage aus dem Ausland auch die Nachfrage in Deutschland selbst abschwächt. Die Gefahr, dass die deutsche Wirtschaft, wie von manchen Ökonomen prognostiziert, im dritten Quartal des Jahres geschrumpft ist, ist mit den neuen Außenhandelsdaten gestiegen.

Eine Besserung für die deutsche Ausfuhr ist vorerst nicht in Sicht. Die Welthandelsorganisation (WTO) prognostizierte am Donnerstag, dass das globale Handelsvolumen in diesem Jahr nur um 0,8 Prozent zulegen werde, nach einem Plus von 3 Prozent im vergangenen Jahr. Noch im April war die WTO von einem Plus von 1,7 Prozent in diesem Jahr ausgegangen. Für 2024 rechnet die Organisation wieder mit einem Anstieg um 3,3 Prozent.

Der Handelsindikator des Kieler Instituts für Weltwirtschaft zeigt für Sep-

tember an, dass die deutsche Ausfuhr um 1,8 Prozent gegenüber dem Vormonat zurückgehen dürfte. Die Einfuhr wird nach diesem Frühindikator um 1,9 Prozent sinken. Für diese Schätzung werten die Kieler Forscher die Schiffsbewegungen auf den wichtigsten Seefahrtsrouten aus. Der deutsche Außenhandel entwickelt sich nach dieser Analyse spürbar schlechter als der Außenhandel der Europäischen Union insgesamt, der Vereinigten Staaten oder Chinas.

Die deutsche Ausfuhr lag nach den Angaben des Statistischen Bundesamts im August dem Wert nach bei 121,8 Milliarden Euro. Mit der Einfuhr von 107,4 Milliarden Euro erreichte der Handelsüberschuss 14,4 Milliarden Euro. Die Ausfuhr in die Länder der Europäischen Union sank im August um 1,5 Prozent, während das Minus in die anderen Staaten 0,9 Prozent betrug. In die Vereinigten Staaten lieferten die deutschen Unternehmen 1,3 Prozent weniger Waren gemessen am Wert als zuvor. Dagegen ergab sich Richtung China ein Plus von 1,2 Prozent. Als Abnehmer deutscher Waren ist China mit zuletzt 6,6 Prozent der Ausfuhr indes weniger wichtig als die Vereinigten Staaten mit 10,4 Prozent und die anderen EU-Staaten mit 54,7 Prozent.

Debatte um Energiepreisbremsen

Wirtschaftsministerium verweist auf Brüssel

BERLIN. Dass sich die Bundesregierung einig ist, kam in den vergangenen Monaten selten vor. Vor allem zwischen dem Wirtschafts- und dem Finanzministerium knirscht es oft, etwa beim Thema Industriestrompreis. In einem Punkt aber sind Robert Habeck (Grüne) und Christian Lindner (FDP) einer Meinung: Die Preisbremsen für Gas, Fernwärme und Strom sollen über das Jahresende hinaus verlängert werden, bis Ende April 2024. In den Gesetzen zu den Preisbremsen ist diese Verlängerung auch schon angelegt, vollzogen ist sie weniger als drei Monate vor dem Jahreswechsel aber noch nicht.

In einem gemeinsamen Brief an die Fraktionsvorsitzenden und die Ausschüsse im Bundestag machten der Bundesverband der Verbraucherzentralen und der Energiewirtschaftsverband BDEW am Donnerstag Druck. Es drohe „erneut große Verunsicherung“, schreiben die beiden Interessenorganisationen an die Abgeordneten. Viele Verbraucher zahlten immer noch höhere Energiepreise als 2021. „Zudem ist nicht ausgeschlossen, dass sich aufgrund unplanbarer internationaler Rahmenbedingungen die Energiepreise, insbesondere der Gaspreis, in diesem Winter doch noch stark erhöhen“, heißt es darin weiter.

Nach den im vergangenen Krisenwinter verabschiedeten Gesetzen gelten die Preisbremsen bis Ende 2023. Eine Verlängerung bis Ende April 2024 per Rechtsverordnung ist möglich. Ein Kabinettsbeschluss würde dazu ausreichen, heißt es in Regierungskreisen. Dass es diesen bislang trotz grundsätzlicher Einigkeit innerhalb der Ampelkoalition noch nicht gibt, erklärt eine Sprecherin von Habeck mit Verweis auf Brüssel. Die EU-Kommission müsse der Verlän-

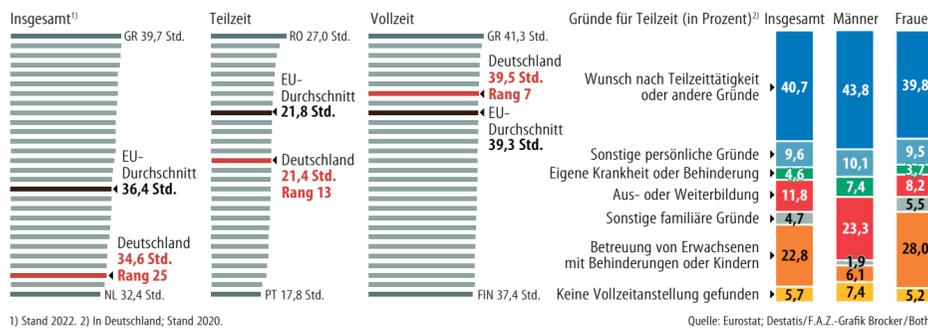
gerung der „Beihilfe“ für Verbraucher und Unternehmen zustimmen. Die Gespräche darüber liefen seit Wochen, bislang ohne Ergebnis. „Die Bundesregierung arbeitet mit Hochdruck an einer Verlängerung“, sagte sie weiter.

Privathaushalte und kleinere Unternehmen zahlen mit dem Energiepreisbremsen für 80 Prozent ihres Verbrauchs für Gas maximal 12 Cent je Kilowattstunde, für Strom maximal 40 Cent. Was darüber hinausgeht, schießt der Bund aus dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds zu. Laut dem Vergleichsportal Verivox bekommen Neukunden Gasverträge derzeit für knapp 9 Cent, Stromverträge für knapp 30 Cent je Kilowattstunde.

„Die Preisbremsen sollten trotzdem bis Ende April verlängert werden, als Sicherheit gegen Preissprünge und für eine warme Wohnung“, sagte die Fraktionsvorsitzende der Grünen, Katharina Dröge, der F.A.Z. Bürger und Unternehmen seien auf verlässliche und bezahlbare Energiepreise angewiesen. Auch der stellvertretende Fraktionsvorsitzende der FDP, Lukas Köhler, ist für eine Verlängerung bis Ende April. Ein erneuter Preisanstieg sei nicht ausgeschlossen. „Daher sollten wir ein bewährtes Instrument nicht leichtfertig aus der Hand geben“, sagte er. Langfristig müsse aber das Energieangebot steigen.

Bis Ende August wurden nach Angaben des Finanzministeriums für die Finanzierung der Gaspreisbremse einschließlich der Dezemberforthilfe rund 18,9 Milliarden Euro ausgegeben, für die Strompreisbremse 13,6 Milliarden Euro. Für Beteiligungen wie die am Gasimporteur Uniper hatte die Bundesregierung im vergangenen Jahr 20,6 Milliarden Euro ausgegeben. Insgesamt stehen im Wirtschaftsstabilisierungsfonds 200 Milliarden Euro bereit.

Wochenarbeitszeit in Deutschland und der EU im Vergleich



STANDPUNKT

Wie Europa auf den Inflation Reduction Act reagieren sollte

Von Monika Schnitzer und Camille Landais

Der vor einem Jahr in den Vereinigten Staaten verabschiedete Inflation Reduction Act (IRA) hat in Europa große Besorgnis ausgelöst. Dieses ambitionierte Förderprogramm, das die Entwicklung klimaneutraler Industrien begünstigen soll, ist zwar aus klimapolitischer Sicht zu begrüßen. Gleichzeitig enthält es aber protektionistische Elemente, die nachteilig für die europäischen Volkswirtschaften sind. Beispielsweise enthalten einige Förderprogramme des IRA „Buy-American“-Bedingungen, die US-amerikanische Produkte bevorzugen und den Grundsätzen der Welthandelsorganisation (WTO) widersprechen.

In Europa wird in Politik und Wirtschaft teils die Sorge geäußert, dass europäische Unternehmen ihren Standort in die Vereinigten Staaten verlagern könnten, wenn Europa nicht mit eigenen Subventionen reagiert. Allerdings könnte gerade diese Reaktion zu einem Subventionswettbewerb zwischen Europa und den USA sowie innerhalb Europas führen, was die Dekarbonisierung verteuern würde. Vielmehr wäre eine gemeinsame – zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union – abgestimmte Transformationsstrategie in Europa zielführend, die den Ausbau erneuerbarer Energien und der europäischen Energieinfrastruktur beschleunigt. Dabei müsste Deutschland und Frankreich mit gutem Beispiel vorangehen, indem sie sich in

ihren jeweiligen Transformationsstrategien unterstützen und sowohl Kernkraftwerke als auch wasserstofffähige Gaskraftwerke als Übergangstechnologien anerkennen.

Auf makroökonomischer Ebene sind die Befürchtungen vor deutlichen negativen Auswirkungen des IRA auf Europa unserer Einschätzung nach unbegründet. Das Gesamtvolumen des IRA wird für den Zeitraum 2023 bis 2031 auf 390 bis 900 Milliarden Dollar geschätzt. Dies ist vergleichbar mit dem Gesamtvolumen der verschiedenen EU-Programme, die schon initiiert wurden, um die Klimaziele zu erreichen und die grüne Transformation zu erleichtern. Da die Ausgaben des IRA zudem gegenfinanziert werden müssen, dürften die Subventionen im Rahmen des IRA sowohl in den USA als auch in der EU nur geringe makroökonomische Auswirkungen haben. Daher sind breit angelegte EU-Subventionen nicht zielführend. Vielmehr sollte ein Subventionswettbewerb sowohl mit den USA als auch innerhalb der EU vermieden werden.

Zwar könnten bestimmte Branchen durch den IRA einen größeren Anreiz haben, in den USA statt in der EU zu investieren. Unsere Analysen auf sektoraler Ebene zeigen aber, dass diese Effekte sektoral stark begrenzt sind. Dies gilt vor allem für die Automobilindustrie: So dürfte die Ausweitung der Produktion

von Elektroautos in den USA nicht zu einer massiven Verlagerung der Nachfrage oder der Produktion aus Europa führen. Denn Europa wird auch im Jahr 2030 noch ein größerer Absatzmarkt für Elektroautos sein als die USA. Gerade in der Automobilindustrie gibt es aufgrund des erschwerten Transports von Batteriefahrzeugen und Zellen einen starken Anreiz, Fahrzeuge vor Ort zu produzieren.

Es gilt, einen Wettlauf um Subventionen zu vermeiden – auch innerhalb der EU.

Der IRA wirkt vor allem über Produktions- und Investitionssubventionen, die im Steuersystem verankert und von denen viele nicht gedeckelt sind. Dieser Ansatz alleine dürfte aber nicht ausreichen, um die Herausforderungen der Dekarbonisierung effizient zu bewältigen. Der europäische Politikansatz, der sowohl auf CO₂-Preise als auch auf gezielte Förderprogramme setzt, ist deutlich kosteneffizienter.

Gleichzeitig kann Europa aber von der einfachen Ausgestaltung und der schnellen Umsetzbarkeit des IRA-Programms lernen. Es sollte daher Priorität sein, die

europäischen Prozesse zu vereinfachen und zu beschleunigen. Sektorale Unterstützung sollte sich auf Sektoren konzentrieren, in denen die EU-Mitgliedstaaten entweder derzeit komparative Vorteile haben oder voraussichtlich entwickeln werden, da dies zu erheblichen ökologischen und technologischen externen Effekten führen dürfte.

Insgesamt ist zu erwarten, dass die beträchtlichen Energiepreisunterschiede zwischen der EU und den USA deutlich größere Auswirkungen haben dürften als der IRA selbst. Die hohen Energiepreise in Europa beeinträchtigen die Attraktivität Europas als Investitionsstandort und die Wettbewerbsfähigkeit seiner Industrien. Deshalb sind koordinierte Anstrengungen zur Senkung der Energiepreise in Europa unerlässlich. Außerdem ist es wichtig, den Einsatz erneuerbarer Energiequellen zu beschleunigen, um die Energieversorgung zu stärken.

Bei der konventionellen Energieerzeugung verfolgen Deutschland und Frankreich unterschiedliche Transformationsstrategien. Daher plädieren wir für eine gegenseitige Unterstützung, insbesondere dafür, Kernkraftwerke und wasserstofffähige Gaskraftwerke als Übergangstechnologien auf dem Weg zur Klimaneutralität in der EU-Taxonomie auszuweisen. Darüber hinaus können beide Länder von einer intensiveren

Zusammenarbeit beim Ausbau der europäischen Strom- und Wasserstoffinfrastruktur profitieren. Die Reform der europäischen Strommärkte sollte ebenfalls ein zentrales Element jeder europäischen grünen Industriepolitik sein, wobei der Großhandelsmarkt das wichtigste Koordinierungsinstrument für die Gewährleistung einer sicheren, dekarbonisierten und erschwinglichen Stromversorgung auf europäischer Ebene ist.

Um die Voraussetzungen für die Dekarbonisierung in Europa zu verbessern, empfehlen wir zudem, die Rohstoffversorgung durch eine verstärkte internationale Zusammenarbeit im Rahmen von Handelsabkommen zu sichern und vorrangig Anreize für den Aufbau nationaler Bergbau- und Verarbeitungskapazitäten zu schaffen. Darüber hinaus sollte Europa mit den USA bei Regeln für Umweltschutz-Subventionen zusammenarbeiten. Dies sollte in einem Rahmen geschehen, in den eine Reihe weiterer Partner eingebunden werden könnten, beispielsweise bei Grenzausgleichsabkommen zu CO₂- oder Methanemissionen.

Monika Schnitzer ist Vorsitzende des Sachverständigenrates Wirtschaft.

Camille Landais ist Vorsitzender des Conseil d'analyse économique. Beide sind Ko-Vorsitzende des Deutsch-Französischen Rates der Wirtschaftsexperten.

A-45-Brücke wird gebaut

LÜDENSCHIED. Auf den symbolischen ersten Spatenstich hatten die Verantwortlichen bewusst verzichtet. Die von Umleitungslärm und Durchgangsverkehr gestressten Anwohner in Lüdenscheid wollen auf dem Baugebiet der abgerissenen Talbrücke Rahmede der Autobahn 45 richtige Taten sehen. Und so setzte Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) am Donnerstag im Sauerland einen Messpunkt an Metall in einen kleinen Betonsockel an der Abbruchkante. Wissing schwang also den Hammer und markierte so den Start des Neubaus der Talbrücke an der deutschlandweit wichtigsten Autobahn 45 bei Lüdenscheid. Damit können die Baufirmen jetzt mit den Arbeiten an dem 170-Millionen-Euro-Projekt im Sauerland loslegen. Mitte 2026 soll dann auf dem ersten Teil der neuen, 450 Meter langen Brücke der Verkehr in beiden Fahrtrichtungen (Dortmund – Frankfurt) wieder fließen und 2027 der Neubau komplett abgeschlossen sein. „Ich weiß, wie sehr die Menschen in der Region diesen Termin herbeisehnen“, sagte der Verkehrsminister und sprach von einer „schwer erträglichen Situation“. Die Brücke der Autobahn 45 von Dortmund nach Frankfurt war am 2. Dezember 2021 wegen Einsturzgefahr gesperrt worden. Eine zentrale Nord-Süd-Achse im Sauerland ist seitdem mit gravierenden Folgen unterbrochen.