

# Von der Steckdose auf die Straße

**Elektromobilität.** Nach dem Willen der Bundesregierung soll Deutschland bis 2020 der führende Anbieter von Elektroautos werden. Diesem Ziel stehen Probleme im Weg: Zum einen fehlen geeignete Fachkräfte für den Bau der E-Mobile. Zum anderen ist die Technik noch nicht ganz ausgereift – und zu teuer.

Eine knappe halbe Million sollen es werden – so viele Elektroautos möchte die Bundesregierung in neun Jahren auf deutschen Straßen sehen. Aktuell bewegen sich weniger als 3.000 dieser Gefährte durch die Republik (Grafik). Die Erwartungen sind also hoch – und auf manchen Feldern deutlich überzogen:

**Rohstoffe.** Die Elektromobilität soll die starke Abhängigkeit von Rohstoffimporten verringern. Da Elektroautos jedoch vor allem kleine Benziner verdrängen, wird dies in Europa wohl ein frommer Wunsch bleiben. Denn die europäischen Rohölimporte werden durch den Bedarf an Diesel bestimmt. Genug

Benzin ist in der EU vorhanden. Es wird sogar in großen Mengen exportiert, Diesel dagegen importiert.

Zudem müssen auch für den Bau von Elektroautos Rohstoffe importiert werden, da es in Europa keine relevanten Vorkommen von Lithium, Kupfer oder Seltenen Erden gibt. Das Hauptproblem besteht darin, dass nur wenige Länder und Firmen eine große Marktmacht über diese Rohstoffe haben (vgl. iwd 36/2011).

**Technik.** Ein Elektroauto kann mittlerweile mehr als zwei Drittel der gespeicherten Energie nutzen, ein herkömmlicher Verbrennungsmotor nur 15 bis 20 Prozent. Der Schwachpunkt bei den E-Mobilen sind aber die noch zu teuren Batterien:

**Je Kilowattstunde Speicher kostet eine Fahrzeugbatterie den Endkunden aktuell rund 1.000 Euro.**

**Industrie.** Bis auf die Herstellung von Batteriesystemen deckt die deutsche Industrie den größten Teil der Wertschöpfungskette bis zum fertigen Elektroauto ab. Doch das E-Mobil ist ein finanzieller Kraftakt für die Autoindustrie. →

## Benzinmotor: Immer noch das Arbeitspferd



	2009	2010	2011
Pkw-Bestand in Deutschland nach Kraftstoffarten			
Benzin	30.639.015	30.449.617	30.487.578
Diesel	10.290.288	10.817.769	11.266.644
Flüssiggas	306.402	369.430	418.659
Erdgas	60.744	68.515	71.519
Hybrid	22.330	28.862	37.256
Elektro	1.452	1.588	2.307
<b>Insgesamt</b>	<b>41.321.171</b>	<b>41.737.627</b>	<b>42.301.563</b>

Insgesamt: einschließlich sonstiger Antriebe; Stand: jeweils 1. Januar  
 Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Institut der deutschen  
 Wirtschaft Köln

© 2011 IW Medien · iwd 37

## Inhalt

**Berlin:** Während sich die Wirtschaft der Metropole berappelt, sieht es auf dem Arbeitsmarkt düster aus.  
 Seite 3

**Bildungsgerechtigkeit:** Gerade für benachteiligte Gruppen haben sich die Bildungschancen verbessert. Dennoch muss die Politik am Ball bleiben.  
 Seite 4-5

**Reindustrialisierung:** Die Industriequoten in Ost- und Westdeutschland nähern sich immer mehr an.  
 Seite 6

**Außenhandel:** Der Handel mit den Niederlanden könnte noch besser funktionieren, wenn Deutschland mehr für die Verkehrswege tun würde.  
 Seite 7

**Europapolitik:** Die Strategie „Europa 2020“ soll die Arbeitsmarktchancen von Jugendlichen verbessern.  
 Seite 8

**Präsident:** Dr. Eckart John von Freyend  
**Direktor:** Professor Dr. Michael Hüther  
**Mitglieder:** Verbände und Unternehmen in Deutschland

Institut der deutschen  
 Wirtschaft Köln



→ Denn den Forschungsaufwendungen steht in absehbarer Zeit kein adäquater Markt gegenüber – was auch an den Preisen liegt:

**Wenn E-Mobile konkurrenzfähig werden sollen, müssten Batterien um rund 70 Prozent billiger werden und gleichzeitig eine doppelt so hohe Speicherfähigkeit erreichen.**

Neben sinkenden Kosten sind es besonders die Verbesserungen der Ladeinfrastruktur sowie der Fahrzeugtechnik, die zum Beispiel Unternehmen dazu bewegen könnten, künftig Elektroautos in ihre Fahrzeugflotte aufzunehmen (Grafik).

**Fachkräfte.** Wer in Branchen arbeiten will, die sich mit Elektromobilität beschäftigen, sollte am besten einen Abschluss in technisch-naturwissenschaftlichen Fächern wie In-

genieurwissenschaften, Physik und Informatik mitbringen. Besonders begehrt sind Elektro- und Fahrzeugbauingenieure, Informatiker und Elektrochemiker. Im Jahr 2009 waren rund 350.000 Akademiker mit solchen Qualifikationen in der Elektromobilität beschäftigt. Seit dem Jahr 2000 ist die Zahl um gut 4 Prozent jährlich gewachsen.

Und der Bedarf an Hochqualifizierten wird weiter steigen. Aktuell werden pro Jahr rund 20.000 Akademiker für die Herstellung von Akkumulatoren und Batterien, den Karosseriebau, die Elektrizitätsversorgung usw. benötigt. Im Jahr 2020 werden es schon knapp 26.000 sein. Die Gründe dafür liegen einerseits im Wirtschafts- und Branchenwachstum, andererseits nehmen bis

dahin viele altgediente Fachkräfte ihren Hut (Grafik). Ein Problem: Die Elektromobilität konkurriert mit zahlreichen anderen technologischen Wachstumsfeldern wie erneuerbaren Energien oder Informationstechnik um dieselben Fachkräfte.

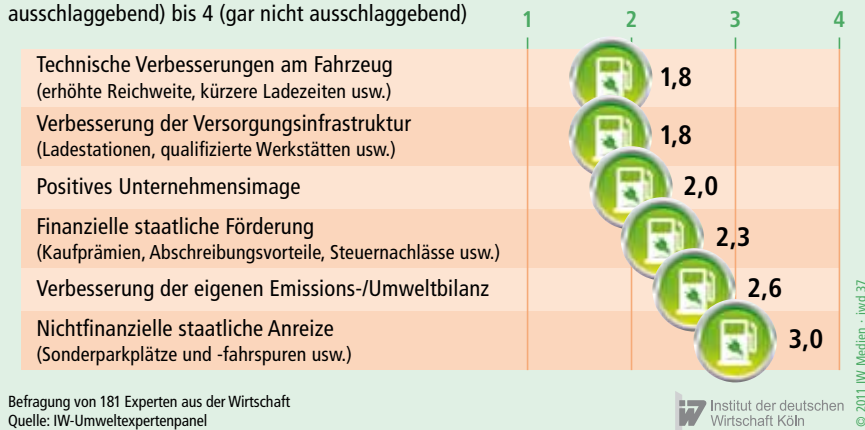
**Marktpotenzial.** Welche Chancen das Elektroauto auf dem Markt hat, hängt vor allem von zwei Faktoren ab: der staatlichen Förderung und dem Tempo des technischen Fortschritts. Sind beide recht hoch, könnte das E-Mobil im Jahr 2020 in Deutschland einen Marktanteil von 6 bis 8 Prozent erreichen. Wünschenswert wäre es jedoch, wenn sich die Technologie primär aufgrund des technischen Fortschritts und nicht wegen staatlicher Zuschüsse durchsetzen würde. Doch ganz ohne Hilfen dürfte das Elektroauto auch 2020 noch einen Marktanteil von weniger als 3 Prozent erreichen.

Die öffentliche Förderung ist allerdings umstritten. So kosten direkte Prämien für den Kauf eines E-Autos den Staat viel Geld. Zudem birgt die Bevorzugung dieser Technologie das große Risiko, auf falsche Pferd zu setzen. Besser ist stattdessen eine staatliche Unterstützung der Grundlagenforschung. Ein weiterer Anreiz für die Industrie könnte die Mehrfachanrechnung der Elektrofahrzeuge auf das Kohlenstoffdioxid-Ziel der Autohersteller sein. Denn die E-Mobile gelten als sogenannte Null-Emissionsfahrzeuge und drücken den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Wert der Flotten.

Den großen Siegeszug der Elektroautos wird es aber vorerst nicht geben. Dazu ist die Konkurrenz noch zu groß – auf Mittel- und Langstrecken sind es verbrauchsoptimierte Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, im Stadtverkehr Autos mit Hybridantrieb.

## Elektroautos: Die Technik zählt

So groß ist der Einfluss folgender Faktoren auf die Entscheidung von Unternehmen, Elektroautos zu kaufen, auf einer Skala von 1 (sehr stark ausschlaggebend) bis 4 (gar nicht ausschlaggebend)



## Elektromobilität: Akademiker sind gefragt

So viele Akademiker werden in den E-Mobilitätsbranchen jährlich benötigt, um

	bis 2014	von 2015 bis 2019	2020
altersbedingt ausscheidende Akademiker zu ersetzen	7.000	8.000	8.800
den Fachkräftebedarf aufgrund des allgemeinen Wirtschaftswachstums und Strukturwandels zu decken	12.400	12.400	12.400
den Fachkräftebedarf aufgrund des Branchenwachstums zu decken	700	3.500	4.400
<b>In E-Mobilitätsbranchen tätige Akademiker insgesamt</b>	<b>350.000</b>		

Akademiker: nur jene mit direkt relevanten Qualifikationen, z. B. Ingenieure, Physiker;  
E-Mobilitätsbranchen: z. B. Herstellung von Akkumulatoren und Batterien, Karosseriebau, Elektrizitätsversorgung; Ursprungsdaten: Statistische Ämter des Bundes und der Länder  
© 2011 IW Medien - iwd 37  
Institut der deutschen Wirtschaft Köln

# Wachstum auf Sand gebaut

**Berlin.** Am 18. September wird in der Hauptstadt ein neuer Landtag gewählt. Während sich die Wirtschaft der Metropole in den vergangenen fünf Jahren berappeln konnte, ist auf dem Arbeitsmarkt kaum Licht am Ende des Tunnels zu sehen.

Für viele junge Menschen ist Berlin die Stadt der Träume, für Industrieunternehmen eher ein Standort, um den man einen Bogen macht. Zuletzt hat Siemens der Hauptstadt einen Korb gegeben. Die neue Infrastruktursparte mit Milliardenumsätzen wird in München angesiedelt.

Und während in europäischen Metropolen wie Paris oder London auch die größten Unternehmen des jeweiligen Landes sitzen, findet sich in Berlin keine einzige Zentrale eines Dax- oder MDax-Konzerns.

Einzig die Medizintechnik blüht auf. Im Jahr 2007 wurden in Berlin rund 190 Medizintechnikfirmen mit 8.500 Mitarbeitern gezählt. Bis 2030 soll die Zahl der Jobs in der Gesundheitswirtschaft Berlin-Brandenburgs um 11 Prozent auf 370.000 steigen.

Ansonsten aber fehlen die Big Player, die viele Arbeitsplätze und damit auch Steuern bringen. Die Wachstumsraten der vergangenen fünf Jahre können sich mit jährlich 2,5 Prozent zwar durchaus sehen lassen (Grafik). „Doch etwas mehr von wenig ist immer noch nicht viel“, schreibt ein Kommentator des Berliner Tagesspiegel.

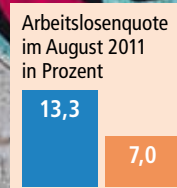
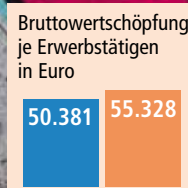
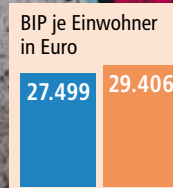
**So belief sich das Bruttoinlandsprodukt (BIP) Berlins 2010 auf knapp 95 Milliarden Euro – Hamburg kommt bei nur halb so vielen Einwohnern auf ein ähnliches Niveau.**

## Berlin: Sexy, aber arbeitslos

2010 ■ Berlin ■ Deutschland

□ Anteil Berlins an Deutschland in Prozent

Kategorie	Berlin	Deutschland	Anteil Berlins an Deutschland in Prozent
Einwohner in 1.000	3.460	81.751	4,2
Erwerbstätige in 1.000	1.685	40.483	4,2
Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Milliarden Euro	94,7	2.498,8	3,8



Quellen: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder (VGR), Bundesagentur für Arbeit

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 2011 IW Medien - iw-d 37

Außerdem ist ein Teil des Wachstums – wie Berlin selbst – auf Sand gebaut. Die Hauptstadt hält sich nur mit enormen Subventionen über Wasser. Die Hälfte der diesjährigen Einnahmen von 19,2 Milliarden Euro erwirtschaftet die Stadt selbst – den anderen Teil schießen der Bund und die Länder zu. Aber auch das reicht der Metropole nicht. Unter dem Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit sind die Schulden um mehr als die Hälfte auf 60 Milliarden Euro gestiegen.

Ein zwiespältiges Bild bietet auch der Arbeitsmarkt. In Sachen Beschäftigungsaufbau läuft es gar nicht so schlecht. Aber die Arbeitslosenquote Berlins ist mit 13,3 Prozent fast doppelt so hoch wie im Bundesdurchschnitt. Und die Zahl der gemeldeten offenen Stellen war in Berlin im August mit 15.208 um etwa 1.250 niedriger als etwa in Hamburg.

Auf der anderen Seite hatten 2010 immerhin rund 1,7 Millionen Berliner einen Job – gut 9 Prozent mehr als fünf Jahre zuvor. Das Plus reicht

indes nicht, um die Nachfrage nach Arbeitsplätzen zu decken. Denn die Hauptstadt ist bei Zuwanderern aus dem In- und Ausland beliebt:

**Ende 2010 lebten in Berlin nahezu 3,5 Millionen Menschen, so viele wie seit 15 Jahren nicht mehr.**


Um die wirtschaftliche Wende zu schaffen, braucht die größte Stadt Deutschlands letztlich mehr Industrie. Der Senat hat das durchaus erkannt: So soll auf dem Gelände des Flughafens Tegel, der im kommenden Jahr geschlossen wird, ein Industriepark entstehen. Aber bis dort tatsächlich neue Jobs geschaffen werden, dürften Jahre vergehen.

Der Umzug des Hauptstadtflughafens nach Schönefeld wirft die Berliner Wirtschaft erst einmal zurück. Denn der Großflughafen Berlin Brandenburg International liegt auf dem Gebiet des Nachbarlands. Der neue Airport dürfte das Brandenburger Sozialprodukt auf einen Schlag um etwa 5 Prozent mehr – und die Berliner Wirtschaftsleistung entsprechend verringern.

**Die Seiten 4 bis 5 erhalten Sie am  
Donnerstag, 15. September 2011.**



# Zurück zur Industrie

**Reindustrialisierung.** Anfang der 1990er Jahre lag die Industrie in Ostdeutschland infolge der Öffnung für den Weltmarkt am Boden. Mittlerweile nähern sich die Industriequoten in Ost und West immer mehr an. Die Institut der deutschen Wirtschaft Köln Consult hat analysiert, woran das liegt. 

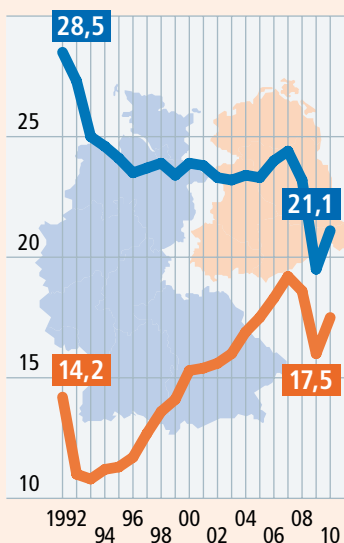
In den ostdeutschen Bundesländern hat sich die Bruttowertschöpfung des Verarbeitenden Gewerbes seit 1991 mehr als verdreifacht. Damit befinden sich die Industriequoten in Ost und West heute schon auf fast gleichem Niveau (Grafik):

**In Ostdeutschland werden nahezu 18 Prozent der gesamtwirtschaftlichen Bruttowertschöpfung von der Industrie erwirtschaftet – im Westen sind es rund 21 Prozent.**

## Industriequote: Ost und West nähern sich an

Anteil des Verarbeitenden Gewerbes an der Bruttowertschöpfung in Prozent

■ Westdeutschland mit Berlin  
■ Ostdeutschland ohne Berlin



Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder  Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 2011 IW Medien · Iwd 37

Vor 20 Jahren war der Abstand dagegen noch riesig. Westdeutschland kam damals auf eine Industriequote von rund 29 Prozent, im Osten waren es zeitweise nur 11 Prozent.

Ein Grund für die Annäherung ist, dass sich der Westen immer weiter weg von der Industrie- und hin zur Dienstleistungswirtschaft bewegt. Im Osten dagegen hat die Industrie nach dem wiedervereinigungsbedingten Einbruch tendenziell zugelegt.

Allerdings gibt es auch dort noch große Unterschiede zwischen den einzelnen Regionen.

**Thüringen hat eine Industriequote von gut 22 Prozent und liegt damit über dem westdeutschen Durchschnitt.**

In Mecklenburg-Vorpommern wird dagegen nur rund ein Zehntel der Bruttowertschöpfung vom Verarbeitenden Gewerbe erwirtschaftet.

Die Reindustrialisierung des Ostens ist unter anderem auf jahrzehntelange Traditionen zurückzuführen. Das zeigen drei Beispiele:

- **Mitteldeutsches Chemie-Dreieck:** Die Region zwischen Bitterfeld, Leuna und Schkopau hat, gemessen am bundesweiten Durchschnitt von 20,7 Prozent, eine sehr hohe Industriequote. Im Kreis Anhalt-Bitterfeld etwa liegt sie bei 31 Prozent. Der Löwenanteil entfällt dabei auf die Chemie- und Kunststoffindustrie. Sie prägt die Region schon seit über 100 Jahren und ist ursprünglich aus den Kohlevorkommen des mitteldeutschen Braunkohlereviere entstanden. Auch heute profitieren die Firmen in der Region vom weltweiten Wachstum der Chemiebranche. Insbesondere die hohen Investiti-

onen in den vergangenen 20 Jahren sowie der Stoff- und Energieverbund vor Ort machen den Standort auch für internationale Großinvestoren attraktiv.

- **Wartburgkreis/Eisenach:** Mit einer Bruttowertschöpfung von beinahe 37 Prozent erreicht die Region in Thüringen Werte, von denen selbst die Mehrheit der westdeutschen Regionen nur träumen kann. Die Basis der wirtschaftlichen Entwicklung bilden umfangreiche Rohstoffvorkommen, insbesondere an Holz und Eisenerz. Außerdem werden in der Region bereits seit 1898 Autos in der Fahrzeugfabrik Eisenach produziert – zuerst Wartburg-Motorwagen und später verschiedene Dixi-Modelle.

Nach wie vor gehören Eisenach und der umliegende Wartburgkreis mit seinem Opelwerk zu den herausragenden Standorten der Automobilindustrie und dessen Zulieferern. Wie leistungs- und zukunftsfähig der Standort ist, zeigte erst vor kurzem der Bosch-Konzern mit seiner Standortentscheidung für eine Pilotanlage, in der Lithium-Ionen-Batterien der nächsten Generation produziert werden.

- **Uckermark:** Dieser Kreis hebt sich positiv von anderen, meist strukturschwachen Regionen an der deutsch-polnischen Grenze ab. Punkten kann die Region etwa durch die PCK Raffinerie in Schwedt, die etwa 10 Prozent der gesamten deutschen Erdölverarbeitungskapazitäten vorhält.



Weitere Grafik unter:  
[www.iwkoeln.de/  
Industrialisierung](http://www.iwkoeln.de/Industrialisierung)



# Deutschland muss die Bahn frei machen

**Außenhandel.** Die Niederlande sind einer der wichtigsten Handelspartner Deutschlands. Der grenzüberschreitende Warenaustausch könnte noch reibungsloser funktionieren – wenn die Bundesrepublik mehr für die Infrastruktur tun würde. Noch aber stockt der Ausbau einer zentralen Schienenverbindung für den europäischen Güterverkehr.

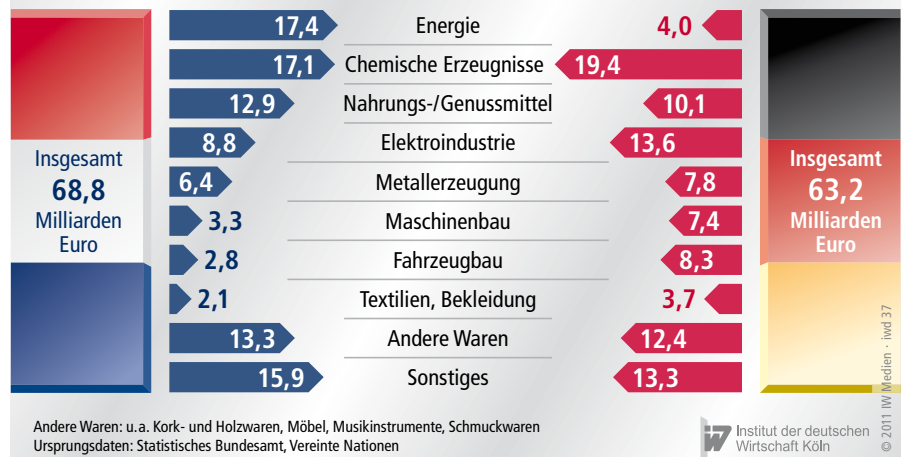
Rotterdam ist nicht nur für die Niederlande das Tor zur Welt: Unternehmen aus ganz Europa nutzen den größten Tiefwasserhafen auf dem Kontinent, um ihre Waren rund um den Globus zu schicken bzw. aus aller Welt zu beziehen. Insgesamt wurden im Jahr 2010 an der Mündung von Rhein und Maas 430 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen. Seit 2003 ist der Güterumschlag um rund ein Drittel gewachsen.

Ein großer Teil des sogenannten Seehafenhinterlandverkehrs, mit dem die Waren von und nach Rotterdam transportiert werden, führt auch nach bzw. durch Deutschland. Von allen Lkws, die in die Bundesrepublik ein- oder ausreisen, kommt gut jeder Dritte aus den Niederlanden bzw. fährt dorthin. Allein auf der A40 bei Straelen passieren jährlich nahezu 3 Millionen Brummis die Grenze. Etwa ein Drittel des mit dem Rotterdamer Hafen verbundenen Verkehrs wird zudem über Binnenschiffe auf dem Rhein abgewickelt – mit steigender Tendenz.

Aber auch die Bahn soll künftig mehr Güter vom und zum Rotterdamer Hafen transportieren und so helfen, die immer größeren Frachtmengen zu bewältigen.

## Gas und Gurken aus Holland

So viel Prozent des deutsch-niederländischen Handels entfielen im Jahr 2010 auf diese Warengruppen



**Die Niederlande haben fast 5 Milliarden Euro investiert und 2008 die Betuwe-Route fertiggestellt, eine mehrgleisige Güterbahnstrecke zur deutschen Grenze bei Emmerich.**

Die Bahnlinie ist Teil des geplanten europäischen Güterkorridors, der durch die Bundesrepublik bis nach Genua führt. Doch auf deutscher Seite kommt der Ausbau der Teilstrecke von Emmerich nach Oberhausen nur schwer in Gang. Mit der Fertigstellung ist nicht vor 2015 zu rechnen, obwohl das Projekt bereits seit 2003 ganz oben auf dem Bundesverkehrswegeplan steht.

Gerade die Bundesregierung sollte ein großes Interesse am Ausbau der Transportinfrastruktur haben. Schließlich ist Deutschland nicht nur ein Transitland für niederländische Güter, der Nachbarstaat gehört auch zu den wichtigsten deutschen Handelspartnern.

**Im Jahr 2010 importierte Deutschland aus den Niederlanden Waren im Wert von fast 69 Milliarden Euro – nur China lieferte noch mehr.**

Zugleich verkauften deutsche Firmen Produkte für gut 63 Milliarden Euro an niederländische Kunden. Höhere Erlöse erzielte die Bundesrepublik lediglich aus den Exporten nach Frankreich und in die USA.

Für den Handel zwischen Industrieländern eher unüblich ist die Güterstruktur. Ob es an Frau Antje liegt, die seit 50 Jahren Käse aus Holland bewirbt, sei dahingestellt – jedenfalls gehören Gouda und Leerdammer zu den Importschlägern: Von den 580.000 Tonnen Käse, die Deutschland 2009 importierte, kamen 220.000 Tonnen aus Holland.

Überhaupt scheinen die Bundesbürger eine Vorliebe für Essbares aus Holland zu haben (Grafik):

**Fast 13 Prozent aller deutschen Einfuhren aus den Niederlanden sind Nahrungs- und Genussmittel.**

Die holländischen Bestseller nach Deutschland sind allerdings Güter, die wohl nur Experten mit den Niederlanden in Verbindung bringen: Erdgas, Erdöl- und Kokerei-Erzeugnisse.

# Europas Jugend hofft

**Europapolitik.** Mit der im vergangenen Jahr vorgestellten Strategie „Europa 2020“ will die EU-Kommission unter anderem die Arbeitsmarktchancen von Jugendlichen verbessern. Doch schon jetzt ist abzusehen, dass das Vorhaben nicht ganz gelingen wird.

In der Europäischen Union leben etwa 100 Millionen Menschen, die jünger sind als 30 Jahre. Und obwohl die Gesellschaften immer älter werden, sind die Arbeitsmarktchancen von Jugendlichen in vielen Ländern schlecht. Die Strategie „Europa 2020“ soll der Jugend wieder Hoffnung machen. Doch wie der Rat der Europäischen Union in seinem Fortschrittsbericht zeigt, wird wohl nicht alles gelingen wie geplant:

- **Beschäftigung.** Die Beschäftigungsquote der 20- bis 64-Jährigen soll bis 2020 auf 75 Prozent erhöht werden – und dabei vor allem die jungen Leute berücksichtigen. Denn für sie sieht es derzeit besonders

schlimm aus: Etwa 20 Prozent der unter 25-Jährigen in der EU waren im Mai 2011 arbeitslos (Grafik):

**In Spanien waren sogar 45 Prozent der unter 25-Jährigen ohne Job – in Griechenland fast 39 Prozent.**

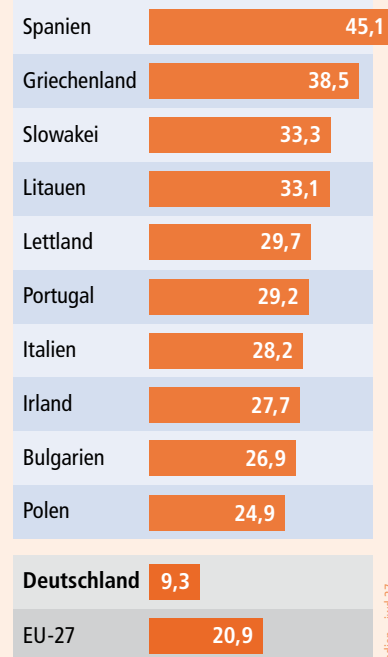
In Deutschland dagegen hat nur knapp jeder zehnte junge Mensch keine bezahlte Beschäftigung. Doch selbst wenn alle Mitgliedsstaaten ihre aktuellen Beschäftigungsziele erfolgreich umsetzen, wird die EU-weit angestrebte Quote von 75 Prozent um mindestens 2 Prozentpunkte verfehlt werden.

- **Schulabbrecherquote.** Ein weiteres Ziel ist es, die Quote der Schulabbrecher bis 2020 auf unter 10 Prozent zu senken. Derzeit haben 15 Prozent der 18- bis 24-Jährigen keinen mittleren Schulabschluss. Erreichbar ist dem Fortschrittsbericht zufolge aber nur eine Schulabbrecherquote von 10,5 Prozent – das wären 200.000 mehr junge Frauen und Männer ohne Abschluss als geplant.

- **Hochschulabsolventen.** Der Anteil der 30- bis 34-jährigen EU-Bevölkerung mit einem Hochschulabschluss soll auf mindestens 40 Prozent steigen. Aktuell haben rund 30 Prozent der EU-Bürger einen akademischen Abschluss – in Japan beispielsweise sind es 50 Prozent. Ein Blick auf die nationalen Reformprogramme, mit denen die „Strategie 2020“ umge-

## Jung und ohne Job

Arbeitslosenquoten der unter 25-Jährigen im Mai 2011 in Prozent



Griechenland, Lettland:  
Daten für das 1. Quartal 2011  
Quelle: Eurostat

 Institut der deutschen  
Wirtschaft Köln

© 2011 IW Medien - Iwd 37

setzt wird, zeigt: Wahrscheinlich wird der Anteil der Hochschulabsolventen im Jahr 2020 bei 37 Prozent liegen – das wären 800.000 Akademiker weniger als angestrebt.

Insgesamt hat die EU für ihre „Strategie 2020“ sieben Leitinitiativen entworfen. Eine von ihnen ist die Kampagne „Jugend in Bewegung“. Sie soll die Möglichkeiten der jungen Leute verbessern, in den verschiedenen EU-Staaten zu studieren oder ein Praktikum zu absolvieren. Unterstützung bekommen die Jugendlichen außerdem auf dem Weg in die Selbstständigkeit und bei der Suche nach einem Job.

## Adressaufkleber

## Impressum

**Herausgeber:**  
Institut der deutschen Wirtschaft Köln

**Chefredakteur:** Axel Rhein  
**Stellvertreterin:** Brigitte Lausch  
**Redaktion:** Alexander Weber (verantwortlich),  
Andreas Wodok (Textchef), Jork Herrmann,  
Sylvia Miskowicz, Berit Schmiedendorf  
**Redaktion Berlin:** Klaus Schäfer  
**Redaktionsassistentin:** Angelika Goldenberg  
**Grafik:** Michael Kaspers, Ralf Sassen  
**Telefon:** 0221 4981-523, **Fax:** 0221 4981-504  
**E-Mail:** iw@iwkoeln.de

Erscheinungsweise wöchentlich  
**Bezugspreis:** € 8,30/Monat, zzgl. € 3,01  
Versandkosten, inkl. Mehrwertsteuer  
**Abo-Service:** 0221 4981-443,  
hartmann@iwkoeln.de  
**Verlag:** Institut der deutschen Wirtschaft  
Köln Medien GmbH,  
Postfach 10 18 63, 50458 Köln,  
Konrad-Adenauer-Ufer 21, 50668 Köln,  
**Telefon:** 0221 4981-0, **Fax:** 0221 4981-445  
**Druck:** Bercker Graphischer Betrieb  
GmbH & Co. KG, Kevelaer

Dem iwD wird einmal monatlich  
(außer Januar und Dezember)  
„Wirtschaft und Unterricht“ beigelegt.

Rechte für den Nachdruck oder die elektro-  
nische Verwertung über: lizenzen@iwkoeln.de  
Rechte für elektronische Pressespiegel unter:  
www.pressemonitor.de

**iW.KÖLN.WISSEN**  
SCHAFFT KOMPETENZ.