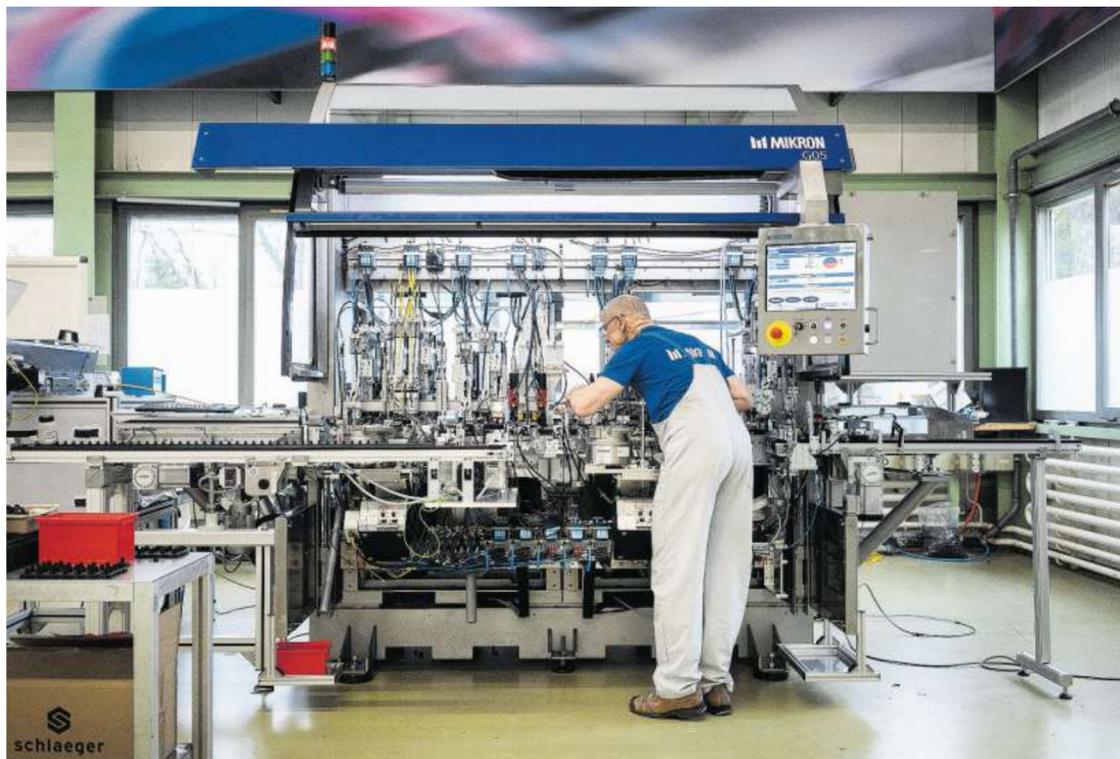


Zahl der Langzeitarbeitslosen droht stark zu steigen

Die Lage am Schweizer Arbeitsmarkt hat sich etwas beruhigt – für ältere Erwerbslose bleibt sie jedoch angespannt



Ältere Arbeitnehmer sind seltener von Entlassungen betroffen, jedoch länger auf Stellensuche als jüngere Menschen.

KEYSTONE

NATALIE GRATWOHL

Firmen entlassen Mitarbeiter und halten sich gleichzeitig mit Neueinstellungen zurück. In der Krise ist es für Arbeitslose viel schwieriger, wieder einen Job zu finden. Der Anteil der Langzeitarbeitslosen ist auf 17% gestiegen, wie die neusten Zahlen des Staatssekretariats für Wirtschaft (Seco) für September zeigen. Ein Jahr zuvor waren noch 13% der Arbeitslosen seit über einem Jahr bei einem Regionalen Arbeitsvermittlungszentrum (RAV) gemeldet. Bis im Sommer dürfte der Anteil der Langzeitarbeitslosen auf über 30% steigen. Dies zeigt der Frühindikator des Basler Arbeitsmarktexperten George Sheldon.

Die Seco-Zahlen zeigen aber nicht das ganze Bild. Wer nicht mehr bei einem RAV gemeldet ist, fällt aus der Statistik. Dazu zählen etwa Stellensuchende, die Sozialhilfe beziehen, oder Personen, die sich aus dem Arbeitsmarkt zurückgezogen haben. In den Erwerbslosenzahlen, die mittels telefonischer Umfragen bei einer Stichprobe der Wohnbevölkerung erhoben werden, sind diese Stellensuchenden erfasst. Im zweiten Quartal 2020 lag der Anteil der

Personen, die seit über einem Jahr ohne Arbeit sind, sogar bei fast einem Drittel.

«Je länger jemand arbeitslos ist, desto geringer ist die Wahrscheinlichkeit, wieder eine Stelle zu finden», sagt Sheldon. Denn Arbeitgeber vermuteten wegen der langen Dauer der Arbeitslosigkeit, dass der Kandidat Defizite habe. Zudem würden in dieser Zeit Qualifikationen verloren gehen. «Vor allem ältere Arbeitslose sind gefährdet», sagt Sheldon. Sie sind zwar seltener von Entlassungen betroffen, doch werden sie arbeitslos, sind sie viel länger auf Stellensuche als Jüngere. Schlechtere Chancen haben etwa Arbeitnehmer, die jahrzehntlang bei der gleichen Firma angestellt waren und sich nicht weitergebildet haben.

Spuren der Digitalisierung

Dass ältere Erwerbstätige ein höheres Risiko haben, lange Zeit arbeitslos zu sein, zeigt auch eine Studie der KOF Konjunkturforschungsstelle ETH Zürich und der Beratungsfirma BSS Volkswirtschaftliche Beratung. Niedrigqualifizierte, Ausländerinnen und Ausländer sowie Wiedereinsteiger und Alleinerziehende werden ebenfalls eher länger keine Stelle finden.

Gleiches gilt laut der Studie für Büroangestellte, für Berufe im Gastgewerbe oder für Beschäftigungsverhältnisse im Bereich Reparatur. In der Corona-Krise seien die gleichen Gruppen von Langzeitarbeitslosigkeit betroffen wie in der Vergangenheit, sagt Pascal Scheiwiler, Chef der Outplacement-Firma von Rundstedt, dies seien die über 50-Jährigen und all jene mit Berufen, die der Digitalisierung und dem Strukturwandel besonders ausgesetzt seien. Der digitale Wandel hat weitreichende Folgen für viele Berufsfelder. Vom Büroangestellten über den Automechaniker bis zum Chirurgen verändert sich das Berufsprofil rasant. «Die Krise hat diese Umwälzungen noch beschleunigt», sagt Scheiwiler.

Wenn sich die Wirtschaft erholt und sich die Lage auf dem Arbeitsmarkt verbessert, verändert sich dadurch für Langzeitarbeitslose meistens wenig. «Firmen stellen dann zwar wieder Leute ein, aber vor allem Jüngere und jene, die noch nicht so lange auf Jobsuche sind», sagt Scheiwiler. Es drohe daher ein Anstieg der strukturellen und damit nicht konjunkturellen Schwankungen unterworfenen Arbeitslosigkeit, der auch die Erholung am Arbeitsmarkt beeinträchtigen dürfte.

Beim Seco rechnet man dagegen nicht damit, dass die Entwicklung am Arbeitsmarkt durch einen deutlichen Anstieg der Langzeitarbeitslosigkeit gebremst wird. In den vergangenen Monaten hat sich die Lage etwas entspannt. Seit Juni nimmt die Arbeitslosigkeit kontinuierlich ab. Im September liegt die Arbeitslosenquote bei 3,2% nach 3,3% im August.

«Die Dynamik am Arbeitsmarkt hat sich deutlich belebt, Firmen suchen wieder Personal», sagt Boris Zürcher, Leiter der Direktion für Arbeit beim Seco, an einer Telefonkonferenz. Der gegenwärtige Anstieg bei der Langzeitarbeitslosigkeit sei nicht beunruhigend, denn er sei vor allem auf die Verlängerung der Taggelder zurückzuführen. Das Seco rechnet auch nicht mit einem Anstieg der strukturellen Arbeitslosigkeit.

Entlassungen trotz Kurzarbeit

Laut einer Schätzung hätte die Arbeitslosenquote in der Schweiz auf über 20% anschwellen können, wenn die Firmen nicht in grossem Stil Kurzarbeit eingeführt hätten. Haben auf dem Höhepunkt der Krise über ein Drittel der Betriebe Kurzarbeit angemeldet, sind es für Oktober noch 8%. Erstmals gibt das Seco auch Auskunft über die Kontrollen bei den Unternehmen. Im September gingen 403 Meldungen wegen Missbrauchs der Kurzarbeitsentschädigung ein. Bei 277 Firmen hatten die Kontrolleure nach der Vorprüfung einen erhärteten Verdacht. Bei einem Sechstel der bisher 36 kontrollierten Betriebe hat das Seco einen Missbrauch festgestellt und Strafanzeige gestellt.

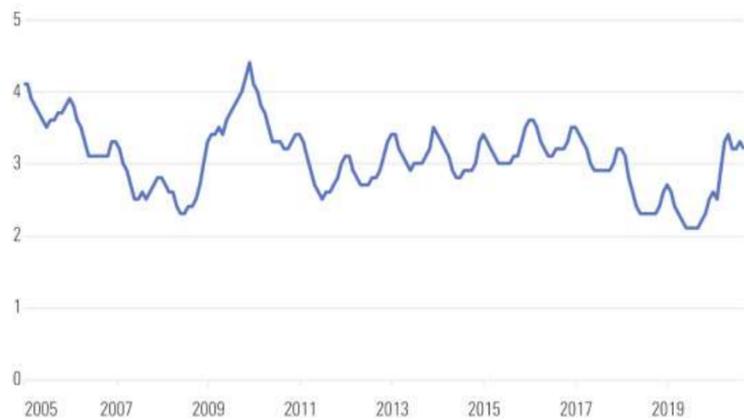
Trotz Kurzarbeit haben zahlreiche Unternehmen Personal entlassen. Rund 250 Firmen haben seit März bei den Kantonen Massenentlassungen für knapp 10 000 Beschäftigte angemeldet. Eine Entlassungswelle ist laut Zürcher jedoch nicht zu befürchten. Nach der jüngsten Aufwärtsbewegung am Arbeitsmarkt erwartet das Seco für das laufende Jahr eine durchschnittliche Arbeitslosenquote von unter 3,5%.

Für Langzeitarbeitslose ist nicht nur die psychische Belastung hoch. Sie müssen auch Einkommenseinbußen hinnehmen. Laut der Studie von KOF und BSS sinkt ihr Arbeitseinkommen durchschnittlich um bis zu einem Drittel – weil sie in einem neuen Job weniger verdienen oder in kleineren Pensen beschäftigt sind. Auch wenn ältere Arbeitslose im Durchschnitt mehr Mühe haben, wieder einen Job zu finden, gibt es in dieser Altersgruppe zahlreiche Stellensuchende, die rasch wieder im Arbeitsleben Fuss fassen. Bei den über 50-Jährigen spielt das persönliche und berufliche Netzwerk eine entscheidendere Rolle bei der Jobsuche als in den anderen Alterskategorien.

In Zeiten wie diesen, in denen die Langzeitarbeitslosigkeit steigt, intensivieren die RAV arbeitsmarktliche Massnahmen wie Beschäftigungsprogramme und Zwischenverdienste. Ein Zwischenverdienst kann etwa als Sprungbrett für eine Festanstellung dienen. Eine wichtige Bedeutung kommt auch Umschulungen und Weiterbildungen zu. Denn die auf dem Arbeitsmarkt geforderten Qualifikationen wandeln sich rasch. Firmen werden künftig andere Stellen aufbauen, als sie gestrichen haben.

Leichter Rückgang

Arbeitslosenquote in der Schweiz, in %



QUELLE: STAATSEKRETARIAT FÜR WIRTSCHAFT

NZZ / dha

Ein amerikanisches Startup ist die Milliardenwette von VW

Gegen die selbstfahrenden Autos, die Waymo und Tesla versprechen, fährt Volkswagen «Argo» auf – dessen Chef ist das Gegenteil von Elon Musk

ALEXANDER DEMLING,
SAN FRANCISCO

Bryan Salesky ist einer der Pioniere in der Entwicklung autonomer Autos. Im legendären, von der US-Forschungsbehörde Darpa organisierten Wettrennen, der «Darpa Urban Challenge», gehörte der Softwareingenieur 2007 zu den Ersten, die Autos ohne Fahrer auf städtische Strassen schickten. Dreizehn Jahre später sind selbstfahrende Autos noch längst kein Massenphänomen, der Hype ist spürbar abgeklungen. Elon Musk wird sein Versprechen, bis 2020 eine Million autonome Teslas auf die Strassen der Welt zu schicken, sicher nicht einhalten.

Zwei Grosskunden

Den Hype um die Technologie hat Salesky nie mitgemacht. Sein Unternehmen Argo zählt mit mehr als 1000 Mitarbeitern zwar zu den grössten der Branche, aber macht eher selten Schlagzeilen: «Wir melden uns, wenn wir Fortschritte

mitzuteilen haben», sagt er in einem Interview auf der Mobilitätskonferenz des Tech-Mediums Techcrunch.

Das liegt nicht am fehlenden Selbstbewusstsein des 40-Jährigen. Im Markt für autonome Taxidienste, die Salesky als mögliches Geschäftsmodell sieht, würden nur ein oder zwei Unternehmen dauerhaft bestehen. Nämlich diejenigen, die Partnerschaften mit Autoherstellern schliessen könnten. Kein Zweifel, dass Salesky sich als einen von ihnen sieht. Mit Ford und dem Volkswagen-Konzern hat er zwei Grosskunden und -investoren, die gemeinsam die Mehrheit an Argo halten. Ein Novum in der Branche: Die meisten Konkurrenten halten eine gewisse Distanz zu Autobauern. Waymo, allgemein als Marktführer gesehen, hat zwar Partnerschaften mit Fiat Chrysler und Jaguar – als die Google-Tochter im Frühjahr insgesamt drei Milliarden Dollar einsammelte, war unter den Investoren jedoch kein einziger Autokonzern.

Salesky hält die enge Kooperation aber für notwendig. «Der Stuhl, den wir bauen, hat drei Beine», sagt er: die

Bryan Salesky
CEO von Argo

Softwareplattform, die Produktion der Autos und den Zugang zum Kunden. Bei den beiden letzten Punkten helfen Ford und VW.

Der Argo-Chef kennt auch die andere Seite: Ab 2011 arbeitete er als Hardware-Chef bei dem Google-Projekt, das später in Waymo mündete, und entwickelte dessen Sensoren und Computer. Fünf Jahre später gründete er mit Peter Rander, der Ubers Autonomie-Team mitgegründet hatte, Argo.

An das Entwicklungs-Schnecken-tempo der Autobranche hat sich Salesky gewöhnt, auch wenn dieses so gar nicht zur Kultur der schnellen Software-Updates passt. «Ich arbeite seit

fünfzehn Jahren mit Autokonzernen zusammen und weiss, dass wir nicht viel diktieren können», sagt er. Aber Argo könne einen gewissen Einfluss auf die Modellzyklen nehmen. Warum das wichtig ist, erklärt Salesky an einem Beispiel: Für die Kameras eines selbstfahrenden Autos sei es gerade nachts wichtig, dass die Scheinwerfer eines Autos die richtigen Stellen ausleuchteten – wenn die Kameras aber erst nachträglich auf ein Auto gebaut würden, tue sich auch die Software schwerer, die Bilder richtig zu deuten. «Am Ende ist es ein eng gekoppeltes System», sagt Salesky.

Gründlichkeit vor Tempo

Gründlichkeit geht für ihn deshalb vor Geschwindigkeit. Auch das unterscheidet Salesky von Musk, der sich für seine Visionen schon oft Zeitpläne gesetzt hat, die er nicht einhalten konnte – und dessen «Autopilot» zwar seit Jahren auf dem Markt ist, in Deutschland nach einem Gerichtsurteil aber nicht mehr als solcher beworben werden darf.

Argo setzt darauf, dass das Rennen um Autonomie am Ende kein Rennen ist, sondern ein Prozess, in dem Partner, Regulierer und Kunden überzeugt werden müssen. Der Deal mit Volkswagen brauchte von der Ankündigung bis zum Abschluss im Juni fast ein Jahr. Dafür habe man nun «solide Verträge mit zwei Kunden, die festlegen, wann was geliefert werden soll, wie wir Geld verdienen und wie das dann aufgeteilt werden soll», sagt Salesky. Ein Teil der 2,6 Milliarden Dollar, welche die Wolfsburger in das Startup steckten, war Audis Entwicklungseinheit. Der VW-Konzern brachte sie in die Allianz ein. Seit dem Deal hat Argo deshalb einen Standort in München mit 200 Mitarbeitern, das ist der erste ausserhalb der USA.

Auf deutschen Strassen sind die selbstfahrenden Autos von Argo jedoch noch nicht unterwegs. Bis anhin testet das Unternehmen seine Technologie in vier US-Städten. «Wir haben eine Shortlist, wo wir als Nächstes hingehen», sagt Salesky. Mehr verrät er nicht. Er wird sich dann schon melden.