

Diekmann, Achim; Franke, Horst; Wissing, Franz-Josef; Zechlin, Hans-Jürgen

Article — Digitized Version

Die Erwartungen der Industrie für 1993

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Diekmann, Achim; Franke, Horst; Wissing, Franz-Josef; Zechlin, Hans-Jürgen (1992) : Die Erwartungen der Industrie für 1993, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 72, Iss. 12, pp. 615-626

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136950>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Die Erwartungen der Industrie für 1993

Für das kommende Jahr wird allgemein mit einem geringen oder einem Nullwachstum gerechnet. Auch wird von einigen Konjunkturbeobachtern die Gefahr einer rezessiven Wirtschaftsentwicklung gesehen. Wie schätzt die Industrie ihre Aussichten für 1993 ein? Welche Erwartungen hat sie an die Wirtschaftspolitik?

Achim Diekmann

Rückkehr zur Normalität: Strukturanpassung in der Automobilindustrie

1992 wird, gemessen an der erzielten Produktionsleistung, sicherlich als eines der erfolgreichsten Jahre in die Geschichte der deutschen Automobilindustrie eingehen. Die Zahl der hergestellten Fahrzeuge wird mit 5,2 Mill. Einheiten den Produktionsrekord des Jahres 1991 nochmals, wenn auch knapp, übertreffen. Auch die Umsatzentwicklung deutet auf eine abermalige Steigerung hin. Das Bild, das die deutsche Automobilindustrie zur Jahreswende bietet, steht jedoch zu diesen neuerlichen Spitzenergebnissen in krassem Gegensatz. Während die Produktion noch auf vollen Touren läuft, steuern die Erträge bei Automobil- und Teileherstellern einem neuen Tiefstand entgegen, werden Investitionsplanungen zurückgenommen und drastische Produktionseinschränkungen geplant. Ein großer Teil der Hersteller hat für die kommenden Wochen Kurzarbeit ange-

kündigt oder Arbeitsruhe eingeplant. Die Erwartung einer um ein Drittel niedrigeren Produktion zu Beginn des kommenden Jahres erscheint nicht unrealistisch. Sind dies Vorboten einer allgemeinen Rezession, die ausgehend von der Automobilindustrie die mit dieser Schlüsselbranche verbundenen Wirtschaftsbereiche erfassen und schließlich in einen sich selbst verstärkenden Schrumpfungsprozeß der Wirtschaftstätigkeit insgesamt münden könnten? Oder handelt es sich um einen eher kurzfristigen Konjunkturreinbruch, der sich alsbald überwinden läßt?

Normalisierung der Nachfrage

Legt man die derzeitige Einschätzung der Marktentwicklung für das kommende Jahr zugrunde, so wäre übertriebener Pessimismus fehl am Platze. Zwar wird für 1993 im Inland mit einem etwa 15%igen Rück-

gang der Nachfrage nach Pkw und einer um annähernd 20% niedrigeren Nutzkraftwagennachfrage gerechnet. Dieser Rückgang wird sich jedoch nach Einschätzung der Prognostiker vor allem auf die erste Jahreshälfte 1993 konzentrieren und im weiteren Jahresverlauf dann einer allmählichen Wiederbelebung der Nachfrage weichen. Mit einem anhaltenden Nachfrageeinbruch wird demnach nicht gerechnet. Auch für den Export werden die Chancen nicht ungünstig beurteilt. Anders als während des vergangenen Jahres, als die Automobilhersteller die Auslandsmärkte zeitweise vernachlässigen mußten, um der überbordenden Inlandsnachfrage gerecht zu werden, bieten die Produktionskapazitäten in den kommenden Monaten sicherlich genügend Spielraum, um an einer Erholung der Auslandsmärkte, die sich da und dort andeutet, zu partizipieren. So ist es keineswegs aus-

geschlossen, daß, trotz der inzwischen erfolgten Wiederauffüllung der Lagerbestände im Ausland, 1993 ein ähnlich hohes Exportergebnis erreicht wird wie in diesem Jahr.

Die Automobilproduktion in Deutschland wird nach dem Rekordergebnis dieses Jahres 1993 voraussichtlich um knapp 9% zurückgehen. Ausdruck einer sich anbahnenden Rezession ist dies jedoch nicht. Die Automobilmachfrage befindet sich vielmehr nach den exzeptionell hohen Auftragseingängen der Jahre 1990 und 1991 auf dem Wege zur Normalisierung. In beiden Jahren hatte der Nachfragesog aus den neuen Bundesländern – und in geringerem Umfang aus Osteuropa – zu Absatzergebnissen geführt, die weit über den langfristigen Trend hinausgingen. Hierzu hatte nicht nur die Neuwagennachfrage in den neu hinzugewonnenen Absatzgebieten beigetragen, sondern auch der „Transfer“ eines beachtlichen Gebrauchtwagenbestandes von West nach Ost mit entsprechenden Impulsen für die Neuwagenkäufe in Westdeutschland. Immerhin hat der Kraftwagenbestand in Ostdeutschland im Laufe der letzten beiden Jahre um mehr als die Hälfte zugenommen mit dem Ergebnis, daß mit knapp 450 Pkw/1 000 Einwohnern die dort erreichte Kraftwagendichte mittlerweile nicht mehr allzuweit von der Westdeutschlands (500 Pkw/1 000 Einwohner) entfernt ist. In ähnlicher Weise hat auch der Nutzfahrzeugabsatz von der Wiedervereinigung Deutschlands profitiert. Diese in jeder Hinsicht ungewöhnliche Entwicklung wird sich nicht wiederholen. Seit dem Frühjahr sinken die Auftragseingänge in der Automobilindustrie. Daß die Rückkehr zur Normalität bis zum Jahresende auf sich warten ließ, liegt an den zu Beginn dieses Jahres hohen, mittlerweile aber auf ein Normalmaß abgebauten Auftragsbeständen der Hersteller.

Von größerem Gewicht als die Frage nach den von der laufenden Konjunktur ausgehenden Einflüssen sind die strukturellen Anpassungszwänge, vor denen die deutsche Automobilindustrie derzeit steht. Die 80er Jahre waren, ohne daß dies zunächst sichtbar wurde, von einer fortgesetzten Schwächung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie gekennzeichnet, der jetzt mit energischen Maßnahmen zur Kostensenkung begegnet werden muß. Das hohe technische Leistungsniveau der deutschen Automobilhersteller, das in den Augen der Käufer auch entsprechend hohe Preise für deutsche Fahrzeuge rechtfertigte, hat diesen Tatbestand lange Zeit hindurch überdeckt. Auch die bis gegen Ende der 80er Jahre im wesentlichen ungebrochene Dominanz der deutschen Pkw-Hersteller in den oberen

Fahrzeugklassen beeinträchtigte die Wahrnehmung kostenbedingter Wettbewerbsnachteile. Inzwischen hat sich der Konkurrenzdruck der ausländischen Hersteller in allen Marktsegmenten verstärkt.

Sichtbar wurde die Verschlechterung der deutschen Wettbewerbsposition zunächst auf den außereuropäischen Märkten. Bis Mitte der 80er Jahre hat der deutschen Automobilindustrie die Unterbewertung der DM gegenüber dem US-Dollar bei der Verteidigung ihrer Stellung auf dem Weltmarkt außerhalb Europas geholfen. Diese Situation hat sich mittlerweile in ihr Gegenteil verkehrt. Die Folge waren und sind drastische Markteinbußen in den USA, die durch Änderungen in der amerikanischen Steuergesetzgebung zum Nachteil der von den deutschen Herstellern angebotenen Modellpalette noch verschärft wurden.

Die deutschen Automobilhersteller reagierten auf die Rückschläge in den USA zunächst mit einer durchaus beachtlichen Steigerung ihrer Exporte nach Japan. Diese reichte jedoch nicht aus, um die außerhalb Europas erzielten Umsätze zu stabilisieren. Dem immer stärker werdenden Druck der global ausgerichteten Produktions- und Absatzstrategie der japanischen Automobilhersteller waren die mit einer sehr viel ungünstigeren Kostenstruktur belasteten Unternehmen der deutschen Automobilindustrie immer weniger gewachsen. Unter Aufgabe wichtiger Positionen in Übersee zogen sie sich auf die weniger problemträchtigen, gegen die japanische Konkurrenz abgeschirmten und bessere Renditen bietenden europäischen Volumenmärkte zurück. Die Unterbewertung der DM im europäischen Währungsverbund erleichterte ihnen diese Entscheidung.

Gestärkt wurde die Position der deutschen Automobilhersteller in

Die Autoren
unseres
Zeitgesprächs:

Prof. Dr. Achim Diekmann, 60, ist Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie e. V. in Frankfurt/Main.

Horst Franke, 42, Rechtsanwalt, ist Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie e. V. in Wiesbaden/Bonn.

Dr. Franz-Josef Wissing 53, ist Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e. V. (ZVEI) in Frankfurt/Main.

Dr. Hans-Jürgen Zechlin, 56, ist Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e. V. (VDMA) in Frankfurt/Main.

Europa jedoch nicht nur durch die ungeachtet des unterschiedlichen Inflationsstemplos in den einzelnen europäischen Ländern festgeschriebenen Wechselkurse im EWS, sondern auch durch den Produktivitätsvorsprung, den sie gegenüber der Mehrzahl ihrer europäischen Konkurrenten aufzuweisen hatte. Die bei weitem höheren Lohnkosten in der Bundesrepublik, die höheren steuerlichen Belastungen und der aus den schärferen deutschen Umweltstandards resultierende Mehraufwand konnten hierdurch wenigstens für eine Zeitlang weitgehend ausgeglichen werden. Unter der Last der im internationalen Vergleich weit überhöhten Lohnsteigerungen der letzten Jahre und der negativen Auswirkungen der verringerten Wochenarbeitszeit auf die Auslastung der Produktionsanlagen und damit auf die Produktivität der Automobilhersteller wurde dies jedoch zunehmend schwerer. Gleichzeitig verbesserte sich die Produktivität in unseren Nachbarländern. Der Abstand verkürzte sich. Von 1980 bis 1990 stiegen die Lohnstückkosten in der deutschen Automobilindustrie, in DM ausgedrückt, fünfmal so schnell wie in Frankreich und England und fast doppelt so schnell wie in Italien und Spanien.

Sondereinflüsse überdecken Wettbewerbsschwäche

Daß sich die deutschen Hersteller des vollen Ausmaßes der kostenbedingten Wettbewerbsschwäche erst allmählich bewußt wurden, lag an den Sondereinflüssen, die ungeachtet der in Übersee erlittenen Absatzeinbußen für eine lange Periode steigender Nachfrage und anhaltend guter Kapazitätsauslastung sorgten.

Einer dieser Sonderfaktoren war die Förderung der Einführung abgasarmer Fahrzeuge mit Hilfe steuerlicher Anreize. Sie führte nach dem anfänglich durch die Katalysatordis-

kussion bewirkten Absatzeinbruch (Zimmermann-Knick) Mitte der 80er Jahre nicht nur zu einer Belebung der Nachfrage, sondern verbesserte temporär die Wettbewerbsposition der auf diesem Gebiet bereits weiter fortgeschrittenen deutschen Hersteller, denen zudem noch die Größenvorteile des heimischen Marktes zugute kamen. Mit dem Auslaufen der zeitlich befristeten steuerlichen Förderung entfielen diese Wettbewerbsvorteile.

Als weiterer Sondereinfluß muß die sich überlappende Wirkung des durch die einheitliche europäische Akte ausgelösten Konjunkturaufschwungs und der Nachfragesteigerung infolge der deutschen Einheit gesehen werden. Es kann kaum ein Zweifel darüber bestehen, daß viele der mit der Vollendung des europäischen Binnenmarktes angestrebten Wachstumseffekte in den zurückliegenden Jahren bereits vorweggenommen wurden. Sie waren Anlaß für einen Konjunkturaufschwung in Europa, der erst mit dem Ausbruch des Golfkrieges ins Stocken geriet. Das Verkehrswesen und mit ihm die Nachfrage nach Straßenfahrzeugen aller Art haben nachhaltig von der angestrebten und zunehmend auch verwirklichten Erweiterung der räumlichen Arbeitsteilung in Europa und den von den Unternehmen zur Sicherung der eigenen Wettbewerbsposition getätigten Investitionen profitiert.

Die deutsche Einheit hat kurzfristig das Absatzvolumen des europäischen Marktes um annähernd eine Million Fahrzeuge erhöht. Obgleich dieser Effekt keineswegs nur den Herstellern in der Bundesrepublik zugute kam – immerhin liegt der Marktanteil ausländischer Fahrzeuge in den neuen Bundesländern an den Neuzulassungen bei annähernd 50% –, hat doch die westdeutsche Automobilindustrie direkt und über den Gebrauchtwagenabsatz

von dieser Entwicklung am stärksten profitiert.

Diese Aneinanderreihung der aufgezeigten günstigen Faktoren bewirkte über einen Zeitraum von acht Jahren hinweg einen praktisch ununterbrochenen Anstieg der Automobilproduktion in der Bundesrepublik. Die Realeinkommen der in der Automobilindustrie Beschäftigten haben sich in dieser Zeitspanne um etwa 20% erhöht. Die Produktivität in der Automobilindustrie, gemessen an der realen Wertschöpfung je geleisteter Beschäftigtenstunde dagegen ist während des gleichen Zeitraumes lediglich um 8% gestiegen. Mit anderen Worten, die Einkommen der in der Automobilindustrie Beschäftigten haben sich mehr als doppelt so stark erhöht wie die Produktivität.

Solange die wirtschaftliche Entwicklung aufwärts gerichtet war, bot das sozialpolitische Umfeld in der Bundesrepublik den Automobilherstellern kaum eine Chance, die notwendigen Korrekturen an dem offensichtlichen Mißverhältnis zwischen Kostenentwicklung und Produktivität durchzusetzen. Im Gegenteil, unerwartete Nachfragespitzen und das verständliche Streben nach Verteidigung und womöglich auch einer Erweiterung der mühsam erkämpften Marktanteile auf einem im Trend nur noch begrenzt steigerungsfähigen Markt führten dazu, daß teure Überstundenregelungen den Kostendruck noch verstärkten. Anders wäre auch der Abwärtstrend der Umsatzrendite der Automobilunternehmen bereits vor Eintritt in die Phase rückläufiger Produktion kaum erklärbar.

Das Ende des Aufschwungs und die Rückkehr zur Normalität eines sich der Sättigung nähernden Marktes mit allenfalls langfristig wirksamen Chancen einer Absatzsteigerung in Osteuropa schaffen nun den Zwang und die Voraussetzung zugleich, Strukturprobleme anzuge-

hen, die im Boom schwer zu lösen waren.

Strategien zur Kostensenkung

Nun wäre es allerdings ein Irrtum zu glauben, die deutschen Automobilhersteller hätten den zunehmenden Kostendruck tatenlos über sich ergehen lassen. Um die hohen Lohnkosten auszugleichen, wurden Arbeitsvorgänge in beachtlichem Umfang mechanisiert und automatisiert. Die Anlageinvestitionen der deutschen Automobilhersteller verdoppelten sich preisbereinigt in den 80er Jahren, und die Kapitalausstattung je Arbeitsplatz wuchs um gut die Hälfte. Allerdings begrenzte die zunehmende Individualisierung der Nachfrage, die zu einer Senkung der Losgrößen und veränderten Arbeitsstrukturen führte, die Wirksamkeit dieser Maßnahmen.

Parallel hierzu wurden die Fertigungstiefe weiter reduziert, neue Arbeitsstrukturen geschaffen und verstärkt auf Wertschöpfungsbeiträge aus Ländern zurückgegriffen, die über eine günstigere Kostenstruktur verfügen. Der Wertschöpfungsanteil des Auslands an den in der Bundesrepublik produzierten Automobilen hat sich im Laufe der 80er Jahre um gut die Hälfte auf rund ein Viertel erhöht. Da gleichzeitig der Marktanteil ausländischer Fahrzeuge, dem Wert nach, auf über 25% gestiegen ist, werden derzeit, wertmäßig betrachtet, etwa 44% der Nachfrage nach Automobilen in der Bundesrepublik durch Wertschöpfung im Ausland befriedigt. Anfang der 80er Jahre lag dieser Anteil erst bei gut einem Drittel.

Auch im Inland griffen die Automobilhersteller verstärkt auf Wertschöpfungsbeiträge der Zulieferindustrie zurück. Da dieser Rückgriff auf Produktionsleistungen der vorgelagerten Leistungsbereiche mit sinkenden oder zumindest unterpro-

portional steigenden Preisen für Vorserzeugnisse verbunden war, wird er bei Betrachtung der nominalen Entwicklung der Wertschöpfungsstrukturen nur unzureichend sichtbar.

In der Summe hatten diese auf Kostensenkung zielenden Maßnahmen bisher jedoch nicht den gewünschten Erfolg. Obwohl die deutsche Automobilindustrie im Wettbewerb mit ihren Konkurrenten unverändert die technische Qualität ihrer Produkte und ein hohes Innovationspotential in die Waagschale werfen kann, schlägt das hohe Kostenniveau in der Bundesrepublik als ein diesen Standort belastender Faktor immer stärker durch. 70% aller Kosten, die bei der Herstellung eines Automobils hierzulande anfallen, sind Lohnkosten. Sie zu senken, wird höchste Priorität haben müssen, nachdem sich die Marktverhältnisse wieder normalisiert haben. Vor diesem Hintergrund ist auch der Personalabbau zu sehen, der sich seit Beginn dieses Jahres in der Automobilindustrie vollzieht. Etwa die Hälfte der bei der Automobilproduktion anfallenden Lohnkosten konzentriert sich auf die der Automobilindustrie vorgelagerten Fertigungsstufen. Hier bedarf es daher paralleler Anstrengungen. Es erscheint nicht unrealistisch davon auszugehen, daß die Zahl der in der gesamten Wertschöpfungskette von der Automobilnachfrage abhängigen Arbeitsplätze in Deutschland – bislang etwa 1,7 Mill. – zunächst einmal auf 1,5 Mill. und in einem weiteren Schritt auf 1,4 Mill. zurückgeführt werden wird.

Gleichzeitig steht außer Frage, daß dieser Beschäftigtenabbau nicht ausreichen wird, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie zu sichern. Reale Tariflohnsteigerungen werden in den von der Automobilproduktion abhängigen Bereichen auf absehbare Zeit nicht mehr durchsetzbar sein.

Elemente des Anpassungsprozesses

Vor allem vier Elemente kennzeichnen gegenwärtig den Anpassungsprozeß der deutschen Automobilindustrie an die schwieriger werdende Marktentwicklung der 90er Jahre:

- Die Straffung der inneren Strukturen der Unternehmen,
- die Optimierung der Wertschöpfungsketten,
- die Globalisierung der Produktions- und Absatzstrategien sowie
- die Stärkung der Innovationspotentiale der Unternehmen.

Die Automobilindustrie und mit ihr sicherlich weite Bereiche der deutschen Wirtschaft stehen an einem Wendepunkt. Regierung, Parteien und Sozialpartner müssen daher aufhören, die Belastbarkeit der sozialen Marktwirtschaft zu testen. Gleichzeitig gilt es, dem Hang zum Eurozentrismus zu widerstehen, der sich aus einem falschen Verständnis des europäischen Integrationsprozesses heraus breitzumachen droht. Europa würde sich damit falsche Leistungsmaßstäbe setzen. Gefragt sind nicht europäische Programme zur Konjunkturankurbelung und schon gar nicht eine Industriepolitik à la Maastricht. Letztere würde in einen ungesunden, die Leistungs- und Wettbewerbsstärke der Wirtschaft hemmenden Interventionismus münden, gegen den sich die Menschen in Europa bereits heute instinktiv wehren. Europa muß sich vielmehr offen den Herausforderungen des globalen Wettbewerbs stellen. Vor allem die deutsche Automobilindustrie mit ihrem hohen technologischen Entwicklungspotential würde geschädigt, wenn ein anderer Weg eingeschlagen würde.

Um sich im weltweiten Wettstreit der Automobilhersteller einen Spit-

zenplatz dauerhaft zu sichern, werden die deutschen Produzenten in den kommenden Jahren sicherlich einen Gang zulegen müssen. Hierfür gilt es die Voraussetzungen zu schaffen. Gelingt dies, wird die Automobilindustrie sicherlich auch in Zukunft einen beachtlichen Beitrag zur gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung in der Bundesrepublik leisten. Allerdings sollten wir uns mit dem Gedanken vertraut machen, daß das in diesem Jahr erzielte außergewöhnliche Produktionsergebnis so schnell nicht wieder zu erreichen

sein wird. Die Automobilindustrie und die mit ihr verbundenen Komponentenhersteller werden ihre Produktionsleistungen künftig verstärkt in internationalen Produktionsverbänden, d. h. zunehmend auch unter Rückgriff auf außerhalb der Bundesrepublik gelegene Standorte erbringen. Der Umfang, in dem dies geschieht, ist nicht zuletzt eine Frage der jeweiligen Standortbedingungen. Nicht die vorübergehende Eintrübung der Automobilkonjunktur, sondern die Qualität des Standorts Bundesrepublik Deutschland und

der sich gegenwärtig in der Automobilindustrie wie in vielen anderen Branchen vollziehende Strukturwandel verdient die Aufmerksamkeit der Politik. Ihn durch weitere Steuererhöhungen – dies gilt auch und gerade für die Anhebung der Mineralölsteuer –, eine überzogene Sozialgesetzgebung oder international nicht abgestimmte Umweltstandards zusätzlich zu belasten, wäre äußerst riskant. Geschähe dies, dann könnten in der Tat die beschriebenen Anpassungsprozesse in einer tiefen Strukturkrise enden.

Horst Franke

Bauwirtschaft: Gedämpfte Stimmung im Westen – verhaltener Optimismus im Osten

Das konjunkturelle Klima in Deutschland ist „rauher“ geworden. In Westdeutschland war die Produktion im verarbeitenden Gewerbe im zweiten und im dritten Quartal rückläufig, und zwar um 1,9 bzw. 2,1%. In Ostdeutschland war die Talsohle des Konjunkturabschwungs trotz vielfältiger Förderprogramme des Bundes auch zur Jahresmitte 1992 nicht erreicht; die Produktion des verarbeitenden Gewerbes sank im zweiten Quartal um 2,3 und im dritten Quartal um fast 5%. Mit anderen Worten: In Westdeutschland steht die Rezession vor der Tür; in Ostdeutschland ist die Strukturkrise noch längst nicht überwunden.

Von dieser allgemeinen Konjunkturschwäche war 1992 in der deutschen Bauwirtschaft noch wenig zu spüren. In Westdeutschland erlebte die Bauwirtschaft – dank des florierenden Wohnungsbaus und des stabilen Wirtschaftsbaus – das fünfte Jahr des Bauaufschwungs; das

westdeutsche Bauvolumen stieg noch einmal um real 4%. In Ostdeutschland hat die Baukonjunktur 1992 endlich Tritt gefaßt; ausgehend von einem äußerst niedrigen Produktionsniveau stieg das reale Bauvolumen um über 20%. Impulse kamen vor allem vom Wirtschaftsbau, im 1. Halbjahr aber auch noch vom öffentlichen Bau. Für die deutsche Bauwirtschaft stellt sich damit die Frage, ob es auch 1993 gelingt, diesen „Sonderweg“ beizubehalten. Die Antwort wird für West- und Ostdeutschland unterschiedlich ausfallen.

Westdeutschland

In Westdeutschland steht die Baukonjunktur „auf des Messers Schneide“. Den westdeutschen Unternehmen mit Schwerpunkt im *öffentlichen Bau* bläst der Wind bereits zu Jahresbeginn kräftig ins Gesicht. Den Gegenwind verursachen vor allem die drastischen Sparmaßnahmen, die sich in den Investitions-

haushalten von Bund, Ländern und Gemeinden abzeichnen. Den „Schrittmacher“ spielte im Dezember die Bundesregierung, die für 1993 einen Sparhaushalt mit tiefen Einschnitten in die Investitionsetats vorlegte:

- Die Förderung des westdeutschen Städtebaus wird vorerst für ein Jahr ausgesetzt. Für städtebauliche Entwicklungs- und Sanierungsmaßnahmen werden damit in den nächsten fünf Jahren insgesamt 380 Mill. DM weniger zur Verfügung stehen. Zusammen mit den Komplementärmitteln der Länder und Kommunen sowie den privaten Folgeinvestitionen fehlt der Bauwirtschaft in den nächsten Jahren ein Auftragsvolumen von bis zu 2,7 Mrd. DM.
- Das Investitionsvolumen im westdeutschen Bundesfernstraßenbau wird um 300 Mill. DM auf 5,5 Mrd. DM zurückgefahren. Darüber hinaus ist im Verkehrsetat eine globale Minderausgabe von 450 Mill. DM vorgesehen, die – wie aus dem

Bundesverkehrsministerium zu erfahren war – vor allem auf Kosten des westdeutschen Bundesfernstraßenbaus erwirtschaftet werden soll.

Diesen Kürzungen stehen zwar zusätzliche Investitionszuschüsse für die deutsche Bundesbahn von 835 Mill. DM gegenüber. Insgesamt reichen diese Zusatzausgaben aber nicht aus, um die negativen Effekte der Sparmaßnahmen auszugleichen.

Der Hauptverband stimmt mit der Bundesregierung darin überein, daß sich der deutsche Einigungsprozeß ohne einen sparsamen Umgang mit öffentlichen Mitteln nicht finanzieren läßt. Wir warnen allerdings den Bund davor, die Investitionsetats als „Steinbruch“ zur Haushaltssanierung zu mißbrauchen. Die geplanten Kürzungsmaßnahmen fallen in eine konjunkturelle Phase, die durch größte Instabilität geprägt ist. Es wäre schlimm, wenn auch noch die letzte Stütze der westdeutschen Konjunktur, die Baukonjunktur, wegbräche. Wir müssen schon jetzt mit einem Rückgang der öffentlichen Bauinvestitionen von real 2% rechnen. Bund, Länder und Gemeinden wären schlecht beraten, wenn sie diesen Abschwung noch beschleunigen würden.

Leichte Zunahme des Wirtschaftsbaus

Vom westdeutschen Wirtschaftsbau werden 1993 nur noch schwache Impulse ausgehen. Dafür sprechen z. B. die Ergebnisse der DIHT-Umfrage bei den Industrie- und Handelskammern im Herbst 1992. Jedes dritte Unternehmen – 34% – will danach 1993 seine Investitionen reduzieren. Nur etwa 19% der Unternehmen planen noch eine Steigerung der Investitionsausgaben. Bei den Bauunternehmen haben sich die reduzierten Investitionsplanungen der gewerblichen Wirtschaft bereits in

Form von Nachfrageausfällen bemerkbar gemacht. Erstmals seit 1987 ist der Auftragseingang im dritten Quartal 1992 zurückgegangen, und zwar um real 7,5 %. Entsprechend sank die Reichweite der Auftragsbestände im Oktober 1992 auf 3,7 Monate; ein Jahr zuvor lag dieser Wert noch bei vier Monaten.

Trotz dieser unübersehbar negativen Signale sehen wir jedoch noch keinen Grund zur Klage. Wir sind sicher, daß sich der Wirtschaftsbau auch 1993 noch stabiler entwickeln wird als die übrigen Investitionsgüterbereiche. Dafür spricht zum einen, daß die Unternehmen zwar mit reduzierten, aber immer noch mit hohen Auftragsbeständen in das neue Jahr gehen können. Zum anderen erweist sich heute als vorteilhaft, daß sich der Wirtschaftsbau in den letzten Jahren mehr und mehr aus seiner Abhängigkeit von der Verarbeitenden Wirtschaft gelöst hat: Ein immer größerer Teil der Aufträge kommt heute aus dem Dienstleistungsbereich. Nach der Umfrage des DIHT wollen 1993 26% der Dienstleistungsunternehmen ihre Investitionsausgaben ausweiten. Der Anteil der Unternehmen mit reduzierten Investitionsplänen ist mit 22% niedriger.

Der Hauptverband geht deshalb davon aus, daß die Wirtschaftsbauinvestitionen 1993 um etwa 1% zunehmen werden. Für uns ist dies – nach sieben Wachstumsjahren und auf dem inzwischen erreichten Niveau – ein Ergebnis, das sich durchaus sehen lassen kann.

Anstieg der Wohnungsbauinvestitionen

An die Wachstumsraten der letzten Jahre wird 1993 aber nur der *Wohnungsbau* anknüpfen können. Zwar hat sich auch in dieser Bauparte die Baunachfrage in den letzten Monaten sehr lustlos entwickelt (drittes Quartal: real + 0,8%); vieles

spricht jedoch dafür, daß es sich hierbei nur um eine vorübergehende Schwächephase handelt, die sich sicherlich zum Teil aus einem „Zinsatentismus“ der Bauherren erklären läßt. Darauf deutet z. B. die ungebrochen positive Entwicklung der Baugenehmigungen hin; auch im August 1992 stieg die Zahl der genehmigten Wohnungen noch einmal auf 40814 Einheiten oder um 16,2% an – im Mehrfamilienhausbau um 19,5%, im Einfamilienhausbau um 9,9% und im Zweifamilienhausbau um 13,6%.

Vor diesem Hintergrund, vor allem aber auch mit Blick auf das allmählich nachlassende Zinsniveau und den anhaltenden Mangel an Wohnraum werden die Wohnungsbauinvestitionen auch 1993 wachsen – und zwar voraussichtlich um real 3%. Besonders erfreulich ist, daß die Zahl der fertiggestellten Wohnungen voraussichtlich die magische Grenze von 400000 Einheiten übersteigen wird. Dies ist ein Ergebnis, das die Bauwirtschaft zuletzt 1977 – also vor 15 Jahren – vorzuweisen hatte.

Gemessen am anhaltend hohen Wohnraumbedarf in den alten Bundesländern ist diese Fertigstellungsziffer aber immer noch zu niedrig. Der Hauptverband unterstützt deshalb die Wohnbaulandinitiative des Bundesbauministeriums, mit der Bundesbauministerin Dr. Irmgard Schwaetzer bauplanungs-, bauordnungs- und baunebenrechtliche Hindernisse, die dem westdeutschen Wohnungsbau nach wie vor entgegenstehen, aus dem Weg räumen will.

Zur Unterstützung dieser Initiative hat der Hauptverband im November 1992 „Vorschläge zur Vereinfachung planungsrechtlicher Vorschriften“ vorgelegt. Darin haben wir vorgeschlagen:

- Die unbefristete Integration der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen in das Baugesetzbuch;

- die Einführung des Vorhaben- und Erschließungsplanes auch in den alten Bundesländern;
- den Verzicht auf überzogene Umweltschutz- und Naturschutzregelungen, insbesondere im Zusammenhang mit § 8 Naturschutzgesetz und der geplanten Einführung einer Versiegelungsabgabe;
- die Ausweitung des genehmigungsfreien Bauens auf Mehrfamilienhäuser und Bürogebäude; sowie
- die erleichterte Zulassung eines vorzeitigen Baubeginns.

Bauaufschwung in Ostdeutschland

In Ostdeutschland hat die Bauwirtschaft 1992 endgültig die „Talsole der Baukonjunktur“ verlassen. Das Bauvolumen ist kräftig gewachsen, und zwar um real 22%, wenn auch ausgehend von einem nach wie vor äußerst niedrigen Niveau.

Bei einer genaueren Analyse des Datenmaterials stellt sich aber schnell heraus, daß es der Baukonjunktur in Ostdeutschland noch an Stabilität fehlt:

Vom *ostdeutschen Wohnungsbau* gehen noch zu wenig Impulse aus. Zwar lag die Summe der Auftrags-eingänge in den ersten neuen Monaten des Jahres 1992 um immerhin nominal 33%, real also etwa 20%, über dem Vorjahresniveau; dies ist jedoch – dank der Förderprogramme des Bundes – vor allem dem Modernisierungs- und Instandsetzungsgeschäft zugute gekommen. Der Wohnungsneubau steckt noch in der Krise. Für 1993 erwarten wir – mit Blick auf die anstehenden Modernisierungs- und Instandsetzungsaufgaben – einen Zuwachs der realen Wohnungsbauinvestitionen von etwa 10%. Die Zahl der Fertigstellungen wird bei etwa 25 000 Wohnungen stagnieren. Grundsätzlich gilt aber auch für 1993: Der Anteil der Woh-

nungsbauaufträge am gesamten Auftragsvolumen ist zu gering. Bei den im Hauptverband organisierten ostdeutschen Bauunternehmen lag dieser Anteil im Oktober 1992 bei nur 11,5%.

Völlig unerwartet zeigt inzwischen aber auch die *öffentliche Baunachfrage* Schwächen. Im 1. Halbjahr 1992 lag das öffentliche Auftragsvolumen zwar um nominal 67,5% über dem Vorjahresniveau. Im Vergleich zum 2. Halbjahr 1991 war es aber um nominal 14,2% niedriger ausgefallen. Leider zeigen die ersten Ergebnisse für das 2. Halbjahr 1992, daß dieser Verlust an Dynamik bislang nicht ausgeglichen werden konnte. Ganz im Gegenteil: Im 3. Quartal überstiegen die Auftragseingänge aus dem Bereich der öffentlichen Hand das Vorjahresniveau zwar noch um 7,1%, real entspricht dies aber einem Rückgang von 1 bis 2%. Besonders stark betroffen ist der Straßenbau, dessen Auftragsvolumen in den Monaten Juli bis September gegenüber dem Vorjahr nominal um 6,5%, real also um fast 12% geringer ausfiel.

Wir sehen deshalb dem Auslaufen des Gemeinschaftswerks „Aufschwung Ost“ Ende 1992 mit einiger Sorge entgegen. Die Haushaltsmittel des Bundes werden ohne Zweifel spärlicher fließen:

- Etwa 440 Mill. DM werden voraussichtlich für den Ausbau der kommunalen Verkehrsnetze weniger zur Verfügung stehen.
- Etwa 420 Mill. DM werden im ostdeutschen Bundesfernstraßenbau fehlen.

Auch wenn für den Streckenausbau der Deutschen Reichsbahn 1993 etwa 200 Mill. DM mehr bereitgestellt werden, per saldo haben wir aber mit einem Rückgang der Investitionsmittel zu rechnen. Wir meinen, daß der Bund hier im geplanten

Nachtragshaushalt auf jeden Fall noch „nachbessern“ sollte.

Es fällt uns vor diesem Hintergrund schwer, eine halbwegs gesicherte Prognose für die Entwicklung der öffentlichen Bauinvestitionen 1993 abzugeben. Geht man aber davon aus, daß der Bund die öffentliche Baunachfrage durch einen Nachtragshaushalt stärken wird, dann werden wir den vorausgesagten Zuwachs der Bauinvestitionen von etwa 20% erreichen können.

Dagegen hat der *Wirtschaftsbau*, vor allem im Bereich Handel und Dienstleistungen, die 1992 in ihn gesetzten Erwartungen erfüllt. Bereits im Januar hat er den öffentlichen Bau als Motor der ostdeutschen Baukonjunktur abgelöst. Im 1. Halbjahr 1992 lag das Volumen der Auftragseingänge um nominal 85% über dem Vorjahresniveau. Auch im dritten Quartal hat sich dieser Trend fortgesetzt: Das Auftragsvolumen war deutlich höher als in den entsprechenden Vorjahresmonaten, und zwar nominal um mehr als 44%, real also etwa 28%.

Wir haben deshalb allen Grund, die Wirtschaftsbaukonjunktur 1993 positiv einzuschätzen. Das Wirtschaftsbauvolumen wird voraussichtlich um real 20% zunehmen – vorausgesetzt, daß der „Ausstieg“ der Firma Mercedes-Benz aus dem Projekt Ahrensdorf nicht als Signal für eine allgemeine Investitionszurückhaltung der bundesdeutschen Wirtschaft in den neuen Bundesländern mißverstanden wird.

Insgesamt dürfen wir aber – bei allen Unwägbarkeiten im öffentlichen Bereich – mit einem guten Baujahr 1993 rechnen. Wir erwarten – über alle Baubereiche gerechnet – einen Zuwachs der realen Bauinvestitionen von 17%.

Das Baugeschehen wird sich in den nächsten Jahren stärker nach

Ostdeutschland verlagern: In den alten Bundesländern werden die Zuwachsraten des Bauvolumens geringer ausfallen; in Ostdeutschland dürfen wir – wenn es uns gelingt, die Investitionshemmnisse in den Griff

zu bekommen – in den nächsten Jahren zweistellige Zuwachsraten erwarten.

Per saldo – also quasi bei gesamtdeutscher Betrachtung – wird der

Bauaufschwung in den neuen Bundesländern die Nachfrageschwäche im Westen mehr als ausgleichen. Dies gilt für 1993, das uns – gesamtdeutsch – ein Wachstum der Bauinvestitionen von 3,8% bringen wird.

Franz-Josef Wissing

Elektroindustrie – Konjunkturpause oder Rezession?

Nach vier Jahren dynamischer Aufwärtsentwicklung ist die konjunkturelle Abkühlung in der deutschen Elektrotechnik- und Elektronikindustrie 1992 deutlicher ausgefallen, als noch zu Jahresbeginn vorhergesagt. In Westdeutschland ging die Elektroproduktion real um 3% bis 4% zurück. Die seit Mitte 1991 spürbare Abschwächung hat sich dabei im Verlauf des Jahres weiter verschärft und einen immer größeren Teil der Sparten der Elektroindustrie erfaßt.

Gravierende Einbußen waren insbesondere in der Datentechnik mit einem Rückgang der Hardwareproduktion um 26% und in der Unterhaltungselektronik mit einem Minus von ebenfalls 26% in den ersten neun Monaten 1992 zu verzeichnen. Diese Entwicklung wichtiger Abnehmerbereiche führte bei den elektronischen Bauelementen zu einem deutlichen Produktionsrückgang von 9%. Die Hersteller von Produkten für Energieerzeugung und -umwandlung (minus 3%) sowie von Meß- und Automatisierungstechnik (minus 5%) mußten ihre Produktion vor dem Hintergrund der Flaute im Maschinenbau und bei der industriellen Investitionstätigkeit ebenfalls zurücknehmen. Signifikante Zuwächse waren demgegenüber noch in der Nachrichtentechnik mit einem Plus

von 10% und in der Energieverteilungstechnik mit einem Plus von 4% zu verzeichnen. In den übrigen Sektoren der Elektroindustrie hat sich das Produktionsvolumen im laufenden Jahr gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig verändert.

Die Zahl der Beschäftigten in der westdeutschen Elektroindustrie ist seit Jahresende 1991 um rund 27000 auf 1046000 im September 1992 zurückgegangen und wird sich bis zum Jahresende nochmals verringern. Die Zahl der Kurzarbeiter erreichte im November mit über 75000 den höchsten Stand seit 1982. Die Kapazitätsauslastung ging nach Erhebungen des Ifo-Institutes im Investitionsgüterbereich von 84,5% auf 83%, im Gebrauchsgütersektor von 91% auf 86% in dritten Quartal zurück.

Wesentlich wurde diese Entwicklung durch das Auslaufen des Konjunkturzyklus im Inland, die Abflachung des Nachfrageschubes aus den neuen Bundesländern und durch das Ausbleiben der ursprünglich für den Herbst erwarteten konjunkturellen Impulse aus dem Ausland bestimmt. Insbesondere der Elektroaußenhandel blieb deutlich hinter den Erwartungen zurück. Während die Exporte im ersten Vierteljahr noch um knapp 3% stiegen, gingen sie im zweiten Quartal um 3,3% und

im dritten Quartal um mehr als 5% – jeweils gegenüber dem Vorjahreszeitraum – zurück. Die DM-Aufwertung verstärkte hier die aus dem starken Anstieg der Lohnstückkosten um 8% in den ersten drei Quartalen resultierenden Nachteile im Preiswettbewerb.

Neue Bundesländer

In den neuen Bundesländern ist die Elektroindustrie auch weiterhin mit massiven Anpassungsproblemen konfrontiert. Die Produktion lag in den ersten acht Monaten 1992 lediglich bei 40% des Niveaus im zweiten Halbjahr 1990. Bei deutlichen Schwankungen von Monat zu Monat ist hier eine Stabilisierung auf niedrigem Niveau feststellbar. Der Beschäftigtenabbau setzte sich mit einer Reduzierung von 112000 zu Jahresanfang auf 89000 im August 1992 weiter fort. Darunter sind nach einer Umfrage des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung auch weiterhin zwischen 10% und 20% Kurzarbeiter. Der Pro-Kopf-Umsatz liegt im Durchschnitt bei 50% des westlichen Niveaus. Selbst bei einem spürbaren Anziehen der Produktion ist ein weiterer Arbeitsplatzabbau wohl unvermeidlich.

Fortschritte sind bei der Privatisierung erreicht worden. In den letzten zwölf Monaten hat sich die Zahl

der privatisierten Unternehmen in der Elektroindustrie verdoppelt. Nach einer Untersuchung des Zentralverbandes Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e. V. (ZVEI) sind derzeit noch rund ein Drittel seiner Mitgliedsunternehmen in Treuhandbesitz. Allerdings handelt es sich dabei überwiegend um größere Betriebe, so daß rund die Hälfte aller Beschäftigten in der Elektroindustrie auch weiterhin Unternehmen der Treuhand angehören.

Das Wegbrechen der Ostmärkte hat die Gefahr einer Entindustrialisierung der neuen Bundesländer auch in der Elektroindustrie zwar noch beschleunigt. Es wäre aber eine Fehleinschätzung, hier die Hauptursache für die unbefriedigende Entwicklung in den neuen Bundesländern zu sehen und daraus Ansatzpunkte für Gegenstrategien abzuleiten. Auch vor dem Hintergrund der weiterhin großen Unsicherheiten sind Subventionen zur Marktsicherung in Osteuropa kein langfristig tragfähiger Weg. Vielmehr kommt es darauf an, durch mehr private und öffentliche Investitionen zu im Weltmaßstab wettbewerbsfähigen Produkten und Produktionsstrukturen zu kommen, den existenzbedrohenden Lohnkostendruck wirksam zu mildern und insbesondere bei öffentlichen Ausgaben für eine möglichst große Beschäftigungswirkung in den neuen Bundesländern zu sorgen.

Verschärfung des Kostendruck

1993 wird es vor dem Hintergrund der weiterhin gedämpften Weltkonjunktur und der gewachsenen Risiken im Inland bestenfalls zu einem geringen Wachstum der Elektrotechnik- und Elektronikindustrie in den alten Bundesländern kommen. Hierbei ist auch zu beachten, daß die nach unten gerichtete Entwicklung im Jahr 1992 zu einem negativen Über-

hang geführt hat, der schon bei einer auf aktuellem Niveau stagnierenden Produktion zu einem weiteren Rückgang im Jahresdurchschnitt führen würde. Spürbare Auftriebskräfte werden erst im zweiten Halbjahr erwartet, wobei sich die Hoffnungen insbesondere auf eine Erholung in den außereuropäischen Märkten richten. Dies setzt allerdings voraus, daß es nicht zu weiteren gravierenden Veränderungen der Wechselkursrelationen zu Lasten der deutschen Industrie kommt. Gelingt es nicht, die Kostenentwicklung auch im internationalen Wettbewerb in den Griff zu bekommen, sind auch rezessive Tendenzen nicht auszuschließen. Die Chancen für eine Erholung der Elektroindustrie in den neuen Bundesländern werden dabei wesentlich von der Entwicklung in den alten Bundesländern und von gezielten politischen Weichenstellungen für den Industriestandort Ostdeutschland bestimmt werden.

Besonders dringlich ist eine Kurskorrektur in der Tarifpolitik. Die unter anderen konjunkturellen Vorzeichen abgeschlossenen Tarifverträge für die Metall- und Elektroindustrie werden im kommenden Jahr eine deutliche Verschärfung des Kostendruckes verursachen. In den alten Bundesländern werden die 1991 vereinbarte weitere Verkürzung der Arbeitszeit von 37 auf 36 Stunden am 1. April und die 1992 vereinbarte Erhöhung der Löhne und Gehälter um 3% zum gleichen Zeitpunkt rein rechnerisch zu einem Anstieg der Stundenlöhne um 5,7% führen. In den neuen Bundesländern sollen die Tariflöhne um 26% steigen. Alle Möglichkeiten zu einer Revision dieser Vereinbarungen auszuloten, ist deshalb vordringlichste Aufgabe der Verantwortlichen.

Negative Signale für die Konjunktur würden auch von einer stärkeren Belastung der Unternehmen durch Steuern und Abgaben ausgehen. So

stellt die für 1994 im Standortsicherungs-Gesetz vorgesehene Einschränkung der degressiven Abschreibungen für bewegliche Wirtschaftsgüter de facto eine Verschlechterung der steuerlichen Standortbedingungen für kapitalintensive Unternehmen dar. Zwar ist die gleichzeitig vorgesehene Senkung des Einkommensteuertarifs für gewerbliche Einkünfte und des Körperschaftsteuersatzes für einbehaltene Gewinne grundsätzlich zu begrüßen. Für kapitalintensiv arbeitende Betriebe ergibt sich dennoch eine Erhöhung der Steuerlast. Die Elektroindustrie wäre davon sowohl als großer Investor als auch als Investitionsgüterhersteller betroffen, wobei die negativen Konsequenzen solcher Entscheidungen nicht erst zum Zeitpunkt ihres Inkrafttretens wirksam werden.

Zusätzliche Belastungen sind mit einer ganzen Reihe umweltpolitischer Vorhaben der Bundesregierung verbunden, wobei die für die deutsche Elektroindustrie geplante Verordnung über die Vermeidung, Verringerung und Verwertung von Abfällen gebrauchter elektrischer und elektronischer Geräte (Elektronik-Schrott-Verordnung) von besonderer Brisanz ist. Die geplante Rücknahmepflicht für Altgeräte, die vor Inkrafttreten der Verordnung in Verkehr gebracht wurden, hätte hohe Kosten für die Unternehmen und die Verbraucher zur Folge, ohne wirksam zur Entlastung der Umwelt beizutragen. Eine stoffliche Wiederverwertung von Altgeräten in der Elektroindustrie ist nämlich in der Regel nicht möglich, ihre Entsorgung aber bereits jetzt durch die Kommunen und Entsorgungswirtschaft sichergestellt. Bei Entsorgungskosten von bis zu 15% der Umsätze drohen hier gerade vor dem Hintergrund des einheitlichen europäischen Binnenmarktes schwerwiegende Wettbewerbsnachteile für den Elektrostand-

ort Deutschland. Zwar ist die deutsche Elektroindustrie bereit, ihre Geräte, die nach Inkrafttreten einer entsprechenden Verordnung in Verkehr gebracht werden, nach Ende ihrer Lebensdauer zurückzunehmen. Gegen eine Rücknahmepflicht für Altgeräte bestehen jedoch neben wirtschaftlichen und ökologischen auch schwerwiegende ordnungspolitische Bedenken, da hier massiv und rückwirkend in privatrechtliche Verträge eingegriffen wurde.

Verbesserung der Rahmenbedingungen

Gerade in den neuen Bundesländern müssen vor dem Hintergrund der abflauenden Konjunktur in der Elektroindustrie sich alle Anstrengungen darauf konzentrieren, durch mehr private und öffentliche Investitionen zu im Weltmaßstab wettbewerbsfähigen Produkten und Produktionsstrukturen zu kommen.

Hierbei gilt es, den existenzbedrohenden Lohnkostendruck wirksam zu mildern und gleichzeitig insbesondere bei öffentlichen Ausgaben für eine möglichst große Beschäftigungswirkung in den neuen Bundesländern zu sorgen. Wichtige Schritte hierbei können aus Sicht der deutschen Elektroindustrie sein:

- Die Konzentration der Investitionsförderung auf den industriellen Sektor, da hier der Strukturanpassungsbedarf erheblich größer ist als in anderen Wirtschaftszweigen;
- die Anwendung von wirksamen Präferenzregelungen bei öffentlichen und Infrastrukturaufträgen zugunsten der in den neuen Bundesländern hergestellten Produkte;
- der Abbau administrativer Hemmnisse etwa bei Genehmigungsverfahren, bei der Klärung offener Eigentumsfragen und bei der

Altlastenfreistellung;

- die Anpassung der Tarifverträge an die tatsächliche wirtschaftliche Lage durch eine auch vom Kostenvolumen her wirksame Revision der in der Vergangenheit geschlossenen Vereinbarungen.

Entscheidend bei allen Anstrengungen darf nicht die Sicherung bestehender Strukturen im Unternehmen sein. Vielmehr müssen günstige Rahmenbedingungen für die Entwicklung einer zukunftsorientierten und wettbewerbsfähigen Elektroindustrie in den neuen wie in den alten Bundesländern geschaffen werden. Wenn es hier im kommenden Jahr nicht zu den richtigen Weichenstellungen kommt, droht aus der Konjunkturpause eine Rezession mit schwerwiegenden strukturellen Konsequenzen für die im weltweiten Wettbewerb stehende deutsche Elektroindustrie zu werden.

Hans-Jürgen Zechlin

Maschinenbau: Zwischen weltweiter Konjunkturflaute und zyklischer Erholung

Das ablaufende Jahr 1992 war für den deutschen Maschinen- und Anlagenbau ein Jahr der enttäuschten Hoffnungen. Statt eines erhofften realen Produktionsanstieges um 1% ist nunmehr ein reales Minus von 5% wahrscheinlich. Das Inlandsgeschäft schwächte sich nach dem Auslaufen der Impulse aus den neuen Bundesländern in den ersten acht Monaten um real 7% ab, und der erhoffte Aufschwung bei den Auslandsaufträgen blieb aus. Der Rückgang betrug hier im gleichen Zeitraum real minus 2%.

Die schwache Nachfrage nach Maschinen und Anlagen hat zu einer

deutlichen Reduzierung der Kapazitätsauslastung auf nur noch 81,7% im September 1992 geführt. Ein Jahr zuvor waren es noch über 86,0%. Der Auftragsbestand betrug im Oktober 1992 nur noch 5,2 Monate gegenüber 5,8 Monaten im Vorjahr.

Diese ungünstige Entwicklung hat auf die Beschäftigungs- und Ertragslage der Unternehmen gleichermaßen negative Auswirkungen. Die Zahl der Kurzarbeiter stieg auf 74000 Personen, die Zahl der Beschäftigten ging bis zum August um 46000 zurück. Für das gesamte Jahr 1992 ist allein in den alten Bundes-

ländern mit einem Personalabbau von ca. 80000 Mitarbeitern zu rechnen. Die Ertragslage der Unternehmen wird sich 1992 nochmals deutlich verschlechtern. Nachdem die Nettoumsatzrendite nach VDMA-Schätzungen 1991 auf etwa 1,8% abgesunken war, muß 1992 mit einem weiteren Rückgang auf unter 1,2% gerechnet werden. Das wäre ein neuer, absoluter Tiefstwert.

Trotz insgesamt enttäuschter Exporterwartungen gibt es aber auch positive Ausnahmen. Die Maschinenausfuhren im ersten Halbjahr 1992 gingen zwar insgesamt um

2,2% zurück, die Ausfuhren nach Asien stiegen jedoch um 14,1%. Hier nahmen vor allem die Lieferungen nach Indien, in die Volksrepublik China, nach Südkorea, Taiwan, Hongkong, Iran und Saudi-Arabien zu. Auch in Osteuropa gibt es vereinzelte Lichtblicke. So stiegen die Ausfuhren in die ČSFR um 31,6%.

Zu den einzelnen Branchen des Maschinenbaus: Etwa drei Viertel der 34 Fachzweige leiden derzeit unter rückläufigen Auftragseingängen. Allein die Bau- und Baustoffmaschinen sowie die Fördertechnik können auf eine stabile Auftragslage verweisen. Die Textilmaschinen sind sehr früh in den internationalen Abschwung hineingelaufen und kommen nun, ausgehend von einem niedrigen Niveau, wieder frühzeitiger heraus. Besonders kritisch ist die Situation nach wie vor bei Werkzeugmaschinen und Präzisionswerkzeugen.

Hintergründe

Hauptursache für die gegenwärtigen Schwierigkeiten ist eine weltweit ausgeprägte, fast krisenhafte Investitionsschwäche. Sie trifft den Maschinenbau als klassischen Lieferanten von Investitionsgütern in besonderem Maße, und zwar rund um den Globus:

In den USA und wichtigen euro-

päischen Ländern ist die immer wieder erwartete konjunkturelle Belebung bisher ausgeblieben.

In Japan und Deutschland hat sich 1992 die Konjunktur sehr stark abgeschwächt.

In den meisten osteuropäischen Ländern sind die Absatzmöglichkeiten fast gänzlich zum Erliegen gekommen, besonders in der ehemaligen Sowjetunion.

In Deutschland wurde die weltweite Investitionsflaute durch hausgemachte Fehlentwicklungen verstärkt. Selten zuvor waren am Standort Deutschland so viele sich addierende und kumulierende Belastungen zu verkraften:

Die Arbeitskosten laufen dem Produktivitätsfortschritt davon; innerhalb der OECD haben wir den stärksten Anstieg der Lohnstückkosten.

Der Zins als wichtiger Preis für das Investieren erreicht Höchstwerte. Im internationalen Vergleich ist Deutschland vom Niedrigzins zum Hochzinsland geworden.

Die Wechselkurse des Yen und des Dollar, wichtige Preise im Wettbewerb mit unseren Hauptkonkurrenten, verteuern die deutschen Exporte und verbilligen die Importe unserer ausländischen Wettbewerber.

Bei ohnehin zu hohen Unternehmenssteuern gibt es neue fiskalische Belastungen wie Solidaritätszuschlag und Versicherungssteuer.

Die Summe der Regulierungen und Vorschriften für Exportkontrollen, Umwelt und Sicherheit hat weiter zugenommen.

Ostdeutscher Maschinenbau

Die Situation im ostdeutschen Maschinenbau hat sich in den vergangenen Monaten dramatisch zugespitzt. Entgegen hoffnungsvollen Erwartungen geht die Produktion weiter zurück. Neben dem Flurschaden, den die Tarifabschlüsse ange richtet haben, ist ein Hauptgrund die Tatsache, daß die GUS-Staaten – der bisher wichtigste Kunde – kaum noch Investitionsgüter abnehmen wollen. Auch die großen Bemühungen des Bundeswirtschaftsministeriums, mit Hermes-Bürgschaften Hilfe zu leisten, ändern daran im Kern nichts. Bei der anhaltend hohen Abhängigkeit vom GUS-Markt sind viele Unternehmen vom Ausbleiben der Aufträge, aber auch durch die nicht erfolgte Abnahme von bereits produzierten Maschinen existenziell bedroht. Nach VDMA-Schätzungen stehen gegenwärtig noch für die GUS-Staaten bestimmte Maschinen und Anlagen im Wert von 1,5 bis 2 Mrd. DM auf Halde. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden,

VERÖFFENTLICHUNGEN DES HWWA-INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG-HAMBURG

WELTKONJUNKTURDIENST

Jahresbezugspreis
DM 96,-
ISSN 0342-6335

Der Vierteljahresbericht, der von der Abteilung Weltkonjunktur des HWWA-Institut für Wirtschaftsforschung-Hamburg erarbeitet wird, analysiert und prognostiziert die wirtschaftliche Entwicklung in den wichtigsten westlichen Industrienationen sowie auf den Weltrohstoffmärkten.

VERLAG WELTARCHIV GMBH – HAMBURG

dürfte es unvermeidlich sein, diese Altbestände „einzumotten“ oder wettbewerbsneutral aus dem Markt zu nehmen.

Die Produktion im ostdeutschen Maschinenbau ging im ersten Halbjahr 1992 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres um 33,4% zurück. Im Juni 1991 gab es im ostdeutschen Maschinenbau 369000 Beschäftigte, im Juni 1992 nur noch 168000.

Entscheidend für das langfristige Überleben des ostdeutschen Maschinenbaus sind tragfähige Zukunftsstrategien. Es gilt vor allem, den Unternehmen zu international wettbewerbsfähigen Produkten zu verhelfen, die auf westlichen Märkten abgesetzt werden können. Dies ist nicht eine Frage der Größe, sondern eine Frage der Anpassungsfähigkeit. Wir wissen aus VDMA-Untersuchungen, daß die kleineren und mittleren reprivatisierten und privatisierten ostdeutschen Unternehmen in dem Umstrukturierungsprozeß wesentlich weiter vorangekommen sind. Sie weisen bei allen relevanten Größen – Beschäftigungsentwicklung, Absatzentwicklung, Investitionen – wesentlich bessere Daten auf als die noch bei der Treuhandanstalt verbliebenen Betriebe. Der Kurs der Treuhandanstalt, den Privatisierungsprozeß wo immer möglich zu beschleunigen, ist auch nach diesen Erhebungen richtig.

Westdeutscher Maschinenbau

Die Produktionserwartungen für das kommende Jahr gehen gegenwärtig von einem weiteren Rückgang um etwa 3% aus. Die konjunkturelle Talfahrt geht damit ins dritte Jahr. Damit befindet sich der deutsche Maschinenbau in der tiefsten Rezession der Nachkriegsgeschichte. Ein weiterer Arbeitskräfteabbau im kommenden Jahr ist leider vorprogrammiert.

Trotz unübersehbar schwieriger Zeiten, auf die man sich einstellen

muß, um die gegenwärtigen Probleme in den Unternehmen in den Griff zu bekommen, schaut der deutsche Maschinenbau mit Zuversicht in die mittelfristige Zukunft. Denn vieles spricht dafür, daß es nach der gegenwärtigen Rezession auch wieder eine zyklische Erholung geben wird:

In Nordamerika steht ein längst fälliger Investitions- und Modernisierungsschub aus, der durch neue wirtschaftspolitische Weichenstellungen nach der Präsidentschaftswahl und durch die Schaffung der Wirtschaftsgemeinschaft zwischen den USA, Kanada und Mexiko zusätzliche Impulse erhalten wird.

Die Absatzchancen in dem schnell wachsenden asiatisch-pazifischen Markt – neuerdings mit Schwerpunkt in China – sind unübersehbar. Hier kommt es darauf an, daß wir uns einen größeren Anteil am Maschinenimport dieser Region sichern.

Nicht vergessen werden sollen schließlich die gewaltigen Modernisierungs- und Investitionsmöglichkeiten in der Dritten Welt und in den osteuropäischen Volkswirtschaften. Auch dies sind Zukunftsmärkte, die auf längere Sicht eine steigende Maschinenbaunachfrage versprechen.

Standort Deutschland

Die gegenwärtige Rezession, so bitter und schmerzhaft sie ist, kann heilsam sein, wenn entstandene Fehlentwicklungen erkannt werden und die Kraft ausreicht, neue Weichenstellungen vorzunehmen. Um die erforderlichen Gegenkräfte zu mobilisieren, ist die Standortdiskussion unerläßlich. Mit Gesundbeterei ist es nicht getan. Und der nicht nur von Politikern, sondern auch von wirtschaftswissenschaftlichen Instituten und Teilen der Industrie häufig vertretenen Auffassung, Deutschland sei im internationalen Vergleich nach wie vor ein hervorragender

Standort, der neben einigen Schwachstellen aber auch ganz außerordentliche Stärken aufweise, vermag ich in dieser einfachen Form nicht zuzustimmen. Müssen wir nicht im Gegenteil erkennen und das Augenmerk darauf lenken, daß wir gerade bei unseren vermeintlichen Standortstärken in jüngster Zeit erhebliche Einbußen erlitten haben? Dies trifft zu

für unser Bildungs- und Ausbildungswesen; lange Studienzeiten, überfüllte Universitäten und eine zu geringe Ausbildung von Facharbeitern und Handwerkern seien als Stichworte genannt,

für die industrielle Infrastruktur; die Industrieansiedlungsdichte wird auf Dauer in Deutschland abnehmen, wenn der Trend zur Verlagerung von Investitionen ins Ausland bei gleichzeitigem Rückgang der ausländischen Investitionen in Deutschland anhält,

für die Verkehrsinfrastruktur und das deutsche Autobahnnetz; „just in stau“ ist das Stichwort,

für Preise, Zinsen und Verschuldung; Deutschland ist bei diesen wichtigen volkswirtschaftlichen Indikatoren nicht mehr der früher gelobte Musterschüler,

und es trifft schließlich auch für unser politisches Ansehen zu. Die Ausländerfeindlichkeit hat jenseits dessen, was man persönlich und moralisch an Abscheu empfindet, dem Ansehen der deutschen Industrie, dem „made in germany“ schwer geschadet.

Es sind unsere vermeintlichen Standortstärken, bei denen wir in den letzten Jahren unübersehbare Schwächesymptome aufweisen. Diese Schwächen beim Namen zu nennen, hat etwas zu tun mit dem Bemühen, sie abzustellen, und den langfristig berechtigten Hoffnungen, unserer Industrie ein auf Dauer sicheres Fundament zu schaffen.