

Schmidt, Kunibert; Knipper, Michael; Wissing, Franz-Josef; Wiechers, Ralph

Article — Digitized Version

Die Erwartungen der Industrie für 2002

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Schmidt, Kunibert; Knipper, Michael; Wissing, Franz-Josef; Wiechers, Ralph (2001) : Die Erwartungen der Industrie für 2002, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Springer, Heidelberg, Vol. 81, Iss. 12, pp. 675-684

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/40790>

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 2002

Für das kommende Jahr rechnen die Konjunkturforscher mit einem weiterhin schwachen Wirtschaftswachstum. Die Zunahme des realen Bruttoinlandsproduktes dürfte 2002 in der Größenordnung von 0,7% liegen nach 0,6% in diesem Jahr. Wie schätzt die Industrie ihre Aussichten für 2002 ein? Welche Erwartungen hat sie an die Wirtschaftspolitik der Bundesregierung?

Kunibert Schmidt

Automobilkonjunktur: Unsicherheit überschattet den Ausblick auf 2002

Bis zum Sommer 2001 war die Automobilkonjunktur insgesamt noch relativ robust. In den ersten zehn Monaten wurde noch ein Produktionsanstieg von 6% erreicht, wobei die positiven Impulse abermals von den Exportmärkten kamen. Die Nachfrage aus dem Inland zeigte bereits vor den tragischen Ereignissen vom 11. September erneut deutliche Anzeichen von Schwäche. Die seither eingetretene Verunsicherung von Verbrauchern und Investoren sowie die Eintrübung der weltwirtschaftlichen Perspektiven überschatteten auch den Ausblick auf die Automobilkonjunktur.

Erfolge im Export

Die ausländischen Pkw-Märkte entwickelten sich überwiegend stabil. In Westeuropa, wohin 69% der deutschen Pkw-Ausfuhr gehen, erreichten in den ersten zehn Monaten dieses Jahres die Zulassungen Vorjahresniveau. Am US-Markt für Light Vehicles – Pkw und leichte Nutzfahrzeuge – ergab sich gleichzeitig ein Rückgang von 3%, in Japan ein Zuwachs von 1%. Den deutschen Herstellern gelang es, ihre Ausfuhr von Pkw in diesem Zeitraum um 7% zu steigern. Dies

ist Beweis einer sehr guten Wettbewerbsfähigkeit des innovativen und technisch hochwertigen deutschen Modellangebots. In vielen Ländern konnten deutsche Hersteller deshalb Marktanteile gewinnen. So übertrafen die Pkw-Exporte in die übrigen EU-Länder in den ersten drei Quartalen 2001 das Vorjahresniveau um gut 11%, nach Osteuropa wurde sogar ein Plus von fast 19% erreicht. In die USA wurden 6,5% mehr Pkw exportiert als vor einem Jahr, damit erhöhte sich der Marktanteil der deutschen Hersteller dort auf nunmehr 9%. Auch in Westeuropa konnten die deutschen Anbieter kräftige Marktanteilsgewinne erzielen. Mit 46,5% – zwei Prozentpunkte mehr als vor einem Jahr – hatte nahezu jeder zweite in Westeuropa verkaufte Personenkraftwagen ein deutsches Markenzeichen.

Diesem guten Abschneiden auf den Auslandsmärkten ist es vor allem zu verdanken, dass die Produktion auf vollen Touren laufen konnte. Zwar setzten die deutschen Hersteller auch im Inland mehr Fahrzeuge ab als ein Jahr zuvor (+1%), insgesamt blieben

die Neuzulassungen von Pkw in den ersten 10 Monaten 2001 jedoch um 1% hinter dem Vorjahresergebnis zurück, nachdem sie bereits im vorangegangenen Jahr um 11% zurückgefallen waren. Die stark gestiegene Nachfrage nach Dieselfahrzeugen und ein attraktives Modellangebot haben den Absatz von deutschen Pkw gestützt, während die Neuzulassungen der Importeure bis Oktober um über 6% zurückgingen. Die Ursachen für diese Schwäche des heimischen Marktes sind vielfältig. Dabei dürften die enttäuschende Entwicklung der Realeinkommen, die zunächst sehr hohen Kraftstoffpreise sowie der Anstieg der Kraftfahrzeugsteuer und vor allem die pessimistische Lagebeurteilung von Verbrauchern und Unternehmen eine ausschlaggebende Rolle gespielt haben.

Produktionseinbußen zu befürchten

Die schockartigen Ereignisse vom 11. September und die seither eingetretene deutliche Verschlechterung der Konjunktursituation haben die lange gehegten Hoffnungen auf eine Erholung des

Inlandsmarktes in der zweiten Jahreshälfte zunichte gemacht. Mit einer baldigen Nachfragebelebung ist angesichts steigender Arbeitslosenzahlen und eines schlechten Stimmungsbildes bei Verbrauchern und Unternehmen in den Industrieländern nicht zu rechnen. Während sich für die Pkw-Neuzulassungen im Inland somit bestenfalls eine Stagnation abzeichnet, droht der Export nunmehr in eine Abwärtsentwicklung einzumünden, da sich die Auslandsmärkte voraussichtlich zurückbilden dürften und weitere Marktanteilsgewinne immer schwerer zu erzielen sind. Somit dürfte die Pkw-Produktion in einen Abwärtstrend geraten. Erst in der zweiten Hälfte des kommenden Jahres könnte im Gefolge einer von den USA ausgehenden Erholung der Weltkonjunktur auch für die Pkw-Konjunktur wieder eine Besserung eintreten.

Die Ereignisse der letzten Monate haben dazu beigetragen, dass Risiken derzeit sehr deutlich wahrgenommen und Chancen unterschätzt werden. Diese einseitige Betrachtungsweise droht die Anschaffungs- und Investitionsbereitschaft zusätzlich zu belasten. Deshalb gilt es, auch die positiven Fakten ins Blickfeld zu rücken: So ist mit der Umkehr der Ölpreisentwicklung eine spürbare Entlastung der Verbraucher, insbesondere der Autofahrer eingetreten, die deren Spielraum für Neuanschaffungen wieder vergrößert. Darüber hinaus wird oft übersehen, dass die Neuzulassungen von Pkw in Deutschland inzwischen deutlich unter den langfristigen Trend zurückgefallen sind, was eine positive Reaktion in nicht allzu ferner Zukunft erwarten lässt. Schließlich bedeuten das niedrige Zinsniveau und die reichliche Verfügbarkeit von Krediten gute Voraussetzungen für die Finanzierung von Autokäufen.

Die Nutzfahrzeugkonjunktur ist bereits früher in einen Abwärtstrend geraten. Dies gilt vor allem für den Sektor der schweren Fahrzeuge über 6 t, in dem die Produktion in den ersten zehn Monaten gegenüber dem Vorjahr bereits um 4% zurückgenommen werden musste. Der Auftragseingang ist in dieser Klasse sowohl aus dem Inland als auch aus dem Ausland stark rückläufig. Das Straßengüterverkehrsgewerbe war von der Kraftstoffverteuerung besonders hart getroffen und sieht durch die beabsichtigte Umgestaltung der Straßenbenutzungsgebühr eine erhebliche Mehrbelastung auf sich zukommen. Die weltweite Abschwächung der Investitionsgüternachfrage belastet auch zunehmend das Nutzfahrzeuggeschäft. Dies gilt auch für die leichten Nutzfahrzeuge, deren Produktion – aufgrund weltweiter Marktanteilsgewinne der deutschen Anbieter – zwar noch leicht ausgeweitet wurde, doch signalisiert der Auftragsengang auch hier eine Trendwende.

Die Autoren
unseres Zeitgesprächs:

Dr. Kunibert Schmidt, 56, ist Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA) in Frankfurt/Main.

Michael Knipper, 48, ist Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie e.V. in Berlin.

Dr. Franz-Josef Wissing, 62, ist Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes der Elektrotechnik- und Elektroindustrie e.V. (ZVEI) in Frankfurt/Main.

Dr. Ralph Wiechers, 42, ist Leiter der Abteilung Volkswirtschaft und Statistik des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagebau e.V. (VDMA) in Frankfurt/Main.

Über mehrere Jahre hin konnte die Automobilindustrie ihre Beschäftigung ausweiten. Im September 2001 lag die Zahl der Beschäftigten mit 773 000 um 110 000 höher als fünf Jahre zuvor. In den ersten neun Monaten 2001 betrug der Anstieg gut 3%. Für die nächsten Monate ist nicht mit einer Fortsetzung dieses positiven Trends zu rechnen. Eher werden die sich abzeichnenden Produktionseinschränkungen zu einer Reduzierung der Beschäftigtenzahl führen, obwohl die Unternehmen zunächst mit dem Abbau von Zeitkonten und Sonderschichten zu reagieren versuchen.

Politische Flankierung bleibt aus

Das von Unsicherheit und gedrückten Erwartungen geprägte Stimmungsbild erscheint kaum geeignet, eine schnelle Trendwende der Automobilkonjunktur einzuleiten, zumal die Politik wenig dazu beiträgt, die nun schon mehrere Monate anhaltende Schwächephase zu überwinden. So war die Berliner Regierung noch nicht einmal dazu zu bewegen, auf die zum 1.1.2002 vorgesehene weitere Anhebung der Ökosteuer zu verzichten. Hinzu werden weitere Anhebungen von Verbrauchssteuern kommen, die Kaufkraft absorbieren und geeignet sind, die Konsumenten zu entmutigen. Statt der angekündigten Entlastung bei den Sozialversicherungsbeiträgen werden Verbraucher und Unternehmen mit einer neuen Welle von Anhebungen der Krankenversicherungsbeiträge konfrontiert.

Entgegen vielfach gehegten Erwartungen hat die Bundesregierung bei der Forderung nach einem Vorziehen der noch ausstehenden Stufen der Unternehmenssteuerreform gepasst und so eine Chance vertan, die Zukunftsperspektiven der Unternehmen aufzuheben. Ein solcher Schritt hätte die Investitionsbereitschaft gestärkt.

In dem sie sich diesem Anliegen versagt, versäumt es die Politik, ihrerseits die expansive Geld- und Kreditpolitik der EZB entschlossen zu flankieren.

Eine wichtige Aufgabe fällt der Tarifpolitik zu. Eine verantwortungsvolle Lohnpolitik bleibt weiterhin unverzichtbar, wenn die Investitionsfähigkeit der Unternehmen und

damit die Chancen für eine Wende am Arbeitsmarkt verbessert werden sollen. Die positiven Auswirkungen einer moderaten Lohnpolitik auf die Beschäftigung sind gerade an der Automobilindustrie mit ihrem beträchtlichen Beschäftigungsaufbau in den letzten Jahren deutlich abzulesen. Eine Abkehr der Tarifpolitik von ihrem bisherigen Kurs würde

diese Erfolge gerade in einer Phase großer konjunktureller Unsicherheit schnell gefährden. Deshalb sollten die Sozialpartner den im Bündnis für Arbeit, Ausbildung und Wettbewerb vorgezeichneten Kurs einer moderaten Lohnpolitik fortsetzen. Schon die Ankündigung einer harten Lohnrunde belastet das Investitionsklima.

Michael Knipper

Die Lage der Bauwirtschaft zum Jahreswechsel 2001/2002

Im Jahr 2001 hat sich der baukonjunkturelle Abschwung in Deutschland weiter verstärkt. Während das reale Bruttoinlandsprodukt in den ersten drei Quartalen noch um etwa 0,8% zulegte, gingen die Bauinvestitionen preisbereinigt um etwa 7% zurück. Das Bauhauptgewerbe war – wie bereits in den Vorjahren – überproportional betroffen; von Januar bis September sanken die Umsätze um gut 10%.

Die Gründe für die anhaltende Schwäche am Bau sind vielfältig:

□ Die unerwartet starke gesamtwirtschaftliche Abkühlung, die auch im Jahr 2002 anhalten soll; der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung erwartet für das nächste Jahr nur noch ein reales Wachstum des Bruttoinlandsproduktes von 0,7%.

□ Die Investitionszurückhaltung privater gewerblicher Auftraggeber, die wegen der verschlechterten gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen viele Investitionsvorhaben vorerst „auf Eis gelegt“ haben.

□ Eine deutlich verschlechterte Stimmung in der gesamten gewerblichen Wirtschaft, wo die Verunsicherung nach den Anschlägen in den USA noch zugenommen hat.

□ Die Investitionszurückhaltung von Bund, Ländern und Gemeinden, die trotz des aufgelaufenen Investitionsstaus der Haushaltskonsolidierung weiterhin Vorrang einräumen und ihre Bauausgaben kürzen.

□ Die wider Erwarten anhaltende Schwäche im Wohnungsbau; neben dem Geschosswohnungsbau gehen mittlerweile auch beim Eigenheimbau Genehmigungs- und Fertigstellungszahlen zweistellig zurück.

Der deutliche Produktionsrückgang im Bauhauptgewerbe belastet auch den Arbeitsmarkt stärker als noch zu Beginn des Jahres erwartet worden war. Erstmals in der deutschen Nachkriegsgeschichte lag im Durchschnitt des Jahres 2001 die Zahl der Erwerbstätigen im Bauhauptgewerbe unter der 1-Millionen-Grenze. Mit 950 000 Erwerbstätigen wurde der Spitzenwert des Jahres 1995 um ein Drittel unterschritten.

Während die Baukonjunktur im Jahr 2002 in den neuen Bundesländern weiter rückläufig sein wird, ist in Westdeutschland im Verlauf des Jahres mit einer Stabilisierung der Nachfrage zu rechnen, von der allerdings der Wohnungsbau nicht erfasst werden wird.

Wohnungsbau

Mit einem Anteilswert von 58% an den gesamten Bauinvestitionen ist der Wohnungsbau die mit Abstand wichtigste Sparte. Vor allem der starke Rückgang im Wohnungsneubau belastet daher die baukonjunkturelle Entwicklung in Deutschland. Auf dem ohnehin schon niedrigen Niveau des Jahres 2000 ist von Januar bis August 2001 in Westdeutschland die Zahl der genehmigten Wohnungen nochmals um 14% zurückgegangen; davon waren alle Marktsegmente gleichermaßen betroffen. Der mit einer Zeitverzögerung folgende Produktionsrückgang wird auch im Jahr 2002 anhalten; die Umsätze im westdeutschen Bauhauptgewerbe im Bereich Wohnungsbau werden nochmals deutlich zurückgehen.

Noch prekärer ist die Lage in den neuen Bundesländern, wo in den ersten acht Monaten 2001 die Zahl der genehmigten Wohnungen nochmals um 25% einbrach. Das Volumen liegt mittlerweile nur noch bei einem Viertel des Höchststandes aus dem Jahr 1995. In einem wohnungswirtschaftlichen Umfeld, das von einer Million leerstehender Wohnungen und Abrissdiskussionen beherrscht wird, ist an ein En-

de der Talfahrt derzeit nicht zu denken; die Wohnungsbauumsätze im ostdeutschen Bauhauptgewerbe werden auch 2002 noch zweistellig zurückgehen.

Die Zahl der fertiggestellten Wohnungen wird auf rund 300 000 sinken; dies ist noch die Hälfte des Fertigstellungsniveaus von 1995.

Wirtschaftsbau

Im Wirtschaftsbau, mit einem relativ konstanten Anteilswert von 29% der gesamten Bauinvestitionen, besteht im Jahr 2002 in Westdeutschland Hoffnung auf eine Stabilisierung der Bautätigkeit. In den ersten drei Quartalen des Jahres 2001 legte der Auftragseingang preisbereinigt um etwa 1% zu. Für eine Fortsetzung dieses positiven Trends, der im Jahr 2002 zu einer leichten Zunahme der Bauproduktion führen kann, ist allerdings zweierlei erforderlich:

Zum einen müssen die gesamtwirtschaftliche Konjunktur, wie von den Wirtschaftsforschern in ihre Prognosen untergestellt, ab Mitte des Jahres 2002 wieder Tritt fassen.

Zum anderen müssen die gewerblichen Investoren wieder Vertrauen in den Standort Deutschland finden.

In den volumenmäßig stärksten Teilbereichen, den Büro- und Verwaltungsgebäuden sowie den Handels- und Lagergebäuden, werden sich dann die steigenden Genehmigungszahlen auch in Bauaufträgen und Bauproduktion niederschlagen.

In den neuen Bundesländern wird sich dagegen der Abschwung im gewerblichen Bau lediglich abschwächen, aber fortsetzen. Die Industrieproduktion, die in den letzten Jahren mit zweistelligen Wachstumsraten expandierte, ist von der konjunkturellen Ab-

schwächung der Jahre 2001 und 2002 ungleich stärker betroffen als diejenige in den alten Bundesländern. Die noch im Frühjahr 2001 gehegten Hoffnungen auf eine Nachfragesteigerung bei den Fabrik- und Werkstattgebäuden haben sich daher zerschlagen.

Öffentlicher Bau

Im Öffentlichen Bau, mit einem Anteil von 13% an den gesamten Bauinvestitionen die kleinste Bausparte, wird im Jahr 2002 viel vom Verhalten der Kommunen abhängen. Auf diese entfallen derzeit rund 62% der Bauinvestitionen der Gebietskörperschaften. Zwar erbrachte die Steuerschätzung vom November für das Jahr 2002 niedrigere Steuereinnahmen als bislang angenommen. Dennoch sollen diese aber um rund 1,5 Mrd. DM höher liegen als im Jahr 2001. In den letzten Jahren ist es den Kommunen in Westdeutschland gelungen, ihre Verschuldung zu reduzieren. Wird der finanzpolitische Handlungsspielraum diesmal für Investitionen genutzt, besteht in den alten Bundesländern die Hoffnung, dass sich die öffentliche Baunachfrage im Verlauf des Jahres 2002 stabilisiert; dies dürfte allerdings noch nicht zu einer steigenden Produktion führen.

In den neuen Bundesländern ist eine solche Entwicklung allerdings nicht zu erwarten. Hier werden die Kommunen überproportional durch die Kosten der hohen Arbeitslosigkeit belastet. Zudem sind viele Städte und Gemeinden nicht in der Lage, die bei einigen Investitionszuschüssen des Bundes und der Länder vorgeschriebene Komplementärfinanzierung aufzubringen. Trotz des nach wie vor bestehenden Infrastrukturrückstandes werden 2002 die öffentlichen Bauinvestitionen je Einwohner nur noch unwesentlich über dem westdeutschen Niveau liegen.

Investitionsetats ausschöpfen

Die deutsche Bauindustrie beteiligt sich nicht an der im Herbst 2001 herrschenden Diskussion über staatliche Konjunkturprogramme. Allerdings fordern wir – gerade vor dem Hintergrund der anhaltenden Nachfrageschwäche – eine komplette Ausschöpfung der staatlichen Investitionsetats. Wenn der Bund sich in der Öffentlichkeit für ein Zukunftsinvestitionsprogramm feiern lässt, muss er auch sicherstellen, dass die dafür bereitgestellten Mittel abfließen.

Bereits im Bundeshaushalt 2000 wurden nahezu 600 Mill. DM bzw. gut 5% der eigentlich für Baumaßnahmen vorgesehenen Investitionsmittel nicht ausgegeben. Zusätzlich hat die Deutsche Bahn AG Zuschüsse des Bundes für Investitionen in die Schienenwege im Umfang von 250 Mill. DM nicht abgerufen.

Im Haushaltsjahr 2001 sieht die Lage noch bedenklicher aus. Obwohl die Haushaltsansätze für Bauausgaben gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht wurden, sind in den ersten drei Quartalen die Ausgaben für Baumaßnahmen um mehr als 5% hinter dem entsprechenden Vorjahreswert zurückgeblieben. Noch schlechter sieht die Lage bei der Deutschen Bahn AG aus. Von den durch das Zukunftsinvestitionsprogramm auf 8,9 Mrd. DM erhöhten Investitionszuschüssen des Bundes wurden bis Anfang November erst 44% abgerufen. Nach eigenem Eingeständnis wird die Deutsche Bahn AG erst ab dem Jahr 2003 in der Lage sein, die ihr zugewiesenen Mittel zu verbauen.

Vor diesem Hintergrund ist der Verlauf der Debatte über eine mögliche Umschichtung nicht verbaubarer Mittel der Bahn in den

Bundesfernstraßenbau um so unverständlicher. Haushaltsexperten der SPD hatten eine solche Umschichtung – zeitlich begrenzt – zugesagt. Nach einem bedarfsgerechten Wiederaufbau der Planungskapazitäten bei der Deutschen Bahn AG wären diese Mittel dann ab den Haushaltsjahren 2003/2004 wieder in den Schienenwegebau zurückgeflossen. Wegen des ablehnenden Votums der Grünen hat der Haushaltsausschuss des Bundestages allerdings diesen Plänen eine Absage erteilt. Es steht nun zu befürchten, dass ein Teil der von der Bahn nicht verbauten Mittel in den allgemeinen Bundeshaushalt zurückfließt und vom Bundesfinanzminister zur Finanzierung von Steuer ausfällen verwendet wird.

Man muss nicht überzeugter „Keynesianer“ sein, um festzustellen, dass eine solche ideologisch motivierte Investitionspolitik jeder ökonomischen Rationalität entbehrt. Wer dem Wirtschaftskreislauf im konjunkturellen Abschwung Investitionsmittel entzieht, der verstärkt mit diesem prozyklischen

Verhalten geradezu fahrlässig den Abschwungprozess.

Der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie wird sich deshalb in den nächsten Monaten verstärkt dafür einsetzen, dass freie Investitionsmittel nicht länger verfallen, sondern dazu genutzt werden, Investitionsprojekte vorzuziehen. Projekte gibt es jedenfalls genug:

Allein im Bereich der Bundesfernstraßen sind für 74 Straßenbaumaßnahmen mit einem Volumen von 4,4 Mrd. DM Planfeststellungsbeschlüsse vorhanden.

Für weitere 107 Straßenbauprojekte mit einem Volumen von 4,7 Mrd. DM ist zum Jahresende 2002 mit dem Baurecht zu rechnen.

Fortschritt bei der privaten Finanzierung

Positiv zu bewerten ist dagegen das von Bundesbau- und Verkehrsminister Bodewig vorgestellte privatwirtschaftliche Ausbauprogramm. Danach sollen ab dem Jahr 2003 zehn Autobahnstrecken mit einer Gesamtlänge von nahezu 500 km und einem Investitionsvo-

lumen von etwa 7 Mrd. DM als private Betreibermodelle auf drei Spuren erweitert werden. Zur Refinanzierung der Investitionen soll unter anderem ein Teil der LKW-Maut verwendet werden.

Wenn auch in diesem Zusammenhang noch etliche rechtliche Fragen zu diskutieren sind und das Programm zur kurzfristigen Stabilisierung der prekären Auftragslage der Bauwirtschaft nicht taugt, begrüßen wir dennoch diese Grundsatzentscheidung. Hiermit wird der längst fällige Paradigmenwechsel von einer Infrastrukturfinanzierung aus allgemeinen Haushaltsmitteln hin zu einer stärker nutzerorientierten Finanzierung eingeleitet.

Zur Abarbeitung des Investitionsstaus in Deutschland ist es notwendig, dass zukünftig Politiker auch auf Länder- und Gemeindeebene zunehmend den Mut finden, diesen Paradigmenwechsel auch in ihrem Verantwortungsbereich nachzuvollziehen und verstärkt auf privates Know-how und privates Kapital in allen Bereichen der Infrastrukturfinanzierung setzen.

Franz-Josef Wissing

Elektroindustrie – Berechtigte Hoffnungen auf Besserung

Die gegenüber dem Boomjahr 2000, das – zur Erinnerung – ein Wachstum des Branchenumsatzes von fast 16% brachte, bereits deutlich reduzierte Wachstumserwartung von 6 bis 7% hat sich im zu Ende gehenden Jahr nicht erfüllt. Zwar wurde die von der Weltwirtschaft ausgehende Abschwächung richtig gesehen, das Ausmaß jedoch weit unterschätzt. Dies kommt auch in dem

deutlich unterschiedlichen Verlauf zwischen den beiden Halbjahren zum Ausdruck. So brachte das erste Halbjahr noch einen Umsatzanstieg von rund 6%, da der Schwung des vorwiegend exportinduzierten Aufschwungs noch bis zur Jahresmitte getragen hat. Mittlerweile ist dieser Zuwachs jedoch durch Rückgänge um 5% im dritten Quartal nahezu aufgesogen worden. Für Januar bis September

liegt der kumulierte Umsatzwert gerade noch um 1,6% über dem Vorjahresniveau, wobei die Einbußen mit Auslandskunden besonders kräftig zu Buche schlagen. Dies geht auf den überraschend starken und vor allem nahezu synchron verlaufenen Abschwung der Weltwirtschaft zurück.

Sie befindet sich in einer Schwächephase, die stärker aus-

geprägt ist und länger anhält als vor wenigen Monaten abzusehen war. Dies gilt für alle großen Regionen. Hierzu hat vor allem die Entwicklung in den USA beigetragen. Wegen derer großen Absorption gerade von Elektronikprodukten aus Asien und von Importen aus aller Welt sind davon entsprechend viele Länder in Europa, Südostasien und Amerika unmittelbar betroffen. Die Abschwächung in den Vereinigten Staaten ist so stark, dass man sogar von einer Investitionskrise sprechen kann. In Japan hat sich die Stagnation zu rezessiven Tendenzen ausgeweitet und zieht entsprechende Gefahren für Südostasien nach sich. So sind viele Länder dieser Region überdurchschnittlich stark von der Abschwächung in den Elektronikmärkten beeinträchtigt. Europa und vor allem Deutschland ist es wieder nicht gelungen, sich durch eigenständige Wachstumskräfte von diesen weltwirtschaftlichen Tendenzen in einem gewissen Rahmen abzukoppeln.

Hinzu kommen aber noch weitere erklärende Faktoren, etwa der Boom in der so genannten „New Economy“, der zu Überkapazitäten und auch zu Fehlinvestitionen geführt hat. Die Bereinigung von Ungleichgewichten ist in Gang gekommen, wird aber noch einige Zeit dauern, da auch Regionen wie Südostasien und Sektoren wie Bauelemente in Mitleidenschaft gezogen wurden, die durch ihre Zulieferfunktion in starker Abhängigkeit stehen und dadurch große Friktionsverluste mit negativen Auswirkungen auf andere Bereiche erleiden. Die durchschnittlichen Veränderungsraten der Elektrotechnik- und Elektronikindustrie werden gegenwärtig durch die Entwicklung bei den Informations- und Kommunikationstechniken sowie den davon besonders stark

abhängigen Bauelementen der Elektronik – und hier insbesondere den Halbleitern – nach unten gezogen.

Vergleichsweise günstige Lage

Im interindustriellen Vergleich steht die Elektroindustrie dennoch vergleichsweise günstig da. Und die Lage ist robust. Dies hängt einmal mit der Breite des Branchenspektrums zusammen, das vom Vorprodukt bis zur schlüsselfertigen Anlage in der Fabrikautomation reicht. Hier ist ein hoher Anteil von Dienstleistungen von der Planung und Beratung über die Erstellung der Anwendersoftware bis hin zum Engineering und der Kundens Schulung enthalten. Diese zunehmend bedeutenderen Anteile an der Wertschöpfung wirken stabilisierend und verstetigend auf die konjunkturelle Entwicklung. Hinzu kommt, dass die hohe technologische Entwicklungsdynamik der Elektroindustrie zu einer immer schnelleren Durchdringung vieler Anwendungsgebiete führt und somit strukturelles Wachstum angelegt ist. Das große Rationalisierungspotenzial, das vielen elektrotechnischen Investitionsgütern innewohnt, führt auch in konjunkturellen Schwächephasen zu anhaltender Nachfrage. Beide Effekte bewirken stark differenzierte Konjunkturverläufe der einzelnen Produktparten und wirken insgesamt ausgleichend.

So verzeichnen auch gegenwärtig die Bereiche der Automation auf das Jahr gesehen noch beachtliche Wachstumsraten zwischen 2% in der Messtechnik- und Prozessautomatisierung, 4% in der Antriebstechnik und 6% bei Schaltgeräten, -anlagen und Industrieautomatisierung. Dieses insgesamt für die Automation noch beachtliche Wachstum von 4% erhielt die entscheidenden Impulse

vom Exportgeschäft. Dies war auch in den Bereichen die treibende Kraft, die weniger günstig abschneiden, wie zum Beispiel die Hausgeräte. Deutlich wird daraus, dass es in Deutschland zum dritten Male in der zurückliegenden Dekade nicht gelungen ist, dass die vom Export induzierten Impulse zu einem selbsttragenden Inlandsaufschwung geführt hätten. Hierfür sind die ungelösten wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Fragen in hohem Maße ursächlich.

Nachlassende Produktionsdynamik

Zwar hat auch die Dynamik in der Produktionsentwicklung nachgelassen, doch ergibt sich bis September noch ein kumulierter Zuwachs von gut 5%. Wegen der zweistelligen Rückgänge in den Informations- und Kommunikationstechniken und bei Bauelementen nahm die reale Produktion trotz der Zuwächse in der Automation, in der Fahrzeugausrüstung, in der Medizintechnik und bei Gebrauchsgütern insgesamt im dritten Quartal um 2% ab. In der Diskrepanz zur Umsatzentwicklung kommt neben dem unfreiwilligen Aufbau von Fertigwarenlägern auch der hohe Preisdruck auf Grund des starken internationalen Wettbewerbs zum Ausdruck. Die Kapazitätsauslastung ist inzwischen auf rund 82% zurückgegangen und drückt neben wieder steigenden Lohnstückkosten auf die Erträge. Auf Grund der Produktionsplanungen ist mit einer weiter verlangsamten Expansion in den nächsten Monaten zu rechnen.

Dies hat auch Auswirkungen auf die Beschäftigtenentwicklung. Der Aufbau, der binnen Jahresfrist bis August um insgesamt 12 000 stattgefunden hatte, ist im September einem Rückgang um 5000 gewi-

chen. Der Vorjahresstand wird zum Ende des dritten Quartals noch leicht (+0,3%) übertroffen. Die Planungen über Kurzarbeit und Personalbedarf lassen einen weiteren Abbau erwarten.

Im dritten Quartal 2001 kam es in der Elektrotechnik- und Elektronikindustrie der neuen Bundesländer erstmals nach der Rezession 1992/1993 zu einem Nachfragerückgang um gut 1%. Die Abschwächung der Auslandsnachfrage setzte sich fort und die Inlandsnachfrage konnte nur geringfügig zulegen. Die Produktion stieg im gleichen Zeitraum nur noch um 1%. Die Zahl der Beschäftigten konnte dagegen um knapp 3% auf rund 71 000 gesteigert werden; diese Entwicklung geht vermutlich weitgehend auf die Zahl der Auszubildenden zurück. Der Aufholprozess der ostdeutschen Elektroindustrie verlief erfolgreicher als in anderen Branchen und wird bei wieder anziehender Konjunktur rasant weitergehen.

Kein Ende der Abschwächungstendenzen

Die in die Zukunft gerichteten Indikatoren lassen gegenwärtig kein Ende der Abschwächungstendenzen erkennen. Sowohl die Bestelleingänge aus dem Inland als auch aus dem Ausland lagen in den letzten Monaten unter dem entsprechenden Vorjahresniveau. Bei den Bestelleingängen aus dem Ausland, der wichtigsten Quelle für Wachstum, ist im dritten Quartal ein Einbruch von mehr als einem Fünftel zu verzeichnen. Er ist durch viele – in diesem Jahr nicht wiederholte – Großaufträge im vergleichbaren Vorjahreszeitraum überzeichnet, aber dennoch Ausdruck der nahezu synchron verlaufenden weltweiten Konjunkturschwäche. Die Inlandsbestellungen leiden mittlerweile indirekt

darunter, da viele Zulieferungen an andere exportintensive Investitionsgüterindustrien in Mitleidenschaft gezogen werden. So hat der insgesamt kräftige Nachfragerückgang des dritten Quartals um 15% das Auftragspolster des ersten Halbjahres überkompensiert.

Für Januar bis September liegen die Bestellungen um 6% unter Vorjahr; einer Abnahme aus dem Inland um 1% steht ein Rückgang um 11% aus dem Ausland gegenüber. Als Folge hat sich seit der Jahresmitte eine deutlich verhaltene Entwicklung von Produktion und Umsatz eingestellt, die sich vorübergehend sogar noch verstärken dürfte. Allerdings zeichnet sich gerade im Bauelementebereich, einem besonders sensibel und früh reagierendem Segment, mittlerweile eine Bodenbildung ab.

Fasst man diese Ergebnisse zusammen, so wird deutlich, dass die im Frühjahr geäußerte Wachstumsprognose von plus 6 bis 7% korrigiert werden musste. Auf Grund der positiven Entwicklung im ersten Halbjahr ist aber noch ein Anstieg der realen Produktion um 3 bis 4% für das gesamte Jahr 2001 zu erwarten. Für das erste Halbjahr 2002 sind jedoch negative Raten vorgezeichnet, die durch die erhoffte weltweite Belebung im weiteren Verlauf ausgeglichen werden und im Gesamtjahr zu einem leichten Wachstum führen könnten.

Zwar war der Grat zwischen dem Risiko einer weiteren Abschwächung und der berechtigten Hoffnung auf ein Wiedererstarken der Wirtschaftskräfte selten so schmal wie in der gegenwärtigen Situation. Doch bestehen trotz der extremen Unsicherheit hinsichtlich der künftigen Entwicklung berechtigte Hoffnungen auf eine Wieder-

belebung, wenn sie auch zeitlich verschoben wurden. Sie sind zuerst von den USA zu erwarten, da dort nach wie vor der Private Konsum trägt und durch geld- sowie steuerpolitische Maßnahmen kräftige Unterstützung erhält. Eine Erholung in den USA und die Entspannung an der Preisfront – vor allem auf Grund der Energiepreise – würden auch Impulse für eine Wiederbelebung in Europa bringen.

Intensivierung der Reformbestrebungen notwendig

Hierzu müssten die Reformbestrebungen in Deutschland, die bislang nur zögerlich zu erkennen sind, aber deutlich intensiviert werden. Dies betrifft vor allem die bedrückende Entwicklung am Arbeitsmarkt, der nach dem Urteil aller Fachleute – eine Benchmarking-Studie des Bündnisses für Arbeit hat dies bestätigt – unter Überregulierung leidet, anstatt Impulse durch dringend notwendige Deregulierung und Flexibilisierung zu erhalten.

Auch in den sozialen Sicherungssystemen und im Bildungssystem sind notwendige Reformschritte nicht getan worden oder stecken geblieben. Die angestrebte Senkung der Quote der Sozialversicherungsbeiträge auf unter 40% bleibt trotz des Milliardentransfers aus der Ökosteuer unerreicht. Der konsequente Lösungsversuch dieser Probleme würde ebenso binnenwirtschaftliche Wachstumskräfte freisetzen wie eine auf lange Sicht angelegte Verbesserung der Infrastruktur, besonders im Bereich des Verkehrs und der Energieversorgung. Dann würde der Standort Deutschland im zukunftssträchtigen europäischen Binnenmarkt mit seinen leistungsstarken Unternehmen wieder Boden gutmachen.

Ralph Wiechers

Die Maschinenbaukonjunktur wurde ausgebremst

Drei Mal hatte die Maschinenbaukonjunktur in der zweiten Hälfte der 90er Jahre Fahrt aufgenommen – drei Mal wurde sie wieder ausgebremst. Nach einem zögerlichen Auf im Jahre 1994 war schon 1995 der Schwung wieder dahin. Die drastische Aufwertung der D-Mark, aber auch ein überzogener Tarifabschluss verschlechterten die internationale preisliche Wettbewerbsfähigkeit der Branche über Gebühr und ließen das Produktionswachstum auf ein hauchdünnes Plus zusammenschmelzen. Das gleiche Konjunkturmuster kurze Zeit später: Nach einem erfolgversprechenden Neustart 1997 hinterließen die Krisen in Asien, Osteuropa und Lateinamerika deutliche Spuren in der gesamten Weltwirtschaft und damit auch im deutschen Maschinenbau. Die Maschinenproduktion 1999 verfehlte ihr Vorjahresniveau um 1,4%.

Doch schon im darauf folgenden Jahr konnte der deutsche Maschinenbau mit einem Plus von 7,2% in der Produktion den höchsten Zuwachs seit der Wiedervereinigung verbuchen. Aber wieder sollte die Freude nicht lange währen: Im Spätherbst 2000 gab es mit der drastischen Ölpreisverteilung, vor allem aber mit einsetzenden Meldungen über ein Ende des US-Booms sowie eine zu erwartende Rezession in Japan erste Anzeichen für einen konjunkturellen Tempowechsel. Zwar konnten bis Jahresbeginn 2001 noch zweistellige Zuwachsraten bei den Auftragseingängen verzeichnet werden. Doch ab dem Frühjahr strahlte die Eintrübung

der Weltkonjunktur auf die Auslandsorders des deutschen Maschinenbaus aus. Bei den Inlandsorders war bereits zur Mitte des Jahres 2000 die Luft raus. Die Kurve stagnierte zunächst auf dem erreichten Niveau und folgte spätestens ab dem frühen Sommer 2001 im Trend der Auslandskurve.

2001: Hohe Auftragsbestände

Summiert von Januar bis Oktober sind die Auftragseingänge sowohl im In- als auch im Ausland um 6% zurückgegangen. Im Geschäft mit den EU-Partnern sieht es wegen einiger Großaufträge mit minus 4% etwas besser aus. Schaut man nur auf die letzten drei statistisch verfügbaren Monatswerte, trübt sich das Bild weiter ein. Allein im Zeitraum August bis Oktober brach der Auftragseingang im Vorjahresvergleich real um 15% ein. In der Maschinenproduktion hat sich diese Entwicklung bislang nur mehr ansatzweise niedergeschlagen. Sie legte in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres im Vorjahresvergleich nochmals um 3,5% zu. Allein die Exporte stiegen im Zeitraum Januar bis August 2001 um satte 12,3%. Doch mit Ausnahme Mittel- und Osteuropas hat die Dynamik der Ausfuhren in den Monaten Juni bis August bereits deutlich nachgelassen. Die Ausfuhren nach Nordamerika kippten sogar ins Minus.

Beides, sowohl das bisherige Produktionswachstum als auch der Export, basiert also im wesentlichen auf einer sehr guten Auftragslage im vergangenen Jahr, die in Verbindung mit einer hohen Ka-

pazitätsauslastung die Auftragspolster in der Branche anschwellen ließ. Viele Unternehmen arbeiten nun ihre zum Teil noch recht komfortablen Auftragsbestände ab. Hierauf deutet auch die Kapazitätsauslastung hin, die im Jahresverlauf zwar gesunken ist, aber mit knapp 88% noch im optimalen Bereich liegt. Auch die Beschäftigung – Stand August: 907 000 – konnte im Verlauf auf dem hohen Niveau gehalten werden. Im Vorjahresvergleich gab es trotz der immensen Schwierigkeiten, qualifiziertes Personal zu finden, einen Zuwachs von 10 000 Stellen.

Für die Produktionswerte der restlichen Monate des Jahres 2001 rechnen wir insgesamt eher mit einem leichten Minus. Das vom VDMA im Sommer für 2001 prognostizierte Produktionswachstum von real 3% dürfte trotzdem nicht ernsthaft gefährdet sein.

2002: Im Sog der USA

Die Vermutung, dass der Schlüssel für die weitere konjunkturelle Entwicklung in den USA liegt, ist seit den Terroranschlägen des 11. September zur Gewissheit geworden. Erste aufkeimende Hoffnungen, die Investitionsgüternachfrage würde schon bald wieder weltweit anziehen, wurden zunächst zerschlagen. Doch in welchem Maße die ersehnte konjunkturelle Wende durch die Ereignisse in New York und ihre Folgen nach hinten verschoben wird, lässt sich aktuell nur schwer abschätzen.

Wir gehen in unserem Maschinenbauszenario eher von einer temporären Verschiebung aus

denn von einer krisenhaften Zuspitzung beispielsweise nach dem Muster der Jahre 1991 bis 1993. Angestoßen durch eine konjunkturelle Erholung in den USA und eine Aufhellung der Geschäftserwartungen könnten die Maschinenbauorders etwa zur Jahresmitte wieder anziehen. Damit könnte die Maschinenbauproduktion im letzten Quartal 2002 auf Wachstumskurs einschwenken.

Für ein ausgeglichenes Jahresergebnis käme die Wende freilich zu spät: Produktionsrückgänge im ersten Halbjahr werden kaum oder nur zu einem geringen Teil durch Produktionszuwächse im zweiten Halbjahr kompensiert werden können. Hinzu kommt ein zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzbarer statistischer Unterhang. Für 2002 erwarten wir im Vorjahresvergleich deshalb insgesamt einen Rückgang der Maschinenproduktion um 2%.

Längst ist absehbar, dass der Bundeskanzler die selbst gesetzte Maßgröße – eine Arbeitslosenzahl von kleiner als 3,5 Millionen – nicht erreichen wird. Dabei steht außer Zweifel, dass die Konjunktur der Regierung hier einen dicken Strich durch die Rechnung gemacht hat. Die Wirtschaft hat weltweit eine langsamere Gangart eingeschlagen. Doch Deutschland trägt die rote Laterne. Nicht nur wegen der hohen Abhängigkeit vom Export, auch mangels eines ausreichend dynamischen Inlandsmarktes ist die deutsche Wirtschaft besonders anfällig für extern verursachte Störungen. Kaum fangen die USA an zu kippen, schon haut es uns um!

Doch mit Konjunkturprogrammen ist dem nicht beizukommen: Es bringt nichts, jetzt die schnelle Mark auszugeben und dafür das Konsolidierungsziel hintanzustellen. Das hilft der Konjunktur absehbar nicht auf die Beine, schafft

auch nicht den notwendigen Stimmungsumschwung, kostet aber Vertrauen in eine – auch im konjunkturellen Auf und Ab – langfristig solide Politik.

Ein Ansatzpunkt für solide Reformen für mehr Wachstum und Beschäftigung ist die Arbeitsmarktpolitik. Hier wurden entscheidende Fehler gemacht. Darin sind sich OECD, EU-Kommission, Bundesbank und Sachverständigenrat einig: angefangen von der Rücknahme der ohnehin zaghaften Reförmchen der Vorgängerregierung, über die Einführung des Anspruchs auf Teilzeitarbeit bis hin zur Neufassung des Betriebsverfassungsgesetzes.

Alle diese Aktionen haben eines gemeinsam: Sie überbetonen die Schutzbedürftigkeit der unselbstständig Beschäftigten und negieren, dass Mitarbeiter und Unternehmer durchaus mündig und selbstbewusst ihre Interessen zu vertreten wissen. Und ausgerechnet diejenigen, die auf betriebsindividueller Ebene z.B. in betrieblichen Bündnissen für Arbeit wirklich trag- und zukunftsfähige Lösungen gefunden haben, werden nun mit durch das Betriebsverfassungsgesetz einem extern aufgezwungenen Regularium konfrontiert, das sie ein gutes Stück ihrer Flexibilität kostet. Flexibilität, die sie gerade jetzt in konjunkturell schwierigerem Fahrwasser dringend benötigen.

Die Forderung kann deshalb nur lauten: Mehr Freiräume für betriebliche Bündnisse! Wenn sich die Betriebsparteien auf bessere Lösungen einigen können, sollten sie die Möglichkeit bekommen, die viel zu engen Regelungen auf dem Arbeitsmarkt abzuwählen. Hier soll wohl gemerkt niemand zu etwas gezwungen werden, was er nicht wirklich will. Wenn es keine Einigung gibt, sollte automatisch die Standardregelung, beispielsweise aus dem Tarifvertrag, gelten.

Beständig auf Wachstumskurs

Doch bis es soweit kommt, müssen wir darauf warten, dass in einem wieder positiveren weltwirtschaftlichen Umfeld das geld- und fiskalpolitische Dauerfeuer der USA sich in einer dann um so kräftigeren Konjunkturerholung niederschlägt – und auch im Maschinen- und Anlagenbau die Grundlage für wieder positive Wachstumsraten im Jahr 2003 schafft. Zudem lehrt die Erfahrung, dass der deutsche Maschinen- und Anlagenbau als reinrassiger Investitionsgüterhersteller selbst in einem schwierigeren konjunkturellen Umfeld eindrucksvolle Zuwächse realisieren kann.

Dank seiner Flexibilität und seinem Ideenreichtum stellt er sich auf wandelnde Märkte ein und ist so jenseits konjunktureller Zyklen beständig auf Wachstumskurs geblieben. Mit einem wachsenden Angebot an produktbegleitenden Dienstleistungen wie Teleservice, Software, Engineering bis hin zum Betreibergeschäft geht er – wie seit jeher – auf die Wünsche der Kunden ein. Es verwundert insofern nicht, dass das Neue an der „Neuen Ökonomie“ nicht als Bedrohung, sondern vielmehr als Herausforderung begriffen wurde, die sich anbietenden neuen Lösungsmöglichkeiten in die eigenen Produkte zu integrieren, angefangen bei der industriellen Bildverarbeitung über Mikrosystemtechnik bis hin zur Industriellen Kommunikation. Das zahlt sich nun aus. Hinzu kommt das Gespür für Chancen, die sich auf neuen Regionalmärkten eröffnen. So wird die anstehende EU-Osterweiterung schon jetzt genutzt, um auf Basis einer intensiveren Arbeitsteilung nicht nur neue Märkte, sondern auch Sparpotentiale zu erschließen – insgesamt gute Vorgaben für einen weiterhin erfolgreichen deutschen Maschinen- und Anlagenbau.