

Schmidt, Kunibert

Article — Published Version

Die Zukunft des Automobil-Standorts Deutschland - Chancen und Risiken 2005

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Schmidt, Kunibert (2004) : Die Zukunft des Automobil-Standorts Deutschland - Chancen und Risiken 2005, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Springer, Heidelberg, Vol. 84, Iss. 12, pp. 747-750

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/42298>

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 2005

Während die Weltwirtschaft kräftig expandiert, erholt sich die deutsche Konjunktur nur zögernd. Für 2005 sagen Konjunkturforscher nur ein Wachstum von 0,9% voraus, nach 1,7% in diesem Jahr. Wie schätzt die Industrie ihre Aussichten für 2005 ein?

Kunibert Schmidt

Die Zukunft des Automobil-Standorts Deutschland – Chancen und Risiken 2005

Das Automobilgeschäft in Deutschland war 2004 gespalten – zwischen Export und Heimatmarkt, zwischen Nutzfahrzeug und Pkw, und beim Pkw noch einmal zwischen gewerblichen und privaten Kunden. Und bei allen drei „Bruchlinien“ ist die Spaltung in diesem Jahr größer geworden: Das Firmenwagengeschäft ist mehr denn je der Stabilitätsanker der Automobilnachfrage in Deutschland. Dieses Segment hat gegenüber 2003 noch einmal um 3% zugelegt, gegenüber 1999 sogar um 6%. Dies spiegelt die immer noch steigende Bedeutung des Automobils nicht nur als individuelles „Fortbewegungsmittel“, sondern als immer wichtigeren Teil der Unternehmenslogistik wie als Anreizinstrument der Unternehmen gegenüber ihren Mitarbeitern wider. Dieses Segment ist nicht nur quantitativ wichtig, es ist auch der entscheidende Transmissionsriemen in qualitativer Hinsicht: Hier werden neue Ausstattungsfeatures zuerst eingeführt und hochwertige Ausstattungen und Motorisierung geordert. Vor allem aber ist dies der Markt mit den höchsten Marktanteilen deutscher Marken – rund 84%.

Aber: Fast 50% des Pkw-Marktes gehen immer noch – wenn auch mit fallender Tendenz – auf das Konto der Privatkunden. Hier liegt der Markt aktuell 6% unter 2003 und verglichen mit dem Rekordjahr 1999 sind es sogar 30% weniger Neuzulassungen. Hier schlägt sich die ganze Verunsicherung der Privatkunden nieder. Und dabei ist vor allen Dingen das umkämpfte Volumengeschäft betroffen.

Deutliche Zuwächse bei den Nutzfahrzeugen

Private und gewerbliche Pkw markieren die eine Bruchlinie im deutschen Markt, die andere ist die zwischen Pkw und Nutzfahrzeugen. Die Kurve zeigt bei den Nutzfahrzeugen klar nach oben. Deutliche Zuwächse im Inland und im Exportgeschäft haben zu einem Produktionsplus von 18% geführt. 15% mehr Neuzulassungen von Schwer-Lkw in Deutschland zeigen, wie stark die Ersatzbeschaffung und die Perspektiven im Ostgeschäft durchschlagen. Das Nutzfahrzeug profitiert weltweit vom gesamtwirtschaftlichen Wachstum. In der NAFTA allein mit einem Plus von 30%, in Osteuropa von 13%. Weltweit wächst der Markt für Lkw über 6 t in den ers-

ten zehn Monaten 2004 um 12%. Gerade in wichtigen europäischen Märkten ist ein echter Modernisierungsschub der Fahrzeugflotten im Gange, nicht zuletzt bedingt durch den steigenden Transportbedarf einer immer weiter ausdifferenzierten Arbeitsteilung in der erweiterten EU.

Stückzahlen sind das eine, Umsätze das andere. 9% Umsatzwachstum sowohl beim Auslands- als auch im Inlandsgeschäft sind angesichts der schwierigen quantitativen Rahmenbedingungen eine beachtliche Leistung. Dabei kommen natürlich viele Faktoren zusammen, aber einer der wichtigsten ist die steigende Bedeutung des Diesels, dessen Neuzulassungen – anders als der Gesamtmarkt – in diesem Jahr noch einmal um 8% zugelegt haben, auf einen Anteil von inzwischen 43%.

Die deutlich gestiegenen Auftragseingänge und Neuzulassungen der deutschen Konzernmarken in den letzten beiden Monaten sind der Beleg dafür, daß die laufende Modelloffensive Früchte trägt. Während die deutschen Automobilhersteller aufholen, verlieren die französischen Anbieter kräftig Marktanteile. Aber selbst

durch ein beispielloses Modellfeuerwerk und durch einen Wettstreit aller Anbieter um das beste Preis-/Leistungsverhältnis konnte das Marktvolumen in Deutschland insgesamt nicht stimuliert werden. Das Autojahr 2004 bleibt deshalb erneut auf dem niedrigen Niveau des Vorjahres. Mittlerweile beträgt das Durchschnittsalter der Pkw in Deutschland 91 Monate oder gut 7,5 Jahre. Alle in den letzten Jahrzehnten gewohnten Durchschnittswerte für die Erneuerungszyklen des Kraftfahrzeugmarktes sind inzwischen Makulatur, natürlich auch dank der verbesserten technischen Leistungsfähigkeit der Produkte.

Kombination von belastenden Elementen

Die Ursachenanalyse der schwachen Entwicklung des deutschen Marktes zeigt eine Kombination von Belastungsmomenten:

- Das gesamtwirtschaftliche Wachstum im Deutschland ist zu schwach und die Perspektiven beim Privaten Konsum liegen 2004 nach den Schätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute gerade einmal bei +0,5 bis +0,8%. Eine konstante Sparquote von 11% und eine hohe Arbeitslosigkeit kommen hinzu.
- In diesem Jahr wurden Bürger und Unternehmen in Deutschland durch die Steuerreform um gut 5,6 Mrd. Euro entlastet. Aber durch die Gesundheitsreform allein sind hiervon schon wieder 3,9 Mrd. Euro weggefallen, so daß am Ende nur noch ein bescheidener Effekt von 1,7 Mrd. Euro übrig blieb. Im Hinblick auf Steuern und Abgaben wird sich die Situation im nächsten Jahr nicht bessern, im Gegenteil. 6,5 Mrd. Euro Entlastung durch die letzte Stufe der Steuerreform werden – überwiegend von den Unternehmen – „gegenfinan-

ziert“, so daß Bürger und Unternehmen im kommenden Jahr netto insgesamt eher stärker belastet werden.

- Bei der Reformpolitik ist mit der Agenda 2010 der richtige Weg begonnen worden. Im Bereich Gesundheit wird es jedoch auch 2005 zunächst einmal Belastungen geben. Entscheidend dafür, wie viel hiervon auf den Konsum durchschlägt, wird unter anderem sein, ob und inwieweit die Krankenkassen tatsächlich ihre gestiegenen Einnahmen in Form von Beitragssatzsenkungen weitergeben.
- Das Mobilitätsbudget geriet noch einmal besonders unter Druck.

Die Autoren
unseres Zeitgesprächs:

Dr. Kunibert Schmidt, 59, ist Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA) in Frankfurt/Main.

Michael Knipper, 51, ist Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie e.V. in Berlin.

Dr. Wilfried Sahn, 61, ist Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Chemischen Industrie e.V. (VCI) in Frankfurt/Main.

Gotthard Graß, 47, ist Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes der Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V. (ZVEI) in Frankfurt/Main.

Dr. Ralph Wiechers, 45, ist Leiter der Abteilung Volkswirtschaft und Statistik des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V. (VDMA) in Frankfurt/Main.

Seit 1998 ist der sogenannte Kraftfahrerpreisindex aber um mehr als 20% gestiegen, mehr als doppelt so stark wie der Index der Verbraucherpreise. Aber dieser Anstieg geht nicht auf eine überproportionale Preissteigerung der Fahrzeuge – die Transaktionspreise sind eher gesunken –, sondern auf die von der Politik gezielt erhöhten Kosten für die Kraftstoffe zurück. Über 3,5 Mrd. Euro werden die deutschen Verbraucher 2004 mindestens mehr für Benzin, Diesel und leichtes Heizöl ausgegeben haben als 2003.

- Die Kaufzurückhaltung im deutschen Markt verhindert darüber hinaus ein groß angelegtes Umweltentlastungs- und Verbrauchssenkungsprogramm: 40% aller Fahrzeuge im vorhanden Bestand entfallen auf die Abgasstufe EURO I oder weniger. Die Politik der Verteuerung trägt dazu bei, dass sie nicht erneuert werden und weiter im Bestand bleiben.

Ausfuhren als Schlüsselfaktor des Erfolges

Vor diesem Hintergrund sind die Ausfuhren der Schlüsselfaktor für den Erfolg der deutschen Automobilindustrie: Inzwischen gehen gut 70% der deutschen Pkw-Produktion in den Export. Fast jeder zweite in Westeuropa neu zugelassene Pkw trägt das Logo einer deutschen Marke. Beim Diesel liegt unser Marktanteil bei 50%. In Mittel- und Osteuropa haben die deutschen Pkw Marktanteile zwischen 40 und 60% erreicht.

Export vom Standort Deutschland aus ist die eine Seite, die andere ist die Produktion vor Ort: Die Auslandsproduktion der deutschen Pkw-Hersteller betrug 2003 rund 4 Mio. Einheiten und auch 2004 ist sie gestiegen. Bei Pkw beträgt

der Anteil der Auslandsproduktion 45%, bei den Nutzfahrzeugen sind es sogar 61%. Die deutsche Automobilindustrie, und das heißt eben hier vor allem unsere Zulieferindustrie, ist heute weltweit mit Fertigungsbetrieben oder Lizenznehmern präsent. In der ersten Hälfte der 90er Jahre hat sich die Zahl bereits um gut 50% gesteigert, von 1996 bis heute noch einmal um über 70%. Die deutsche Zulieferindustrie hat allein in China mittlerweile über 100 Standorte, in den neuen EU-Ländern über 200. Der Anteil Osteuropas an unseren Fertigungsstätten hat sich von gut 8% Anfang der 90er auf 17% der Betriebe erhöht.

Wenn 2004 wie in den Jahren zuvor allein der Export noch die Chance für das wahrlich bescheidene gesamtwirtschaftliche Wachstum generiert, dann geht davon auch 2004 der größte Teil auf das Konto der Automobilindustrie.

Gewachsene globale Verankerung

Diese gewachsene globale Verankerung wirft natürlich die Frage nach dem Verhältnis der Wertschöpfung im In- und Ausland auf – Stichwort „Basarökonomie“: Man kann heute sicher davon ausgehen, daß gut 40% des Exportvolumens der Automobilindustrie auf Vorleistungen aus dem Ausland beruhen. Der Außenhandelsüberschuß und damit die Exportweltmeisterrolle Deutschlands ist somit eben auch in Bratislava, Posen oder in Győr erwirtschaftet worden. Die ökonomischen Fakten zeigen aber auch, daß Deutschland hiervon profitiert hat.

Die inländische Wertschöpfung für den Export ist parallel ebenfalls gewachsen, und auch dies deutlich mehr als im industriellen Durchschnitt. Das belegt auch die Arbeit-

platzbilanz: heute beschäftigen wir in Osteuropa 160 000 Menschen bei Herstellern und Zulieferern. Seit dem Tiefpunkt der Beschäftigung in Deutschland 1994 haben wir aber auch hier am Heimatstandort 130 000 neue Arbeitsplätze geschaffen. 776 000 sind es direkt, jeder siebte direkt und indirekt, die vom Automobil abhängen. Allein in den letzten zwölf Monaten sind es noch einmal 6000 Arbeitsplätze mehr geworden. Die Globalisierung bedeutet also auch 2004 eine klare Win-Win-Situation für Deutschland. Die Automobilindustrie ist der schlagende Beweis dafür, daß Deutschland auch unter den Bedingungen der Globalisierung ein attraktiver Standort bleiben kann, wenn der Mix aus flexiblen hochleistungsfähigen Produktionsbetrieben und Forschung und Entwicklung stimmt.

Einflußfaktoren der künftigen Entwicklung

Über die Entwicklung des Marktumfeldes in Deutschland und auf den Weltmärkten hinaus entscheiden eine Reihe weiterer Faktoren über das Autojahr 2005:

- Die massive Verteuerung einer ganzen Reihe wichtiger Rohstoffe wird auch 2005 die Ertragssituation der Automobilindustrie belasten: Die Preise für Stahlbleche sind um bis zu 60% gestiegen. Die gestiegenen Mineralölpreise wirken sich natürlich nicht nur über die Benzin- und Dieselpreise aus, sondern auch in der Rohstoffkette. Die Kunststoffindustrie stellt momentan Preisforderungen in einer Größenordnung von bis zu 30% für das kommende Jahr.

Im Hinblick auf die Zeit bis zur Wahl 2006 besteht Grund zu der Sorge vor einem faktischen Stillstand des Reformprozesses bei gleichzeitigem Anschwellen

der „Angstkommunikation“ über die notwendigen Schritte zur Modernisierung Deutschlands. Das ergibt keine politische Großwetterlage, die zu Zuversicht und zu steigendem Konsum Anlaß gibt.

- Auch die Umweltpolitik trägt zur aktuellen Unsicherheit am Markt bei. Ein Beispiel ist die Diskussion über steuerliche Anreize für emissionsarme Diesel-Pkw. Ein anderes ist die Debatte über Fahrverbote in Innenstädten und die damit einhergehende „Stimmungsmache“.

Vor diesem Hintergrund braucht der Automobilstandort Deutschland eine Fortsetzung der Reformpolitik mit klarer, berechenbarer Perspektive und ohne weitere Umdrehungen der Kostenschraube der individuellen Mobilität.

Die Wettbewerbsfähigkeit muß zugleich einen größeren Stellenwert in der Politik bekommen. Die Bundesregierung muß konsequent den Druck auf die EU-Kommission aufrechterhalten, Wettbewerbsfähigkeit zum entscheidenden Kriterium zu machen, das bereits in der Frühphase politischer Projekte darüber mitentscheidet, ob diese weiterverfolgt werden oder nicht – gerade auch in der Verbraucher- und Umweltpolitik.

Ungeachtet aller politischen Rahmenbedingungen entscheidet aber am Ende die Leistung des Produkts über die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie. Der Schlüssel dazu ist auch in Zukunft anspruchsvolle Technik, die aber für den Kunden bezahlbar bleiben und ihm echten Nutzen bringen muß. Das gilt für die Sicherheit genauso wie für Komfort oder Emissionsreduzierung und CO₂-Minderung. Dazu gehört, die Hausaufgaben bei der Qualität zu machen. Elektronik muß so sicher und so beherrschbar sein wie Me-

chanik. Diese Herausforderungen betreffen natürlich die Qualität des Endproduktes, aber, um dies zu gewährleisten, auch den gesamten Produktentstehungsprozeß: Es gilt, die Qualität von Produkten zu sichern, die einen immer höheren Innovationsgehalt aufweisen und gleichzeitig von der Startlinie des

Produktlebens an einen maximalen Reifegrad bei höchster Zuverlässigkeit bieten. Das schließt ein, kritisch zu hinterfragen, welche Technologien vielleicht nur „nice to have“ sind, die aber den Preis, der in den späteren Projektphasen in Gestalt eines noch anspruchsvolleren Komplexitätsmanagements

und hohen Produktrisikos zu zahlen wäre, nicht wert sind.

2005 wird deshalb angesichts der gesamtwirtschaftlichen, konjunkturellen und währungspolitischen Konstellationen nochmals ein schweres Stück Arbeit für die deutsche Automobilindustrie.

Michael Knipper

Die Lage der Bauwirtschaft zum Jahreswechsel 2004/2005

Die deutsche Bauwirtschaft ist auch im abgelaufenen Jahr der Bremsklotz der europäischen Baukonjunktur geblieben. Während in den anderen großen europäischen Baumärkten Frankreich, Großbritannien, Italien und Spanien die Bauproduktion weiter deutlich aufwärts gerichtet war, gingen in Deutschland die Bauinvestitionen in den ersten drei Quartalen preisbereinigt um weitere 1,6% zurück. Für das Gesamtjahr ist mit einem Rückgang von mindestens 2% zu rechnen.

Einmal mehr wurden die neuen Bundesländer von der anhaltenden Baurezession besonders hart getroffen. Während hier von Januar bis September die Bauinvestitionen real um 6% zurückgingen, war im früheren Bundesgebiet (-0,6%) nahezu Stagnation zu verzeichnen. Lagen die Bauinvestitionen je Einwohner zu konstanten Preisen 1997 in Ostdeutschland noch um gut 70% über dem West-Niveau, so haben sie 2004 den westdeutschen Vergleichswert um rund 6% unterschritten. Dies macht das Ausmaß des baukonjunkturellen Anpassungsprozesses in den neuen Bundesländern deutlich.

Die deutsche Bauindustrie sieht – neben der unbefriedigenden gesamtwirtschaftlichen Entwicklung

– vor allem die folgenden Ursachen für die anhaltende baukonjunkturelle Schwäche:

- Die unverändert hohen Leerstände auf dem deutschen Gewerbeimmobilienmarkt.
- Die anhaltende Tendenz zur Verlagerung der Produktion an Standorte mit niedrigeren Lohnkosten und günstigeren steuerlichen Rahmenbedingungen.
- Der so genannte „qualifizierte Vergabestopp“ der Deutschen Bahn AG mit Blick auf den geplanten Börsengang.
- Der fehlende Wille vieler Kommunen, die erweiterten Gewerbesteuerspielräume für den Abbau des kommunalen Investitionsstaus zu nutzen.
- Das Abflauen der Sonderkonjunktur Eigenheimbau, die viele private Haushalte aus Angst vor dem Auslaufen der Eigenheimförderung veranlasst hat, Bauvorhaben vorzuziehen.

Auch 2004 wurde das Bauhauptgewerbe einmal mehr vom baukonjunkturellen Rückgang besonders getroffen:

- Von Januar bis September ging der baugewerbliche Umsatz um weitere 5,4% zurück.

- Der Auftragseingang verringerte sich im gleichen Zeitraum um 5,7%.

- Der Auftragsbestand lag Ende Juni um 7,4% niedriger als ein Jahr zuvor.

Wohnungsbau: Eigenheimboom läuft aus

Die Produktion des Jahres 2004 wurde noch durch die politisch bedingte Sonderkonjunktur im Eigenheimbau stabilisiert. Allerdings laufen die Effekte langsam aus. Während die Baugenehmigungen für Einfamilienhäuser 2003 noch um 13,3% bzw. 18 000 Einheiten über dem Niveau des Vorjahres lagen, war von Januar bis September 2004 ein Genehmigungsrückgang von 9% zu verzeichnen. In gleicher Größenordnung wurden auch die Baugenehmigungen für Wohnungen in Zweifamilienhäusern reduziert.

Im Geschosswohnungsbau scheint die lang anhaltende Talfahrt zumindest im früheren Bundesgebiet ihren Tiefpunkt erreicht zu haben. Nach einer Stagnation der Zahl der genehmigten Wohnungen im Jahr 2003 war von Januar bis September 2004 nur ein minimaler Genehmigungsrückgang von 1,4% zu verzeichnen. In den neuen Bundesländern geht aller-

dings die Zahl der zweistelligen Rückgangsraten weiter; sowohl 2003 (-13%) als auch in den ersten drei Quartalen 2004 (-10 %) deutete sich kein Ende des Abschwungs an. Entsprechend ist der Anteil an allen genehmigten Wohnungen auf nur noch 14% (früheres Bundesgebiet: 30%) gesunken.

Diese Entwicklung spiegelt sich auch im Mietpreinsniveau bzw. dessen Veränderungsraten wider. Für die neuen Bundesländer ist daher auch für die nähere Zukunft nur noch mit einem gewissen „Bodensatz“ im Mietwohnungsbau zu rechnen, der sich auf die Speckgürtel der Großstädte beschränkt. Im früheren Bundesgebiet ist zumindest in den süddeutschen Ballungsgebieten wieder ein Mietpreinsniveau erreicht, das Investoren – auch vor dem Hintergrund der langfristig positiven demografischen Aussichten – 2005 wieder zu einem Markteintritt bewegen dürfte.

Angesichts der Schwäche im Eigenheimmarkt nach dem politisch bedingten Zwischenhoch ist für 2005 im Wohnungsbau mit einem Umsatzrückgang des Bauhauptgewerbes von 2 bis 3% zu rechnen, der in den neuen Bundesländern wegen der anhaltenden Schwäche im Geschosswohnungsbau abermals etwas stärker ausfallen dürfte. Die Zahl der fertiggestellten Wohnungen dürfte wieder leicht auf etwa 270 000 Einheiten sinken. Eine Belebung ist in der zweiten Hälfte der laufenden Dekade lediglich im westdeutschen Geschosswohnungsbau zu erwarten.

Wirtschaftsbau: Opfer im internationalen Standortwettbewerb

Der Wirtschaftsbau steht derzeit von allen Bausparten am stärksten unter Druck. Er dürfte sowohl 2004 als auch 2005 den stärksten Rückgang verzeichnen. Zu dieser

negativen Entwicklung tragen viele Faktoren bei:

- Das reale Wachstum des Bruttoinlandsproduktes, das im ersten Halbjahr 2004 noch bei 1,8% gelegen hat, flachte in der zweiten Jahreshälfte bereits wieder ab. Zudem haben die positiven Effekte, die nahezu ausschließlich vom sehr gut laufenden Export herrührten, nicht auf Investitionstätigkeit und Konsum im Inland übergegriffen.
- Die Schwäche des deutschen Immobilienmarktes veranlasst immer mehr Fonds, sich vorwiegend im Ausland zu engagieren. 2004 verzeichneten offene Immobilienfonds, die vorwiegend in Deutschland investierten, überwiegend Mittelabflüsse. International agierende Fonds haben aber auch weiterhin – von wenigen Ausnahmen abgesehen – neues Geld der Anleger angezogen.
- Der Trend zur Verlagerung von Produktionsstätten ins Ausland ist ungebrochen. Bei Produktionskürzungen oder Werksstilllegungen international agierender Konzerne (Beispiel Opel oder VW) stehen regelmäßig vor allem Standorte in Deutschland zur Disposition.
- Mitte 2004 hat die Deutsche Bahn AG einen nahezu vollständigen Investitionsstopp bei Neubauvorhaben sowie Sparmaßnahmen zu Lasten der Netzunterhaltung angekündigt. Dies geschah mit Blick auf den anvisierten Börsengang im Jahr 2006 aber auch wegen der deutlich zusammengestrichenen Zuschüsse des Bundes. Entsprechend sind die von der DB AG erteilten Tiefbauaufträge in den ersten drei Quartalen um über 30% zurückgegangen.

Auch für 2005 steht keine grundlegende Verbesserung der Lage in Aussicht. Sowohl die Wirtschaftsforschungsinstitute als auch der Sachverständigenrat gehen davon aus, dass sich das Wirtschaftswachstum wieder leicht abschwächen wird und mit real 1,4% ein Niveau erreicht, das die Investitionstätigkeit im Inland nicht nachhaltig beleben wird. Für den Wirtschaftsbau des Bauhauptgewerbes ist vor diesem Hintergrund mit einem weiteren Rückgang von 3 bis 4% zu rechnen.

Öffentlicher Bau: Investitionen leiden unter Staatsverschuldung

Die öffentliche Hand, mit einem Umsatzanteil von rund 30% traditionell ein wichtiger Auftraggeber für das Bauhauptgewerbe, wird ihre Bauaktivitäten sowohl 2004 als auch 2005 weiter zurückführen. Sowohl Bund als auch Länder und Gemeinden stehen weiter unter dem Diktat der leeren Kassen und dem Druck, bei der Neuverschuldung des Jahres 2005 endlich wieder die Vorgaben des Europäischen Stabilitätspaktes einzuhalten.

Zwar sind die Gewerbesteuer-einnahmen der Kommunen 2004 deutlich gestiegen. Allerdings wurde dieser Zuwachs durch die deutlich zulegenden Sozialausgaben nahezu komplett aufgezehrt, so dass nur wenig Spielraum für eine Stabilisierung oder gar Erhöhung der kommunalen Investitionstätigkeit besteht. Für Bund und Länder hat die Steuerschätzung vom November für 2004 und 2005 abermals eine Kürzung gegenüber den bisher geschätzten Einnahmen erbracht. Bereits heute ist absehbar, dass das der Schätzung zugrunde gelegte nominale Wirtschaftswachstum für 2005 zu hoch angesetzt ist und somit die Steuerschätzung 2005 wohl wieder nach unten revidiert werden muss.

Ein besonderes Problem stellen für die Bauindustrie die geplanten Kürzungen bei den Verkehrswegeinvestitionen des Bundes dar. Neben den sinkenden Investitionszuschüssen an die DB AG ist in der mittelfristigen Finanzplanung auch vorgesehen, die Investitionen in die Bundesfernstraßen 2005 um 260 Mio. Euro und 2006 um weitere 400 Mio. Euro zu kürzen. Die Zielvorgabe des laufenden Bundesverkehrswegeplans von 5 Mrd. Euro pro Jahr wird damit so deutlich unterschritten, dass viele Neubauvorhaben trotz hoher Priorität nicht verwirklicht bzw. in die Zukunft verschoben werden.

Die Umsätze des Bauhauptgewerbes im Öffentlichen Bau dürften 2005 um 1 bis 2% zurückgehen.

Auslandsbau: Kompensation für flaes Inlandsgeschäft

Über alle Sparten gerechnet, dürften 2005 die Umsätze im deutschen Bauhauptgewerbe um weitere 2 bis 3% zurückgehen. Die Baurezession in Deutschland geht damit in ihr elftes Jahr.

Ein Lichtblick ist dagegen der seit Jahren florierende Auslandsbau deutscher Baufirmen. Angesichts der anhaltend schwachen

Inlandsbaukonjunktur engagieren sich neben den Großfirmen zunehmend auch Mittelständler auf ausländischen Baumärkten, und die vor allem durch Kooperationen. Der Auftragseingang der deutschen Bauindustrie hat sich in den letzten Jahren auf einem Niveau von rund 17 Mrd. Euro stabilisiert. Damit ist Deutschland hinter den USA und Schweden die Nr. 3 auf dem Weltbaumarkt.

PPP-Modelle im Hochbau vor dem Durchbruch

Seit September 2003 sind im Rahmen von Public Private Partnership-Modellen kommunale Investitionen im Umfang von nahezu 500 Mio. Euro angeschoben worden. Damit ist der Durchbruch für diese vielversprechende neue Form der Arbeitsteilung zwischen Kommunen und Bauunternehmen auch in Deutschland geschafft. Die Ausschreibung und Vergabe der ersten echten PPP-Schulprojekte haben immerhin Effizienzvorteile gegenüber einer konventionellen Realisierung von 10 bis 19% an den Tag gebracht.

Es ist jetzt an der Zeit, dass nunmehr auch die Bundesregierung „über ihren Schatten springt“

und endlich den Weg freimacht für PPP-Modelle auch im Verkehrswegebau. Daher müssen alle Verkehrsprojekte, vor allem die, die durch die Sparbeschlüsse auf die lange Bank geschoben werden sollen, auf ihre privatwirtschaftliche Realisierbarkeit überprüft werden. Das privatwirtschaftliche Ausbauprogramm der Bundesregierung für die Bundesautobahnen muss endlich auf den Markt kommen.

Vor allem müssen die Entwicklungspotentiale des bestehenden Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes stärker als bisher ausgeschöpft werden. Die Einengung auf so genannte Engpasslösungen entspricht nicht mehr den heutigen verkehrspolitischen Erfordernissen. Daher muss der Anwendungsbereich des Gesetzes auf den Betrieb, den Ausbau und den Neubau von Autobahnstrecken erweitert werden. Dies schließt konsequenterweise auch den Mut zu vermeintlich unpopulären Beschlüssen ein. Wir werden in Deutschland langfristig nicht umhin kommen, auch über die Einführung einer Pkw-Maut für die Benutzung von Bundesautobahnen nachzudenken.

Wilfried Sahn

Moderate Erholung der deutschen Chemiekonjunktur

Im Jahr 2004 setzte für die deutsche Chemieindustrie die lang erwartete Belebung ein. Allerdings begann sie erst spät und fiel vor dem Hintergrund einer boomenden Weltwirtschaft nur moderat aus. Treibende Kraft war die Auslandsnachfrage.

Die Impulse aus dem Ausland dürften sich 2005 etwas abschwächen. Die Branche hofft aber, dass sich das Inlandsgeschäft weiter erholt und das sich verlangsamende Wachstum der Auslandsnachfrage ausgleicht. In diesem Fall ist für 2005 mit einem etwas höheren

Wachstum als 2004 zu rechnen. Eine neuerliche Verteuerung des Rohöls und des Euro würde eine Fortsetzung der Erholung allerdings gefährden.

Ob sich die Erholung der Chemiekonjunktur und der hohe Auslastungsgrad der Kapazitäten 2005

in einer stärkeren Investitionstätigkeit in Deutschland niederschlagen und so wieder die 6-Milliarden-Euro-Schwelle überschritten wird, bleibt abzuwarten. Die Investitionstätigkeit im Ausland hat sich schwerpunktmäßig in dynamisch wachsende Absatzmärkte, wie zum Beispiel Ostasien, verschoben. Nicht zuletzt durch dieses Engagement ist es den deutschen Chemieunternehmen gelungen, ihren Weltmarktanteil trotz zunehmenden internationalen Wettbewerbs zu halten. Der Chemiestandort Deutschland hat hingegen in den letzten Jahren Weltmarktanteile verloren. Allerdings gehört er immer noch zu den bedeutendsten Standorten der Welt. Das verdankt er traditionellen Stärken wie etwa effizienten Zuliefernetzwerken, der Infrastruktur, der Forschungslandschaft und der Innovationskraft der Unternehmen.

Aus Brüssel und Berlin wurde in den letzten Jahren jedoch eine Vielzahl von kostentreibenden und innovationshemmenden Gesetzen erlassen und Initiativen ergriffen. Viele sind für sich genommen nicht so gravierend. Es ist die kumulative Belastung, die die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft des Chemiestandorts Deutschland langfristig bedroht.

Chemiegeschäft konnte 2004 zulegen

Zu Beginn des Jahres 2004 hatte sich der Aufschwung der Weltwirtschaft gefestigt: Die USA, Asien – hier insbesondere China und Japan – sowie die Länder Mittel- und Osteuropas wuchsen dynamisch. Dem positiven weltwirtschaftlichen Umfeld standen allerdings schwierige Bedingungen im Inland gegenüber: Die Nachfrage war schwach, Konsumenten und Investoren waren durch die Wirtschaftspolitik

verunsichert. Diese Gemengelage führte dazu, dass die deutsche Chemiekonjunktur in der ersten Jahreshälfte nur langsam Fahrt aufnahm. Während das Exportgeschäft boomte, fiel das Inlandsgeschäft schwach aus.

In der zweiten Jahreshälfte 2004 blieb das Umfeld insgesamt positiv. Das Wachstum in Nordamerika und Ostasien setzte sich fort. Europas Wirtschaft nahm Fahrt auf. Das Wachstum der deutschen Chemieproduktion beschleunigte sich in der zweiten Jahreshälfte 2004 spürbar. Zusätzlich zum guten Geschäft mit dem Ausland kamen nach langer Zeit auch wieder Impulse aus dem Inland zum Tragen, da die industrielle Nachfrage anzog.

Die Produktion stieg im Gesamtjahr 2004 um 1,5 bis 2%. Damit lag das Wachstum zwar deutlich über dem des Vorjahres, war aber im langfristigen Vergleich für einen Aufschwung eher gering.

Ein Blick auf die Sparten zeigt ein heterogenes Bild. Aufgrund der steigenden Industrienachfrage entwickelte sich die Produktion von Industriechemikalien positiv: Die Produktion anorganischer Grundchemikalien legte um 8% zu, die von Fein- und Spezialchemikalien um 4,5% und die von Polymeren um 1,5%. Allein die Produktion von Petrochemikalien und ihren Derivaten stieg nur um 0,5%. Allerdings unterschätzt hier der amtliche Produktionsindex die tatsächliche Entwicklung.

Schlechter fällt die Bilanz bei Pharmazeutika und in den konsumnahen Bereichen aus. Die Pharmaproduktion stagnierte nach drei Wachstumsjahren erstmals wieder. Die Produktion von Wasch-

und Körperpflegemitteln konnte nur um 1% gesteigert werden.

Die Erzeugerpreise für chemische Produkte lagen 2004 um 1% über Vorjahr. Bei steigender Nachfrage konnten die deutlich gestiegenen Rohstoffkosten, insbesondere für Rohöl, zumindest teilweise in höhere Preise überwälzt werden. Allerdings ist die Preisentwicklung heterogen. Die Preise der rohlnahen Sparten zogen deutlich an, während die Preise von Fein- und Spezialchemikalien oder Pharmazeutika zurückgingen.

Der Umsatz deutscher Chemieunternehmen ist in diesem Jahr um 3,5% auf 141,2 Mrd. Euro gestiegen. Zum Umsatzanstieg hat neben den höheren Erzeugerpreisen die zunehmende Nachfrage aus dem Ausland beigetragen. Der Inlandsumsatz wuchs nur um 1%.

Dynamisch zulegen konnte 2004 vor allem das Exportgeschäft. Die deutschen Chemieexporte lagen mit 98,5 Mrd. Euro gut 14% höher als im Vorjahr. Dieser massive Zuwachs muss allerdings etwas relativiert werden: Mehr als 10% der Chemie-Exporte sind mittlerweile Re-Exporte, d.h. also Importe, die ohne nennenswerte Weiterverarbeitung wieder exportiert werden. Die Importe stiegen 2004 dementsprechend ebenfalls kräftig um 10%. Der Überschuss im Außenhandel mit Chemieprodukten lag bei knapp 34 Mrd. Euro.

Moderates Wachstum wird sich 2005 fortsetzen

Die Branche blickt zum Ende des Jahres 2004 mit vorsichtigem Optimismus in die Zukunft. Der Aufschwung in der Chemie wird sich voraussichtlich noch in das Jahr 2005 hinein fortsetzen, sich im Jahresverlauf aber abschwächen.

Die Produktion wird im Gesamtjahr um 2 bis 2,5% steigen, der Umsatz um 3,5%. Das Wachstum der Chemieproduktion wird somit etwas höher ausfallen als 2004, obwohl die industrielle Nachfrage im In- und Ausland langsamer wachsen wird. Hierzu trägt zum einen bei, dass das erste Halbjahr 2004 schwach ausfiel, die Branche aber nach dem guten zweiten Halbjahr mit einem hohen Niveau ins Jahr 2005 geht. Zum anderen wird sich die Pharmaproduktion beleben. Die Impulse aus dem Auslandsgeschäft überwiegen auch 2005. Allerdings wird das Wachstum des Inlandsabsatzes wieder wichtiger. Bei weiterhin hohen Rohstoffkosten werden die Erzeugerpreise für Chemikalien um 1,5% zulegen.

Mögliche Risiken für diese züversichtliche Prognose sind ein hoher und volatiler Ölpreis und ein stark steigender Euro. Ein hoher Ölpreis bindet weltweit Kaufkraft und reduziert das Wirtschaftswachstum, eine Euro-Aufwertung gefährdet die preisliche Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Chemieindustrie. Bereits in der zweiten Jahreshälfte 2004 hatte sich das Umfeld etwas eingetrübt. Die Preise für Rohöl- und andere Rohstoffe stiegen deutlich. Im Oktober lag der Preis für 1 Barrel Rohöl, dem wichtigsten Rohstoff der Chemieindustrie, über 50 US-Dollar, da die weltweit wachsende Ölnachfrage auf ein stagnierendes Angebot traf. Und im November 2004 setzte eine erneute Phase der Euro-Aufwertung ein.

Chemie – Innovationsmotor der deutschen Wirtschaft

Deutschland ist weltweit der drittgrößte Produzent und der größte Exporteur von chemischen

Erzeugnissen. Diese Stärke resultiert aus den Innovationsanstrengungen und -erfolgen der Unternehmen. Rund 7,5 Mrd. Euro gibt die Chemie jährlich für Forschung und Entwicklung in Deutschland aus. Nahezu jeder zehnte Arbeitsplatz in der Branche ist in diesem Bereich angesiedelt. Über 40 000 Wissenschaftler und Ingenieure bilden eine starke Triebfeder für neue Produkte und Verfahren. Fast 20 Mrd. Euro erwirtschaftet die deutsche Chemie jedes Jahr mit Produktinnovationen. Und als einziger großer Industriezweig hierzulande kann die Chemie eine positive Patentbilanz mit dem Ausland aufweisen. Ein weiterer Vergleich macht das hohe Innovationspotential der Branche deutlich: Obwohl der Weltmarktanteil der deutschen Chemieproduktion bei rund 7,5% liegt, sind in Deutschland rund 16% der weltweiten FuE-Aktivitäten der Chemieindustrie konzentriert.

Als wichtige Zulieferer für andere Industriebranchen entwickeln die Chemieunternehmen ihre innovativen Produkte in Kooperation mit ihren Kunden, z.B. aus der Automobil- oder der Elektronikindustrie. Wichtige Neuerungen dieser Branchen wie Katalysatoren, Airbags, Halbleiter oder Flachbildschirme wären ohne Chemie-Innovationen nicht denkbar. Daher sind innovative deutsche Chemieunternehmen für die Wirtschaft insgesamt unerlässlich. Die chemische Industrie gilt als Innovationsmotor der gesamten deutschen Industrie.

Um ihre starke Stellung im weltweiten Wettbewerb zu halten, engagiert sich die chemische Industrie auch in den wichtigen Schlüsseltechnologien der Zukunft. Ein Beispiel hierfür sind Nano-Materialien. Der Vorstoß der

Physiker und Chemiker in die Welt unvorstellbar kleiner Dimensionen ermöglicht es, keramische, metallische oder polymere Werkstoffe mit verblüffenden Eigenschaften herzustellen: Das Material wird dadurch zum Beispiel kratzfest oder völlig reflexionsfrei, kann Wasser oder Schmutz abweisen, Bakterien abtöten oder chemische Reaktionen katalysieren. Zukunftsträchtig ist auch die Biotechnologie. In der „weißen Biotechnologie“ verwendet man Mikroorganismen und Biokatalysatoren in industriellen Produktionsverfahren. Sie eröffnet neue Synthesewege, bringt innovative Produkte hervor und hilft Kosten und Energie zu sparen.

Probleme haben wir in Deutschland hingegen damit, die Potenziale der grünen Gentechnik zu erschließen. Mit Hilfe der grünen Gentechnik lassen sich beispielsweise Pflanzen resistent gegen bestimmte Schädlinge machen oder mit bestimmten Vitaminen oder Nährstoffen anreichern. Hierdurch würde sich die Versorgung mit gesunden Nahrungsmitteln nachhaltig verbessern lassen. Zwar hat die Bundesregierung gerade mit der Novellierung des Gentechnikgesetzes ein Regelwerk verabschiedet, das Forschung, Entwicklung und Anwendung dieser Zukunftstechnologie erschwert. Aber mittelfristig werden die Vorteile von gentechnisch optimierten Pflanzen noch stärker für sich sprechen. Dann werden auch jene politischen Entscheidungsträger einsehen haben, für die theoretische Risiken heute noch schwerer wiegen als die Chancen. Schließlich haben auch die jüngsten Ergebnisse der Sicherheitsforschung zum Versuchsanbau gezeigt, dass eine problemlose Koexistenz von gentechnisch optimiertem und

traditionellem Anbau ohne großen Aufwand möglich ist.

In ein Problemfeld mit großer Tragweite, der EU-Chemikalienpolitik, kommen jetzt neue Impulse. Je mehr Fakten durch die zahlreichen nationalen und internationalen Folgenabschätzungen vorliegen, umso klarer wird: Der Vorschlag der EU-Kommission zur REACH-Verordnung muss einfacher, kostengünstiger und weniger bürokratisch werden, sonst verliert

die chemische Industrie in Europa massiv an Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit. Im Ministerrat und vor allem im Europaparlament ist man sich dieser Problematik mehr und mehr bewusst geworden. Die chemische Industrie hat jetzt Vorschläge vorgelegt, die zeigen, wie das neue System der Registrierung, Bewertung und Zulassung von Chemikalien mit deutlich weniger Aufwand umgesetzt werden kann. Sie sind mit großem Interesse aufgenommen worden.

Wie es mit dem Chemiestandort Deutschland weitergeht, ist in den Zeiten der Globalisierung nicht vom Schicksal bestimmt. Politik und Unternehmen müssen gemeinsam für einen wettbewerbsfähigen Chemiestandort kämpfen: die Unternehmen durch Innovationen und die Verantwortlichen in Berlin und Brüssel durch eine Politik, die Innovationen erlaubt und Produktion in Deutschland wieder attraktiv macht.

Gotthard Graß

Verliert die Konjunkturerholung der deutschen Elektrotechnik- und Elektronikindustrie schon wieder an Kraft?

Für die deutsche Elektrotechnik- und Elektronikindustrie hat 2004 nach drei Jahren rückläufiger Entwicklung wieder eine nennenswerte Umsatzzunahme von rund 4% gebracht. Erneut war dieses Wachstum, wie schon im letzten Jahrzehnt vor der Jahrtausendwende, exportgetrieben. Auf die Binnenkonjunktur sind dagegen von dem weltwirtschaftlichen Aufschwung, der 2003 einsetzte, erneut keine nennenswerten Wachstumsimpulse übergesprungen. Gemessen am Wachstum des Welt-Elektromarktes von rund 7 bis 8% in diesem Jahr bleibt auch dieses erste deutliche Umsatzplus seit dem New-Economy-Boom des Jahres 2000 deutlich hinter dem mittelfristigen Wachstumspfad des Welt-Elektromarktes zurück.

Gegenwärtig sprechen schon wieder viele Anzeichen für ein Abflauen der weltwirtschaftlichen Dynamik, noch bevor sich die

Binnenkräfte in Deutschland nachhaltig erholen konnten. Für 2005 zeichnen sich daher eine spürbare Abschwächung der Umsatzzuwächse in unserer Industrie sowie eine weitere Verlagerung von Wertschöpfung in wachstumsstärkere und kostengünstigere Standorte ab.

Immer deutlicher stellt sich damit die Frage, ob das traditionelle Muster konjunktureller Erholungsphasen in Deutschland, in denen einer Exporterholung eine Investitionsstärkung mit einem Beschäftigtenanstieg und danach ein deutlicher Zuwachs des privaten Verbrauchs folgte, weiter Bestand hat – und dies vor dem Hintergrund zunehmender globaler Vernetzungen sowie der ausgeprägten Inflexibilität des deutschen Arbeitsmarktes, der vergleichsweise schleppenden Umsetzung von Innovationen und der zahlreichen bürokratischen Hemmnisse in

Deutschland und in der EU. Sollte die Konjunkturforschung hier zu klaren Ergebnissen kommen, wäre dies eine weitere Bestätigung für die von Seiten der Wirtschaft seit langem vorgetragenen Forderungen nach strukturellen Reformen zur Stärkung der Wachstumskräfte. Die Lissabon-Agenda der EU, die Agenda 2010 der Bundesregierung, aber auch wirtschaftspolitische Initiativen der Verbände, wie das ZVEI-Programm „Mut zum Wandel lohnt sich“, setzen hier konkrete Akzente.

Exportserfolge dürfen den Blick auf Risiken nicht verstellen!

Eine genauere Analyse macht deutlich, wie sehr die konjunkturelle Entwicklung in der deutschen Elektrotechnik- und Elektronikindustrie durch die Dynamik der internationalen Märkte bestimmt wird. Die Elektroexporte legten 2004 um 15% auf 130 Mrd. Euro zu. Die Ausfuhren in alle wichtigen

Regionen – mit Ausnahme der USA – verzeichnen zweistellige Zuwächse. Besonders hohen Anteil am Exportwachstum hatten die Automatisierungstechnik, Energietechnik und Hausgeräte. Schon im dritten Quartal zeichnete sich allerdings eine Abflachung der Zuwachsrates der Elektroexporte ab. Ursachen hierfür sind der schwache Dollar und die nachlassende Dynamik der Weltkonjunktur – nicht zuletzt auf Grund der hohen Rohstoff- und Ölpreise. Sie führen weltweit zunächst zu einem Kaufkraftentzug und zur Verschlechterung der Konsumentenstimmung.

Parallel zu den Exporten nahmen allerdings trotz rückläufiger Importpreise und trotz eines stagnierenden Inlandsmarkts die Elektroimporte nach Deutschland auf Eurobasis weiter um rund 10% zu. Bezieht man in diese Betrachtung den Rückgang der Einfuhrpreise elektrotechnischer Erzeugnisse um rund 8% in den letzten zwölf Monaten ein, wird deutlich, dass ein immer größerer Anteil der Exporte aus zuvor importierten Vorprodukten realisiert wird. Der Anteil der inländischen Wertschöpfung an den Gesamtumsätzen der Branche geht hingegen in den Aufschwungsphasen weiter zurück. Bestätigt wird dies durch die Struktur der Ein- und Ausfuhren: So legten besonders die Importe von Vorprodukten (Bauelementen) aus Südostasien und insbesondere aus China überdurchschnittlich zu (Januar bis September: +30% gegenüber Vorjahreszeitraum). In der Informations- und Kommunikationstechnik überstiegen Einfuhren und Ausfuhren seit Jahren deutlich das Volumen der inländischen Produktion, was auf einen gewichtigen und tendenziell wachsenden Anteil reiner Handelsgeschäfte und gerin-

ger inländischer Wertschöpfung an den deutlichen Exportzuwächsen hindeutet.

Entsprechend ernüchternd fällt auch der Blick auf andere Indikatoren aus. Die Kapazitätsauslastung verharrte im gesamten bisherigen Verlauf der Erholung in der Nähe der 80%-Marke. Erst im dritten Quartal ist sie erstmals in diesem Zyklus auf knapp 82% gestiegen, und sie liegt damit weiterhin deutlich unter einem als befriedigend anzusehenden Auslastungsgrad von 85 bis 87%. Der aktuelle Beschäftigtenstand lag im September mit 814 000 leicht über dem Tiefpunkt vom Sommer (811 000). Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Verminderung um gut 1%.

Vor allem in der Nachfrage zeigt sich die nachlassende Dynamik. Nachdem die Auftragseingänge im ersten Halbjahr um knapp 6% anstiegen, kam es im 3. Quartal zu einer Stagnation (+ 0,3%). Die Inlandsnachfrage bleibt für einen selbsttragenden Aufschwung bislang zu schwach (Januar bis September: +1,3%). Die Auslandsnachfrage (Januar bis September: +7,2%) lag im 3. Quartal ebenfalls nur noch knapp über Vorjahresniveau. Sie war im September, auch wegen ausgebliebener Großaufträge, erstmals wieder rückläufig. Im Oktober setzte sich diese schwache Tendenz sowohl im Investitionsgüterbereich als auch bei den Gebrauchsgütern fort. In der aktuellen Entwicklung bei Bauelementen zeigt sich eine deutliche Verlangsamung. Die als Vorlaufindikator geltende so genannte Book-to-Bill-Ratio bei Halbleitern, also das Verhältnis von neuen Auftragsaufträgen zu abgerechneten Umsätzen im deutschen Markt, ist im 3. Quartal wieder unter 1 gesunken und kündigt Abschwächungen

in der nachgelagerten Geräteproduktion an.

Für 2005 ist vor den weltwirtschaftlichen Risiken ein Umsatzwachstum von 3% zu erwarten, dabei wiederum nur eine leichte Erhöhung um 1 bis 2% im Inland. Sie wird nicht ausreichen, um zu einer Trendwende in der Beschäftigungsentwicklung unserer Branche zu führen. Bestenfalls kann auf dieser Basis im kommenden Jahr das gegenwärtige Niveau von gut 810 000 Personen gehalten werden

Weitere strukturelle Verschiebungen absehbar!

Die aktuelle Entwicklung und die Prognosen für 2005 bestätigen erneut, dass strukturelle Veränderungen die Elektrotechnik- und Elektronikindustrie weit stärker prägen, als dies beim ersten Blick auf die Entwicklung der Umsätze oder der Produktion deutlich wird. Die industrielle Wertschöpfungstiefe der Elektrotechnik- und Elektronikindustrie ist zwischen 1991 und 2002 von 47 auf 37% zurückgegangen, 2005 dürfte sie auf unter 35% sinken.

Mehr als 50% der gesamten Ausrüstungsinvestitionen werden nach einer Studie des ZVEI im Jahr 2005 im Ausland stattfinden. Das Volumen der Bruttoanlageinvestitionen der Branche in Deutschland ist auf rund 3,5% der in Deutschland fakturierten Umsätze zurückgegangen, in den 90er Jahren lag dieser Anteil im Durchschnitt noch über 4%, in den 80er Jahren noch über 5%. Immer deutlicher weisen betriebswirtschaftliche wie volkswirtschaftliche Indikatoren darauf hin, dass ein zunehmender Teil der Nachfrage nach Produkten und Systemen der „deutschen“ Elekt-

roindustrie aus lokaler Wertschöpfung in den jeweiligen Märkten oder im Rahmen globaler Wertschöpfungsnetzwerke erbracht wird.

Allerdings hat zugleich der Anteil industrienaher Dienstleistungen vom Engineering bis hin zur Systemintegration und Erstellung von Software stark auf rund 25% am Gesamtumsatz der Unternehmen zugenommen. Sichtbarer Ausdruck dieses Wandels ist auch der Strukturwandel von einfacheren hin zu höherqualifizierten Tätigkeiten. So ist die Zahl der Angestellten in der Elektrotechnik- und Elektronikindustrie seit dem Jahr 1990 annähernd konstant geblieben, während der Beschäftigungsabbau um über 250 000 fast ausschließlich die gewerblichen Arbeitnehmer – und hier mit überdurchschnittlichem Gewicht die so genannten Leichtlohngruppen – betraf. Heute gibt es Unternehmen in der Elektrotechnik- und Elektronikindustrie, deren Beschäftigtenanteil an Hochschulabsolventen nahezu 50% erreicht, mit steigender Tendenz in einzelnen Unternehmen und in der Gesamtbranche.

Gebremst wird dieser in allen hochentwickelten Volkswirtschaften zu beobachtende Prozess der Orientierung der Wertschöpfung auf Wachstumschancen und Kostenvorteile in Deutschland allerdings durch die vergleichsweise langsame Herausbildung entsprechender „Lead Markets“ für innovative Produkte, Systeme und Dienstleistungen. Betrachtet man beispielsweise die Entwicklung der Aufwändungen von Unternehmen und öffentlicher Hand für Investitionen, Forschung und Entwicklung sowie für Bildung – also den gesamten Block der Zukunftssicherung – so erklärt sich schon

hieraus die Wachstumsschwäche der letzten Jahre. Diese engt aber auch schon heute klar erkennbar die Wachstumsspielräume für die kommenden Jahre ein.

Insbesondere in einer Situation nur halbherzig umgesetzter Reformen herrscht bei privaten Investoren und Konsumenten eine ausgeprägte Unsicherheit, welche die wirtschaftliche Aktivität und die Attraktivität Deutschlands für den Zufluss von unternehmerischen Investitionen lähmt. Der zu hohe Anteil staatlicher Konsumausgaben, der zunehmend durch steigende Steuern und Abgaben finanziert werden muss, bewirkt zudem eine Konsumzurückhaltung der privaten Haushalte und engt somit Absatz- und Ertragsaussichten der Unternehmen sowie Beschäftigungs- und Einkommensaussichten ein. In der Folge bleiben auch die Steuereinnahmen zurück und machen Revisionen der Einnahmeschätzungen erforderlich.

Dringend müssen deshalb aus Sicht der Elektrotechnik- und Elektronikindustrie die bisher eingeleiteten Anstrengungen zur Kostensenkung, zum Bürokratieabbau und zur Konsolidierung der öffentlichen Haushalte nicht nur weiter ausgebaut, sondern auch durch entsprechende Wachstumsinitiativen ergänzt werden. Innovationen müssen konsequent in Wachstum und Wohlstand umgesetzt werden. Das kann insbesondere auf Gebieten gelingen, in denen deutsche Anbieter schneller und innovativer als andere sind. Deshalb müssen vorhandene Stärken effizient genutzt und ausgebaut werden. Neben Bereichen wie Automobil- und Flugzeugbau, Maschinenbau sind dies insbesondere die Gebiete der Industrieautomatisierung, Medizintechnik, Chemie, Materi-

alforschung, Mikrosystemtechnik, Photonik oder Biotechnologien. Eine weitgehend ungenutzte Stärke liegt zudem im Innovationspotenzial unserer Infrastrukturen: Zum Beispiel Breitband-Internet, Kommunikationsnetze, Breitband-Mobilkommunikation, neue Techniken für Energieerzeugung und -verteilung, Bahnautomatisierung, Hochgeschwindigkeits- und Magnetschwebebahnen sowie Gesundheitswesen sind nicht nur für sich genommen attraktive Entwicklungsfelder der Elektrotechnik- und Elektronikindustrie, sie stützen auch die Wettbewerbsfähigkeit der anderen Branchen.

Impulsgeber Elektroindustrie

Um diese Chancen für Deutschland und die Unternehmen der Elektrotechnik- und Elektronikindustrie zu erschließen, sind insbesondere zukunftsweisende Weichenstellungen in mehreren Feldern erforderlich. Ihre rasche Verwirklichung sorgt auch für entsprechende Innovations- und Wachstumsimpulse in anderen Bereichen, wie zum Beispiel der Optimierung oder der besseren Nutzung knapper Ressourcen im Gesundheitswesen.

Für die Elektrotechnik- und Elektronikindustrie zeichnen sich hierbei insbesondere folgende Schwerpunkte ab:

- Konsequent Innovation in Wachstum umsetzen!
- Unternehmertum in einem schlanken und effizienten Staat stärken!
- Exzellenz in der Aus- und Weiterbildung als Basis für Innovationen sicherstellen!
- Flexibilität und Mobilität im Arbeitsmarkt schaffen!

- Weitere Liberalisierung des europäischen Binnenmarktes vorantreiben!
- Weniger und bessere Regulierung in Deutschland und Europa durchsetzen und
- durch marktgerechte Standardisierung Innovation und Wettbewerb fördern!

Der ZVEI hat in seinem Programm „Mut zum Wandel lohnt sich“ entsprechende konkrete

Vorschläge, Empfehlungen und Initiativen zur Stärkung der Innovations-, Wachstums- und Wettbewerbsfähigkeit im Rahmen dieser sieben Schwerpunkte zusammengefasst. Sie reichen von einer innovations- und investitionsfreundlichen (De-)Regulierung von Infrastrukturmärkten über die raschere Digitalisierung von Hörfunk und Fernsehen und einem effektiveren Innovations- und Investitionsschutz bis hin zur Entwicklung zukunftsorientierter Leitbilder für

das Tarif- und Arbeitsrecht oder der aktiven Weiterentwicklung internationaler technischer Standards als Schlüssel für künftige Markterfolge.

Auf all diesen Gebieten braucht Deutschland rasche Fortschritte, damit potenziell künftig innovations- und wachstumsstarke Industrien wie die Elektrotechnik- und Elektronikindustrie ihren Beitrag zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung in Deutschland und Europa leisten können.

Ralph Wiechers

Maschinenbaukonjunktur: Nachlassende Schubkraft

In diesem Jahr wird der deutsche Maschinenbau mit einem Produktionszuwachs von voraussichtlich rund 5% das zweithöchste Plus seit zehn Jahren einfahren können. Damit haben sich die vor Jahresfrist gehegten Erwartungen einer weltweiten Erholung der Investitionsgüternachfrage mehr als erfüllt. Zweistellige Zuwachsraten bei den Bestellungen füllen den Maschinenbauern seit Monaten die Auftragsbücher. Zwar verliert die Investitionsgüterkonjunktur in wichtigen Absatzmärkten, namentlich den USA und der VR China, an Schwung. Doch es wäre verfrüht, hieraus bereits ein Abschwungsszenario abzuleiten. Vielmehr sollte die Exportnachfrage noch einige Zeit entscheidende Impulse für den Maschinenbau geben. Dies sowie ein sich langsam aber stetig belebendes Geschäft mit Maschinenbauerzeugnissen in und mit den europäischen Nachbarländern sind

Grundlage einer zuversichtlichen VDMA-Prognose für 2005.

Nach einem noch schwachen Jahresbeginn markierte der März mit einem Produktionszuwachs von im Vorjahresvergleich nicht weniger als 12% den Beginn eines neuen Zyklus. Von Januar bis September 2004 übertraf die Maschinenproduktion ihr Vorjahresniveau bereits um 5,1%. Der Umsatz legte im gleichen Zeitraum gar um über 6% zu. Die vom ifo Institut ermittelte Auslastung der Sachkapazitäten von 86,6% im September erreichte erstmals seit Ende 2001 wieder einen Wert im Optimalbereich.

Maschinenproduktion 2004: Plus 5%

Wenngleich die Ordertätigkeit in den Sommermonaten an Dynamik verlor, konnten viele Unternehmen Auftragsbestände aufbauen, die eine hohe Auslastung für die restlichen Monate des Jahres sicherte. Die VDMA-Volkswirte rechnen

deshalb für das laufende Jahr 2004 mit einem Produktionswachstum, das mit rund 5% knapp über der bereits im Juni von +2 auf +4% revidierten Prognose liegen sollte.

Zweistelliges Orderplus im Ausland

Der Anstoß für die wirtschaftliche Erholung in Deutschland kam wieder einmal aus dem Ausland. In den ersten drei Quartalen des laufenden Jahres betrug der Anstieg der Auslandsorders nach der VDMA-Auftragseingangsstatistik preisbereinigt stolze 19%! Der gesonderte Ausweis von Orders aus dem Nicht-Euro-Raum belegt zudem, dass die Auftragsflut fast ausschließlich aus den so genannten Drittländern kam. Die Euro-Partnerländer Deutschlands bestellten im ersten Quartal 2004 4% weniger Maschinen als im ohnehin schon schwachen Vorjahr. In den Sommermonaten hatte die Schubkraft des Auslandsgeschäfts temporär etwas nachgelassen.

Wirtschaftsdienst 2004 • 12

Hiermit war angesichts der hohen Dynamik vor allem des zweiten Quartals zu rechnen. Zudem sollten die niedrigeren Zuwachsraten nicht überinterpretiert werden. Sie sind vielmehr als erste Anzeichen einer Beruhigung auf hohem Niveau zu werten.

Inlandsgeschäft überrascht

Für die eigentliche Überraschung sorgten im laufenden Jahr die inländischen Kunden. Die Inlandsbestellungen von Maschinen und Anlagen übertrafen ihr Vorjahresniveau um 10%. Ein genauer Blick auf die Zusammensetzung dieses Zuwachses relativiert jedoch diese erfreuliche Entwicklung. Zum einen hieften Großaufträge die Bestellkurve auf ein höheres Niveau. Zum anderen zogen wohl einige Kunden ihre ohnehin geplanten Bestellungen vor, da sie wegen der Explosion bei den Materialpreisen mit Preissteigerungen für Maschinen und Maschinenteile rechneten. Das Ausmaß dieses Effektes kann allerdings nicht quantifiziert werden. Es mag jedoch als eine Erklärung dafür dienen, dass der Inlandsauftragseingang im Jahresverlauf wieder auf einen moderateren Wachstumspfad absackte. Dennoch: der Zuwachs der Inlandsorders signalisiert, dass die Transmission der Wachstumskräfte vom Ausland auf das Inlandsgeschäft in Teilen in Gang gekommen ist.

Exportenerfolge auf breiter Front

Eine Besonderheit kann in diesem Jahr auch die deutsche Maschinenexportstatistik aufweisen: In ausnahmslos allen Regionen konnte ein Zuwachs erzielt werden. Das hatte es selbst im Boomjahr 2001 nicht gegeben! Die Masse der deutschen Maschinenbauexporteure wird davon profitieren, dass

endlich auch wieder in Nordamerika und den Nachbarländern der Europäischen Union Erfolge gefeiert werden. In absoluten Werten abermals vorn liegt jedoch China. Nachdem die Volksrepublik 2003 bereits Italien vom dritten Platz im Exportranking des deutschen Maschinenbaus verdrängt hatte, wurde im August 2004 Frankreich vom zweiten Platz gestoßen. Knapp 8% der Maschinenausfuhr geht jetzt in das Reich der Mitte. Der Zuwachs der deutschen Ausfuhr nach China summiert sich in den ersten drei Quartalen auf nicht weniger als eine Milliarde Euro.

Selbstbewusste Weltmarktführer

Die Führungsrolle Deutschlands – deutsche Produzenten bestritten 2003 mehr als 19% des weltweiten Handels mit Maschinenbauerzeugnissen, auf Japan und die USA entfielen jeweils knapp 13% – findet nicht nur in der amtlichen Statistik ihre Bestätigung. Auch in der Selbsteinschätzung der deutschen Maschinenbauunternehmer, regelmäßig abgefragt durch die VDMA-Tendenzbefragung, wird hieran mit keinem Deut gezweifelt. 18% der Firmen sehen sich als Weltmarktführer, 45% fühlen sich der Spitzengruppe der „Top Five“ zugehörig. Damit nicht genug: Gut die Hälfte der Befragten sahen zudem ihren Hauptkonkurrenten in Deutschland. Auf Platz zwei und drei landeten die USA und Japan. Euro-Partnerland Italien, das in der Befragung im Jahr 2000 noch den zweiten Platz eingenommen hatte, rangiert jetzt nur noch an vierter Stelle der Nennungen. Dagegen konnte die Volksrepublik China an Boden gewinnen: Während bei der letzten Befragung im Jahr 2000 lediglich 0,6% der Befragten in China ihren Hauptwettbewerber in Bezug auf die rein preislichen Wettbe-

werbsfaktoren sahen, entfielen in der 2004er Umfrage schon 5,0% der Stimmen auf die Volksrepublik. Hier erwächst den etablierten Maschinenproduzenten ein ernst zu nehmender Konkurrent.

Schubkraft lässt nach

Gut ein Jahr dauert bereits der Run der Auslandskunden auf deutsche Maschinenbauerzeugnisse. Doch die Schubkraft lässt nach. Mit dem Auslaufen der expansiven amerikanischen Geld- und Fiskalpolitik fallen die Impulse für die Weltwirtschaft schwächer aus. Ernst genommen werden müssen ferner die mit der US-Dollar-Schwäche verbundenen Risiken, die Explosion der Rohstoffpreise sowie die Bremsmanöver Chinas.

Wir gehen gleichwohl davon aus, dass die Ausfuhr auch im kommenden Jahr die wesentliche Triebfeder der wirtschaftlichen Entwicklung des deutschen Maschinenbaus sein wird. Die Welt befindet sich aktuell in einem synchronen Aufschwung, und deutsche Maschinenbauprodukte sind trotz Euro-Aufwertung international gefragt und wettbewerbsfähig.

Der deutsche Maschinenbau tätigt rund die Hälfte seiner Exporte mit westeuropäischen Kunden. Auf den Euro-Raum entfällt rund ein Drittel der deutschen Maschinenausfuhr. Entscheidend für die Quantität und (Ertrags-)Qualität der Maschinennachfrage des kommenden Jahres wird also sein, ob der Funke, der bereits von den Weltmärkten auf den Euro-Raum übergesprungen ist, auch hier ein Feuer der Modernisierung wird entfachen können. Konjunkturpessimisten verweisen darauf, dass zahlreiche Frühindikatoren ihre Höchststände bereits hinter sich gelassen hätten. Die Erwartungen

der wirtschaftlichen Entscheider bildeten sich zurück, während ihr Lageurteil unverändert positiv ausfällt – ein typisches Zeichen für ein Auslaufen des wirtschaftlichen Erholungsprozesses. Gegen ein plötzliches Abreißen der ohnehin noch schwachen konjunkturellen Erholung in Deutschland und seinen Nachbarländern spricht jedoch, dass es hier nach langer Konsum- und Investitionskrise ein gehöriges Maß an aufgestauter Nachfrage geben dürfte.

Ein Blick auf die europäischen Nachbarländer zeigt, dass die Maschinenhersteller dort ähnliche Überlegungen anstellen. Die Volkswirte der europäischen Maschinenbauverbände sind sich zwar einig darin, dass sich das wirtschaftliche Expansionstempo verlangsamt. Für ihre Industrie prognostizieren sie mit einem Produktionsplus von gut 2% jedoch einen Zuwachs, der oberhalb des langjährigen Mittels anzusiedeln ist.

Hoher Euro-Kurs drückt auf die Margen

Der scheinbar ungebremste Fall des Dollar provoziert in einer exportabhängigen Branche wie dem Maschinenbau natürlich regelmäßig die Frage nach den Auswirkungen von Wechselkursverschiebungen auf das Exportgeschäft und damit auf das Branchenwachstum insgesamt.

Im deutschen Maschinenbau prägt die weltweite Nachfrage nach Investitionsgütern die Orderfähigkeit entscheidender als die Veränderung des Euro-Wechselkurses. Hinzu kommt die geringe Preiselastizität der Nachfrage nach Maschinen. Die hohe technologische Wettbewerbsfähigkeit und langjährige enge Kunden-Lieferanten-Beziehungen machen

die deutschen Hersteller weniger anfällig für wechselkursbedingte Preisschwankungen. Das zu Ende gehende Jahr 2004 ist ein gutes Beispiel für die Richtigkeit dieser Beobachtung. Ein zweistelliger Orderzuwachs mit außereuropäischen Kunden belegt, dass die Schubkraft der weltweit explodierenden Investitionsgüternachfrage offenbar größer war als der Brems-effekt der wechselkursbedingten Preiserhöhung für die Kunden.

Allerdings dürfte sich der hohe Außenwert des Euro äußerst negativ auf die Preis- und Ertragsentwicklung westeuropäischer Hersteller ausgewirkt haben. Denn der Euro-Kurs ist eine wenn nicht gar die entscheidende Determinante für die Ertragsqualität der herein-genommenen Aufträge – nicht nur im Dollar-Raum, sondern überall dort, wo der Maschinenbau auf Konkurrenten trifft, die mit einer günstigeren Heimatwährung trumpfen können. Es verwundert somit nicht, wenn sich die Begeisterung über den aktuellen Konjunkturaufschwung in Grenzen hält. Hinzu kommen Belastungen durch die galoppierenden Preise für Eisen und Stahl, Aluminium, Kupfer, Kunststoffe, Öl etc. Vor allem Stahlerzeugnisse verteuerten sich explosionsartig, und sie haben eine hohe Bedeutung als Inputfaktor für den Maschinenbau. Insgesamt sollte sich die Ertragslage 2004 im Vergleich zu 2003 daher allenfalls marginal verbessert haben. Hier sind wir auf Spekulationen angewiesen, denn leider liegen zeitnah keine statistisch verwertbaren Informationen zur Ertragslage vor, und zwar weder für die Industrie insgesamt noch für einzelne Branchen.

Unterdessen fallen die Prognosen für die US-Währung weiter

wie Dominosteine. Wollen die deutschen Maschinenexporteure gleichwohl ihren hohen Welthandelsanteil halten und verteidigen, sind sie gut beraten, Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Dabei setzt die Branche insbesondere auf Kundennähe, Mitarbeiterqualifikation und Innovation, so das Ergebnis der bereits erwähnten VDMA-Tendenzbefragung. Dabei sollte es sich als vorteilhaft erweisen, dass sowohl die Technologieführer der wichtigsten Abnehmer als auch die Lieferanten zentraler Basistechnologien in Deutschland ansässig sind. Dieses hervorragende Netzwerk mag eine Erklärung dafür sein, dass die Verlagerung von Produktionsstätten im Maschinenbau als strategische Maßnahme zur Verbesserung der Wettbewerbsposition nur eine nachrangige Rolle spielt. Ganz sicher aber ist es die Basis für eine weiterhin exzellente Versorgung des weltweiten Kundenkreises mit innovativen und qualitativ hochwertigen Produkten.

Aussichten 2005: 3% Produktionswachstum

In der Zusammenfassung lautet das Urteil wie folgt: Wegen nachlassender Impulse von den Weltmärkten, die zum Teil von der besseren Binnennachfrage kompensiert werden können, erwarten wir für 2005 eine Abflachung des Produktionswachstums auf hohem Niveau. Dies schließt in einzelnen Monaten einen leichten Rückgang der Orders im Vorjahresvergleich nicht aus. Dank der eingefahrenen Auftragsbestände sollte am Ende des kommenden Jahres gleichwohl ein neuer Produktionsrekord stehen. Der VDMA prognostiziert für die reale Maschinenproduktion 2005 deshalb ein Wachstum von 3%.