

Die Erwartungen der Industrie für das Jahr 2000

Für das kommende Jahr rechnen die Konjunkturforscher mit einem Wirtschaftswachstum von 2,7%, während in diesem Jahr das Wachstum nur halb so hoch war.

Wie schätzt die Industrie ihre Aussichten für das Jahr 2000 ein?

Welche Erwartungen hat sie an die Wirtschaftspolitik der Bundesregierung?

Kunibert Schmidt

Automobilkonjunktur verliert an Fahrt

Die Automobilkonjunktur bewegt sich weiter auf einem hohen Niveau. Nach dem kräftigen Anstieg um 14% auf 5,7 Mill. Kraftfahrzeuge im vergangenen Jahr, stagnierte die Produktion in den ersten zehn Monaten 1999 sowohl im Personen- wie im Nutzfahrzeugsektor. Die Beruhigung der Nachfrage führt trotz des weiterhin hohen Produktions- und Absatzniveaus zu einer Verschärfung des Wettbewerbs, die weitere Anstrengungen zur Kostensenkung erforderlich machen wird. Die von der Politik ausgehende Beunruhigung der Verbraucher, das Fehlen von klaren Perspektiven für eine steuerliche Entlastung der Unternehmen und eine wieder aggressivere Lohnpolitik stellen angesichts einer labilen Verfassung der Märkte ernstzunehmende Risikofaktoren für die Automobilkonjunktur dar.

Die westeuropäischen Automobilmärkte erwiesen sich in diesem Jahr zunächst als wesentlich aufnahmefähiger als noch zu Jahresbeginn erwartet. In den ersten zehn Monaten 1999 trat bei den Pkw-Neuzulassungen in West-

europa ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr um nahezu 6% ein. Vor allem die Märkte in Frankreich, den Niederlanden sowie Spanien und Portugal waren besonders expansiv. Angesichts dieser günstigen Nachfrageentwicklung konnte die Pkw-Ausfuhr nach Westeuropa in den ersten zehn Monaten 1999 um 7% gesteigert werden. Die Exporte in die USA, wo die deutschen Hersteller ihren Marktanteil inzwischen auf 8% steigern konnten, wuchsen sogar um 25% an. Die Ausfuhr nach Japan blieb dagegen um 11% hinter derjenigen des Vorjahres zurück.

Bis in den Herbst hinein bewegten sich die Pkw-Neuzulassungen im Inland auf dem hohen Niveau des letzten Vorjahresquartals, so daß sich bis einschließlich Oktober ein Plus von 3% ergab. Dieses positive Ergebnis war angesichts der leicht rückläufigen Ordereingänge vor allem der Abfederung durch den Abbau von Auftragsbeständen zu verdanken, die sich in den beiden Vorjahren dank einer großen Zahl attraktiver neuer Modelle trotz steigender Auslieferungen gebildet hatten. Nachdem sich die Auf-

tragsbestände nunmehr weitgehend normalisiert haben, dürfte sich die Labilität der Nachfrage deutlicher in den Zulassungszahlen niederschlagen, so daß sich das Zulassungsplus für das gesamte Jahr auf etwa 2% reduzieren dürfte.

Aussichten für 2000

Der Ausblick auf das Jahr 2000 wird durch eine Reihe von Belastungen und andere retardierender Effekte eingetrübt. Hier ist zunächst die zweite Stufe der Ökosteuer zu nennen, die zusammen mit der ersten Stufe die Steuerbelastung von Kraftstoffen um 35 Pfennig erhöhen wird – und dies in einer Phase erheblich angestiegener Rohölpreise. Es ist kaum daran zu zweifeln, daß dies schon in der Ankündigungsphase die Anschaffungsbereitschaft der Verbraucher schwächt, die ohnehin die wirtschaftlichen Perspektiven angesichts der großen steuer- und sozialpolitischen Unsicherheiten immer noch skeptisch beurteilen. Hinzu kommt, daß die Ersatzbeschaffungen aufgrund der Altersstruktur des Pkw-Bestandes leicht

zurückgehen werden und der in den letzten beiden Jahren sehr ausgeprägte Neuheiteneffekt vorübergehend etwas an Schubkraft verlieren dürfte. Aus diesen Gründen werden sich im Jahr 2000 die Pkw-Neuzulassungen voraussichtlich leicht abschwächen. Da auch die meisten westeuropäischen Auslandsmärkte im kommenden Jahr eher leichte Nachfragerückgänge erleben werden, wird auch der Export voraussichtlich Einbußen hinnehmen müssen, so daß die Pkw-Produktion im Jahr 2000 das Niveau dieses Jahres nicht ganz wieder erreichen kann.

Auch die Nkw-Konjunktur erlebt eine leichte Abschwächung der Auftriebskräfte, doch bewegt auch sie sich weiterhin auf hohem Niveau. Rückgänge sind bisher lediglich bei der Ausfuhr von leichten Nutzkraftwagen bis zu 6 t mit einem Minus von 6% in den ersten zehn Monaten 1999 eingetreten, während der Export von Fahrzeugen über 6 t noch einen leichten Anstieg um 2% erreichte. Die sich abzeichnenden Rückgänge im Absatzniveau auf vielen wichtigen westeuropäischen Absatzmärkten lassen aber für das kommende Jahr eine deutlichere Abwärtsentwicklung bei der Nkw-Ausfuhr erwarten. Auch am Inlandsmarkt, wo die Neuzulassungen in diesem Jahr in beiden Fahrzeugkategorien noch einen Anstieg erreichen werden, zeichnet sich für das Jahr 2000 ein Absatzrückgang ab. Beunruhigt werden die Fahrzeughalter sowohl durch den Anstieg der Kraftstoffpreise wie durch die Überlegungen zur Verlängerung der Abschreibungsfristen. Hinzu kommt, daß der Export von gebrauchten Nkw nach Osteuropa ins Stocken geraten ist, was sich in den Gebrauchtwagenpreisen niederschlägt und

den Erneuerungsprozeß der Fahrzeugflotten bremst.

Für die Nkw-Produktion wird sich somit bereits 1999 eine leichte Abschwächung um 1 bis 2% ergeben, der sich im kommenden Jahr ein weiterer Rückgang anschließen dürfte. Auch wenn die quantitativen Einbußen sich in erträglichen Grenzen halten dürften, ist mit einer weiteren Verschärfung des Wettbewerbs im Nkw-Sektor zu rechnen.

Gefestigte Weltmarktposition

Die deutsche Automobilindustrie vermochte ihre Weltmarktposition in den letzten Jahren dank erfolgreicher Kostensenkungsprogramme und einer umfassenden Erneuerung ihres Erzeugnisprogramms spürbar zu verbessern. Die Basis hierfür wurde durch hohe Investitionen sowie außerordentliche Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen geschaf-

fen. So beliefen sich die Bruttoanlageinvestitionen 1998 auf 17,1 Mrd. DM, und die F+E-Aufwendungen erreichten im gleichen Jahr 19,6 Mrd. DM, was 28% der gesamten F+E-Aufwendungen der deutschen Wirtschaft entspricht. Die so gewonnene Innovationsfähigkeit spiegelt sich etwa in der Tatsache wider, daß derzeit die Hälfte aller Neuzulassungen von Pkw auf Modelle entfällt, die maximal drei Jahre alt sind. Dank einer Verbreiterung und Differenzierung der Modellpalette sind die deutschen Automobilhersteller heute auch in Marktnischen wie Roadstern, Multivans und Off-road-Fahrzeugen gut vertreten.

Durch die Verdichtung ihres Netzes von Fertigungsstätten im Ausland sowie Übernahmen, aber auch Fusionen mit ausländischen Herstellern wurde die Präsenz auf den Märkten der Welt verstärkt. So wurden 1998 3,3 Mill. Automobile mit deutschen Markenzeichen in ausländischen Fertigungsstätten montiert und produziert. Zusammen mit der Inlandsproduktion wurde damit ein Weltmarktanteil von 17% erreicht. Die in- und ausländischen Produktionsstätten sind durch einen globalen Produktionsverbund miteinander verknüpft, was nicht nur eine Optimierung des Kostengerüsts erlaubt, sondern auch zusätzliche Spielräume für die Anpassung der Produktion an die Bedürfnisse des Marktes eröffnet.

Die erfolgreiche Globalisierungsstrategie hat dank der damit erreichten Stärkung der internationalen Wettbewerbsposition der deutschen Automobilindustrie auch die Beschäftigungsentwicklung im Inland positiv beeinflusst. Seit 1995 erhöhte sich die Zahl der Arbeitsplätze in der deutschen Automobilindustrie um 72000. Damit erreichte die Beschäftigtenzahl, die

Die Autoren
unseres Zeitgesprächs:

Dr. Kunibert Schmidt, 54, ist Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA) in Frankfurt/Main.

Michael Knipper, 47, ist Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie e.V. in Berlin.

Dr. Franz-Josef Wissing, 60, ist Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes Elektrotechnik- und Elektroindustrie e.V. (ZVEI) in Frankfurt/Main.

Dr. Martin Wansleben, 41, ist Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V. (VDMA) in Frankfurt/Main.

1995 auf 661 000 zurückgegangen war, wieder 733 000. Mit einem weiteren Beschäftigungsanstieg ist jedoch angesichts der Labilität der Automobilkonjunktur zunächst nicht zu rechnen.

Politische Faktoren belasten Automobilkonjunktur

Im Hinblick auf ein kontinuierliches Wachstum von Produktion und Beschäftigung ist es zu bedauern, daß von der Politik immer noch zusätzliche Belastungen für die Automobilkonjunktur ausgehen. Hier ist vor allem die Ökosteuer zu nennen, die hauptsächlich zu Lasten des Autofahrers geht. Auch ist noch nicht klar, ob die geplante Unternehmensteuerreform tatsächlich zu der dringend

erforderlichen steuerlichen Entlastung der Unternehmen führen wird. Die vom Bundesfinanzminister erwogene Verlängerung der Abschreibungsfristen würde sich gravierend auf die Investitionsfähigkeit der Unternehmen auswirken. Damit würden Wachstumspotentiale beschnitten und Beschäftigungschancen vertan. Die Einführung einer Vermögensabgabe oder Wiedereinführung der privaten Vermögensteuer würden ebenso wie eine Verschärfung der Erbschaftsteuer lediglich die Kapitalflucht anregen, ohne daß dem Fiskus zusätzliche Einnahmen zufließen würden. Eine Schwächung des inländischen Kapitalmarktes sowie der Investitionsneigung wären die unvermeidliche Folge.

Die Bereitschaft der Gewerkschaften, sich am Bündnis für Arbeit zu beteiligen, sollte verbunden sein mit dem Wiedereinschwenken auf einen Kurs moderater Lohnpolitik. Nur so kann es gelingen, die Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere auch mittelständischer Unternehmen, zu erhalten und dem anhaltenden Druck zur Verlagerung von Arbeitsplätzen an kostengünstigere Standorte entgegenzuwirken. Zusätzliche Kostenbelastungen der Unternehmen durch die „Rente mit 60“ oder andere Konzepte zur Förderung eines frühen Ausscheidens aus dem Berufsleben müssen, wenn sie sich denn als unvermeidbar erweisen sollten, bei den Tarifabschlüssen Berücksichtigung finden.

Michael Knipper

Die Lage der deutschen Bauwirtschaft zum Jahreswechsel 1999/2000

Die deutsche Bauwirtschaft befindet sich am Jahreswechsel 1999/2000 immer noch in einer schwierigen Lage. Die von den Exporten getragene gesamtwirtschaftliche Erholung läuft an der Bauwirtschaft vorbei. Seit 1995 gehen von den Bauinvestitionen keine Wachstumsimpulse für die Volkswirtschaft aus. Der kumulierte Rückgang der Bauinvestitionen zwischen 1995 und 1998 beträgt 11%, das Bruttoinlandsprodukt ist in diesem Zeitraum um 6% angestiegen. Der Staat hat versäumt, die Bauinvestitionen zu stützen und über sie ein stärkeres Wirtschaftswachstum zu stimulieren. Dabei sind die Bauinvestitionen ein effizientes Wachstumsinstrument: 1 Mrd. DM an Bauinvestitio-

nen initiiert mittelfristig ein gesamtwirtschaftliches Wachstum von 2,4 Mrd. DM.

Im Unterschied zu den meisten Wirtschaftszweigen ist die Bauwirtschaft auf den inländischen Markt angewiesen und dort zum großen Teil auf die Bereiche, wo die Öffentliche Hand direkt als Investor oder indirekt als Gestalter der Rahmenbedingungen auftritt. Die Öffentliche Hand bzw. die Bundesregierung hat in keinem der beiden Bereiche die Erwartungen der Bauwirtschaft erfüllt. In dieser Situation versuchen die Bauunternehmen, die konjunkturelle Abhängigkeit von der Öffentlichen Hand zu mildern, indem sie neue Märkte suchen und dafür neue Strategien entwickeln. Dazu

gehören Tätigkeitsfelder wie eine Erweiterung der Aktivitäten über die reine Bauleistung hinaus zu Dienstleistungen rund ums Bauen genauso wie die privatwirtschaftliche Realisierung öffentlicher Infrastrukturvorhaben.

Das innovative Verhalten der Bauunternehmen reicht nicht aus, eine Basis für ein bauwirtschaftliches Wachstum zu sichern. Zu stark sind die retardierenden Einflüsse, mit denen die Bauwirtschaft konfrontiert ist. Die Kürzung der Investitionen im Verkehrshaushalt sowie bei Ländern und Kommunen, die Verschlechterung der steuerlichen Rahmenbedingungen, die Verschärfung der Haftungsbedingungen für Generalunternehmer bis zu der investitionshe-

menden Verschiebung der Steuerreform – das alles sind keine konjunkturfördernden Maßnahmen.

Der Bauwirtschaft wird es auch im Jahre 2000 nicht gelingen, einen Anschluß an die gesamtwirtschaftliche Entwicklung zu finden. Die Nachfragedaten lassen eine nur leichte Zunahme der gesamtdeutschen Bauproduktion erwarten. Insgesamt dürften die Bauinvestitionen preisbereinigt um etwa 0,5% auf 458 Mrd. DM zunehmen. Die Entwicklung bleibt damit allerdings wiederum weit hinter der allgemeinen Wirtschaftstätigkeit zurück; nach den vorliegenden Prognosen soll das Bruttoinlandsprodukt im nächsten Jahr preisbereinigt um etwa 2,7% wachsen.

Wie in den vergangenen Jahren ist zu erwarten, daß sich auch 2000 die gesamte Bautätigkeit (einschließlich des Ausbaugewerbes und der Planungsleistungen) und die Produktion im Bauhauptgewerbe unterschiedlich entwickeln werden. Nachfolgend soll daher die erwartete konjunkturelle Entwicklung im Bauhauptgewerbe wiedergegeben werden.

Wohnungsbau

In Westdeutschland werden die Umsätze des Bauhauptgewerbes im Wohnungsbau wie auch im laufenden Jahr preisbereinigt um 1% zulegen. Der Geschoßwohnungsbau dürfte nochmals leicht zurückgehen; das Absenken der Einkommensgrenzen für die Gewährung der Eigenheimzulage sorgt vor allem bei Singles für rückläufige Käufe von Eigentumswohnungen zur Selbstnutzung in Ballungsgebieten. Nach den starken Wachstumsraten der Vorjahre wird sich die Zunahme im Einfamilienhaussektor zwar abflachen, aber noch einen Wachstumsbeitrag liefern.

In den neuen Bundesländern müssen die Firmen des Bauhaupt-

gewerbes eine weitere Abnahme des Umsatzes im Wohnungsbau von real 3% verkraften. Alarmierend ist vor allem die Lage im Geschoßwohnungsbau; in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres wurden nur noch 14 100 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern neu zum Bau genehmigt. Dies war nur ein Fünftel des Wertes im entsprechenden Zeitraum des Jahres 1996. Ursache dafür ist der Abbau der steuerlichen Förderung, aber auch der hohe Leerstand bei Neubauwohnungen, die teilweise selbst mit deutlichen Mietpreisschlägen nicht vermietbar sind. Im Gegensatz zu Westdeutschland sorgt der Einfamilienhausbau zumindest 2000 nicht für eine Kompensation.

Die Zahl der fertiggestellten Wohnungen, die 1999 bei etwa 470 000 gelegen hat, dürfte im Jahr 2000 nochmals leicht auf 450 000 zurückgehen.

Wirtschaftsbau

Unterschiedlich verläuft auch die Entwicklung im gewerblichen Bau. Nach sechs mageren Jahren war in Westdeutschland 1999 erstmals wieder ein Wachstum der Umsätze des Bauhauptgewerbes zu beobachten. Dieses Wachstum wird mit einer preisbereinigten Jahresrate von 2,5% auch im Jahr 2000 anhalten. Die Prognose steht allerdings unter dem Vorbehalt, daß die steuerlichen Rahmenbedingungen für die Bauunternehmen nicht noch weiter verschlechtert werden.

Dagegen wird sich in Ostdeutschland lediglich der Umsatzrückgang verlangsamen. Nach einer fünfjährigen Talfahrt gibt es allenfalls im Bereich der Fabrik- und Werkstattgebäude angesichts der deutlichen Zuwachsraten in der ostdeutschen Industrie wieder etwas Hoffnung.

Öffentlicher Bau

Die Prognose des Öffentlichen Baus fällt zum jetzigen Zeitpunkt besonders schwer. Das Sparpaket von Bundesfinanzminister Eichel bedarf in Teilbereichen noch der Zustimmung des Bundesrates. Dies gilt besonders für Pläne, Zahlungspflichten des Bundes (z.B. Anteil am pauschalierten Wohngeld für Sozialhilfeempfänger) auf Länder und Gemeinden zu verlagern. Gelingt dies, wird dadurch die Investitionsfähigkeit vor allem der Kommunen nachhaltig beschnitten; weist der Bundesrat die Vorschläge mehrheitlich zurück, dürften entsprechende Kürzungen bei den Investitionsetats des Bundes zu erwarten sein. Angesichts dieser Vorgaben erwarten wir im nächsten Jahr für den Öffentlichen Bau in Westdeutschland einen realen Umsatzrückgang für Leistungen des Bauhauptgewerbes von 3%. Da die neuen Bundesländer von den Sparbeschlüssen weitestgehend ausgeschlossen sind, ist für Ostdeutschland mit einem abgeschwächten Rückgang in der Größenordnung von real 1% zu rechnen.

1999 hat der Beschäftigungsabbau im deutschen Bauhauptgewerbe weiter angehalten. Verglichen mit dem Höhepunkt der Beschäftigung im Jahr 1995 sind bis 1999 nahezu 300 000 Arbeitsplätze verlorengegangen. Die Beschäftigung in der Branche hat sich dadurch um ein Fünftel verringert. Bei insgesamt stagnierenden Umsätzen des Bauhauptgewerbes im Jahr 2000 ist angesichts der weiter zunehmenden Produktivität nochmals mit einem leichten Rückgang der Beschäftigung in der Größenordnung von 25 000 Erwerbstätigen zu rechnen.

Der anhaltende Wettbewerbsdruck schlägt sich bereits seit Jahren in einem Verfall der Baupreise nieder. Von 1995 bis 1998 sind die Preise für Leistungen des Bauhauptgewerbes statistisch zwar nur um 3,5% zurückgegangen; Meldungen von Mitgliedsunternehmen deuten jedoch auf einen eher zweistelligen Einbruch der Baupreise hin. Entsprechend schwach entwickelte sich die Ertragslage. Nach Berechnungen der Bundesbank lag die Nettoumsatzrendite im deutschen Baugewerbe 1997 nur noch bei 0,2%; sie dürfte sich in den letzten beiden Jahren nicht nennenswert verbessert haben. Hoch ist daher auch das Insolvenzrisiko im Bauhauptgewerbe; 1999 mußten in Deutschland etwa 4400 Unternehmen aufgeben.

Auslandsbau

Im Auslandsbau hatte die deutsche Bauindustrie 1998 einen Rückschlag hinzunehmen. Nach mehreren Jahren des Wachstums (bis 1997 auf 23,3 Mrd. DM) ging das Volumen der Auslandsbauaufträge auf 18,9 Mrd. DM – also etwa auf das Niveau der Jahre 1995 und 1996 – zurück. Der Hauptverband wertet dieses Ergebnis als Normalisierung. Der Rückgang ist vor allem auf die Asienkrise zurückzuführen, die sich auch bei den Bauaufträgen bemerkbar machte. Während die Ordertätigkeit aus diesem Erdteil 1997 noch bei 2,1 Mrd. DM lag, ging der Wert 1998 infolge der schweren Wirtschafts- und Finanzkrise auf 536 Mill. DM zurück. Weltweit hat die deutsche Bauindustrie dennoch ihren dritten Platz hinter den USA und den traditionell ebenfalls starken Franzosen behaupten können.

Für das Jahr 1999 ist mit einer Stabilisierung der Auftragslage, wenn nicht sogar schon wieder mit einem Wachstum der Auslandsnachfrage zu rechnen. Dafür spricht

die positive Auftragsentwicklung bei großen deutschen Bauaktiengesellschaften im ersten Halbjahr. Die relativ stabile Entwicklung ist auch auf den zunehmenden Erwerb von Beteiligungen im Ausland zurückzuführen. 1998 wurden bereits 85% des Wertes der ausländischen Ordertätigkeit über Tochter- und Beteiligungsgesellschaften hereingeholt; bei den Auftragseingängen aus anderen Mitgliedsländern der EU lag der Wert sogar bei 97%.

Verkehrsinfrastrukturinitiative des Hauptverbandes

Im Herbst 1999 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen das Investitionsprogramm 1999 bis 2002 vorgelegt, für das 67,4 Mrd. DM zur Verfügung stehen. Allerdings entfallen davon bereits 31,6 Mrd. DM auf Ersatz- und Erhaltungsinvestitionen. Da die restlichen Mittel nahezu komplett durch bereits begonnene bzw. vergebene Verkehrsbaumaßnahmen belegt sind, sind neue Baumaßnahmen in den nächsten Jahren daher so gut wie unmöglich. Mit anderen Worten: Die mittelfristigen Entwicklungsperspektiven der im Verkehrswegebau tätigen Unternehmen haben sich deutlich verschlechtert.

Diese restriktive Ausgabenpolitik setzt eine Entwicklung fort, die bereits vor 30 Jahren eingesetzt hat. Der Anteil der Brutto-Anlageinvestitionen des Staates in Verkehrsbauten an den Gesamtausgaben ging von 6,4% im Jahr 1970 (Westdeutschland) auf nur noch 2,3% im Jahr 1997 (Gesamtdeutschland) zurück, dies trotz des Nachholbedarfes in den neuen Bundesländern. Im gleichen Zeitraum sank der Modernitätsgrad des Verkehrsbereiches von 76% auf 66%.

Im scharfen Kontrast dazu steht die Verkehrsentwicklung. Von 1960 (Westdeutschland) bis 1998 (Gesamtdeutschland) sind die Personenverkehrsleistungen um 270%, die Güterverkehrsleistungen um 230% gestiegen. Dieses Wachstum ist im wesentlichen auf den Straßenverkehr zurückzuführen; dessen Anteil liegt mittlerweile im Personenverkehr bei 89%, im Güterverkehr bei 70%.

Dieses Auseinanderklaffen von Angebot und Nachfrage nach Verkehrsinfrastrukturleistungen bedroht auf Dauer die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft. Schließlich gilt, daß eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur eine zentrale Bedingung für das Wachstum einer exportorientierten Wirtschaftsnation wie Deutschland ist. Immerhin trägt der Verkehrsbereich ein Viertel zur inländischen Wertschöpfung bei. Gerade im Zeitalter der Globalisierung ist die Qualität der Verkehrsinfrastruktur ein entscheidender Faktor bei der Standortentscheidung von Unternehmen. Ein bedarfsgerechter Ausbau der deutschen Verkehrsinfrastruktur ist dringend nötig, um nicht einen der wenigen noch vorhandenen Standortvorteile zu verspielen.

Forderungen

Um Politik und Verwaltung auf die negativen Ausrichtungen einer Rotstiftpolitik zu Lasten der Verkehrswegeinvestitionen aufmerksam zu machen, hat sich der Hauptverband entschlossen, eine Verkehrsinfrastrukturinitiative zu starten. Unsere Forderungen lauten:

□ *Investitionsetats bedarfsgerecht ausstatten:* Die Investitionsansätze für den Bundesfernstraßenbau müssen gemäß den Forderungen der Länderverkehrsminister um jährlich 4 Mrd. DM aufgestockt werden.

□ *Schiennetz leistungsfähiger machen:* Um eine nennenswerte Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene zu ermöglichen, muß langfristig ein separates Schienenfrachtnetz zur Verbindung der großen deutschen Wirtschaftsräume geschaffen werden. Zur Attraktivitätssteigerung im Personenverkehr muß gleichzeitig der Aufbau des Hochgeschwindigkeitsschiennetzes fortgesetzt werden.

□ *Stärkere Vernetzung der Verkehrsträger,* d. h. Aufbau moderner Umschlagplätze, auf denen ohne Zeitverzug das Umladen von Gütern auf andere Verkehrsträger möglich ist, aber auch mehr Schnelligkeit der Bahn auf längeren Güterstrecken.

□ *Keine neuen verkehrsbezogenen Abgaben ohne Verbesserung*

der Infrastruktur: Die Bundesregierung will ab 2002/2003 die zeitbezogene LKW-Vignette in eine streckenbezogene LKW-Gebühr umwandeln. Diese Straßenbenutzungsgebühr muß zweckgebunden im überregionalen Straßennetz verwendet werden.

□ *Verkehrssubventionen auf den Prüfstand:* Insbesondere die vom Bund den Ländern gezahlten Regionalisierungsmittel von 12,7 Mrd. DM müssen auf ihre Effizienz überprüft werden. Der Hauptverband plädiert für eine teilweise Umschichtung der Mittel in Verkehrsweginvestitionen.

□ *Mehr Mut zu privatwirtschaftlichen Lösungen im Verkehrswegebau:* Auf Dauer hat der Staat nicht genügend Geld, um die Infrastruktur auszubauen und zu unterhal-

ten. Politik und Verwaltung müssen daher alle Möglichkeiten nutzen, Verkehrsprojekte zukünftig verstärkt privatwirtschaftlich zu realisieren.

Die deutsche Bauwirtschaft steht ohne Zweifel vor einem der schwierigsten Jahre ihrer Nachkriegsgeschichte. Um so mehr gilt heute, daß alle am Bau Beteiligten ihren Aufgaben und Pflichten zum Wohle der Bauwirtschaft nachkommen: Die Unternehmen, indem sie sich dem Strukturwandel stellen, die Tarifvertragsparteien, indem sie den Strukturwandel durch eine flexiblere Tarifpolitik abfedern, aber auch der Staat, indem er für verlässliche steuerrechtliche und vergaberechtliche Rahmenbedingungen und eine stabile öffentliche Investitionsnachfrage sorgt.

Franz-Josef Wissing

Elektroindustrie: Trotz deutlicher Belebung der Exporte nur verhaltener Optimismus

Die deutsche Elektroindustrie geht verhalten optimistisch in das erste Jahr des neuen Jahrtausends. Für positive Impulse sorgt zur Zeit vor allem die rege Nachfrage nach elektronischen Bauelementen aus der Automobilindustrie sowie der Informations- und Kommunikationswirtschaft. Auch in der Telekommunikationstechnik behaupten sich die technologisch führenden deutschen und europäischen Hersteller mit Zuwachsraten von voraussichtlich knapp 8% im kommenden Jahr auf den rasch wachsenden internationalen Märkten. Spürbar zulegen wird vor dem Hintergrund der

international anziehenden Investitionstätigkeit die Nachfrage nach Produkten, Systemen und Lösungen für die industrielle Automation. Für das kommende Jahr erwarten wir daher ein Wachstum der Produktion von 3 bis 4%, nachdem sie 1999 nur um rund 2% zulegen konnte.

Die Konjunkturdelle, die von den internationalen Finanzturbulenzen 1998 ausgelöst worden war und deren Wirkungen zu Beginn dieses Jahres noch deutlich spürbar waren, ist inzwischen überwunden. Unter den gegebenen günstigen weltwirtschaftlichen Rahmenbe-

dingungen ist mit einer Fortsetzung des Aufschwungs in der Europäischen Währungsunion ebenso wie auf anderen wichtigen Märkten im nächsten Jahr zu rechnen. Insbesondere die Exporte nach Ostasien werden rasch steigen. Auch bei den Ausfuhren nach Mittel- und Osteuropa, nach Südamerika sowie in die anderen westeuropäischen Länder gehen wir von einer merklichen Expansion aus. Für die USA ist allerdings damit zu rechnen, daß sich die gegenwärtig noch kräftigen Ausfuhrsteigerungen im Zuge einer Konjunkturabschwächung verringern könnten.

Aufwärtstrend vom Export getragen

In diesen Erwartungen kommt die Kernbotschaft der sich abzeichnenden Entwicklung zum Ausdruck: Der sich in den letzten Monaten immer mehr verstärkende Aufwärtstrend wird einmal mehr weitgehend vom Export getragen. Zur Stimulanz des Exportgeschäfts haben die Verschiebung der Wechselkursrelationen des Euro gegenüber dem US-Dollar sowie der Wegfall von Wechselkursrisiken innerhalb der Eurozone erheblich beigetragen. Auch indirekt profitiert die Elektroindustrie wegen ihrer ausgeprägten Zulieferfunktion zu wichtigen deutschen Exportindustrien wie der Automobilindustrie oder dem Maschinenbau deutlich von der regen Exporttätigkeit.

Der Auftragseingang aus dem Ausland wuchs seit Beginn des Jahres 1999 deutlich und erreichte im dritten Quartal mit 19% einen Spitzenwert, der allerdings auch durch den schwachen Verlauf des entsprechenden Vorjahresquartals sowie durch eine Reihe von Großaufträgen überzeichnet ist. Die Inlandsnachfrage hat den Einbruch des ersten Quartals, als sie um 2,9% zurückging, zwar überwunden und ist seitdem kontinuierlich gestiegen. Mit 9,1% im dritten Quartal 1999 erreicht sie längst nicht das Niveau der Auslandsnachfrage.

Offen ist, ob und wann der Zündfunke des Exports im kommenden Jahr endlich auch auf die Investitionstätigkeit im Inland überspringt und sich so nach mehr als sieben Jahren überwiegend export-induzierter Zuwächse erstmals ein nachhaltig selbsttragender Aufschwung herausbildet. Derzeit hat die verbreitete Ungewißheit über die weitere Entwicklung der wirt-

schafts- und fiskalpolitischen Rahmenbedingungen in Deutschland zur Folge, daß die Unternehmen der Elektroindustrie trotz guter Perspektiven für den Export nur äußerst verhalten investieren. So erwarten wir nach der Stagnation der Investitionen im Jahr 1999 für das Jahr 2000 nur eine geringfügige Erhöhung der Anlageinvestitionen um 1%. Charakteristisch für nachhaltige Aufschwungphasen sind dagegen deutliche kräftigere Schübe bei der Investitionstätigkeit, die zusätzlich durch das gegenwärtig im langfristigen Vergleich noch immer niedrige Zinsniveau begünstigt sind und daher eigentlich noch deutlicher ausfallen müßten.

Zu diesem Bild paßt auch, daß der Arbeitsmarkt vom auslandsinduzierten Aufschwung eher touchiert als mitgezogen wird. Der Arbeitsplatzabbau in der Elektroindustrie, der nach der deutlichen Belegung bis Sommer 1998 zwischen Herbst 1998 und Sommer 1999 in einer Größenordnung von 17000 Arbeitsplätzen lag, ist inzwischen durch einen Zuwachs von 8000 Arbeitsplätzen zwar teilweise wieder kompensiert worden. Dieser Anstieg war jedoch zum Teil auch saisonal bedingt. Der prognostizierte Wachstumspfad läßt für das kommende Jahr nur einen leichten Beschäftigungsaufbau erwarten. Allerdings ist zu berücksichtigen, daß aufgrund statistischer Abgrenzungsprobleme die Beschäftigungswirkung der Elektroindustrie unterschätzt wird, da die offizielle Statistik produktnahe und -begleitende Dienstleistungen, die ihren Ursprung in der Elektroindustrie haben, ihr statistisch nicht zuordnet. Gerade Dienstleistungen spielen aber wegen des zunehmenden Vordringens zum Beispiel von Software-Lösungen eine immer größere Rolle. Ein we-

sentlicher Teil des Beschäftigungsrückgangs in der Elektroindustrie – um über 200000 seit Beginn der 90er Jahre – ist auf das wachsende Gewicht eigenständiger Dienstleistungsunternehmen etwa für Software-Produktion oder Systemintegration zurückzuführen. Die Entwicklung einer aussagefähigen statistischen Datenbasis für die industrienahen Dienstleistungen gehört deshalb zu den Kernforderungen des ZVEI.

Fachkräfte zunehmend Engpaßfaktor für Innovationen

Dabei ist der Arbeitsmarkt für die Unternehmen der Elektroindustrie von zwei äußerst unterschiedlichen Entwicklungen geprägt: Die mit mehreren 10000 offenen Stellen sehr angespannte Arbeitsmarktlage bei Fachkräften insbesondere auf dem Gebiet der IT-Anwendungen in allen Bereichen der Elektroindustrie droht zunehmend zum Engpaßfaktor für Innovationen und künftiges wirtschaftliches Wachstum zu werden. Die deutsche Elektroindustrie wird ihre Spitzenstellung im globalen Wettbewerb dauerhaft nur dann halten können, wenn sie auch in Zukunft kontinuierlich Innovationen hervorbringt.

Zugleich sorgten die nicht situationsgerechten Tarifabschlüsse des zu Ende gehenden Jahres für eine erneute Beschleunigung des Strukturwandels zu Lasten einfacherer Tätigkeiten. Diese Beschäftigungsverhältnisse benötigen als essentielle Voraussetzung innovative Produkte, Anwendungen und Dienstleistungen, die immer neue Perspektiven für Wertschöpfungsanteile in Deutschland schaffen. Da zugleich die Unternehmen im Zuge der Globalisierung unter hohem Kosten- und Rationalisierungsdruck stehen, hätte eine Wiederholung der überzogenen

Tarifabschlüsse des Jahres 1999 für das Beschäftigungspotential einfacherer Tätigkeiten eine fatale Wirkung. Der von den Gewerkschaften mit teilweiser Rücken- deckung der Politik suggerierte Verteilungsspielraum, der auch mit dem Schlagwort der „Rente mit 60“ unterstellt wird, ist in den Unternehmen nicht vorhanden.

Statt neuerlicher überzogener Tarifabschlüsse ist vielmehr eine Qualifizierungsoffensive geboten. Die Elektroindustrie trägt ihren Teil dazu bei, das Qualifikationsprofil der Mitarbeiter im IT-Bereich zu stärken und die Voraussetzungen für Mobilität und Flexibilität der Beschäftigten im Betrieb und am Arbeitsmarkt zu verbessern. Zusammen mit den Sozialpartnern der IG Metall, der Deutschen Postgewerkschaft (DPG) und der Deutschen Telekom AG hat der ZVEI die „Markierungspunkte für die Neuordnung der beruflichen Weiterbildung in der IT-Branche“ auf den Weg gebracht. Neu an diesem Konzept ist, daß erworbene Qualifikation und berufliche Erfahrungen gesammelt und akkumulativ zum Erreichen von Fortbildungsabschlüssen genutzt werden können. Es ist geplant, daß

schon im kommenden Jahr bestehende Fortbildungsangebote in das neue System integriert werden können.

Politik in Deutschland muß Weichen jetzt stellen

Die konjunkturellen und weltwirtschaftlichen Voraussetzungen für das Jahr 2000 sind insgesamt günstig. Auch wenn die WTO-Verhandlungen zunächst gescheitert sind, was wir sehr bedauern, denn mit einem Exportanteil von über 75% partizipiert die deutsche Elektroindustrie in hohem Maße an den Vorteilen eines intensiven internationalen Handels, so steht dies der günstigen Konstellation nicht entgegen, denn zu einem liberalen Handel als Voraussetzung für Prosperität gibt es keine Alternative. Am Zuge ist daher jetzt die Politik in Deutschland. Die Zurückhaltung der Unternehmen rührt vor allem daher, daß dringend notwendige wirtschafts- und steuerpolitische Entscheidungen noch fehlen. Eine Unternehmensteuerreform mit deutlicher und vor allem nachhaltiger Entlastung der Unternehmen ist noch immer trotz aller Ankündigungen nicht in Sicht. Auch eine Entlastung der Unternehmen von der Seite der Lohnnebenkosten

her zeichnet sich nicht ab. Dabei stehen die Unternehmen gerade in bezug auf die Kosten unter Druck: Die Entwicklung von Produktion und Beschäftigung hat 1999 dazu geführt, daß die Produktivität gesunken ist und die Lohnstückkosten seit dem ersten Quartal 1999 gestiegen sind. Der positive Trend der beiden Vorjahre mit Produktivitätszuwachsen und einem Rückgang der Lohnstückkosten ist damit gestoppt. Weitere Belastungen auf der Kostenseite sind dringend zu verhindern.

Die Elektroindustrie hat auch immer wieder die dringende Notwendigkeit einer größeren Flexibilität der Tarifverträge betont. Jeder weiß inzwischen, daß der Anteil der Dienstleistungen auch an der industriellen Produktion ständig ansteigt. Dienst am Kunden sowie eine verbesserte Dienstleistungsmentalität geraten in immer größeren Widerspruch mit dem Zwangskorsett starrer Tarifregeln.

Entscheidend für die Attraktivität dieses Standorts Deutschland sind neben wettbewerbsfähigen Kostenpositionen zum Beispiel im Bereich der Steuern und Abgaben insbesondere mehr Flexibilität in praktisch allen Bereichen sowie

Otto G. Mayer/Hans-Eckart Scharrer (Hrsg.)

Internationale Unternehmensstrategien und nationale Standortpolitik

Mit Beiträgen von: David B. Audretsch, Bernd Genser, Alexander Gerybadze, Dietmar Harhoff, Rolf Jungnickel, Hermann H. Kallfass, Christoph Kaserer, Karl-Heinz Paqué, Hans Jürgen Rösner, Ulrich Schreiber, Franz Tödting, Joachim Wagner, Claudia Weigand, Ekkehard Wenger

Die Beiträge des Bandes untersuchen den Spielraum und die Handlungsoptionen der nationalen Wirtschaftspolitik vor dem Hintergrund einer zunehmenden internationalen Ausrichtung der Unternehmen und der damit verbundenen Standortentscheidungen.

1999, 258 S., brosch., 64,- DM, 467,- öS, 58,- sFr; ISBN 3-7890-6359-2

(Veröffentlichungen des HWWA-Institut für Wirtschaftsforschung – Hamburg, Bd. 53)

 **NOMOS Verlagsgesellschaft • 76520 Baden-Baden**

gezielte Investitionen in Bildung und Ausbildung, Forschung und Technologie. Hier ist zu hoffen, daß sich über die Ankündigungen hinaus auch in der konkreten Politik der Bundesregierung und der Europäischen Union die Offenheit

für die Chancen neuer Technologien sowie gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Innovationen niederschlägt und Ansätze nicht weiter an Boden gewinnen, die durch die kategorische Forderung nach Ausschalten sämtlicher Risiken

auch alle Chancen ersticken. Nur dann können Deutschland und Europa den konjunkturell günstigen Start ins 21. Jahrhundert nutzen, um auch weltweit ihre Position zu behaupten und auszubauen.

Martin Wansleben

Maschinen- und Anlagenbau: Finanzpolitische Irritationen müssen ein Ende finden

Mit einer unerwarteten Konjunkturdelle hat sich das 20. Jahrhundert beim zyklusgeplagten Maschinen- und Anlagenbau verabschiedet. Die Prognosen für das Jahr 2000 zeigen jedoch klar nach oben: Die bessere Weltkonjunktur schlägt sich seit einigen Monaten in steigenden Auslandsaufträgen nieder. Zunächst kommt diese Belegung von Märkten außerhalb Europas. Aber auch in Westeuropa stehen die Zeichen auf Erholung. Einzig der Inlandsmarkt entwickelt sich nach wie vor nur zögerlich. Ein Grund dafür liegt sicherlich in der anhaltenden Verunsicherung von Seiten der Finanz- und Steuerpolitik. Deutschland muß unbedingt wieder ein Investitionsstandort werden.

Wachstum kommt aus dem Ausland

Begonnen hatte 1999 mit einem deutlichen Umsatzeinbruch bis in die Jahresmitte hinein. Die ursprüngliche Prognose von 2% mußte deshalb auf 0% zurückgenommen werden. Die Maschinenproduktion ist zwar im dritten Quartal im Verlauf nicht mehr gesunken. Bis einschließlich Oktober hat sie das Vorjahresniveau aber um 2% verfehlt. Das vierte Quartal bringt zwar noch eine Verbesse-

rung des Jahresergebnisses. Es bleibt jedoch fraglich, ob die prognostizierte Null für 1999 erreicht wird.

Starke Unterschiede zwischen den Sparten zeigten sich bei der Kapazitätsauslastung, die im September zwischen knapp über 80% und über 100% der üblichen Vollauslastung lagen. Die Kapazitätsauslastung des Maschinenbaus insgesamt ohne Büro- und Informationstechnik betrug 87,1% und kann damit noch als „gut“ bezeichnet werden.

Neben einer anhaltend gedämpften Inlandsnachfrage zeichnet die Entwicklung im Ausland für das vergleichsweise magere Jahr 1999 verantwortlich. Noch 1998, als sich der weltweite Handel mit Maschinen abschwächte, schnitten die deutschen Maschinenhersteller im Export besser ab als ihre Konkurrenten und konnten Marktanteile hinzugewinnen. Doch in den ersten acht Monaten 1999 verfehlte der Maschinenexport das gute Vorjahresergebnis um 4 1/2%. Die höchsten Einbußen mußten dabei in den Asean-Ländern, den OPEC-Ländern, den Mercosur-Ländern und in Mittel-/Osteuropa hingenommen werden. Etwas aufgefangen wurden diese Einbußen durch leichte Zunahmen in der EU

und durch ein stabiles US-Geschäft.

Für das Jahr 2000 erwartet der Maschinen- und Anlagenbau wieder einen Produktionszuwachs von real 3%. Die Bestellungen aus den Nicht-EU-Ländern haben bereits deutlich zugelegt. In den EU-Partnerländern und im Inland versprechen aufwärts gerichtete Geschäftsklima-Kurven aus der Industrie eine Belegung der Nachfrage. Bislang hat sich diese Klimaverbesserung aber erst in steigendem Auftragseingang aus der EU niedergeschlagen. Die Investitionstätigkeit im Inland bleibt zurückhaltend.

Inländische Investitionstätigkeit nicht behindern

Allerdings waren die Aktivitäten des Bundesministeriums der Finanzen nicht dazu angetan, die investierende Wirtschaft im Inland zu ermutigen. Bestes Beispiel ist der Vorschlag zur Neufassung der steuerlichen AfA-Tabellen. Geplant war eine drastische Verlängerung der Nutzungsdauern – im Maschinenbau ungewichtet im Schnitt von 75%. Die Unternehmensteuerreform verschob man dagegen auf das Jahr 2001.

Eine Verlängerung der Nutzungsdauern stünde nicht nur im Wider-

spruch zu den sich ständig verkürzenden Investitions- und Produktlebenszyklen. Sie verträgt sich auch nicht mit dem erklärten Ziel der Bundesregierung, die Investitionen zu stärken. Denn die Wirkungen auf die inländische Investitionstätigkeit wären fatal. Investitionen würden nicht nur zeitlich verschoben und räumlich verlagert. Viele Vorhaben würden wegen mangelnder Innenfinanzierungsspielräume gerade bei kleinen und mittleren Unternehmen endgültig gestrichen werden. Das kostet die Investitionsgüterindustrie Aufträge und Arbeitsplätze und ihre potentiellen Kunden internationale Wettbewerbsfähigkeit. Deutschland würde zu einem produktionstechnischen Museum und hätte seine führende technologische Position verloren.

Gerade die mittelständischen Maschinenbau-Unternehmen sind existentiell darauf angewiesen, hier im Inland – praktisch vor ihrer Haustüre – Kunden und vor allem Referenzkunden für neue Maschinen und Anlagen vorzuweisen. Eine steuerlich induzierte Zurückhaltung beim Investieren hätte insofern auch auf die Innovationskraft und Wettbewerbsposition des Maschinen- und Anlagenbaus unmittlere Auswirkungen.

Beschäftigungsentwicklung uneinheitlich

Im Jahresverlauf verlor der Maschinen- und Anlagenbau rund 2000 Beschäftigte. Auch die Zahl der Kurzarbeiter legte im Vergleich zu 1998 zu. Ein Beschäftigungsaufbau für die Branche insgesamt ist daher vorerst nicht in Sicht. In einzelnen Sparten und Regionen besteht dennoch bereits seit längerem ein Mangel an qualifizierten Arbeitskräften – sowohl an Ingenieuren als auch an Facharbeitern.

Hier zeigt sich die Notwendigkeit, durch entsprechende Anpassung der Inhalte technischer Ausbildungen und Studiengänge, sowie durch Weiterbildungsmaßnahmen die räumliche und fachliche Mobilität der Arbeitskräfte zu fördern. Die Themen Bildung und Nachwuchsförderung werden für den Maschinen- und Anlagenbau auch im Jahr 2000 ein Schwerpunkt bleiben.

Unternehmensfinanzierung im Umbruch

Doch nicht nur das Fachpersonal sondern auch das Fremdkapital droht zu Beginn des nächsten Jahrtausends knapp zu werden. Dafür sprechen mehrere Faktoren: Die großen Geschäftsbanken wollen sich aus dem reinen Kreditgeschäft mit Firmenkunden zurückziehen. Und die externe, wohl eher rein formale Beurteilung der Bonität eines Unternehmens könnte zunehmend die Kreditkosten beeinflussen und die Kreditlinien für so manchen Mittelständler schrumpfen lassen.

Gerade im Maschinen- und Anlagenbau stellt die ausreichende Kapitalversorgung der Unternehmen ein Dauerthema dar. Die zyklische Entwicklung der Auftragseingänge zusammen mit (insbesondere im Anlagenbau) langen Produktionszeiten verlangt eigentlich einen im Vergleich zum übrigen Verarbeitenden Gewerbe überdurchschnittlichen Eigenkapitalanteil. Tatsächlich liegt der Durchschnittswert des Maschinenbaus nach den Bilanzauswertungen der Deutschen Bundesbank jedoch darunter, nämlich 1996 bei knapp 23%. Auch im internationalen Vergleich weisen die deutschen Maschinenbauer gegenüber den angelsächsischen und französischen Unternehmen deutlich niedrigere Eigenkapitalanteile auf.

Stellen angesichts der zu erwartenden Verteuerung des Fremdkapitals der Gang an die Börse oder die Hereinnahme von Beteiligungskapitalgebern eine brauchbare Alternative dar? Der Aufschwung der Wertpapiermärkte mit vielen Börseneinführungen verlief bisher vor allem zugunsten von Unternehmen aus den Bereichen Telekommunikation, Finanzen, Medien, Merchandising, Internet und Software. Bislang wagten erst wenige Maschinenbau-Unternehmen den Schritt in die Neuen Märkte. Ein Grund dafür ist sicherlich in der hohen Komplexität des Geschäftes der Branche zu suchen. Dies macht ihre Unternehmen für die Börse zu unbequemen Kandidaten.

Als technische Branche mit komplexen Produkten, Leistungserstellungsprozessen und vielschichtigen wie weltweiten Kundenbeziehungen ist der Maschinen- und Anlagenbau somit auf die Partnerschaft zu einer Hausbank angewiesen. Denn sie ermöglicht, selbst schwierige Investitionen und Aufträge zu finanzieren, ohne daß die Formalien den Alltagsrahmen sprengen. Es bleibt zu hoffen, daß die Banken – trotz der Angriffe auf ihre Risikobeurteilungskompetenz – das traditionelle Kreditgeschäft mit dem Mittelstand fortführen werden.

Letztlich anzustreben ist, daß die Unternehmen höhere Gewinne erzielen können und diese steuerlich entlastet werden. Nur dann kann gerade im Mittelstand die Eigenkapitalquote deutlich erhöht werden. Der mittelständische Unternehmer in der Rechtsform der Personengesellschaft wird auch im nächsten Jahrtausend eine entscheidende Rolle für die Entwicklung von Wertschöpfung und Arbeitsplätzen spielen. Die Politik ist gefordert, ihm hierfür brauchbare Rahmenbedingungen zu liefern.