



22 | 2007

60. Jg., 47.–48. KW, 29. November 2007

ifo Schnelldienst

Zur Diskussion gestellt

*Dirk Ehlers, Otto Wiesheu, Gerd Aberle,
Hans-Peter Friedrich, Christian Kirchner,
Christoph Schaaffkamp*

- Die Privatisierung der Bahn: »Volksaktie« oder »normaler« Börsengang?

Daten und Prognosen

- ifo Branchen-Dialog 2007

Horst Penzkofer

- Knapp 6 700 Arbeitsplätze bundesweit durch Essener Messen und Kongresse

ifo Schnelldienst ISSN 0018-974 X

Herausgeber: ifo Institut für Wirtschaftsforschung e.V.,
Poschingerstraße 5, 81679 München, Postfach 86 04 60, 81631 München,
Telefon (089) 92 24-0, Telefax (089) 98 53 69, E-Mail: ifo@ifo.de.

Redaktion: Dr. Marga Jennewein.

Redaktionskomitee: Prof. Dr. Dr. h.c. Hans-Werner Sinn, Dr. Chang Woon Nam,
Dr. Gernot Nerb, Dr. Wolfgang Ochel, Dr. Heidemarie C. Sherman, Dr. Martin Werding.

Vertrieb: ifo Institut für Wirtschaftsforschung e.V.

Erscheinungsweise: zweimal monatlich.

Bezugspreis jährlich:

Institutionen EUR 225,-

Einzelpersonen EUR 96,-

Studenten EUR 48,-

Preis des Einzelheftes: EUR 10,-

jeweils zuzüglich Versandkosten.

Layout: Pro Design.

Satz: ifo Institut für Wirtschaftsforschung.

Druck: Fritz Kriechbaumer, Taufkirchen.

Nachdruck und sonstige Verbreitung (auch auszugsweise):

nur mit Quellenangabe und gegen Einsendung eines Belegexemplars.

Zur Diskussion gestellt

Die Privatisierung der Bahn: »Volksaktie« oder »normaler« Börsengang?

3

Die Deutsche Bahn AG, derzeit ein dem Bund gehörender Konzern, soll zumindest teilweise privatisiert werden. Darin sind sich die maßgeblichen politischen Kräfte einig. Über die Art und Weise der Privatisierung besteht aber keine Einigkeit. *Dirk Ehlers*, Universität Münster, stellt die fünf Privatisierungsvarianten, die in der Diskussion sind, vor und unterzieht sie einer kritischen Betrachtung. Er hält fest, dass die vom Gesetzgeber bisher verfolgte Strategie, die DB AG unter Beibehaltung eines integrierten Bahnkonzerns zu privatisieren, wegen der Rückwirkungen auf den Ausbau und den Erhalt der Schienenwege nach seiner Ansicht mit dem Grundgesetz nicht vereinbar ist – es sei denn, es werden nur stimmrechtslose Vorzugsaktien ausgegeben, und es kann sichergestellt werden, dass das Stimmrecht nicht wieder auflebt. Für *Otto Wiesheu*, Deutsche Bahn AG, wird die Bahnreform, »die 1994 mit einem entschlossenen Ja zu Wettbewerb und Privatisierung umgesetzt wurde und in deren Folge das Unternehmen DB AG den Sprung zu einem wettbewerbs- und zukunftsfähigen Konzern mit guten Perspektiven für die Beschäftigten geschafft hat«, durch ein »unausgegorenes Privatisierungsmodell à la »Volksaktie« ad absurdum geführt. ... Das diffuse Bild, das sich ergibt, wenn man das »Volksaktienmodell« näher durchdenkt, legt den Schluss nahe, dass es den Befürwortern wohl eher darum geht, die Kapitalprivatisierung der DB AG ganz zu verhindern.« *Gerd Aberle*, Universität Gießen, sieht in den Wirtschaftsergebnissen der vergangenen Jahre und der erfolgreichen Positionierung der DB AG als international tätiger Mobilitätsdienstleister die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Börsengang. Für die Gewinnung von neuem Kapital durch einen Börsengang sind, seiner Meinung nach, vor allem institutionelle Anleger anzusprechen, die eine sichere längerfristige Kapitalanlage mit marktfähiger Rendite anstreben. Das Volksaktienmodell ist für ihn weder unternehmenspolitisch noch gesamtwirtschaftlich attraktiv. *Hans-Peter Friedrich*, CDU/CSU-Bundestagesfraktion, sieht die Volksaktie als eine reine Scheinprivatisierung an: »Heraus kommen würde ein schlechtes Privatisierungsmodell, das die ordnungspolitischen Probleme des Eigentumssicherungsmodells mit dem Mangel an Kontrolle durch die Kapitalmärkte verbunden hatte.« Auch für *Christian Kirchner*, Humboldt-Universität zu Berlin, wäre das Projekt »Bahnprivatisierung« mit der Ausgabe von Volksaktien gescheitert. Es würde bei der Staatsbahn bleiben, mangels Haushaltsengpässen unterfinanziert und unfähig, sich an der Neustrukturierung der europäischen Eisenbahn zu beteiligen. Für *Christian Schaaffkamp*, Unternehmensberatung kcw, Berlin, kann durch eine klare Privatisierungssperre für die Eisenbahninfrastruktur die primäre Zielstellung der Volksaktie – Schutz der Eisenbahninfrastruktur vor dem Zugriff von »Heuschrecken« – effektiver und mit einem deutlich besseren finanziellen Ergebnis für die öffentliche Hand umgesetzt werden.

Daten und Prognosen

ifo Branchen-Dialog 2007

23

Am 18. Oktober 2007 veranstaltete das ifo Institut in Kooperation mit der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern und mit Unterstützung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie zum siebten Mal den »ifo Branchen-Dialog«. Ziel dieser Arbeitstagung war die Analyse der Gesamtwirtschaft und der konjunkturellen Entwicklungen in der Industrie, in der Bauwirtschaft, im Groß- und Einzelhandel sowie in ausgewählten Dienstleistungssektoren. Nach den Begrüßungsworten von *Reinhard Dörfler*, IHK für München und Oberbayern, wurden in vier Branchenforen die konjunkturellen Tendenzen in den Wirtschaftsbereichen Industrie, Handel, Bauwirtschaft und Dienstleistungen im Detail analysiert und diskutiert. Die Foren wurden jeweils durch eine Einführung von Experten des ifo Instituts eröffnet und die Themen danach durch Beiträge von

externen Experten erweitert und vertieft. Am Nachmittag wurde der Branchen-Di-
alog mit dem Vortrag von Hans-Werner Sinn, Präsident des ifo Instituts, fortgesetzt.
Sinn ging in seinem Vortrag zum Thema »Die wirtschaftliche Lage in Deutschland
und Europa« auf das aktuelle Konjunkturgutachten der wirtschaftswissenschaftli-
chen Forschungsinstitute ein, das am Tag der Veranstaltung in Berlin veröffentlicht
wurde. Für die konjunkturelle Entwicklung Deutschlands in 2008 sei dieses neue
Gutachten gedämpft optimistisch. Es werde mit einer Fortsetzung des Auf-
schwungs, allerdings in deutlich abgeschwächter Form, gerechnet. Nach Sinn be-
stehen trotz der Risiken, die von der Sub-prime Hypothekenkrise in den USA und
dem Höhenflug des Euro auf die deutsche Wirtschaft ausgehen, gute Chancen,
dass die Wirtschaft in Deutschland in 2008 und 2009 einen »goldenen Herbst des
Konjunkturaufschwungs« erleben wird. Ergänzend zum neuen Gemeinschaftsgut-
achten konzentrierte sich Sinn auf die zwei Fragen »Woher kam der gegenwärtige
Aufschwung?«, und »Wie steht es wirklich um die Reallohnentwicklung in Deutsch-
land?« Zur Herkunft des jüngsten Konjunkturaufschwungs in Deutschland über-
prüfte Sinn sechs Hypothesen. Zur Reallohnentwicklung in Deutschland bezog sich
Sinn auf eine jüngste Veröffentlichung des Arbeitsministeriums. Danach waren die
realen Nettolöhne der Arbeitnehmer in Deutschland im vergangenen Jahr so niedrig
wie seit 1986 nicht mehr. Irreführend sind, nach Sinn, die Interpretationen der vom
Arbeitsministerium veröffentlichten Zahlen durch manche Medien. Hinter dem ge-
ringen Anstieg der Nettoeinkommen in den letzten 20 Jahren verberge sich
nämlich vor allem ein Struktureffekt. Es seien in den letzten Jahren sehr viele Teil-
zeitstellen und marginale Beschäftigungsverhältnisse, wie Minijobs und Ein-Euro-
Jobs, entstanden, die es bei höheren Löhnen nicht gegeben hätte. Das habe zwar
den Durchschnitt gesenkt, besage aber nicht, dass hier eine problematische Ent-
wicklung eingetreten wäre. Im Anschluss an den Vortrag wurden die Ergebnisse der
vier Foren kurz präsentiert.

Knapp 6 700 Arbeitsplätze basieren bundesweit auf Essener Messen und Kongressen

52

Horst Penzkofer

Die Messe-, Kongress- und Eventaktivitäten der Messe Essen GmbH stellen vor
allem für die Stadt Essen, aber auch für das Bundesland Nordrhein-Westfalen, ei-
nen nicht zu unterschätzenden Beschäftigungsfaktor dar. Für ein durchschnittli-
ches Veranstaltungsjahr belaufen sich die Gesamtausgaben der in- und ausländi-
schen Messebesucher, -aussteller sowie Kongress-/Eventteilnehmer auf rund
409 Mill. €. Die insgesamt angestoßenen gesamtwirtschaftlichen (direkten und in-
direkten) Produktionseffekte in Deutschland betragen rund 579 Mill. €. Für alle Ge-
bietskörperschaften der Bundesrepublik ergeben sich für ein durchschnittliches
Veranstaltungsjahr Steuereinnahmen in Höhe von über 109 Mill. €. Auf Essen und
das restliche Nordrhein-Westfalen entfällt hiervon 40,6 Mill. €. Die inländischen ge-
samtwirtschaftlichen Produktionseffekte ermöglichen die Beschäftigung von bun-
desweit rund 6 700 Erwerbspersonen. Bezogen auf Essen sind es über 3 200 Er-
werbspersonen, die von Messen, Kongressen und sonstigen Events der Messe
Essen GmbH abhängig sind, für Nordrhein-Westfalen 2 124 Personen.

Richtigstellung

Leider ist uns im Beitrag »Studiengebühren in Deutschland und Europa
2007/2008«, der im ifo Schnelldienst Nr. 18/2007 erschienen ist, ein Fehler un-
terlaufen. In Tabelle 1 auf der Seite 28 wird für das Bundesland Hessen angege-
ben, dass Studiendarlehen gewährt werden, für Bafög-Empfänger auf Antrag
zinsfrei, und dass die Rückzahlung frühestens zwei Jahre nach Studienende und
einkommensabhängig beginnt. Es fehlte der Hinweis auf die Verschuldungsober-
grenze. Richtig ist, dass auch in Hessen eine Verschuldungsobergrenze für
Bafög-Empfänger von 15 000 € eingeführt wurde. Wir bitten, diesen Fehler zu
entschuldigen.

Seit einiger Zeit wird über die (Teil-)Privatisierung der Deutschen Bahn AG diskutiert. Unter anderem ist auch der Vorschlag, Vorzugsaktien ohne Stimmrecht auszugeben, um die Mitsprache von Großinvestoren zu verhindern, auf dem Tisch. Wie sinnvoll ist dieses Modell?

Die Privatisierung der Deutschen Bahn AG

Die Deutsche Bahn (DB) AG ist derzeit ein ausschließlich dem Bund gehörender Konzern mit den Sparten Verkehrsnetz und Verkehrsbetrieb (einschließlich Logistik). Die maßgeblichen politischen Kräfte streben eine zumindest teilweise Privatisierung der DB AG an. Über die Art und Weise der Privatisierung besteht aber keine Einigkeit. Die Entscheidung ist nicht nur politisch und ökonomisch zu treffen, sondern muss auch die rechtlichen Vorgaben des Grundgesetzes beachten. Erwogen wurden bisher fünf Privatisierungsvarianten, die einer kurzen Betrachtung unterzogen werden sollen. Ein Fazit und ein Ausblick schließen die Untersuchung ab.

Ausgabe von Aktien nach strikter Trennung von Verkehrsnetz und Verkehrsbetrieb

Nahe liegend ist zunächst eine strikte Trennung des Verkehrsnetzes (d.h. der Infrastruktur, die Schienenwege und Bahnhöfe umfasst) von den übrigen Geschäftsfeldern der DB AG und die Übertragung des Verkehrsnetzes auf einen anderen Betreiber als die DB AG. Hierfür spricht zunächst, dass das Grundgesetz zwischen den Eisenbahnen des Bundes als Verkehrsunternehmen und jenen Unternehmen unterscheidet, die für den Erhalt und Ausbau des Schienennetzes (einschließlich der Bahnhöfe) zuständig sind. Die Verkehrsunternehmen dürfen von Verfassung wegen vollständig privatisiert werden. Dagegen enthält das Grundgesetz für die Infrastrukturunternehmen des Bundes eine Privatisierungsschranke. Zwar sind auch diese Unternehmen als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form zu führen. Der Bund darf zudem Anteile an diesen Unternehmen veräußern. Die Mehrheit der Anteile muss nach Art.

87 e Abs. 3 S. 3 GG aber beim Bund verbleiben. Hinzu kommt, dass das Verkehrsnetz allen Wettbewerbern diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen ist. Deshalb schreibt eine Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft (Art. 4 Abs. 2, 14 Abs. 2 RL 2001/14/EG) vor, dass der Betreiber der Infrastruktur rechtlich, organisatorisch oder in seinen Entscheidungen nicht von den Eisenbahnunternehmen abhängig sein darf. Betreibt dagegen die DB AG auch die Infrastruktur, besteht nach ihrer Privatisierung die Gefahr, dass die Infrastrukturentscheidungen überwiegend renditeorientiert gefällt und die Investitionen in erster Linie in die von der DB AG selbst genutzten Netzteile gelenkt werden. Befürchtet wird eine vermehrte Stilllegung unrentabler Bahnhöfe und Trassen (vor allem für den von den Ländern zu verantwortenden Personennahverkehr) und eine Erhöhung der Trassenentgelte (was sich für die DB AG anders als für die Wettbewerber nicht nachteilig auswirken würde, weil das Geld im Konzern verbliebe). Eine strikte Trennung von Verkehrsnetz und Verkehrsbetrieb (einschließlich Logistik) würde keine rechtlichen Probleme aufwerfen, stößt indessen nicht nur bei der DB AG und den Bahngewerkschaften, sondern auch beim Deutschen Bundestag auf Ablehnung. Nach dem sog. Eckpunkte-Beschluss des Deutschen Bundestages vom 24. November 2006 soll der DB AG nämlich die Möglichkeit erhalten bleiben, Schienenverkehr und Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit zu betreiben und zu bilanzieren.

Ausgabe normaler Aktien des integrierten Bahnkonzerns

Die Bundesregierung hat am 4. September 2007 den gesetzgebenden Körper-



Dirk Ehlers*

* Prof. Dr. Dirk Ehlers ist geschäftsführender Direktor des Instituts für öffentliches Wirtschaftsrecht der Universität Münster.

schaften eine Gesetzesvorlage zugeleitet, die eine Privatisierung der DB AG bis zu 49,9% durch Ausgabe normaler Aktien bei fortbestehendem integrierten Bahnkonzern von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und -verkehrsunternehmen unter dem Dach der Holding DB AG ermöglicht. Der Bund wird im Falle der Verabschiedung des Gesetzes zwar juristischer Eigentümer der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH). Die Ausübung seiner Gesellschafterrechte überträgt er aber zunächst für die Dauer von 18 Jahren kraft Gesetzes der DB AG. Diese soll wirtschaftlicher Eigentümer der innerhalb des Bahnkonzerns zu steuernden Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden. Damit kommt es nach einer Teilprivatisierung der DB AG mittelbar auch zu einer Teilprivatisierung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der Gesetzesentwurf der Bundesregierung ist bei Rechtswissenschaftlern überwiegend auf erhebliche verfassungsrechtliche Einwände gestoßen, die nach der hier vertretenen Auffassung durchschlagend sind. Wenn der Bund nach Art. 87 e Abs. 3 S. 3 GG Mehrheitseigentümer der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bleiben muss, folgt daraus zugleich, dass er, um seinem Infrastrukturauftrag für das Eisenbahnwesen nachkommen zu können (Art. 87 e Abs. 4 GG), die Einflussrechte eines Mehrheitseigentümers nicht aus der Hand geben darf. Ein bloß juristisches Eigentum des Bundes ist dagegen eine leere Hülle und vermittelt keine Einflussrechte. Ein solches Eigentum genügt nicht den verfassungsrechtlichen Anforderungen. Der Bund könnte zwar nach einer Privatisierung versuchen, als Mehrheitsaktionär der DB AG über diese Einfluss auf die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu nehmen. Da der die Entscheidung treffende Vorstand der DB AG unabhängig ist, kommt im Wesentlichen aber nur eine Einflussnahme über den Aufsichtsrat der DB AG in Betracht. Der Aufsichtsrat der DB AG unterliegt jedoch der Mitbestimmung. Wenn die privaten Aktionäre auch nur ein Mitglied des Aufsichtsrates stellen, verliert der Bund seine Mehrheit im Aufsichtsrat. Kommt es zu einer Ausgabe normaler Aktien, ist, wie auch die Bundesregierung einräumt, nach den Gepflogenheiten des Marktes damit zu rechnen, dass die privaten Kapitalgeber entsprechend der Stärke ihres Kapitals im Aufsichtsrat vertreten sein werden. Der Bund hat dann nicht die Möglichkeit, sich im Aufsichtsrat durchzusetzen. Um den Einflussverlust des Bundes zu kompensieren, sieht der Gesetzesentwurf zwar bestimmte Zustimmungsvorbehalte des Bundes vor. Aber abgesehen davon, dass die Zustimmungsvorbehalte nur bestimmte Fälle betreffen, ist eine auf Kompromisssschließung mit dem Vorstand der DB AG im Streitfall angewiesene Zustimmung etwas anderes als eine Alleinentscheidung. Somit ist nicht gesichert, dass der Bund in verfassungsrechtlich erforderlichem Ausmaß Einfluss auf die Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausüben vermag. Hinzu kommen weitere verfassungsrechtliche Bedenken. Die Über-

tragung der Gesellschafterrechte des Bundes auf eine teilprivatisierte DB AG hat eine materielle Teilprivatisierung der Ausübung von Staatsgewalt zur Folge, für die eine verfassungsrechtliche Rechtfertigung nicht ersichtlich ist. Zudem muss es dem Bund nach Art. 87 e Abs. 3 GG nicht nur auf dem Papier möglich sein, juristisches und wirtschaftliches Eigentum wieder zusammenzuführen. Der Gesetzesentwurf lässt dies zwar zu, verlangt aber, dass der Bund der DB AG dann vollen Wertausgleich gewähren muss. Derzeit würde der Wertausgleich nach Angaben der Bundesregierung etwa 7,5 Mrd. € betragen. In 18 Jahren sind ganz andere Beträge zu erwarten. Hinzu kommt, dass ein Gebrauchmachen von dem Rückholrecht des Bundes die Aktienkurse der DB AG »einbrechen« lassen würde. Dies alles zeigt, dass die Wertausgleichspflicht des Bundes prohibitive Wirkungen hat und eine Wiedervereinigung von juristischem und wirtschaftlichem Eigentum an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen denkbar unwahrscheinlich macht. Wirtschaftlich stellt sich die Frage, ob die erwarteten Privatisierungserlöse von etwa 5 bis 8 Mrd. € (bei einem Wiederbeschaffungswert allein der Schienenwege von weit über 100 Mrd. €) in einem angemessenen Verhältnis zur Wertausgleichspflicht stehen. Politisch wurde der Gesetzesentwurf der Bundesregierung von Anfang an von allen Fraktionen der Oppositionsparteien abgelehnt. Auch viele Mitglieder der Fraktionen der Großen Koalition haben sich ablehnend geäußert. Ferner hat sich der SPD-Parteitag am 26. bis 28. Oktober 2007 gegen den Gesetzesentwurf ausgesprochen. Sollte es dennoch zur Verabschiedung des Gesetzes kommen, ist damit zu rechnen, dass das Bundesverfassungsgericht angerufen wird.

Ausgabe von Namensaktien des integrierten Bahnkonzerns

Von Seiten der Sozialdemokraten wurde ferner eine Ausgabe von Volksaktien ins Gespräch gebracht. Der gesetzlich nicht festgelegte Begriff der Volksaktie wird jedoch sinnvariiert verwendet. Unter Volksaktien versteht man gemeinhin Aktien, die der Bevölkerung in breiter Streuung (unter Umständen auch durch Verbilligung des Emissionspreises nach Sozialstaffelung) angeboten werden. Eine solche Streuung lässt sich insbesondere durch die Ausgabe von vinkulierten Namensaktien (im Gegensatz zu Inhaberaktien) dauerhaft gewährleisten. Darunter werden Aktien verstanden, deren Übertragung auf einen anderen als den Benannten an die Zustimmung der Gesellschaft gebunden ist (§ 68 II AktG). Auf diese Weise kann auf den Kreis der Aktionäre Einfluss genommen werden. An der juristischen Bewertung würde diese Art der Privatisierung aber nichts ändern. Der Einfluss des Bundes wäre genauso gemindert wie bei einer Ausgabe normaler Aktien. Hinzu kommen wirtschaftliche Bedenken. So wäre bereits zweifelhaft, ob die

Ausgabe von vinkulierten Namensaktien auf genügend Nachfrage stoßen würde (im Jahre 2006 soll der Nettoabsatz aller inländischen Aktien nur bei rund 9,1 Mrd. € gelegen haben). In jedem Falle wäre der administrative Aufwand hoch. Außerdem hat man bisher die teilweise auch als »Heuschrecken« bezeichneten Großinvestoren in der Regel nur dann fernzuhalten versucht, wenn die Zerschlagung eines Unternehmens befürchtet wurde. Diese Gefahr besteht aber nicht, da der Bund bei Zugrundelegung aller bisherigen Pläne jedenfalls zunächst die Mehrheit an der DB AG behalten soll. Die im Bundestag vertretenen Parteien scheinen denn auch eine Ausgabe vinkulierter Namensaktien der DB AG nicht ernsthaft in Erwägung zu ziehen.

Ausgabe von stimmrechtslosen Vorzugsaktien des integrierten Bahnkonzerns

Die Sozialdemokraten haben auf ihrem Parteitag vom 26. bis 28. Oktober dieses Jahres beschlossen, zwar an dem integrierten Bahnkonzern und der Privatisierung der DB AG festzuhalten, gleichzeitig aber einen Einfluss Privater auf die Unternehmenspolitik der Bahn auszuschließen. Dies soll durch eine Ausgabe stimmrechtsloser Vorzugsaktien erreicht werden. Das Aktienrecht lässt solche Aktien zu (§ 12 AktG), verlangt aber, dass die Aktionäre für den Verlust des Stimmrechts einen Vorzug bei der Verteilung des Gewinns erhalten müssen (§ 139 Abs. 1 AktG). Kommt es zur Ausgabe solcher Aktien, wird den Anforderungen des Grundgesetzes genügt. Erwerben nämlich die Privaten trotz Privatisierung keine Einflussrechte, ist der Bund in der Lage, hinreichenden Einfluss auf die Infrastrukturunternehmen der Bahn auszuüben. Das heißt zwar noch nicht, dass der vorgelegte Gesetzesentwurf der Bundesregierung dann in jeder Hinsicht den verfassungsrechtlichen Erfordernissen gerecht wird. Zum Beispiel bliebe auch dann ein Rückholrecht des Bundes im Hinblick auf das wirtschaftliche Eigentum an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen de facto ausgeschlossen. Jedoch ginge es nicht mehr um die grundsätzliche Konzeption, sondern um die Regelung von Details. Ob es sich wirtschaftlich empfiehlt, stimmrechtslose Vorzugsaktien auszugeben, steht auf einem anderen Blatt. So lassen sich stimmrechtslose Vorzugsaktien nur mit erheblichen Wertabschlägen veräußern. Dies wirft erst recht die Frage auf, ob sich genügend Interessenten finden werden. Zudem müssten erhöhte Dividenden zunächst am Markt verdient werden, bevor sie verteilt werden können. Wird die erhöhte Dividende in einem Jahr nicht oder nicht vollständig gezahlt, lebt das Stimmrecht der Vorzugsaktionäre automatisch wieder auf (§ 140 Abs. 2 AktG). Dann würden sich dieselben rechtlichen Probleme wie bei den Privatisierungsvarianten 2 und 3 ergeben. CDU und CSU haben sich gegen die Ausgabe stimmrechtsloser Aktien ausgesprochen, so dass es unwahrscheinlich ist, dass es zu einer solchen Art der Privatisierung der Bahn kommen wird.

Ausgabe von Aktien nur für den Verkehrsbereich (einschließlich der Logistiksparte)

Derzeit prüfen die Koalitionsfraktionen ein neues, vom Bundesfinanzministerium zur Diskussion gestelltes Privatisierungsmodell der DB AG, nämlich eine Privatisierung nur der Verkehrsunternehmen (einschließlich der Logistiksparte), nicht der Infrastrukturunternehmen. Soweit bekannt geworden ist, wird daran gedacht, unterhalb der bestehenden DB AG Holding eine zweite Holding zu gründen, die im Wesentlichen die Bereiche Fernverkehr, Nahverkehr, Güterverkehr und Logistik umfasst. Nur diese Holding soll zu 49% privatisiert werden, wobei an den Verkauf normaler Aktien – auch an strategische Anleger – gedacht ist. Dieses Modell geht von einer Trennung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen von den übrigen Unternehmen der Bahn aus. Von einer strikten Trennung unterscheidet es sich aber insofern, als alle Unternehmen der Bahn weiterhin der »Ober-Holding« DB AG unterstellt werden. Zwischen der »Ober-Holding« und der »Transport- und Logistik-Holding«, deren Teilprivatisierung vorgesehen ist, soll kein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen werden. Die Überlegungen gehen dahin, dass beide Holdingvorstände personenidentisch mit den Vorstandsmitgliedern der DB AG besetzt werden. Wenn es politisch gewollt ist, ließe sich dies aber später ändern.

Da es dem Grundgesetz entscheidend darauf ankommt, dass der Bund Einfluss auf die Steuerung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen nehmen kann, und dies gesichert ist, wenn Private weder unmittelbar noch mittelbar an diesen Unternehmen beteiligt sind, wird das »Steinbrück-Modell« den verfassungsrechtlichen Anforderungen gerecht. Anhaltspunkte dafür, dass Aktien nur für die Verkehrsunternehmen der Bahn auf zu geringes Interesse stoßen werden, sind nicht ersichtlich. Ob die nicht strikte, sondern gemilderte Abkopplung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und den sonstigen Unternehmen der Bahn bei Fortbestehen einer gemeinsamen »Ober-Holding« politisch durchsetzbar ist, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilen. Besonders die Bahngewerkschaften haben immer großen Wert auf einen integrierten Bahnkonzern gelegt. Dennoch sei die Prognose gewagt, dass diese Art der Bahnprivatisierung von allen bisher diskutierten Privatisierungsvarianten die größte Aussicht auf Verwirklichung hat.

Fazit und Ausblick

Als Resümee lässt sich festhalten, dass die vom Gesetzgeber bisher verfolgte Strategie, die DB AG unter Beibehaltung eines integrierten Bahnkonzerns zu privatisieren, wegen der Rückwirkungen auf den Ausbau und den Erhalt der Schienenwege nach der hier vertretenen Ansicht mit dem Grund-

gesetz nicht vereinbar ist – es sei denn, es werden nur stimmrechtslose Vorzugsaktien ausgegeben, und es kann sichergestellt werden, dass das Stimmrecht nicht wieder auflebt. Falls eine strikte Trennung von Verkehrsnetz und Verkehrsbetrieb nicht gewollt wird, kommt jedoch eine Ausgabe von Aktien nur der Verkehrsunternehmen der Bahn an Private in Betracht, wenn die Verkehrsunternehmen (einschließlich der Logistiksparte) unterhalb der Konzernholding zusammengefasst und getrennt vom Schienennetz und den Bahnhöfen geführt werden. Wird dieser Weg beschritten, bedürfte der Börsengang der DB AG keines Gesetzes. Unberührt bleibt die Notwendigkeit, den von der Bundesregierung zwecks besserer Steuerung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Bundesrat und Bundestag eingebrachten Gesetzesentwurf über ein neues Bundesschienenwegegesetz in verschiedener Hinsicht zu überarbeiten, um sicherzustellen, dass der Bund seinem Gewährleistungsauftrag (Art. 87e Abs. 4 GG) jederzeit nachkommen kann.



Otto Wiesheu*

Bahnprivatisierung ist überfällig

War die Bahn 1994 mit einer konsequenten weil vollständigen Marktöffnung für den Wettbewerb noch Vorreiter bei der Netzliberalisierung – die Märkte für Telekommunikation, Post und Energie wurden später und nur sukzessive geöffnet – so blieb der Prozess der Privatisierung in den Kinderschuhen stecken. Seit der formellen Privatisierung 1994, bei der die vorherigen Staatsbahnen Deutsche Reichsbahn und Deutsche Bundesbahn in einer gemeinsamen Aktiengesellschaft, der Deutsche Bahn AG, aufgegangen sind, herrscht hier, anders als in anderen Netzindustrien Stillstand. Eine materielle Privatisierung, durch die unternehmerischer Handlungsspielraum und Produktivitätsdruck durch privates Kapital weiter erhöht werden soll, steht bei der DB AG nach wie vor aus. So konsequent die Politik beim Wettbewerb auf mehr Markt setzt und Rechtsrahmen sowie staatliche Instrumente zur Absicherung des intramodalen Wettbewerbs seit der Marktöffnung stets weiterentwickelt, so konsequent muss sie auch das Ziel der Privatisierung verfolgen. Andernfalls würde der DB AG die entscheidende Voraussetzung versagt, die ein Unternehmen zur Teilnahme am Wettbewerb auf den Dienstleistungsmärkten benötigt. Die Bahn wird ihre wirtschaftlichen Möglichkeiten im Wettbewerb chancengleich erst dann nutzen können, wenn sie den Handlungsspielraum eines normalen Wirtschaftsunternehmens erhält.

Wesentliches Ziel der Bahnreform von 1994 war ein in allen Bereichen wirtschaftlich handelndes, auf Leistungs- und Produktivitätssteigerung ausgerichtetes Unternehmen, das durch seinen Geschäftserfolg zugleich zu einer dauerhaften Entlastung der öffentlichen Haushalte beiträgt. Im Grundgesetz wurde festgeschrieben, dass die Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form zu führen sind. Eine unmittelbare politische Einfluss-

* Dr. Otto Wiesheu ist Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG.

nahme auf die Unternehmensführung sollte so verhindert werden. Gleichzeitig wurde damit auch die Voraussetzung für die Aufnahme privaten Kapitals geschaffen. Zudem wurde grundgesetzlich festgelegt, in welcher Weise der Bund seiner Infrastrukturverantwortung nachzukommen hat. Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes sind vom Bund zu finanzieren. Und: Bei einer Privatisierung der DB AG muss die Mehrheit der Anteile an den Infrastrukturgesellschaften beim Bund verbleiben.

Mit der konsequenten Trennung von staatlichen und unternehmerischen Aufgaben hat die Politik damals eine wesentliche Weichenstellung vorgenommen. Öffentlichen Aufgaben, wie der Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen und der ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Nahverkehrsleistungen, kommen Bund und Länder seither auf Basis entsprechender Gesetze nach. Ob, in welchem Umfang und in welcher Qualität Schienennahverkehr stattfindet, entscheiden unabhängig von der Beteiligung privater Investoren an der DB AG allein die Bundesländer als Besteller auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes.

Privatisierung und Daseinsvorsorge schließen sich nicht aus

Wie ist es zu erklären, dass die Rückführung der heute noch staatlichen Anteile zugunsten privater Investoren bei der Bahn zu scheitern droht? Die eingeleitete Teilprivatisierung der DB AG wurde anhand von Eckpunkten, auf die sich der Bundestag Ende 2006 geeinigt hat, entwickelt. Sie entspricht voll und ganz den gesetzlichen Anforderungen zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben. Die Kritik an der Beteiligung privater Investoren an der DB AG zeigt eine diffuse Vorstellung dessen, was 1994 mit der Bahnreform beschlossen wurde. Zum einen wird ein vermeintlicher Zielkonflikt zwischen öffentlicher Daseinsvorsorge und unternehmerischer Gewinnorientierung gesehen. Die Gemeinwohlverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr wurde auf die Länder übertragen, für das Netz, den Güterverkehr und den Schienenpersonenfernverkehr wurde sie auf den Bund übertragen. Seit 1994 besteht die eindeutige Vorgabe des Grundgesetzes, die Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen zu führen. Seit der Bahnreform sind öffentliche und unternehmerische Verantwortung klar getrennt. Es gibt keinen vermeintlichen, durch das Vorhaben der Teilprivatisierung der DB AG aufbrechenden Zielkonflikt zwischen politischen und unternehmerischen Zielen. Vielmehr sind die Rollen von Bund und DB AG eindeutig verteilt. Der von Privatisierungskritikern erhobene Einwand, der Bund habe bei einer Beteiligung privater Investoren an der DB AG nur noch unzureichenden Einfluss auf die Investitionen in die Infrastruktur, ist nicht haltbar. Bei Neu- und Ausbau-

vorhaben ist wie bisher der Bedarfsplan des Bundes maßgeblich, der genau vorgibt, welche Strecken gebaut und ausgebaut werden. Finanzierungsbeiträge des Bundes für die Infrastruktur werden auch weiterhin stets zweckgebunden sein. Der Bund zahlt nur dann, wenn tatsächlich eine Investition getätigt wurde, d.h. Schienen erneuert, Brücken gebaut oder Bahnsteige errichtet werden. Die Mittelverwendung muss von Wirtschaftsprüfern testiert werden und wird vom Eisenbahnbundesamt kontrolliert. Im Bestandnetz werden die Investitionsschwerpunkte durch Qualitätsvorgaben des Bundes im Rahmen der zwischen Bund und DB AG abzuschließenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung bestimmt. Auch hier ist jeder Euro, der vom Bund kommt, zweckgebunden zu verwenden.

Insgesamt zeichnet sich das von Bundestag und Bundesregierung in den parlamentarischen Prozess eingebrachte Privatisierungskonzept dadurch aus, dass die Aufgaben, Rechte und Pflichten von Bund und DB AG klar und eindeutig voneinander abgegrenzt sind. Die Bahn muss die üblichen unternehmerischen Risiken tragen, hat aber auch die Möglichkeit, unternehmerische Chancen zu nutzen. Der Bund ist in der Lage, seinen Infrastrukturauftrag wahrzunehmen, ohne selbst als Unternehmer agieren zu müssen. Die erfolgreiche Entmischung staatlicher und unternehmerischer Aufgaben der Bahnreform von 1994 wird durch die Teilprivatisierung konsequent weitergeführt.

»Volksaktienmodell« überzeugt nicht

Vor dem Hintergrund der oben genannten wenig überzeugenden Einwände gegen die Teilprivatisierung der DB AG wurde in der Diskussion zuletzt ein so genanntes »Volksaktienmodell« vorgeschlagen, das vorsieht, private Anteile an der Bahn in der Form von stimmrechtslosen Vorzugsaktien zu veräußern. So sollen der Bahn die notwendigen Finanzierungsmittel für Investitionen beschafft und gleichzeitig sichergestellt werden, dass der Bund die »ungeteilte Herrschaft« über das deutsche Schienennetz behält. Durch eine garantierte Mindestdividende sollen private Anleger einen Gewinnanspruch erhalten, der sie dafür entschädigen soll, dass sie keinen Anspruch auf Mitsprache bei der Geschäftspolitik der Bahn haben.

Bei näherer Betrachtung muss das »Volksaktienmodell« als unausgegoren bezeichnet werden. Es wäre ein für das Unternehmen sehr teures Modell der Kapitalbeschaffung, denn durch die Ausgabe von stimmrechtslosen Vorzugsaktien ist mit einem entsprechenden Abschlag auf den Ausgabekurs zu rechnen. Anleger, die auf ein Mitspracherecht verzichten müssen, gleichzeitig aber am unternehmerischen Risiko beteiligt werden, lassen sich dies durch einen niedrigeren Einsteigskurs vergüten. Nach Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) wird die Volksaktie

deutlich weniger Kapital bringen, als Bahnanteile, die als Stammaktien ausgegeben werden. Bei einer stimmrechtslosen Vorzugsaktie wäre nach Angaben des DIW lediglich 50% des Emissionspreises von Stimmrechtsaktien am Kapitalmarkt zu erzielen. Der im Zusammenhang mit der Teilprivatisierung geäußerte Vorwurf einer »Verschleuderung von Volksvermögen« würde so Realität.

Die Festlegung einer verhältnismäßig hohen Mindestrendite von 5% nimmt dem Management die Möglichkeit, die Finanzierungsentscheidung des Unternehmens flexibel zu gestalten. Zum einen muss der Gewinn und damit die Dividende jedes Jahr am Markt verdient werden und sollte schon deshalb flexibel bleiben: in guten Jahren kann mehr, in weniger guten Jahren weniger ausgeschüttet werden. Außerdem ist es unternehmerisch sinnvoll und im Interesse des Anlegers, wenn ein Unternehmen, das wie die Bahn auf den stark wachsenden Verkehrs- und Logistikmärkten aktiv ist, Gewinne zur Finanzierung des Wachstums flexibel einsetzen kann. Der Aktionär profitiert dann von einer Steigerung des Unternehmenswertes und erzielt seine Rendite vor allem durch Kursgewinne und weniger über Dividenden.

Viele Fragen bzw. die grundsätzliche Sinnhaftigkeit im Zusammenhang mit dem »Volksaktienmodell« sind noch ungeklärt. So lebt beispielsweise das Stimmrecht nach Aktienrecht wieder auf, wenn ein Unternehmen die garantierte Dividende zwei Jahre lang nicht bezahlen kann. Die Befürworter dieses Volksaktienmodells wollen dies ausschließen. Unklar ist auch, ob über das »Volksaktienmodell« ausreichend privates Kapital akquiriert werden kann. Die meisten Privatanleger kaufen ihre Aktien über Fonds. Es ist aber nicht geklärt, ob nach dem vorgeschlagenen »Volksaktienmodell« Fonds die Volksaktien überhaupt kaufen werden. Aktienfonds werden echte und keine unechten Aktien kaufen wollen. Anleihefonds werden auch weiterhin echte Anleihen und keine Vorzugsaktien kaufen. Wenn man berücksichtigt, dass bei Börsengängen in der Regel weniger als 20% bei Privatanlegern platziert wird, ist eine ausschließliche Platzierung von Bahnaktien bei Privatanlegern höchst unwahrscheinlich. Es ist nun einmal so, dass das Gros der Nachfrage nach Aktien von institutionellen Anlegern kommt, hinter deren Nachfrage wiederum Fondsinvestoren und damit »Kleininvestoren« stehen. Zielgruppe einer Emission für Bahnaktien sollten deshalb neben stimmberechtigten Privatanlegern auch Investoren mit dem Ziel einer konservativen, langfristig ausgerichteten Anlage sein. Für diese Investoren wäre die Bahn ein interessantes Investment.

Kapitalprivatisierung nicht weiter verzögern

Die Bahnreform, die 1994 mit einem entschlossenen Ja zu Wettbewerb und Privatisierung umgesetzt wurde und in de-

ren Folge das Unternehmen DB AG den Sprung zu einem wettbewerbs- und zukunftsfähigen Konzern mit guten Perspektiven für die Beschäftigten geschafft hat, droht durch ein unausgeglichenes Privatisierungsmodell à la »Volksaktie« ad absurdum geführt zu werden. Das diffuse Bild, das sich ergibt, wenn man das »Volksaktienmodell« näher durchdenkt, legt den Schluss nahe, dass es den Befürwortern wohl eher darum geht, die Kapitalprivatisierung der DB AG ganz zu verhindern. Dabei stehen zwei unterschiedliche Motivationen im Vordergrund. Zum einen besteht die Auffassung, dass man auf den Gang an die Börse verzichten könne, die guten Geschäftszahlen der DB AG in den letzten Jahren zeigten doch, dass man auf dem richtigen Weg sei. Dabei wird aber übersehen, dass die erfolgreiche Entwicklung gerade durch die ehrgeizige Zielstellung »Erreichen der Kapitalmarktfähigkeit« beeinflusst worden ist und die Verkehrsmärkte vor weiteren herausfordernden Entwicklungen stehen, für die sich die DB AG wappnen muss. Die Einschätzung, die DB AG solle sich auf die nationalen Verkehrsmärkte konzentrieren, dann brauche sie auch kein Kapital für die weitere Internationalisierung des Konzerns, verkennt, dass im Güterverkehr nationale Märkte der Vergangenheit angehören. Die Güterbahnen erbringen heute bereits mehr als die Hälfte der Transportleistung im grenzüberschreitenden Verkehr. Und wenn die DB AG in den Auf- und Ausbau globaler Transport- und Logistikmärkte investiert, dann tut sie dies, um den Kundenanforderungen an Transport- und Logistikdienstleistungen aus einer Hand zu entsprechen. Die Schiene kann ihre Stellung auf den Verkehrsmärkten nur behaupten, wenn es gelingt, sie intelligent in die Transportketten einzubinden. Insofern geht es heute um ein »sowohl als auch« und längst nicht mehr um ein »entweder oder«. Auch im Personenverkehr wird die Schiene sich eine alleinige Konzentration auf den nationalen Markt immer weniger leisten können. Ausländische Wettbewerber haben hierzulande längst Fuß gefasst. Dieser Trend wird sich mit der weiteren – auch politisch gewollten und geförderten – Liberalisierung der europäischen Personenverkehrsmärkte ab 2010 weiter verstärken. Um damit einhergehende Verluste an Marktanteilen im Heimatmarkt zu kompensieren und Arbeitsplätze entsprechend sichern zu können, muss sich die DB AG neue Geschäftschancen im Ausland erschließen. Ein »weiter so« bedeutet in sich dynamisch entwickelnden Märkten immer ein Zurückfallen – das kann nicht gewollt sein.

Eine andere Motivation, die Teilprivatisierung der DB AG auf Grundlage des vorliegenden Gesetzentwurfs zu verhindern, besteht darin, den integrierten Konzern aufzulösen, die Transportgesellschaften isoliert zu privatisieren und die Infrastrukturgesellschaften staatlich zu führen. Den Befürwortern des so genannten »Trennungsmodells« seien nochmals die Beweggründe der Bahnreform von 1994 in Erinnerung gerufen. In Bezug auf das Netz wurde damals argumentiert, es sei unerlässlich, den Bereich Fahrweg in einer

unternehmerischen Form zu führen, da nicht auszuschließen sei, dass mit einer staatlichen Aufgabe Fahrweg auch die unternehmerischen Effekte der Transportbereiche negativ berührt werden würden. Nur durch umfassende Eigenverantwortung und höchstmögliches kaufmännisches Eigeninteresse könne die Leistungsfähigkeit und Produktivität des Gesamtsystems Schiene so gesteigert werden, dass die Bahn im Wettbewerb bestehen und überproportional am Verkehrssystem teilhaben könne. Diese Argumentation besticht auch 13 Jahre später durch ihre Logik.

Mit der Bahnreform von 1994 wurde der Grundstein gelegt für die positive Entwicklung der Schiene in den letzten Jahren. Die DB AG hat es geschafft, mit den Entwicklungen auf den Personen- und Güterverkehrsmärkten Schritt zu halten und sich auf den Wachstumsmärkten gut aufzustellen. Um diesen Weg fortsetzen zu können, muss die Bahnreform von 1994 konsequent fortgesetzt werden. Diskutiert wurde genug, jetzt ist die Zeit zu handeln.



Gerd Aberle*

Volksaktienmodell nicht attraktiv

Die Deutsche Bahn AG: Ein »normales« Unternehmen?

Die Regierungskommission Bahn hatte in ihrem Gutachten zur Bahnreform, das 1994 fast vollständig umgesetzt wurde, bewusst den in der deutschen Rechtslandschaft fast einmaligen Übergang von dem »nicht rechtsfähigen Sondervermögen des Bundes« Deutsche Bundesbahn/Deutsche Reichsbahn zu einer Aktiengesellschaft vorgeschlagen. Ziel war eine möglichst große Staatsferne der im intensiven Wettbewerb stehenden Bahn, also der aktienrechtlich begrenzte Einfluss des Eigentümers auf die Unternehmenspolitik. Die jahrzehntelangen negativen Erfahrungen mit dem Sondervermögen Bundesbahn und dem permanenten Einfluss einer Vielzahl politischer Institutionen mit dem katastrophalen Zustand der Bahn in Deutschland (Personalaufwand höher als der Umsatz, 34 Mrd. € langfristige Schulden, qualitativ schlechtes Fahrzeugmaterial, sinkender Bahnmarktanteil) sollten aber auch gegenwärtig nicht in Vergessenheit geraten.

So ist der 1994 geschaffene Bahnkonzern zwar aktienrechtlich ein »normales« Unternehmen. Dennoch bestehen einige wichtige, für die vorgesehene materielle Privatisierung durch einen Börsengang bedeutsame Besonderheiten. Eines der wesentlichen Ergebnisse der Bahnreform von 1994 war, dass die DB AG keine gemeinwirtschaftlichen Aufgaben mehr hat; sie wurden dem Bund gemäß Art. 87 e bezüglich der Netzinvestitionen und den Ländern für den Schienenpersonennahverkehr zugewiesen, die hierfür vom Bund als Regionalisierungsmittel die erforderlichen Finanzaufwendungen erhalten. Insofern ist die in der aktuellen Diskussion, z.B. vom Bundestagsabgeord-

* Prof. Dr. Dr. h. c. Gerd Aberle, Universität Gießen, war Mitglied der Regierungskommission Bahn.

neten Scheer getätigte Feststellung falsch, die DB AG sei ein gemeinwirtschaftliches Unternehmen.

Nach Art. 87 e Abs. 3 GG muss das Schienennetz der DB AG im Mehrheitseigentum des Bundes insoweit verbleiben, als maximal 49,9% veräußert werden dürfen; Zustimmung der Länder vorausgesetzt. Hierdurch soll die Gemeinwohlverpflichtung des Bundes für Ausbau und Erhalt des Netzes gesichert werden (Art. 87 e Abs. 4 GG). Gleichzeitig ist der Bund für die Finanzierung der Investitionen in das Netz verantwortlich (Netto- und Ersatzinvestitionen), während die Netzunterhaltung von der DB Netz AG über Nutzungsentgelte zu finanzieren ist. Hier liegt die zentrale Besonderheit des Unternehmens DB AG: Das Netz als erfolgsentscheidendes Produktionsinstrument ist der Disposition durch die DB AG hinsichtlich der Investitionen teilweise entzogen, auch wenn das Netz derzeit im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der DB AG steht und nur indirekt über die 100% Kapitalanteile an der DB AG beim Bund.

Materielle Privatisierungserfordernisse

Die materielle Privatisierung beinhaltet die Beteiligung privaten Kapitals an der DB AG. Durch die Bahnreform von 1994 und organisationsrechtliche Ergänzungen ist die DB AG als Managementholding mit den Geschäftsbereichen Personenverkehr, Güterverkehr/Logistik und Infrastruktur strukturiert; die marktaktiven und von der Holding beherrschten Tochterunternehmen sind als Kapitalgesellschaften, teilweise als Aktiengesellschaften, tätig.

Die durch das Grundgesetz gegebene Schranke ermöglicht nur eine Teilprivatisierung von bis zu 49,9% der DB AG als Gesamtheit, sofern das Netz integraler Bestandteil des Unternehmens ist.

Es ist unstrittig, dass das Netz der DB AG mit rund 35 000 km Streckenlänge betriebswirtschaftlich aufgrund der hohen Fixkosten und regional sehr unterschiedlicher Auslastung nicht kostendeckend zu betreiben ist, das heißt, alle potentiellen Investoren gehen davon aus, dass die in Art. 87 e GG festgeschriebenen Investitionsverpflichtungen des Bundes auch weiterhin Geltung besitzen.

Die Wirtschaftsergebnisse der vergangenen Jahre und die erfolgreiche Positionierung der DB AG als international tätiger Mobilitätsdienstleister haben die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Börsengang geschaffen, der auch voraussetzt, dass der erforderliche freie Cashflow für Dividendenzahlungen in Zukunft erwirtschaftbar erscheint.

Störfeuer im Privatisierungsprozess

Das von der Bundesregierung vorgelegte Gesetzespaket zur Teilprivatisierung sieht vor, dass die DB AG das rechtliche

Eigentum am Netz an den Bund abgeben, aber das wirtschaftliche Eigentum auf (möglicherweise) 15 + 3 Jahre zugewiesen erhält. Damit wird das Netz weiterhin bei der DB AG bilanziert; über Netzaus-/neubau entscheidet der Bund. Für die erforderlichen Ersatzinvestitionen werden der DB AG jährlich 2,5 Mrd. € zur Verfügung gestellt mit entsprechenden Kontrollmöglichkeiten für eine zweckgemäße Mittelverwendung. Dieser Betrag entspricht den bisherigen Mittelzuweisungen, die allerdings durch bürokratieintensive Einzelentscheidungen mit erheblichem Aufwand im Zuweisungsverfahren behaftet sind. Damit wird den Vorgaben des Grundgesetzes entsprochen, da der Bund über 50% der Anteile des netzintegrierten Unternehmens DB AG behält und hierdurch seinen politischen Einfluss sichert. Dieser Einfluss bezieht sich nicht nur auf das Netz, sondern auch auf die Geschäftsbereiche Personenverkehr und Güterverkehr/Logistik, obwohl die Vorgaben des Grundgesetzes sich nur auf das Netz beziehen.

In den letzten Wochen sind medienwirksam mehrere Kritikpunkte von Gegnern der Teilprivatisierung vorgetragen worden.

- Die Länder lehnen mehrheitlich den zustimmungspflichtigen Gesetzesvorschlag ab. Sie gehen davon aus, dass private Kapitalanleger aufgrund ihres Renditestrebens die Bedienung der Fläche mit Schienenverkehrsleistungen bei schwacher Auslastung ablehnen und die DB AG zu entsprechenden Streckenstilllegungen veranlassen würden.
- Die Befürworter einer Abtrennung des Netzes und Übertragung sowohl des rechtlichen wie auch des wirtschaftlichen Eigentums auf den Staat erhoffen sich durch die strittige Diskussion um den Börsengang doch noch eine institutionelle Trennung von Eisenbahntransport und Netz, die durch die Koalitions- und Kabinettsentscheidungen zugunsten der Teilprivatisierung eines integrierten Unternehmens DB AG verworfen wurde.

Zu diesen Kritikpunkten ist festzustellen:

- Streckenstilllegungen bedürfen eines mehrstufigen rechtlichen Verfahrens; die Prüfungen und Bewertungen erfolgen durch DB-externe Institutionen, z.B. durch das Eisenbahnbundesamt (§ 11 Allgemeines Eisenbahngesetz). Über die Nutzung von Strecken in Schwachlastregionen entscheiden die Länder, die jeweils die Nahverkehrszüge bestellen. Dies erfolgt zunehmend über Ausschreibungsverfahren, bei denen die DB AG über die Tochter DB Regio als Anbieter auftritt, jedoch nur noch bei 40–50 % der Verfahren erfolgreich ist, d.h. dritte Bahnen übernehmen die Verkehrsleistungen.
- Es ist zutreffend, dass das natürliche Monopol Netz bei Integration in den Konzern der DB AG ein beträchtliches Diskriminierungspotential gegenüber dritten Bahnen besitzt. Durch einen problemadäquaten Regulierungsrahmen kann jedoch diese Diskriminierungsproblematik entscheidend reduziert, gleichzeitig aber die mit der Netzin-

tegration verbundene dynamische Effizienz (insb. Scope economies) gesichert werden. Nur ein Netzmanagement durch einen starken Netznutzer gewährleistet die aus den Nutzungsanforderungen des Personen- und Güterverkehrs abgeleitete Qualitätssicherung und die Kompatibilität mit den fahrzeugtechnischen Entwicklungen. Eine staatliche Netzorganisation, die letztlich nur eine Netzverwaltung betreiben kann, genügt nicht diesem speziellen Effizienzerfordernis.

In Deutschland besteht bereits seit der Bahnreform 1994 eine sehr weitgehende Öffnung des Netzes für dritte Bahnen, ergänzt durch einen differenzierten Regulierungsrahmen, in dem die Bundesnetzagentur, das Bundeskartellamt, der Netznutzerbeirat bei der DB Netz AG, ein Infrastrukturbeirat der Länder, die Monopolkommission und die EU-Kommission auf die Erfüllung des diskriminierungsfreien Netzzugangs achten. Als Folge nutzen in Deutschland neben der DB AG rund 300 Bahnen des Personenverkehrs und des Güterverkehrs mit steigenden Markterfolgen das Netz. Ihr Marktanteil stieg bei den Personenkilometern im Nahverkehr von 2002 bis 2006 von 3,9 auf 6,7%, im Güterverkehr bei den Tonnenkilometern von 4,8 auf 16,4%. Der Anteil dritter Bahnen an den gesamten Zugkilometern erhöhte sich von 8,6 auf 15,2%. In Deutschland ist die europa- und weltweit höchste Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr (intramodaler Wettbewerb) bei einer komplexen Nutzungsüberlagerung durch Personen- und Güterverkehr sowie Nah- und Hochgeschwindigkeitsverkehr anzutreffen. Dass Dritte aus nachvollziehbaren ökonomischen Überlegungen nicht in den äußerst kostenintensiven und durch Kundenbindungseffekte (BahnCard) erschwert zugänglichen Schienenpersonenfernverkehr eintreten, sei nur am Rande vermerkt. Ein wettbewerbspolitisch relevantes Diskriminierungsproblem ist hier nicht gegeben.

Insofern ist die immer wieder geäußerte Kritik am integrierten Eisenbahnunternehmen DB AG, der intramodale Wettbewerb funktioniere nicht, unzutreffend. Es sind auch keine bei vergleichbaren ausländischen Eisenbahnen und Netzstrukturen gegebenen Vorzüge eines Unbundling nachgewiesen worden.

Emission von Volksaktien?

Bis 2000 war ein Börsengang der DB AG aufgrund der wirtschaftlichen Ergebnisse nicht vorstellbar. Seitdem haben sich jedoch aufgrund von kostensenkenden und leistungssteigernden Veränderungen in den Geschäftsprozessabläufen, durch zahlreiche Akquisitionen von ausländischen Bahn- und Logistikunternehmen, durch eine konsequente Investitionsstrategie in rollendes Material und stationäre Anlagen die Wirtschaftskennzahlen außerordentlich verbessert. So wurde 2006 ein EBIT von 2,5 Mrd. € bei einem Umsatz von 30,1 Mrd. € und einem Jahresüberschuss von 1,68 Mrd. €

erreicht. 2001 betrug das EBIT noch – 0,7 Mrd. €. Der ROCE erreichte 2006 den Wert von 7,5% (2005: 5,0%), die Eigenkapitalquote ist auf 19,0% gestiegen. Die DB AG ist auf dem Weg zu einem führenden internationalen Mobilitäts- und Logistikdienstleister.

Es war immer daran gedacht, für die Gewinnung von neuem Kapital durch einen Börsengang vor allem institutionelle Anleger anzusprechen, die eine sichere längerfristige Kapitalanlage mit marktfähiger Rendite anstreben und weniger eine starke Kurssteigerung erwarten.

Die von Teilen der SPD geforderte Ausgabe von stimmrechtslosen Vorzugsaktien zur Verhinderung unerwünschten Einflusses von institutionellen Anlegern auf die Bahnpolitik ist als Instrument zur Verhinderung der Teilprivatisierung der DB AG anzusehen. Offensichtlich gibt es politisch aktive Kräfte, welche die Bahnreform von 1994 wieder umkehren wollen, ohne Rücksicht auf die katastrophalen Folgen für das Unternehmen DB AG und für die gesamte deutsche Volkswirtschaft.

Stimmrechtslose Vorzugsaktien als »Volksaktien« sind wegen ihrer Stimmrechtslosigkeit eine Beteiligung zweiter Klasse. Sie erbringen weit weniger Emissionserlös, als es bei der Veräußerung von Stimmrechtsaktien an internationale Anleger der Fall sein wird. Für die DB AG stellt diese »Volksaktie« wegen ihrer ergebnisunabhängig garantierten (höheren) Vorzugsdividende ein risikobehaftetes Eigenkapital dar, zumal diese Aktien im Unterschied zu einer Anleihe nicht durch Rückzahlung eingelöst werden können.

Das Volksaktienmodell ist somit weder unternehmenspolitisch noch gesamtwirtschaftlich attraktiv. Es gefährdet die notwendigen Kapitalzufuhr an die DB AG, die vom Bund als Eigentümer nicht geleistet werden kann und damit die Absicherung einer weiteren erfolgreichen Entwicklung des größten europäischen Mobilitäts- und Logistikdienstleisters. Die Liberalisierung der europäischen Schienengüterverkehrsmärkte erhöht permanent den Wettbewerbsdruck auf die DB AG, zunehmend auch durch ausländische Staatsbahnen und deren Tochterunternehmen. Ohne Nutzung von privatem Kapital wird die DB AG dem Wettbewerb nicht standhalten können. Durch die Marktöffnung für dritte Bahnen ist die Wettbewerbslage gegenwärtig wesentlich intensiver als vor der Bahnreform 1994, als nur der intermodale Wettbewerb durch den Straßengüter- und Binnenschiffsverkehr bzw. durch den Pkw die Bahn erfolgreich in große Schwierigkeiten als staatliches Sondervermögen brachte und keine intramodale Konkurrenz den viel stärkeren Druck ausübte.



Hans-Peter Friedrich*

Volksaktie – ein schlechtes Privatisierungsmodell

Ausgangslage – 13 Jahre nach der ersten Stufe der Bahnreform

Die Bahnreform 1994 war der entscheidende Schritt von der Behördenbahn hin zu einer nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen organisierten Deutschen Bahn AG (DB AG). Die Bahn wurde entschuldet, noch heute werden Jahr für Jahr aus dem Bundeshaushalt die Altschulden abgetragen. Grundidee war, dass der Staat dauerhaft die Verantwortung für das Schienennetz wahrnimmt, auf dem Schienennetz jedoch durch Wettbewerb und private Initiative die Kundenzufriedenheit und Effizienz verbessert werden. Als besonders erfolgreich erwies sich die damalige Entscheidung, die Schienen-Personenverkehrs in die Verantwortung der Bundesländer und damit der Entscheidung vor Ort zu legen. Mit den so genannten »Regionalisierungsmitteln«, die der Bund alljährlich in Milliardenhöhe zur Verfügung stellt, können die Länder Verkehrsleistungen bei der DB AG oder ihren Wettbewerbern bestellen. Mehr und mehr werden die Verkehrsleistungen auf den Strecken ausgeschrieben, so dass der Wettbewerb zwischen konkurrierender Bahnunternehmen zunehmend für eine effiziente Bewirtschaftung der Nahverkehre sorgt und den Ländern Finanzspielräume eröffnet, mit denen sie auch die Infrastruktur verbessern konnten. Neue Haltestellen und Modernisierung bestehender Einrichtungen haben die Attraktivität des Schienen-Personenverkehrs in den letzten Jahren nachhaltig gesteigert.

Der Personenfernverkehr wird nicht aus öffentlichen Mitteln finanziert. Jedes in- und ausländische Bahnunterneh-

men kann bereits heute Fernverkehrsleistungen auf eigene Rechnung und eigenes Risiko auf dem deutschen Schienennetz anbieten. Die Erfolge sind dabei aber eher von bescheidenem Ausmaß. Bisher haben nur wenige Wettbewerber den Eintritt in diesen Markt versucht. Ein wesentlicher Impuls für mehr Wettbewerb könnte sich allerdings aus der europaweiten Marktöffnung für grenzüberschreitende Verkehre in 2010 ergeben.

Ganz anders im Güterverkehr. Hier hat ein stärker werdender Wettbewerb dazu beigetragen, dass in den letzten Jahren signifikante Zuwächse der Gütertransporte auf der Schiene zu verzeichnen sind. Anlass zu Kritik gibt jedoch immer wieder die Tatsache, dass die DB AG als bei weitem größter Marktteilnehmer im Personen- wie im Güterverkehr gleichzeitig auch Eigentümer des Schienennetzes ist. Für eine DB AG, die gleichzeitig Netz und Betrieb hält, ist es unternehmerisch rational, Investitions- und Preispolitik der Eisenbahninfrastruktur an ihren Bedürfnissen auszurichten und für ihre Unternehmensinteressen zu nutzen. Die Bundesnetzagentur, die ihre Arbeit zu Beginn dieses Jahres aufgenommen hat, geht zwar jeder behaupteten Diskriminierung der Wettbewerber nach, doch kann die Regulierung ein wettbewerbsneutrales Geschäftsmodell der Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht ersetzen. Vielfach wird es als Fehlentscheidung angesehen, dass 1994 die Infrastruktur nicht in eine eigene Gesellschaft unabhängig von den Betriebsgesellschaften der DB AG eingebracht wurde, sondern die Trennung von Netz und Betrieb verschoben und bis heute noch nicht realisiert wurde. Zu groß war und ist die Versuchung für die DB AG, sich das natürliche Monopol »Infrastruktur« auf Dauer einzuverleiben. Statt die von den Reformern der neunziger Jahre vorgesehene Trennung vorzubereiten, hat der Konzern im Gegenteil das Netz möglichst weit integriert. Gleichzeitig entwickelte sich die DB AG zu einem internationalen Logistikunternehmen, das im In- wie im Ausland verkehrsträgerübergreifend Verkehrsbeteiligungen erwarb. Großeinkäufe, wie die Transportunternehmen Schenker oder Bax Global in den USA oder der beabsichtigte und letztlich gescheiterte Kauf der Hamburger Hochbahn oder der Hamburger Hafen und Logistik AG waren schlagzeilenträchtige Unternehmensentscheidungen. Diese Entscheidungen nähren aber andererseits immer mehr Zweifel daran, ob es richtig sein könne, dass ein deutsches Staatsunternehmen, mit deutschen Steuergeldern ausgestattet, zum Global Player aufsteigt und mit seinen internationalen Beteiligungen umfangreiche Risiken eingeht, die letztlich auch den Bundeshaushalt betreffen. Verluste aus dem Auslandsgeschäft der DB AG würden ihre Investitionsfähigkeit im Inland beeinträchtigen, so dass der Bund gezwungen wäre, zur Aufrechterhaltung des grundgesetzlichen gebotenen Schienenverkehrs Steuergelder in die Hand zu nehmen.

* Dr. Hans-Peter Friedrich, MdB, ist stellvertretender Vorsitzender der CDU/CSU-Bundestagsfraktion.

Teilkapitalprivatisierung als zweite Stufe ist überfällig

Aus ordnungs- und wirtschaftspolitischer, aber auch aus haushaltspolitischer Sicht ist deswegen längst der Zeitpunkt gekommen, den nächsten Schritt der Bahnreform umzusetzen: die Teilkapitalprivatisierung der im Wettbewerb stehenden Betriebsgesellschaften der DB AG. Durch die Einbeziehung privater Kapitalgeber durch einen Börsengang oder die Beteiligung von Investoren werden gleich mehrere Ziele erreicht:

Erstens: mehr Kundenfreundlichkeit, Innovation und Effizienz des Verkehrsangebots durch mehr Wettbewerb und Einbeziehung privaten Kapitals. Über vier Fünftel des Umsatzes der DB AG sind privatisierungsfähig und sollten auch privatisiert werden.

Zweitens: mehr Verkehr auf die Schiene. Dies hat die Entwicklung in allen Ländern gezeigt, in denen die Transportunternehmen privatisiert wurden. Damit wird auch ein wichtiger Beitrag zum Umweltschutz geleistet.

Drittens: fairerer Wettbewerb in den Logistikmärkten, da die staatlich subventionierte Eisenbahninfrastruktur sauber von dem Transportbereich getrennt wird.

Viertens: eine Effizienzkontrolle der Kapitalmärkte über die Investitions- und Expansionsentscheidungen des Bahnvorstandes herzustellen. Die Wirtschaftlichkeit eines Investments der DB AG in China, Indien oder sonst wo in der Welt zu beurteilen, kann nicht Aufgabe der deutschen Wirtschafts- oder Verkehrspolitik sein. Vielmehr müssen private, institutionelle Anleger oder strategische Anleger entscheiden, ob sie der DB AG Geld geben und was mit diesem Geld geschehen soll.

Fünftens: frisches Geld für die DB AG zur Wahrung ihrer weltweiten Chancen, sich im expandierenden Logistikmarkt zu positionieren und damit auch den europäischen Schienenverkehr zu stärken.

Für die Verkehrs- und Wirtschaftspolitiker der CDU/CSU-Bundestagsfraktion war aber auch klar, dass sich eine solche Teilkapitalprivatisierung ausschließlich auf die Verkehrsbetriebsgesellschaft des Konzerns beziehen konnte. Niemals aber sollten die DB Netz, die DB Station und Service oder die Energieversorgung in die Hand privater Anleger gelangen. Umso weniger, als die Infrastruktur auf absehbare Zeit massiv am finanziellen Tropf des Bundeshaushaltes hängt. Allein zur Sicherung des Infrastrukturbestandes in der heutigen Qualität ist ein Bundeszuschuss von wenigstens 2,5 Mrd. € jährlich erforderlich. Hinzu kommen notwendige Neu- und Ausbaumaßnahmen, die ebenfalls zur Sicherung des Infrastrukturauftrages im Bundeshaushalt kommen müs-

sen. Ein notwendiger Zwischenschritt auf diesem Weg zur zweiten Reformstufe war deshalb aus unserer Sicht stets eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb. Dies war auch Beschlusslage von Partei und Fraktion seit den neunziger Jahren.

Hindernisse auf dem Weg zur zweiten Reformstufe

Ganz andere Vorstellungen entwickelten der Bahnvorstand sowie einige Akteure in der Verkehrspolitik. Sie wollten den »integrierten Konzern« an die Börse bringen. Die Folgen wären ordnungs-, verkehrs- und wirtschaftspolitisch fatal: Das natürliche Monopol »Schienennetz/Infrastruktur« wäre unauflösbar Bestandteil des global agierenden internationalen teilprivatisierten Konzerns. Damit würde das Kernstück der deutschen Eisenbahn – das mit über 180 Mrd. € Steuergeldern finanzierte Netz – primär nach den Interessen privater Kapitalgeber gesteuert. Da das Grundgesetz verlangt, dass der Bund zu mehr als 50% an der Infrastruktur beteiligt bleibt, müsste der Bund Mehrheitsgesellschafter des Gesamtkonzerns bleiben. Jede Kapitalerhöhung, die zur internationalen Ausrichtung und Expansion des Konzerns erforderlich wären, müsste der Bund mitmachen.

Gleichzeitig wäre eine Infrastrukturpolitik erschwert, die nicht an den betriebswirtschaftlichen Interessen des Konzerns, sondern an den volkswirtschaftlichen Interessen des Logistikstandortes Deutschland orientiert ist. Der Staat zur Wahrnehmung seines Infrastrukturauftrages von dem teilprivatisierten internationalen Konzern abhängig, in dessen Eigentum die Infrastruktur stünde. Auch die Position des Mehrheitsgesellschafters hätte den Bund nicht befähigt, Verkehrspolitik über diese Kapitalbeteiligung umzusetzen; vielmehr wäre er ausschließlich den Kapitalinteressen seiner Mitgesellschafter verpflichtet. Umgekehrt hätte der Konzern den Staat aber in der Hand, wenn es um die staatliche Finanzierung des Bestandsnetzes ginge. Der Konzern hätte zur Aufrechterhaltung von Netzzumfang und -qualität praktisch jeden Preis verlangen können. Kein Kapitalanleger könnte sich eine komfortablere Situation vorstellen, als einen solchen Zugang zu den Steuertöpfen und eine faktische Risikoübernahme des deutschen Staates.

Die CDU/CSU-Bundestagsfraktion hat unterstützt von nahezu allen Wirtschaftsverbänden diesen »integrierten Börsengang« zurückgewiesen. Anders die SPD, die orientiert an der Gewerkschaft Transnet nur einen integrierten Börsengang akzeptiert. Die Interessen der Gewerkschaft sind klar: Der integrierte Börsengang würde auf Dauer einen halbstaatlichen Konzern zementieren, der durch die Kontrolle des natürlichen Monopols der Eisenbahninfrastruktur den Wettbewerb beherrschen könnte. Eine bessere Position kann sich eine Gewerkschaft kaum wünschen. Ob es wirklich im

Interesse der Beschäftigten des Eisenbahnsektors sinnvoll ist, solche monopolähnlichen Strukturen zu fördern, ist mehr als fraglich. Denn es geht auch um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße. Nur dann, wenn die Bahnunternehmen im Wettbewerb ihre Effizienz verbessern, haben sie auch eine Chance, gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu bestehen.

Ende 2006 wurde ein Kompromiss zwischen SPD und CSU geschlossen: Die Infrastruktur sollte in das Eigentum des Bundes übergehen – wie von CDU/CSU gewünscht, gleichzeitig sollte die DB AG für einen Zeitraum von 15 Jahren die Infrastruktur bilanzieren dürfen – wie von der SPD gewünscht, um den von den Gewerkschaften geforderten »konzerninternen Arbeitsmarkt« aufrechtzuerhalten.

Das Eigentumssicherungsmodell

Zur Erfüllung des Spagats »Eigentum beim Bund« und »Bilanzierung bei der DB AG« war der Bundesverkehrsminister zu einer abenteuerlichen Rechtskonstruktion gezwungen worden. Unter Verwendung des Begriffs der »Sicherungsübereignung« wurde eine Konstruktion gewählt, die als »Eigentumssicherungsmodell« Schlagzeilen und Kopfschütteln verursachte. Aus Sicht der Union war die Konstruktion unter Bedingungen akzeptabel. Denn der Gesetzentwurf sah vor, dass in 10 bis 15 Jahren der Bundestag die endgültige Trennung von Netz und Betrieb beschließen konnte und dann durch einen lediglich juristischen Akt die Zusammenlegung des »wirtschaftlichen Eigentums« an der Infrastruktur mit dem »juristischem Eigentum« beim Bund, möglich sein würde. Das Eigentumssicherungsmodell wurde von der Union also als ein Zwischenschritt auf dem Weg zu einer Trennung von Netz und Betrieb angesehen. Bedingung für die Union war allerdings, dass die Bewirtschaftung der Infrastruktur durch die DB AG den Wettbewerb nicht behindern dürfte. Eine wirksame Regulierung und externe Preiskontrolle sollte sicherstellen, was ansonsten der Markt leistet. Außerdem sollte die Schienenverkehrspolitik des Bundes auch dann durchsetzbar gemacht werden, wenn es im Einzelfall nicht dem betriebswirtschaftlichen Konzept der DB AG entsprechen sollte.

Auch bei dieser Konstruktion blieb allerdings bei vielen die Sorge, ob das Schienennetz tatsächlich nach 10 bis 15 Jahren der DB AG wieder weggenommen werden könnte; schließlich wäre dann ein milliardenschwerer Wertausgleich für die Entnahme des Eigenkapitals aus der Bilanz fällig geworden.

Die Volksaktie

Die Privatisierungsgegner in der SPD haben auf dem Parteitag im Oktober eine Privatisierung der DB AG nur mit

»Volksaktien« als Vorzugsaktie ohne Stimmrecht gefordert, um auf diese Weise den Einfluss von Privatinvestoren auf das Unternehmen und insbesondere auf die Infrastruktur zu verhindern. Der Verkauf einer solchen »Volksaktie« wäre jedoch ökonomisch wie politisch nicht zielführend. Erstens würde die Effizienzkontrolle der Kapitalmärkte über die internationalen Aktivitäten der DB AG auf nahezu null reduziert. Aktionäre ohne Stimmrecht können den Vorstand nicht wirksam kontrollieren und ihre Kapitalanlegerinteressen durchsetzen. Zweitens wäre die Privatisierung mit der Volksaktie als Kapitalbeschaffung nicht geeignet. Denn zum Ausgleich für die Machtlosigkeit der Aktionäre müsste eine Mindestrendite garantiert werden. Vor diesem Hintergrund wäre die »Volksaktie« eine reine Scheinprivatisierung, mit der keines der ursprünglichen Ziele erreicht würde. Herauskommen würde ein schlechtes Privatisierungsmodell, das die ordnungspolitischen Probleme des Eigentumssicherungsmodells mit dem Mangel an Kontrolle durch die Kapitalmärkte verbunden hatte. Die Union hat sie deswegen von Anfang an abgelehnt.

Ausblick

Die Teilkapitalprivatisierung der Betriebsgesellschaften ohne Infrastruktur ist die politisch mögliche und in der Sache zielführende Weiterführung der Bahnreform. Die Beteiligung von privatem Kapital an der Transport-Holding bedeutet keine »Zerschlagung« des Konzerns. Solange nämlich über den teilprivatisierten Betriebsgesellschaften und den nicht-privatisierten Infrastrukturgesellschaften ein gemeinsames Dach der DB AG bestehen bleibt, können die operativen Vorteile aus dem Verbund von »Rad und Schiene« erhalten bleiben. Vielmehr lässt der Verbund im Konzern alle Möglichkeiten, auch dem Anliegen der Gewerkschaften und ihrer Forderung nach Aufrechterhaltung des konzerninternen Arbeitsmarktes Rechnung zu tragen. Von einer »Zerschlagung« kann schon deshalb keine Rede sein, da alle Unternehmensteile unter einem Konzerndach bleiben. Gerade im Interesse der Beschäftigten der DB AG in allen Sparten des Unternehmens ist es jetzt wichtig, mit einer Teilkapitalprivatisierung die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Die Teilkapitalprivatisierung muss deswegen auf der politischen Tagesordnung bleiben.



Christian Kirchner*

Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG: Neue Konzepte?

Von der visionären Bahnreform des Jahres 1994 zum Scheitern der Privatisierung im Jahre 2007?

Seit Jahren wird über die (Teil-)Privatisierung der Deutschen Bahn AG diskutiert. Bereits mit der Eisenbahnreform aus dem Jahre 1993, umgesetzt 1994, wurden die Weichen Richtung Privatisierung gestellt. Es wurde vorgesehen, dass die Deutsche Bahn AG als Wirtschaftsunternehmen zu führen sei. Zusätzlich wurden die Modalitäten geregelt, unter denen eine Privatisierung stattzufinden hätte, die auch eine private Beteiligung am Netz beinhaltet. Die alten Bruchlinien zwischen einem Integrations- und einem Separationskonzept wurden – wie schon in der Diskussion in den neunziger Jahren – wieder sichtbar. Während die eine Seite die Vorteile eines integrierten Bahnkonzerns betonte, beharrte die andere auf der Forderung nach einer Trennung von Netz und Verkehr. Endlich hatten sich die Regierungsparteien Ende 2006 auf eine Kompromisslinie geeinigt, nach dem der Bund am Netz juristisches Eigentum eingeräumt bekommen sollte, während das wirtschaftliche Eigentum bei der Bahn liegen sollte. Aus Haushaltsperspektive hatte diese Privatisierungsvariante zumindest den Vorteil, dass die Bilanzierung des Netzes – und damit auch der Ansatz der auf dem Netz lastenden Verbindlichkeiten – bei der Bahn zu erfolgen hätte. Die Verbindlichkeiten würden also nicht in den Bundeshaushalt eingehen und damit dessen Maastricht-Kompatibilität gefährden.

Totalgegner der Bahnprivatisierung witterten hinter einer solchen Lösung ein verfassungswidriges Konstrukt. Der

Gewährleistungsverantwortung des Bundes sei mit dem juristischen Eigentum am Netz nicht Genüge getan, wenn das wirtschaftliche Eigentum bei der Bahn liege, an der auch private Investoren beteiligt seien. Diese etwas abwegige Argumentation übersah geflissentlich, dass der Bund mehrere Instrumente besitzt, um seiner Gewährleistungsverantwortung nachzukommen, darunter insbesondere eine Einflussnahme qua Anteilsrechten und eine Einflussnahme qua Finanzierungs- und Leistungsvereinbarungen (LuFV). Ferner stattet der Bund die Länder mit Regionalisierungsmitteln aus, die der Bestellung von Verkehren dienen und damit die Auslastung und wirtschaftliche Tragfähigkeit der Infrastruktur beeinflussen. Die Einflussnahme über Anteilsrechte ist nach deutschem Gesellschaftsrecht eine sehr begrenzte, da die Leitungsmacht beim Vorstand des Unternehmens liegt und nicht bei der Hauptversammlung. Die Bahnreform von 1993 hatte mit Bedacht den Weg gewählt, dass die Bahn als Wirtschaftsunternehmen in der Rechtsform der Aktiengesellschaft zu führen sei, bei der der Eigentümer eben nicht in Maßnahmen der Geschäftsführung eingreifen kann. Anteilsrechte vermitteln also nur einen indirekten Einfluss, wohingegen der Bund in Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) ganz konkrete Pflichten und Durchsetzungsmechanismen festschreiben kann.

Dem Konzept einer (Teil-)Privatisierung eines integrierten Bahnkonzerns mit einer Beschränkung des Konzerns bezüglich des Eigentums am Netz (wirtschaftliches statt juristisches Eigentum) wurden nach den fruchtlosen rechtlichen Angriffen gegen dieses Konzept weitere Steine in den Weg geworfen. Bestand eines der wesentlichen Ziele der Privatisierungspläne darin, der Bahn den Zugang zum Kapitalmarkt zu eröffnen – einschließlich der Fähigkeit der Eigenkapitalaufnahme –, um sie in einer Phase der Öffnung und Umstrukturierung der europäischen Märkte von den Fesseln der Finanzierung über den Bundeshaushalt zu befreien, so ließ sich dieses Ziel womöglich dann vereiteln, wenn man die Beteiligung von institutionellen Anlegern und Großinvestoren vereiteln könnte, um statt dessen eine unattraktive Privatisierungsvariante zu wählen, nämlich die Beteiligung von »Volksaktionären« ohne Stimmrecht. Mit dem Beschluss des Hamburger Parteitages der SPD, der versucht, die Partei auf ein Volksaktienkonzept festzulegen, hatte es den Anschein, als sei damit das Projekt »Bahnprivatisierung« gescheitert. Es würde bei der Staatsbahn bleiben, mangels Haushaltsengpässen unterfinanziert und unfähig, sich an der Neustrukturierung der europäischen Eisenbahnmärkte zu beteiligen. Nach jahrelanger Diskussion, in der sich die streitenden Parteien zwar über das Privatisierungskonzept gestritten hatten, nicht aber über die Notwendigkeit der Privatisierung als solcher, schien man die Uhr auf eine Zeit vor 1994 zurückgedreht zu haben. Denn

* Prof. Dr. Dr. Christian Kirchner ist Inhaber des Lehrstuhls für deutsches, europäisches und internationales Zivil- und Wirtschaftsrecht und Institutionenökonomik an der Humboldt-Universität zu Berlin.

1994 waren – wie ausgeführt – die Weichen in Richtung Privatisierung gestellt worden.

Notwendigkeit neuen Nachdenkens

In der geschilderten Situation, in der es den Anschein hat, als sei der Zug »Bahnreform« gegen eine Wand gefahren, ist neues Nachdenken erforderlich. Es gilt, Klarheit zu schaffen, was konsentiert ist, wo Streit herrscht, welche Optionen verbleiben.

Zuerst die Punkte, in denen Einigkeit besteht: (1) Die Kapitalausstattung der DB AG muss verbessert werden. Dies allein aus Haushaltsmitteln des Bundes zu tun, stößt auf Probleme. (2) Der Bund soll weiterhin maßgeblichen Einfluss auf das Unternehmen ausüben können, das als Wirtschaftsunternehmen zu führen ist. (3) Es soll vorerst nur eine Teilprivatisierung durchgeführt werden. Die Einigkeit ist nicht so deutlich, wenn es um das Konzept der integrierten Bahn geht. Hier wendet sich der Beschluss des SPD-Parteitag gegen eine Zerschlagung. In den anderen beiden Regierungsparteien war man bereit, ein Modell mit zu tragen, in dem das juristische Eigentum am Netz beim Bund liegt, das wirtschaftliche bei der Bahn, so dass im Ergebnis die Vorteile der Integration nicht zerstört werden.

Uneinigkeit besteht bei einer Teilprivatisierung des DB-Konzerns als ganzem bezüglich der künftigen Aktionärsstruktur und dem Mitspracherecht privater Aktionäre. Während im Beschluss des SPD-Parteitag von der Ausgabe stimmrechtsloser Vorzugsaktien (»Volksaktien«) die Rede ist, wird eben dies von den anderen Regierungsparteien abgelehnt.

In diesem Spannungsverhältnis muss im ersten Schritt abgewogen werden, was die Folgen eines Verzichts auf eine Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG zum jetzigen Zeitpunkt bedeuten würde. Sodann sind die Eckpunkte einer erfolgreichen Teilprivatisierung deutlich zu machen. Sodann ist der durchaus offene Begriff der »Volksaktie« auszuloten. Schließlich ist zu prüfen, ob ein Ausweg in einer Teilprivatisierung einer Zwischenholding liegen könnte, in der die Bereiche Personenverkehr sowie Transport und Logistik zusammengefasst sind, liegt. Dieses Konzept kommt aus dem Bundesfinanzministerium und läuft unter dem Namen »Holding-Modell«.

Die Kosten des Verzichts auf eine (Teil-)Privatisierung

Die Tatsache, dass die Deutsche Bahn AG Kapital benötigt und dass eine Alimentierung aus dem Bundeshaushalt angesichts des klaren Vorrangs der Haushaltskonso-

lidierung auf erhebliche Probleme stößt, führt zur zwingenden Konsequenz einer (Teil-)Privatisierung. Entscheidend ist der Zugang zum Kapitalmarkt für Eigenkapital. Eine weitere Verschuldung bei gegebener Eigenkapitalausstattung erscheint weder betriebswirtschaftlich vertretbar noch politisch erstrebenswert. Der Zugang zum Kapitalmarkt zum jetzigen Zeitpunkt ist geboten, da mit der europaweiten Öffnung der Bahnmärkte eine Neustrukturierung insbesondere der Schienengütermärkte stattfindet. Hier kann nur mitspielen, wer das Kapital aufbringt, um Beteiligungen zu erwerben. Die neuen – europäischen – Strukturen der Schienengütermärkte sind für den deutschen Markt deshalb vorteilhaft, weil erst dann der Vorteil langer Transportwege, auf denen die Bahn dem Straßengüterverkehr überlegen ist, ins Spiel gebracht werden können. Um in Deutschland mehr Verkehr und damit mehr Güter auf die Schiene zu bringen, ist die Schaffung eines europäischen Schienengütermarktes erforderlich. Die Deutsche Bahn AG steht hier im Wettbewerb mit einer Vielzahl von Unternehmen, die Zugang zum Kapitalmarkt haben. Ist ihr dieser verwehrt, findet ein Kampf mit Spießen ungleicher Länge statt. Die Öffnung und Neustrukturierung der europäischen Schienengütermärkte findet jetzt statt. Ein Kapitalmarktzugang erst in einigen Jahren käme zu spät. Das Zeitfenster hätte sich möglicherweise schon wieder geschlossen. Ein Verzicht auf eine Privatisierung zum jetzigen Zeitpunkt bedeutet einen erheblichen Nachteil für die Schiene im intermodalen Wettbewerb. Im Straßengüterverkehr sind die Märkte schon lange geöffnet. Die hier tätigen Akteure verfügen alle über den erforderlichen Zugang zum Kapitalmarkt. Ein Verzicht auf die Privatisierung in dieser Situation ist für den Bund äußerst kostspielig. Es geht nicht nur um den entgangenen Privatisierungserlös. Es geht um die Ausgaben, die in künftigen Perioden auf den Bundeshaushalt zukommen, will man die Schiene dauerhaft stärken und sich an der Europäisierung der Bahnmärkte beteiligen. Die Nachteile sind aber auch die Stellung des schienengebundenen Transports im intermodalen Wettbewerb hoch. Bliebe es bei – relativ kleinen – nationalen Märkten, könnte die Schiene ihren komparativen Kostenvorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern nicht voll ausspielen. Das könnte auch negative Auswirkungen auf die Umwelt haben.

Voraussetzungen einer erfolgreichen (Teil-)Privatisierung der Bahn

Eine erfolgreiche Teilprivatisierung bedeutet, dass die Bahn für Kapitalgeber attraktiv ist, sie also Eigenkapital zu günstigen Konditionen aufnehmen kann. Aus Sicht potentieller Anleger handelt es sich bei der Bahnaktie weder um einen Spekulationswert noch um ein Papier mit kurzfristigen Gewinnchancen. Wer in diese Aktie investiert, orientiert sich an den langfristig günstigen Aussichten der Trans-

portmärkte mit wachsenden Anteilen des Schienentransports. Die Komplexität der Marktentwicklung internationaler Transportmärkte verlangt die Arbeit von Finanzanalysten. Die Bahnaktie ist grundsätzlich wenig geeignet als Anlage von privaten Kleinanlegern, die Chancen und Risiken in diesen Märkten nur schwer einschätzen und bewerten können. Wollte man darauf setzen, dass vorzugsweise diese Anleger zum Zuge kämen, ginge dies im Wettbewerb zwischen verschiedenen Anlegern nur durch eine Restriktion anderer Anleger. Man müsste die Konditionen für andere Anleger so unattraktiv machen, dass diese ein Interesse an der Anlage verlor. Das bedeutete aber, dass das primäre Ziel der Privatisierung, nämlich der Zugang zum Kapitalmarkt zu günstigen Konditionen, verspielt würde. Man kann nicht beides zugleich wollen, den Kapitalmarktzugang zu günstigen Konditionen und den Ausschluss der Investoren, die diese Konditionen bieten können.

Die Eckpunkte einer erfolgreichen (Teil-)Privatisierung sind dann die folgenden:

- (1) Privatisierung mit Erhaltung des integrierten Bahnkonzerns und damit von Synergieeffekten und Innovationspotentialen.
- (2) Angebot zu attraktiven Konditionen für professionelle Anleger (institutionelle Anleger, Großinvestoren).
- (3) Gewährleistung des maßgeblichen Einflusses des Bundes (Gewährleistungsverantwortung).

Eckpunkt (2) schließt das Konzept der »Volksaktie« aus, wenn darunter ein risikoloses Papier zu Sonderkonditionen gemeint ist und wenn die Beteiligung institutioneller Anleger be- oder verhindert wird. Ist dies das Ziel des Volksaktienvorschlags, so ist er nur eine schönrednerische Umschreibung für die Forderung nach einem Verzicht auf die Bahnprivatisierung. Die gravierenden Folgen eines solchen Verzichts sind weder ökonomisch noch politisch zu akzeptieren.

Eckpunkt (3) macht keine Probleme, wenn der Gewährleistungsverantwortung parallel über eine Mehrheitsbeteiligung des Bundes und über vertragliche Bindungen (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen) Genüge getan wird.

Im Ergebnis wird man zum Schluss kommen, dass das Volksaktienmodell kein Privatisierungsmodell ist, sondern ein Privatisierungsverhinderungsmodell.

Das Holding-Modell

Beim Holding-Modell lägen die Anteile der Holdinggesellschaft zu 100% beim Bund. Damit änderte sich in Bezug auf das Netz nichts gegenüber dem gegenwärtigen

Zustand. Das bedeutet, dass eine Privatisierung unter diesen Rahmenbedingungen nicht der Gesetzesform bedarf. Die Netz AG bliebe weiterhin Tochtergesellschaft im Bahnkonzern. Ihre relative Unabhängigkeit wäre – wie schon heute – nach den Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts zu gestalten. Für die Privatisierung wäre eine veränderte Konzernstruktur erforderlich. Die Bereiche Personenverkehr sowie Transport und Logistik (jeweils als eigene Aktiengesellschaften) wären in einer Zwischenholding zusammenzufassen. Die Verkehrsgesellschaften unterständen dann nicht direkt der Konzernspitze des Bahnkonzerns, sondern der Zwischenholding, die ihrerseits Tochtergesellschaft im Bahnkonzern wäre. Juristisch ist eine solche Konzernstruktur darstellbar. Die Beherrschungsmöglichkeiten über Kapitalmehrheiten wären gegebenenfalls abzusichern über Beherrschungsverträge. Das eigentliche Augenmerk gilt zum einen dem Kalkül eines potentiellen Investors, der sich nun an der Zwischenholding beteiligt, zum anderen der Frage, ob die neue Konzernstruktur mit Zwischenholding das alte Separationsmodell wieder aufleben lässt, ob also die Vorteile des integrierten Bahnkonzerns preisgegeben werden. Die Probleme »Wahrung des Integrationskonzepts« und »Investorenkalkül« sind aufeinander bezogen. Aus Sicht eines potentiellen Investors besteht ein vitales Interesse an der Aufrechterhaltung der Integrationslösung. Würden nämlich Entscheidungen, die die Infrastruktur betreffen, und solche, die den Verkehr betreffen, voneinander getrennt, träten nicht nur erhebliche Friktionen auf. Es würde sehr schwierig werden, technologischen Fortschritt, der gleichermaßen auf der Netzebene und der Ebene des Verkehrs betrifft, Effizienzgewinne bei der Infrastruktur voranzutreiben. Aus Sicht von Investoren, die allein an Verkehrsgesellschaften beteiligt sind, würde sich ein erhebliches Risiko abzeichnen: Netzbezogene Entscheidungen, die die Verkehrsgesellschaften belasteten. Von da her haben Investoren, die sich an Verkehrsgesellschaften beteiligen, ein Interesse an Entscheidungen in einem integrierten Konzern. Das bedeutete, dass Sicherheit für einen überschaubaren Investitionszeitraum zu schaffen ist, dass der integrierte Bahnkonzern erhalten bleibt, dass die neue Privatisierungsvariante nicht als Einstieg in die Separierung begriffen wird. Eine solche Sicherheit lässt sich durch entsprechende vertragliche Konstruktionen schaffen. Dabei ist es nicht uninteressant, dass in diesem Fall, die von den Gewerkschaften vertretenen Arbeitnehmer des integrierten Bahnkonzerns ein gleichgelagertes Interesse haben. Separation bedeutet für die betroffenen Gewerkschaften die Gefahr einer Aufkündigung des Beschäftigungsbündnisses und möglicher Arbeitsplatzverluste. Während in einem integrierten Konzern ein konzerninterner Arbeitsmarkt existiert, in dem Wachstumsbereiche Arbeitskräfte aus anderen Bereichen aufnehmen können, entfällt dieser Vorteil im Separationsszenario. Private Investoren, die sich an Verkehrsgesellschaften beteiligen,

haben von da aus ein Interesse, Vereinbarungen, die auf die Sicherung des konzerninternen Arbeitsmarkt zielen, zu unterstützen.

Der Erfolg des Holding-Modells wird also davon abhängen, ob es gelingt, vertragliche, auch arbeitsvertragliche, Konstruktionen zu finden, die eine Beteiligung privater Investoren an der Verkehrszwischenholding attraktiv machen. Notwendig ist die Sicherung des integrierten Konzerns.



Christoph Schaaffkamp*

Deutsche Bahn AG Börsengang richtig machen

Eine Erinnerung

Aufgeregte politische Debatten neigen dazu, Ziel und Ausgangspunkt aus dem Blick zu verlieren. Gegenwärtig wird der Börsengang der Deutschen Bahn AG (im Folgenden: DB AG) angestrebt. Dabei sind Ob und insbesondere Wie noch nicht entschieden. Kern der aktuellen Diskussion ist immer noch, ob Schienen und Stationen als Teil des Konzerns privatisiert werden oder beim Staat verbleiben sollen, da die Privatisierung der DB AG mit Netz mit weitreichenden Konsequenzen verbunden sein könnte:

- Private Dritte könnten Zugriff auf die Eisenbahninfrastruktur bekommen und ihren Renditeerwartungen unterwerfen – ggf. im Widerspruch zu Zielen der Daseinsvorsorge.
- Bei Netz und Stationen würde der Erlös aus der Privatisierung weit unter dem Zeitwert und dem Wiederbeschaffungswert liegen.
- Der weltweit agierende Logistikkonzern DB AG verbliebe aufgrund der Privatisierungssperre des Art. 87e GG dauerhaft mehrheitlich in Staatseigentum.
- Die Struktur der DB AG als integrierter Konzern mit Netz und Transport wäre praktisch unumkehrbar zementiert.

In diese Diskussion wurde der Vorschlag eingeführt, durch die Ausgabe von stimmrechtslosen Vorzugsaktien (»Volksaktien«) trotz Teilprivatisierung sicherzustellen, dass private Aktionäre keinen unerwünschten Einfluss auf die Entwicklung der Infrastruktur nehmen können.

Nachfolgend wird betrachtet, welche Ziele mit der Teilprivatisierung der DB AG verfolgt werden. Untersucht wird, ob

* Christoph Schaaffkamp ist geschäftsführender Gesellschafter der Unternehmensberatung kcw, Berlin, Hamburg (www.kcw-online.de).

hierzu die Volksaktie ein geeignetes Instrument darstellt. Anschließend wird basierend auf dem Modells der Privatisierung einer operativen Sub-Holding der DB AG die Frage nach einer sinnvollen Struktur für den Börsengang der DB AG betrachtet.

Ziele und bisheriges Ergebnis der Bahnreform

Mit der Bahnreform 1993 sollten erreicht werden:

- *Mehr Verkehr auf die Schiene.* Das Ziel wurde bislang nur teilweise erreicht. Die Nachfrage im Fernverkehr und im Güterverkehr liegt trotz konjunktureller Erholung noch immer auf dem Niveau von 1993. Die Fahrgastzuwächse im Regionalverkehr wurden mit starken Angebotsausweitungen erkaufte.
- *Haushaltsentlastung.* Inwieweit diese erreicht wurde, ist umstritten. Der Bund stellt weiter kontinuierlich umfangreiche Haushaltsmittel zur Verfügung.¹ Gleichzeitig ist die Verschuldung der DB AG seit 1994 (Entschuldung, Abwertung des Anlagevermögens) auf 22 Mrd. € angestiegen. Das Netz wird vom Bund weiter mit ca. 2,5 Mrd. € p.a. zzgl. Finanzierung Neu-/Ausbau subventioniert.
- *Wettbewerb.* Dieser sollte insbesondere mit Hilfe der in der Bahnreform angelegten Trennung von Netz und Transport entstehen. Er sollte Effizienz und Innovation treiben, ist aber insbesondere im Personenverkehr noch immer die Ausnahme. Die DB AG ist weiter in allen Eisenbahnsparten marktbeherrschend. Sie verfügt über die Infrastruktur und hat ein faktisches Monopol beim Rollmaterial im Personenverkehr.

Unbestreitbar weist die Bahnreform auch Erfolge auf. Die DB AG hat sich von einer Behörde weit in Richtung eines marktorientierten Dienstleisters entwickelt und über gezielte Zukäufe als globaler Logistikanbieter aufgestellt. Die Zukäufe vergrößern die Schuldenlast.

Die Zukäufe und die globale Strategie erzeugen weiteren Kapitalbedarf der DB AG, die davon ausgeht, dass sie einen erheblichen Teil der Privatisierungserlöse für sich behalten könne. Diese sind nach ihren Vorstellungen für Investitionen im Logistikbereich und für die internationale Expansion bestimmt. Für die Weiterentwicklung der deutschen Eisenbahninfrastruktur plant die DB AG keine Eigenmittel.

Welchen Mehrwert bietet die »Volksaktie«?

Vom BMVBS wird die Frage geprüft, ob die Ausgabe stimmrechtsloser Vorzugsaktien (»Volksaktien«) geeignet ist, die Privatisierung »voranzubringen«.

¹ Vgl. aktuelle Angaben in BT-Ds. 17/6676, Fragen 33 ff.

Primär dürfte es sich um einen klassischen politischen Kompromissvorschlag handeln. Der zugrunde liegende Parteitagsbeschluss der SPD beruhte auf dem Unbehagen, dass private Investoren Erhalt und Steuerbarkeit der Infrastruktur gefährden könnten.

Es erscheint jedoch fraglich, ob dieses und die Ziele der Bahnreform durch die Ausgabe von »Volksaktien« erreicht werden können, die international ohne Vorbild ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die »Volksaktie« innerhalb eines Börsengangs der DB AG mit *Infrastruktur* eingesetzt werden soll:

- *Mehr Verkehr auf der Schiene* wird dadurch erreicht, dass geeignete Strukturen geschaffen werden. Entscheidend sind die Funktionsfähigkeit des Marktes, diskriminierungsfreier Marktzugang und wirksame Regulierung.² »Volksaktien« haben hierauf keine Auswirkungen.
- Die *Haushaltsentlastung* bei der Eisenbahn ist – gleichbleibenden Umfang von Netz und Leistungen vorausgesetzt – davon abhängig, dass die Strukturen des Eisenbahnmarktes auf möglichst große Teile der Wertschöpfung Effizienz- und Innovationsdruck ausüben. Weiter muss die Effizienzsteigerung auch tatsächlich der öffentlichen Hand zugute kommen, damit diese die Zuschüsse für die Eisenbahn minimieren kann. Dieses setzt insbesondere wirksamen Wettbewerb voraus. Die »Volksaktie« ist hierauf ohne Einfluss.
- Mehr *Effizienz und Effektivität bei der Infrastruktur* durch den Treiber Kapitalmarkt wäre wünschenswert. Dies ist kein Automatismus, gerade da das Netz auf direkte staatliche Subventionen angewiesen ist. Mit oder ohne Volksaktie ist die Zementierung eines dauerhaften Monopols kein geeigneter Anreiz. Widersinnig ist, dass ein natürliches Monopol teilprivatisiert werden soll, ohne dass Wettbewerb entsteht.
- Auch gegen die *befürchteten negativen Effekte der Privatisierung* erscheint die »Volksaktie« zu schwach. Sie stärkt zwar die Stellung des Bundes. Die Effekte werden jedoch nicht durch private Aktionäre verursacht, sondern dadurch, dass ein integrierter Konzern mit Infrastrukturmonopol privatisiert wird. Auch mit »Volksaktionären« kann dieser Monopolrenten durchsetzen, verfügt über Diskriminierungspotentiale, nutzt Innovationspotentiale unzureichend und muss daran interessiert sein, spezifisch teure Netzbestandteile abzustoßen.
- Weltweit gibt es für die Privatisierung der Infrastruktur oder für die eines integrierten Staatskonzerns *kein positives Vorbild*.³ Im Gegenteil: Die Privatisierung der bri-

² Die hinsichtlich der Nachfrageentwicklung erfolgreichsten nationalen Eisenbahnen in Europa sind diejenigen mit einer klaren Trennung von Netz und Transport: Großbritannien und Schweden.

³ Erfolgreich privatisierte Infrastrukturen finden sich bislang für Rumpfnetze (Japan) oder langsame Güterverkehrsnetze (USA); diese Strukturen sind mit der DB AG nicht vergleichbar.

tischen Eisenbahninfrastruktur endete mit der Pleite von Railtrack plc. In Neuseeland, Estland und Tasmanien scheiterte die Privatisierung integrierter Staatsbahnen. Immer musste der Staat mit Steuergeldern intervenieren.

Dem Bundesfinanzminister droht bei der Privatisierung mit Infrastruktur und »Volksaktie« ein Misserfolg.

- Wegen des reduzierten Einflusses auf die Unternehmensführung bei »Volksaktien« werden sich die Privatisierungserlöse (5 bis 8,7 Mrd. € für 49% der Aktien lt. PRIMON-Gutachten) voraussichtlich verringern. Die Beiträge für den Bundeshaushalt oder für das weitere Wachstum der DB AG schrumpfen entsprechend.
- Insgesamt ist die Tragfähigkeit und Nachhaltigkeit des Konzepts der stimmrechtslosen Aktie zweifelhaft. Da bei Entfall der Dividende das Stimmrecht zwingend auflebt, müssten erhebliche Gewinnreserven aufgebaut werden. Diese würden die mögliche Kapitalzuführung aufheben.
- Das Ziel, die Unternehmensführung durch den Renditedruck privater Investoren zu verbessern⁴, wird durch die »Volksaktie« nicht erreicht – die stimmrechtslosen Aktien sollen den Einfluss ausschließen.

Grundsätzliche Skepsis verdient die Teilprivatisierung des integrierten Konzerns auch, weil Art. 87e GG dauerhaft die staatliche Aktienmehrheit beim globalen Logistiker DB AG erzwingt. Damit muss der Mehrheitsaktionär Bund aus Haushaltsmitteln voraussichtlich weiteres Eigen- und Risikokapital zur Verfügung stellen. Auch bleibt er am Risiko »weltweiter Logistikmarkt« mehrheitlich beteiligt. Ob der Bund hierfür über die richtigen Kontrollmechanismen und -möglichkeiten verfügt, sei dahin gestellt.

Die »Volksaktie« kann die ordnungspolitisch falsche Struktur des Börsengangs »mit Netz« nicht heilen. Die Weichen würden nahezu irreversibel falsch gestellt.

Sinnvolle Möglichkeiten eines Börsengangs

Der Verfasser sieht bei einer Trennung von Netz und Transport eindeutige Vorteile für Bund und Länder.⁵ In diese Rich-

Tab. 1
Überblick über Bewertung der Teilprivatisierung mit »Volksaktien«

Ziel der Bahnreform	Bewertung des Modells »Volksaktie«
Mehr Verkehr auf die Schiene	Keine wesentliche Verbesserung gegenüber dem Status quo
Haushaltsentlastung des Bundes	Reduzierter Veräußerungserlös, Notwendigkeit von Gewinnreserven
Wettbewerb im Eisenbahnsektor	Risiken Diskriminierung, Markt-machtmissbrauch; geringer Wettbewerbsdruck
Stärkung der Kapitalbasis der DB AG	Unzureichend
Sicherung des Einflusses des Bundes im Bereich der Eisenbahninfrastruktur	DB AG muss Interessen der Aktionäre verfolgen – Daseinsvorsorge nicht Unternehmensziel

Quelle: Zusammenstellung von kcw.

tung weist nun der im Koalitionsausschuss vom 12. November 2007 beschlossene Prüfauftrag, statt der Konzernholding DB AG eine Unter-Holding mit nur den operativen Sparten zu privatisieren.

Dieser Grundstruktur wird insbesondere von Gewerkschaftsseite entgegengehalten, dass es sich dabei um eine »Zerschlagung« der DB AG handele. Die Beschäftigungsverhältnisse seien gefährdet. Schließlich zerstöre sie die erfolgreiche Entwicklung des »Nationalen Champions« DB AG zum globalen Logistikkonzern. Dies überzeugt jedoch nicht:

- Die Synergien zwischen dem internationalen Logistikgeschäft und der Eisenbahn in Deutschland sind vernachlässigbar.
- Ohne näher zu betrachten, inwieweit die Förderung eines nationalen Champions nicht schon per se fragwürdig ist, wäre industriepolitisch zu hinterfragen, ob die DB AG die gegenwärtige Struktur behalten soll, während ihre globalen Wettbewerber ohne schützendes Netzmonopol aufgestellt sind und wohl gerade deshalb gelernt haben, erfolgreich im Markt zu agieren. Dagegen gibt es in keinem Industriestaat ein Unternehmen mit einer ähnlichen Struktur wie die DB AG.
- Kontinuität für die Arbeitnehmer kann im integrierten Konzern auch nicht dauerhaft gesichert werden. Die Anreize für jeden Investor, die DB AG wenigstens teilweise zu entflechten, dürften sehr hoch sein.

Die Privatisierung der Unter-Holding mit den operativen Sparten lässt sich unter wenigen Vorbedingungen so gestalten, dass die Ziele der Bahnreform tatsächlich vorankommen und – solange nur eine Minderheit der Aktien veräußert wird – sogar der konzerninterne Arbeitsmarkt erhalten bleibt:

⁴ BMVBS: »Der Bund setzt auf private Partner, um die Bahn noch wettbewerbsfähiger zu machen.« <http://www.bmvbs.de/Verkehr-,1405.1006629/Kapitalprivatisierung-der-Deut.htm>.

⁵ Zum Hintergrund der Position des Verfassers vgl. Gutachten für BDI und DIHK: Privatisierung der integrierten Deutschen Bahn AG – Auswirkungen und Alternativen (2006); Stellungnahme des Verfassers in der Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 10. Mai 2006.

- Die DB AG Holding wird zur *Finanzholding* umgestaltet. Alle Aktien verbleiben beim Bund.
- Die *Belange der Arbeitnehmer* werden bei der Umstrukturierung der DB AG durch geeignete betriebliche oder individuelle Vereinbarungen gesichert.⁶
- Den *Infrastrukturgesellschaften* des Konzerns wird die gesamte betriebsnotwendige Infrastruktur zugeordnet. Sie werden vollständig entherrscht (rechtlich ist dies ohnehin geboten).⁷ Die Finanzholding hält alle Aktien. Damit wird der Interessenkonflikt zwischen Daseinsvorsorge und Konzerninteressen beseitigt. Die Infrastrukturgesellschaften können Geschäfts- und Entgeltpolitik auf die verkehrspolitischen Ziele des Bundes ausrichten, insbesondere auf die Maximierung der Netznutzung.
- An der operativen Holding oder deren Tochtergesellschaften ist eine Beteiligung privater Investoren möglich.⁸ Ein Börsengang kann geeignet sein, einen maximalen *Erlös für den Bundeshaushalt* zu erzielen. Dieser Erlös wird mindestens in vergleichbarer Höhe wie der prognostizierte Erlös aus der Privatisierung des integrierten Konzerns einschließlich des Infrastrukturvermögens liegen. Dieses zeigt bereits eine grobe Abschätzung deutlich (vgl. Tab. 2).
- Die Fahrzeuge im Personenverkehr werden in eine *Fahrzeugleasinggesellschaft* ausgegliedert, die von der operativen Holding unabhängig und wie die Infrastrukturge-

sellschaften entherrscht wird. So wird sichergestellt, dass Wettbewerb um die in wenigen Jahren auslaufenden »großen Verkehrsverträge« (rund 80% des Marktes im Regionalverkehr) tatsächlich entstehen kann. Dies eröffnet enorme Potentiale für Innovationen und Effizienzverbesserung. Gegenwärtig stehen im Markt nahezu keine Gebrauchtfahrzeuge zur Verfügung, während die DB AG über einen aus staatlichen Mitteln und in direkt beauftragten Verkehrsverträgen beschafften Fahrzeugpark verfügt. Bei Ausschreibung der Leistungen müssten die Aufgabenträger für diskriminierungsfreien Wettbewerb die Beschaffung von Neufahrzeugen auch dort vorgeben, wo der Fahrzeugpark der DB AG gerade mit staatlichen Subventionen erneuert wurde. Absehbar ist, dass die Fahrzeugindustrie nicht über die erforderlichen Kapazitäten verfügt. Alternative wäre die Zulassung von Gebrauchtfahrzeugen im Vergabeverfahren – es drohen unzureichender Wettbewerb und überhöhte Renditen der DB AG. Durch die Fahrzeugleasinggesellschaft werden die Risiken durch praktizierten Wettbewerb massiv reduziert. Verliert die DB AG Verkehrsleistungsaufträge, bleibt dies ohne versunkene Kosten, der Gewinner least die Fahrzeuge. Der Einfluss der Separierung der Fahrzeuge auf den Unternehmenswert der Personenverkehrssparten hält sich in engen Grenzen, da diese aufgrund des Cash Streams bewertet werden, die Leasinggesellschaft(en) dagegen aufgrund der Assets.

Tab. 2
Abschätzung des Unternehmenswertes einer operativen Holding unterhalb der DB AG Holding^{a)}

Sparte der DB AG	EBIT 2006 ^{b)} (in Mill. €)	Abschätzung des Unternehmenswertes der Sparte (in Mrd. €) ^{c)}
Regio (SPNV ohne S-Bahnen Berlin, Hamburg)	690	4,3–12,4 ^{d)e)}
Stadtverkehr (inkl. S-Bahnen Berlin, Hamburg)	154	1,0–2,7 ^{f)}
Fernverkehr	124	0,8–1,7 ^{e)}
Schenker + Stinnes	383	2,2–3,8
Railion	226	1,6–2,3
Summe		10,0–23,0 ^{g)}

^{a)} Unberücksichtigt: sonstige Aktivitäten, deren Ergebnis und Konsolidierung; weitere Zukäufe; teilweiser Entfall der Holdingkosten (zurzeit ca. 1 Mrd. € p.a.); Erlöse aus einer möglichen getrennten Veräußerung der Fahrzeugleasinggesellschaften; Phantasie. – ^{b)} Quelle: DB AG, Geschäftsbericht 2006. – ^{c)} Eigene Abschätzung auf Grundlage branchenüblicher Verhältnisse Unternehmenswert/EBIT. – ^{d)} Unberücksichtigt: Phantasie bei im Markt bei Privatisierung von mehreren Regionalbereichen im Personenverkehr. Annahme: Rendite über Marktniveau aus nicht-wettbewerbllich an die DB AG vergebenen Verkehrsverträgen bleibt trotz der rechtlicher Anfechtungen wg. Verstoß gegen Preisrecht und Beihilferecht (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr; Länder Berlin, Brandenburg) bestehen. Die weitere nicht-wettbewerblliche Beauftragung der DB AG wurde schon im Morgan-Stanley-Gutachten als *conditio sine qua non* eines Börsengangs bewertet. – ^{e)} Inkl. Abschlag wg. Zuordnung Fahrzeuge zu Leasinggesellschaft. – ^{f)} Annahmen und Abschlag wie im Geschäftsfeld Regio. – ^{g)} Die Privatisierungsschranke aus Art. 87e GG entfällt; Wert eines Anteils von 49% bei ca. 5,1 bis 11,2 Mrd. €.

Fazit

Die primäre Zielstellung der »Volksaktie« – Schutz der Eisenbahninfrastruktur vor dem Zugriff von »Heuschrecken« – kann durch eine klare Privatisierungssperre für die Eisenbahninfrastruktur effektiver und mit einem deutlich besseren finanziellen Ergebnis für die öffentliche Hand umgesetzt werden.

Der Kapitalbedarf der DB AG wächst durch die Entwicklung zu einem globalen Logistikkonzern. Diese stellt keine Staatsaufgabe dar, die Privatisierungsdiskussion ist folgerichtig. Daraus folgt nicht, dass die Eisenbahninfrastruktur Bestandteil eines solchen Börsengangs sein sollte. Eine Privatisierung ohne

⁶ Die »Besitzstände« der Arbeitnehmer für den Fall einer Unternehmensaufspaltung können, wie bei vergleichbaren Transaktionen üblich, durch entsprechende Vereinbarung abgesichert werden.

⁷ Kontrolle durch Besetzung der Aufsichtsgremien mit Bund und Ländern bzw. den Wettbewerbern.

⁸ Insbesondere läge eine Trennung vom Logistikbereich nahe (Verkauf/Börsengang). Dieser bildet heute ein international wettbewerbsfähiges Unternehmen, das allerdings weiteres Kapital benötigt. Die Synergien mit den Eisenbahnsparten der DB AG sind gering.

Netz bringt höhere Veräußerungserlöse als mit Netz. Intelligenter gestaltet, generiert diese Chancen für mehr Wettbewerb, ohne die industriepolitischen Ziele hinsichtlich der DB AG zu gefährden.

Voraussetzung ist, dass neben der Infrastruktur auch eine Fahrzeugleasinggesellschaft unabhängig vom operativen Teil der DB AG aufgestellt und nur letzterer privatisiert wird. Somit kann auch die vollständige Privatisierung dieser operativen Holding erwogen werden. Damit behält der Bund die Option, sich von der Rolle eines Mehrheitsaktionärs eines globalen Logistikkonzerns zu verabschieden.

Am 18. Oktober 2007 veranstaltete das ifo Institut in Kooperation mit der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern und mit Unterstützung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie den siebten »ifo Branchen-Dialog«. Ziel dieser Arbeitstagung war die Analyse der Gesamtwirtschaft und der konjunkturellen Entwicklungen in der Industrie, in der Bauwirtschaft, im Groß- und Einzelhandel sowie in ausgewählten Dienstleistungsbranchen. Der Konjunkturaufschwung in Deutschland wird sich nach überwiegender Meinung der über 200 Teilnehmer am Branchen-Dialog, die vor allem Unternehmen, Verbände und die Wirtschaftspolitik vertraten, im nächsten Jahr fortsetzen, allerdings in deutlich gedämpfter Form. Nach Sektoren und Branchen ergeben sich zum Teil erhebliche Unterschiede. Die Ergebnisse wurden in einem ausführlichen Tagungsband dokumentiert. Eine Zusammenfassung der Tagung bringt der vorliegende Bericht. Der nächste ifo Branchen-Dialog wird am 22. Oktober 2008 in München stattfinden.

*Zusammenfassung
der Vorträge*

Die wirtschaftliche Lage in Deutschland und Europa

Der diesjährige ifo Branchen-Dialog fand vor dem Hintergrund eines starken Konjunkturaufschwungs statt, der jedoch in seine Spätphase eingetreten zu sein scheint. Dieses Konjunkturbild zeichnete auch Reinhard Dörfler, Hauptgeschäftsführer der Industrie und Handelskammer für München und Oberbayern, in seinem Eingangsstatement. Wie üblich für konjunkturelle Spätphasen, nehme auch derzeit der Mangel an Fachkräften noch deutlich zu, da die Firmen erfahrungsgemäß in der Anfangs- und Reifephase eines Konjunkturaufschwungs zunächst versuchen, mittels Überstunden und Einsatz von Zeitarbeit Personalengpässe zu überwinden, bevor sie zusätzliche Arbeitskräfte einstellen. Dörfler wies darauf hin, dass verstärkte Ausbildungsanstrengungen in den Unternehmen und generell mehr Bildungsaufwendungen notwendig seien, um mittelfristig die Chancen für ein dynamisches Wachstum zu verbessern.

Hans-Werner Sinn, Präsident des ifo Instituts, ging in seinem Vortrag zum Thema »Die wirtschaftliche Lage in Deutschland und Europa« auf das aktuelle Konjunkturgutachten der wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute ein, das am Tag der Veranstaltung in Berlin veröffentlicht wurde. Für

die konjunkturelle Entwicklung Deutschlands in 2008 sei dieses neue Gutachten gedämpft optimistisch. Es werde mit einer Fortsetzung des Aufschwungs, allerdings in deutlich abgeschwächter Form, gerechnet (2,2% reales Wirtschaftswachstum in 2008 gegenüber 2,6% in 2007 und 2,9% in 2006). Nach Sinn bestehen trotz der Risiken, die von der Sub-prime Hypothekenkrise in den USA und dem Höhenflug des Euro auf die deutsche Wirtschaft ausgehen, gute Chancen, dass die Wirtschaft in Deutschland in 2008 und 2009 einen »goldenen Herbst des Konjunkturaufschwungs« erleben wird.

Ergänzend zum neuen Gemeinschaftsgutachten konzentrierte sich Sinn auf die zwei Fragen »Woher kam der gegenwär-



Dr. Reinhard Dörfler, Hauptgeschäftsführer der Industrie und Handelskammer für München und Oberbayern

tige Aufschwung?«, und »Wie steht es wirklich um die Reallohnentwicklung in Deutschland?«

Was die Herkunft des jüngsten Konjunkturaufschwungs in Deutschland anbelangt, überprüfte Sinn insgesamt sechs Hypothesen:

Hypothese 1: Der Aufschwung gehört Frau Merkel. Diese Hypothese sei offenkundig falsch, denn die Regierung habe ja das Budgetdefizit des Staates völlig abgebaut und auch keine Angebotspolitik betrieben. Während das Defizit im Jahr des Amtsantritts bei 3,4% des Bruttoinlandsprodukts lag, erwarte man in diesem Jahr sogar einen kleinen Überschuss von 0,1%. Die Regierung habe den Aufschwung also gebremst. Das sei aber genau das Richtige gewesen, antizyklische Politik wie im Lehrbuch. Die Lasten für zukünftige Generationen werden nicht vergrößert, und für den nächsten Abschwung habe man »sein Pulver trocken behalten«.

Hypothese 2: Die Gewerkschaften haben sich zurückgehalten, was neue Arbeitsplätze geschaffen hat. In der Tat seien die nominalen Lohnstückkosten in den letzten Jahren deutlich hinter der Entwicklung anderer Länder zurückgeblieben. Während die deutschen Lohnstückkosten von 1999 bis 2006 nur um 0,6% stiegen, nahmen die Lohnstückkosten der anderen Euroländer im Durchschnitt um 15,9% zu, was für Deutschland eine relative Lohnkostensenkung von 13,2% bedeutete. Das habe die Wettbewerbsfähigkeit der immer noch sehr teuren deutschen Arbeitnehmer wieder etwas verbessert. Allerdings gebühre das Lob hierfür weniger den Gewerkschaften als der allgemeinen Preisrückhaltung in Deutschland und der Agenda 2010. Dies begründe auch die beiden nächsten Hypothesen.

Hypothese 3: Deutschland hat langsamer inflationiert als die anderen Euroländer und ist damit insgesamt wettbewerbs-

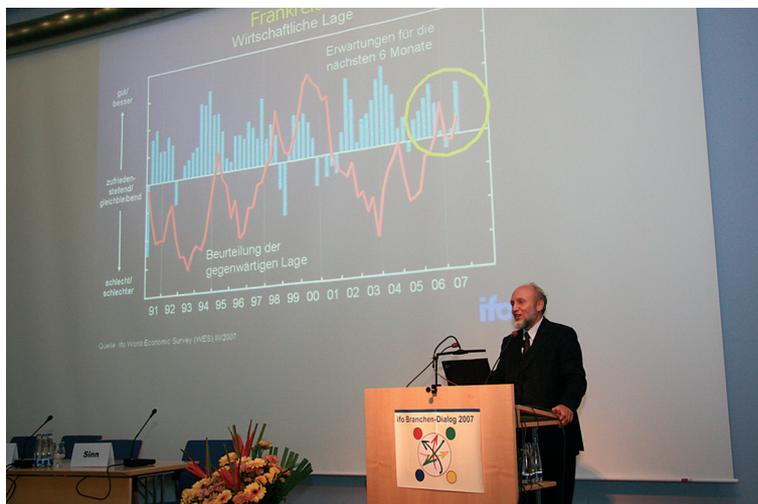
fähiger geworden. Ökonomen nennen dies reale Abwertung. Tatsächlich habe Deutschland gemessen am Preisindex für das Bruttoinlandsprodukt von 1999 bis 2006 im Euroraum um 11,4% (handelsgewichtet um 10,9%) abgewertet. Dies sei der Hauptgrund für das Zurückbleiben der deutschen Lohnstückkosten. Von dem Vorteil bei der Verminderung der Lohnstückkosten gegenüber den anderen Euroländern (13,2%) würden deshalb also nur etwa 2 Prozentpunkte durch eine reale Lohnzurückhaltung erklärt werden.

Hypothese 4: Die Agenda 2010 wirkt. Schröder habe einer Million Menschen im Westen und einer Million Menschen im Osten die Arbeitslosenhilfe gestrichen und sie mit dem Arbeitslosengeld II faktisch zu Sozialhilfeempfängern gemacht. Außerdem habe er die Bezugsdauer des Arbeitslosengeldes I für ältere Arbeitnehmer von 32 auf 18 Monate gesenkt. Das alles habe die impliziten Lohnansprüche, die durch den Lohnersatz definiert waren, gesenkt und ein wenig Bewegung in die Lohnfront gebracht, was auch ein Beitrag zum Jobwunder der letzten zwei Jahre war. Man könne die Effekte zwar noch nicht quantifizieren, ein Indiz für die Richtigkeit der Hypothese sei aber, dass die Beschäftigung der über 50-jährigen Arbeitnehmer im Verlauf des Jahres 2006 um 4,9% zugenommen habe, während im Durchschnitt über alle Altersklassen nur ein Plus von 1,6% zu verzeichnen sei.

Hypothese 5: Die Konjunktur wird vom Ersatzzyklus der Investitionen getragen. Diese These sei, wie ein Blick auf die Trendzerlegung der Nachfragekomponenten des Sozialprodukts zeige, unabweisbar. Investitionen seien die Cycle Makers. Sie schwanken viel stärker als andere Komponenten der gesamtwirtschaftlichen Nachfrage und erzeugen dadurch das Auf und Ab, das man Konjunktur nennt. Der deutsche Investitionszyklus war bislang etwa zehn Jahre lang, scheine sich nun aber etwas verkürzt zu haben. Die Konjunktur werde jedenfalls maßgeblich davon erklärt. Dass die Investitionen die Konjunktur machen, gelte freilich nicht nur für Deutschland, sondern für die ganze Welt.

Hypothese 6: Die deutsche Konjunktur folgt der Weltkonjunktur, weil wir viel exportieren. Auch diese Hypothese stimme ohne Zweifel, denn die Weltkonjunktur brumme wie schon lang nicht mehr. In diesem Jahr werde die Weltwirtschaft zum vierten Mal hintereinander mit einer Rate von etwa 5% wachsen. Das habe es seit 1950 nicht mehr gegeben. Bestenfalls verzeichnete man Wachstumsraten von 5% oder mehr immer nur für maximal drei Jahre.

Zwischen der Hypothese 6 und der Hypothese 5 gebe es keinen Widerspruch, denn die Weltkonjunktur werde ebenfalls durch den



Prof. Dr. Dr. h.c. Hans-Werner Sinn, Präsident des ifo Instituts

Investitionszyklus erklärt. Nach Aussage des ifo Präsidenten ergänzen sich die Hypothesen sogar gerade im deutschen Fall in besonderer Weise, weil sich Deutschland beim Export auf Investitionsgüter spezialisiert hat. Das Land profitierte deshalb vom Aufschwung der Weltwirtschaft relativ mehr als die anderen Euroländer und konnte von der Schlusslichtposition beim Wachstum auf eine durchschnittliche Position aufsteigen. Es könnte aber später aus dem gleichen Grunde vom Abschwung stärker betroffen sein. Dass man Jahrzehnte lang alle Kräfte auf den Aufbau des Exports gesetzt und dabei die Binnensektoren vernachlässigt habe, führe zu einer besonders hohen Konjunkturabhängigkeit des Landes. Im Boom werde Deutschland zwar stärker als die anderen Euroländer hochgehoben, dafür sacke es in der Flaute umso stärker nach unten. Deshalb sei es wichtig, die Kräfte, die gemäß Hypothese 4 von der Agenda 2010 ausgehen, weiter zu stärken. Sie werden langfristig zum Aufbau dienstleistungsintensiver Binnensektoren beitragen und so die Konjunkturabhängigkeit der deutschen Wirtschaft verringern.

Was die **Reallohnentwicklung in Deutschland** betrifft, bezog sich Sinn auf eine jüngste Veröffentlichung des Arbeitsministeriums, die zu einer umfangreichen Reaktion in den Medien führte. Danach waren die realen, also preisbereinigten Nettolöhne der Arbeitnehmer in Deutschland im vergangenen Jahr so niedrig wie seit 1986 nicht mehr. Tatsächlich sind die Löhne in den letzten Jahren unter Druck gekommen, und die bereinigte Lohnquote, also der Anteil der Arbeitnehmerentgelte am Volkseinkommen unter Berücksichtigung der Verschiebung in der Struktur der Erwerbstätigkeit in der Zeit seit 1980 hat sich verringert. Schon in den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts war sie spürbar rückläufig gewesen, und die letzte mehrjährige Phase mit einem spürbaren kontinuierlichen Anstieg (1970 bis 1974) liegt schon mehr als drei Jahrzehnte zurück. Irreführend seien aber die Interpretationen der vom Arbeitsministerium veröffentlichten Zahlen durch manche Medien. Hinter dem geringen Anstieg der Nettoealeinkommen in den letzten 20 Jahren verberge sich nämlich vor allem ein Struktureffekt. Es seien in den letzten Jahren sehr viele Teilzeitstellen und marginale Beschäftigungsverhältnisse, wie Minijobs und Ein-Euro-Jobs, entstanden, die es bei höheren Löhnen nicht gegeben hätte. Das habe zwar den Durchschnitt gesenkt, besage aber nicht, dass hier eine problematische Entwicklung eingetreten wäre. Denn schon der monatliche Netto-reallohn eines westdeutschen Facharbeiters sei viel stärker gestiegen. Beim Alleinstehenden verzeichne die Statistik ein Plus von 25%, beim Verheirateten unter Hinzurechnung des gesetzlichen Kindergeldes eines von 53%. Das heißt, Normalarbeitsverhältnisse hätten in den letzten Jahrzehnten sehr wohl eine deutliche Steigerung der realen Stundenverdienste gebracht: immerhin seit 1970 je nach Familienstand ein Plus von etwa der Hälfte bis zu drei Vierteln dessen, was man damals verdient habe.¹

Branchenforen

Wie üblich beim ifo Branchen-Dialog fanden in je zwei Parallelveranstaltungen die Foren »Industrie« und »Handel« sowie »Dienstleistungen« und »Bauwirtschaft« statt. Im Folgenden werden einige zentrale Ergebnisse der Foren dargestellt. Ein ausführlicher Tagungsband kann beim ifo Institut zum Preis von 200 € + MwSt. bezogen werden.²

¹ Vgl. Hans-Werner Sinn, Eine Anmerkung zur Reallohnentwicklung in Deutschland, *ifo Schnelldienst*, Jg. 60, Nr. 19, 2007, S. 23–26.

² Bitte richten Sie Ihre Bestellung per E-Mail an Riess@ifo.de

Branchenforum 1: Konjunkturelle Entwicklungen im verarbeitenden Gewerbe

Hans-Günther Vieweg und Reinhard Hild

Die robuste Binnennachfrage federt die europäische Industrie gegenüber den zunehmenden weltwirtschaftlichen Belastungen ab

Im Forum 1 wurden in drei Vorträgen die Perspektiven der Industrie beleuchtet. Henrik Meincke, Chefvolkswirt des Verbandes der Chemischen Industrie, Frankfurt, analysierte die chemische Industrie und ihre Spezialisierung am Standort Deutschland. Mit Verweis auf die Innovationskraft der Branche begründete er seine positive Einschätzung der längerfristigen Entwicklungspotentiale. Auch kurzfristig sind die Aussichten – trotz der Spannungen auf den Rohstoffmärkten und der leichten Abschwächung der Weltwirtschaft – für ein weiteres Wachstum gut. Hans-Joachim Frank, Leiter des Branchen-/Immobilien-Teams der Deutsche Bank Research, Frankfurt, untersuchte die Aussichten für die deutsche Industrie. Er ging von der Einschätzung, dass die Sub-prime-Krise in den USA realwirtschaftlich nur begrenzte Auswirkungen auf Deutschland haben werde, aus. Für die Investitionsgüterindustrie prognostizierte er eine leichte Abschwächung im kommenden Jahr, während die bisher wenig dynamische Konsumgüterindustrie aufgrund einer verstärkten Nachfrage der privaten Haushalte mit einer Beschleunigung rechnen könne. Hans-Günther Vieweg, ifo Institut, bettete die Tendenzen für die deutsche Industrie in einen weltwirtschaftlichen Rahmen ein. Insbesondere zeigte er, dass die in Europa, verglichen mit den USA und Japan, robustere Binnennachfrage dazu beiträgt, dass die Expansion der Industrieproduktion 2008 weniger gedämpft wird als in den beiden anderen Volkswirtschaften. Für 2009 entwickelte er ein Szenario, das zu einer Stagnation der Industrieproduktion in Deutschland führen kann. Die Annahmen für eine solche Entwicklung sind die ausgeprägte konjunkturelle Zyklus der Investitionsgüterindustrie, die für Deutschland von herausragender Bedeutung ist, sowie der gegenwärtige Auftragsschub, der sich in dem zunehmend schwierigeren weltwirtschaftlichen Umfeld abflachen wird, und der Wettbewerbsnachteil durch den starken Euro, der in einem Umfeld schwächer wachsender Märkte stärkere Wirkung entfalten wird. Unter diesen Bedingungen wird die Investitionsgüterindustrie das für 2008 prognostizierte neue Rekordniveau nicht halten können. Dieses Thema wurde kontrovers diskutiert und eine so starke Abkühlung von den meisten Diskutanten mit einem Fragezeichen versehen.

Die konjunkturelle Entwicklung der Weltwirtschaft hatte ausgehend vom Tiefpunkt im Jahr 2001 laufend an Dynamik gewonnen. Seit 2004 nimmt das globale Bruttoinlandsprodukt mit Raten zwischen 4 und 5% zu. Die Dauer und Dynamik der Expansion ist im historischen Vergleich bemerkenswert. Noch stärker – mit etwa 5,5% p.a. – wuchs im Zeitraum bis 2006 die weltweite Industrieproduktion, vor allem getrieben von der Entwicklung in den Schwellenländern. Für die reifen Industrienationen lag das Wachstum bei rund 3%.

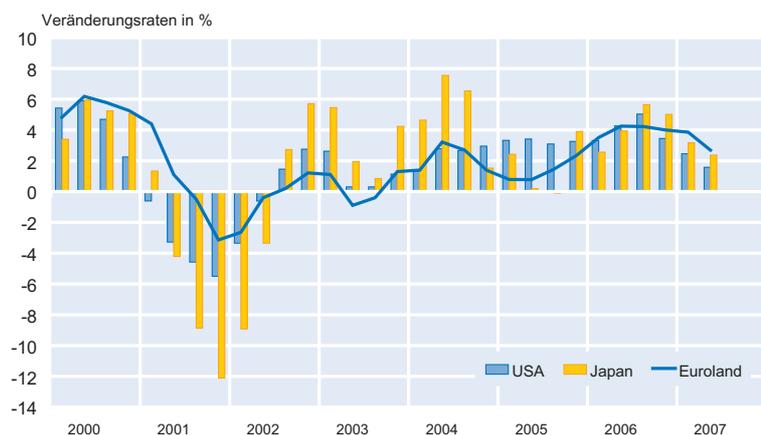
Die Industrie in der Triade hatte zu Beginn des Jahrzehnts nach dem Zusammenbruch der »New-Economy-Blase« eine Rezession durchlebt. Im folgenden Aufschwung wurde die Produktion in den USA und in Japan besonders stark ausgeweitet, was zu einem wesentlichen Teil durch eine im Trend expansivere Inlandsnachfrage als in der Europäischen Gemeinschaft zu erklären ist. In Europa erfolgte der Anstieg der Industrieproduktion zeitverzögert. Zwar profitierten die europäischen Unternehmen auch von der guten Weltkonjunktur, jedoch blieb die Binnennachfrage bis Mitte des Jahrzehnts schwach. Erst 2005 zog sie allmählich an und gewann an Dynamik. 2006 verringerten sich die Unterschiede im Wachstumstempo in der Triade. Die Industrieproduktion der USA, Japans und der EU-15 nahm um 4,0%, 4,3% und 3,9% zu (vgl. Abb. 1).

Der Export mildert die Auswirkungen der Immobilienkrise für die US-Industrie

Die Dämpfung der wirtschaftlichen Aktivität hatte sich in den Vereinigten Staaten schon vor Beginn der Immobilienkrise angedeutet.³ Unter anderem hatte das Wachstum der In-

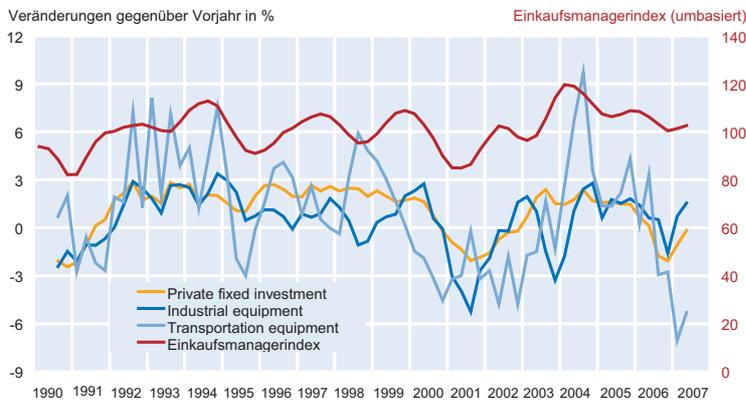
³ Vgl. D. Holland, E. Khoman und A. Orazgani; »Unemployment and Employment in North America«, *NIER* No. 202, October 2007, 17.

Abb. 1
Industrieproduktion in der Triade



Quelle: OECD; Goldman Sachs; ifo Institut.

Abb. 2
Konjunkturindikatoren für die US-Industrie



Quelle: Bureau of Economic Analysis; Berechnungen des ifo Instituts.

Industrieproduktion seit dem zweiten Halbjahr 2006 an Dynamik verloren, und die Investitionstätigkeit des Unternehmenssektors sank (vgl. Abb. 2). Der Einbruch beim Wohnungsbau hat die Produktion von Baumaschinen schon im ersten Halbjahr 2007 um mehr als ein Viertel einbrechen lassen, ebenso war auch die Herstellung von Möbeln und Ähnlichem schon seit geraumer Zeit rückläufig. Die Produktion von Lastkraftwagen (Heavy duty trucks) ist in diesem Zeitraum um fast ein Drittel geschrumpft. Insgesamt hat die Industrieproduktion in den ersten sechs Monaten des Jahres dennoch um gut 2% zugenommen, was auf Bereiche wie die Herstellung ziviler Flugzeuge und Navigationsgeräte sowie Landmaschinen und die Veredelung landwirtschaftlicher Erzeugnisse zurückzuführen ist. Die Ordertätigkeit hat im Mittel der ersten acht Monate schon stagniert, zuletzt war der Auftragseingang sogar rückläufig. Für das Gesamtjahr 2007 kann die Industrieproduktion der USA aufgrund hoher Auftragsbestände dennoch ein Plus von preisbereinigt 2% erreichen.

Im kommenden Jahr dämpft die Immobilienkrise die Binnennachfrage, sowohl Investitionen und der private Verbrauch entwickeln sich schwach. Die Bestellungen aus dem Ausland – getragen von der vor allem gegenüber der Konkurrenz aus dem Euroraum verbesserten Wechselkursrelation – können die kontraktiven inländischen Effekte mehr als kompensieren. Schon im laufenden Jahr haben die Ausfuhren bis August 2007 mit zweistelliger Rate gegenüber dem Vorjahr zugenommen (nominal: 12,9%). Es profitierten nahezu alle Sektoren der Industrie, Vorprodukte, Investitionsgüter, Kraftfahrzeuge, Konsumartikel und besonders kräftig legen die Nahrungsmittelexporte zu. Hinzu kommt, dass die Wirtschaft Lateinamerikas weiterhin wächst. Für Brasilien kann sogar mit einer zunehmenden Dynamik gerechnet werden. Unter diesen günstigen Bedingungen für die Auslandsnachfrage kann die Industrieproduktion der USA 2008 mit 2,7% expandieren (vgl. Tab. 1).

Eine schwache Binnennachfrage dämpft die Industrieproduktion Japans

Die japanische Industrie profitiert insbesondere von der Nähe zu den asiatischen Wachstumsmärkten gegenüber den Konkurrenten aus den USA und vor allem aus Europa. Sie war deshalb auch in der Lage, die Phase von Stagnation und deflationären Tendenzen in den neunziger Jahren unbeschadet zu überstehen. Im laufenden Jahrzehnt weist die Industrieproduktion einen volatilen Verlauf bei im Durchschnitt dennoch hohen Wachstumsraten auf. Die Entwicklung korrespondiert mit dem unsteten Verlauf des Bruttoinlandsprodukts. Die Stagnation der Industrieproduktion im Verlauf von 2005 wurde allerdings nicht nur durch die Binnennachfrage, sondern auch durch zeitweise schwache Exporte induziert.

Seit 2006 expandieren die Ausfuhren mit zweistelliger Rate, ohne Anzeichen einer Ermüdung bis ins dritte Quartal 2007. Allerdings hat sich die Binnennachfrage abgekühlt. Insbesondere das seit 2005 gute Investitionsklima trübt sich seit Mitte 2006 deutlich ein. Diese Entwicklung hat sich 2007 in den Auftragseingängen für die Investitionsgüterindustrie niedergeschlagen. Die Inlandsorders für Maschinen sind bis Juli um 5,7% gefallen, während die Auslandsbestellungen weiter kräftig mit 6,7% expandierten. Trotz dieser Schwäche kann die Industrieproduktion – da sie mit einem Überhang in dieses Jahr startete – 2007 um 2,7% zulegen.

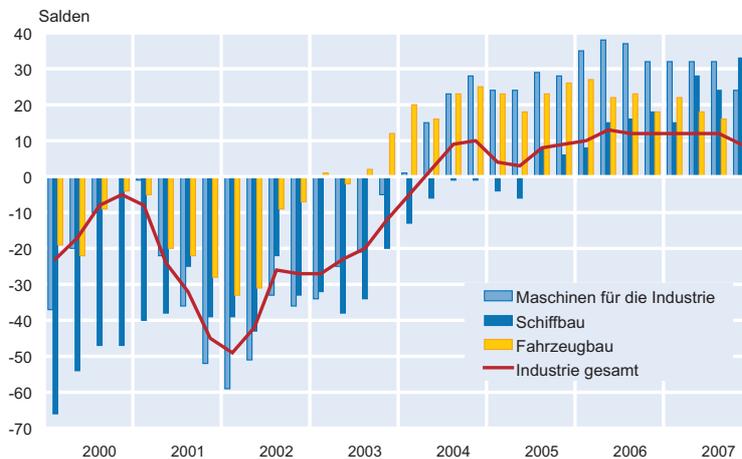
Die in die Zukunft weisenden Konjunkturindikatoren der Industrie zeigen bis zuletzt eine vom Inland ausgehende abschwächende Dynamik an. Branchen, die stark exportorientiert sind, leiden hierunter weniger. Sie profitieren sowohl von der Expansion der Schwellenländer als auch vom schwachen Yen-Kurs. Kennzeichnend ist in diesem Kontext die positive Einschätzung der Zukunftsaussichten des Schiffbaus, der sich in der Konkurrenz zu den Anbietern aus China und Südkorea unter den gegebenen Randbedingungen gut behaupten kann (vgl. Abb. 3). In Anbetracht der Stärke japanischer Unternehmen auf den Weltmärkten kann, trotz

Tab. 1
Die Industrieproduktion in der Triade
Veränderung gegenüber Vorjahr in %

Land/Region	2005	2006	2007	2008	2009
Deutschland	3,2	6,0	6,0	4,0	0,0
EU-15	1,1	3,9	4,0	3,0	1,0
USA	3,3	4,0	2,0	2,7	–
Japan	1,6	4,3	2,7	3,2	–

Quelle: Cambridge Econometrics; ifo Institut.

Abb. 3
Konjunkturindikatoren für die japanische Industrie



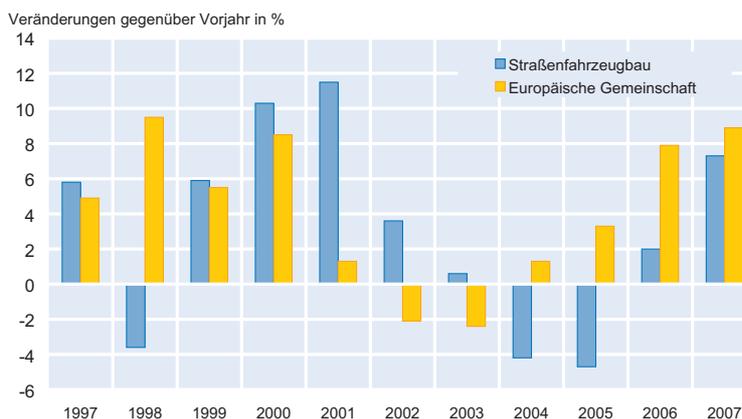
Quelle: Tankan; ifo Institut.

einer schwachen Binnennachfrage die Industrieproduktion 2008 beschleunigt, mit 3,2%, zulegen.

Die Binnennachfrage in der EU-15 hat bis zuletzt an Dynamik gewonnen

Die europäische Industrie hatte über viele Jahre der laufenden Dekade trotz einer starken Nachfrage von außerhalb des Binnenmarktes einen ausgeprägten Investitionsattentismus gepflegt. Erst mit dem Anspringen der Binnenkonjunktur sind die Unternehmen auch wieder bereit, stärker zu investieren (vgl. Abb. 4). Diese Tendenz hat bis zuletzt angehalten und steht im Kontrast zu der Situation in den USA und in Japan. Selbst die in den letzten Jahren eingetretene, sich gegenwärtig beschleunigende Verschlechterung der Preiswettbewerbsfähigkeit hat bisher noch keine gravie-

Abb. 4
Investitionstätigkeit in der europäischen Industrie



Quelle: Umfrage der DG ECFIN; Berechnung des ifo Instituts.

renden Wirkungen auf die Investitionsbereitschaft gezeitigt.

Die Auftragstätigkeit weist bis in das dritte Quartal keine Ermüdungserscheinungen auf. Die Bestellungen aus der Europäischen Gemeinschaft für die Industrie haben im Juli und August 2007 mit einem Plus von gut 8% beschleunigt zugenommen, gegenüber etwa 7% im Durchschnitt der ersten acht Monate. Die Aufträge aus Nicht-EU-Ländern hatten in diesem Zeitraum um etwa ein Fünftel zugelegt, allerdings zuletzt etwas an Dynamik verloren. Dennoch liegen die Orders in den beiden letzten Berichtsmonaten, Juli und August, um mehr als ein Zehntel über dem Wert des Vorjahres. Die laufende Geschäftstätigkeit und die im historischen Vergleich hohen Auftragsbestände sichern eine Expansion der Produktion im bisherigen Tempo, jedoch wird ein stärkeres Wachstum angesichts der hohen Kapazitätsauslastung von über 83%⁴ im laufenden Quartal und Engpässen bei der Personalbeschaffung kaum zu erreichen sein. Die Industrieproduktion kann 2007 in der EU-15 um gut 4% zulegen.

Eine Reihe von Belastungen trübt die Aussichten für das Jahr 2008. Dies ist neben der Krise auf den Finanzmärkten, deren Auswirkungen gegenwärtig noch nicht abzuschätzen sind, die Dämpfung der wirtschaftlichen Aktivität in den USA sowie in Japan und die Spannungen auf den Devisenmärkten. Die Preiswettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie hat sich wegen des starken Euro seit 2000 grundlegend verschlechtert, gegenüber dem US-Dollar um 32,6%, gegenüber dem japanischen Yen sogar um 37,4% (vgl. Tab. 2). Gegenüber der japanischen Konkurrenz hat die Preiswettbewerbsfähigkeit sogar noch stärker abgenommen, als es die Wechselkurse signalisieren. Die Ursache liegt in der traditionell sehr niedrigen Inflationsrate, die fast immer geringer als in der Eurozone ist. Die Unterschiede in den Produzentenpreisindizes signalisieren für Japan einen zusätzlichen Vorteil. Demnach hat die preisliche Konkurrenzfähigkeit der europäischen Hersteller im Betrachtungszeitraum um insgesamt 44% abgenommen.⁵

⁴ Auffällig ist die ungleiche Auslastung: Für Deutschland und Frankreich werden deutlich über dem langfristigen Mittel liegende Werte ausgewiesen, für Italien und Spanien liegen sie nahe dem Mittelwert.

⁵ Die Veränderung der Preiswettbewerbsfähigkeit gegenüber den USA ist für 2007 mit einem Jahresmittelkurs von 1,37 US-Dollar gleich 1,00 € gerechnet worden. Hier hat sich in den letzten Wochen eine dramatische Verschlechterung aufgrund des raschen Wertverlusts des US-Dollar ergeben.

Tab. 2
Veränderung der Preisposition der europäischen Industrie gegenüber wichtigen Konkurrenten

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Währung	Wert der Fremdwährung gegenüber EUR (2000 = 100)							
US-Dollar	100,0	103,1	97,7	81,6	74,3	74,2	73,6	67,4
Yen	100,0	91,5	84,3	75,9	74,0	72,7	68,1	62,6
Region	Produzentenpreise der Industrie (2000 = 100)							
Euroland	100,0	102,1	102,0	103,4	105,8	110,2	115,8	118,6
USA	100,0	100,8	100,1	102,7	107,0	113,0	117,5	121,0
Japan	100,0	98,9	97,4	96,4	97,5	100,1	103,8	106,2
Konkurrent	Verbesserung (+) / Verschlechterung (-) der Preisposition (Basis: 2000)							
USA		1,9	-4,1	-18,9	-24,9	-23,9	-25,4	-31,3
Japan		-11,3	-19,5	-29,2	-31,8	-34,0	-39,0	-44,0

Quelle: Europäische Zentralbank; Bureau of Labor Statistics; Bank of Japan; Berechnungen des ifo Instituts.

Die Geschäftsklimaindikatoren für die Industrie zeigen am aktuellen Rand eine leichte Eintrübung (vgl. Abb. 5). So wohl für die gesamten Industrie als auch die Metallverarbeitung, die aufgrund des hohen Anteils an Investitionsgütern eine stärker ausgeprägte konjunkturelle Zyklik besitzt, weist der Vertrauensindikator auf eine Dämpfung hin. Das Muster ist typisch für eine Situation, in der die Konjunktur den Höhepunkt der Dynamik überschritten hat. Während die Industrie insgesamt etwas eher und auf niedrigerem Niveau eine Verlangsamung des Wachstums meldet, reagieren die Unternehmen der Metallverarbeitung etwas verzögert und bei höheren Werten. Dieses Bild am aktuellen Rand ist vergleichbar mit den Jahren 1989, 1995, 1998 und 2000.

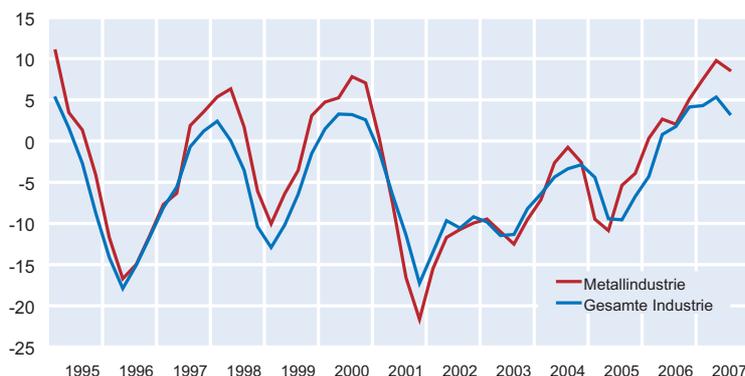
Eine temporäre Dämpfung der weltwirtschaftlichen Dynamik deutet sich für das Jahr 2008 an. Aufgrund der robusten Inlandsnachfrage ist Europa bis zu einem gewissen Grade gegenüber dem schwächeren Wachstumstempo in anderen Regionen immunisiert. Die Industrie mit ihrer starken außenwirtschaftlichen Verflechtung kann sich jedoch nicht gänzlich abkoppeln. In dem veränderten Umfeld eines nachlassenden Weltwirtschaftswachstums wirkt die Stärke des

Euro zunehmend als Hemmnis. Auf enger werdenden Märkten nimmt der Preisdruck zu, und der starke Euro wird zu einem gewichtigeren Handicap. Die Industrieproduktion im EU-15-Raum wird 2008 trotz robuster Binnennachfrage voraussichtlich nur noch um etwa 3% zulegen.

Die deutsche Industrie profitiert gegenwärtig von ihrer starken Ausrichtung auf die Herstellung von Kapitalgütern und der weltweiten Präsenz ihrer Unternehmen

In Deutschland befindet sich das verarbeitende Gewerbe seit 2004 in einem dynamischen Aufschwung. So ist das industrielle Produktionsvolumen – gemessen am (realen) Produktionsindex der amtlichen Statistik – 2006 um 6% gewachsen, nachdem es bereits 2004 um 4,5% und 2005 um 3,2% zugelegt hatte. Dieser Wachstumsprozess setzte sich 2007 mit zunächst unverminderter Intensität fort, und in der ersten Hälfte dieses Jahres lag die reale Produktion des verarbeitenden Gewerbes um 7% über dem Stand der entsprechenden Vorjahresperiode.

Abb. 5
Vertrauensindikator der gesamten europäischen Industrie^{a)}



^{a)} Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien und Spanien

Quelle: DGEcFin; Berechnungen des ifo Instituts.

Das gegenwärtige Wachstum der industriellen Produktion steht auf einer soliden Basis, denn die Nachfrage nach industriellen Erzeugnissen hat in den letzten drei Jahren stärker zugenommen als deren Fertigungsvolumen. Nach einem Plus von 6,8% in 2004 und 4,9% in 2005 war der reale Auftragseingang des verarbeitenden Gewerbes im Jahresdurchschnitt 2006 um 9% größer als im Jahr zuvor, und bis zur Jahresmitte 2007 lag er um 10,2% über dem Vergleichswert des Vorjahres. Durch diese überaus lebhaftere Orderfähigkeit nahm der Auftragsbestand trotz der Steigerung der Produktion weiter zu, und die Kapazitätsauslastung der deutschen Industrie stieg – saisonbereinigt – von Juni 2005 bis Juni 2007 von knapp 82,7 auf 86,8%.

Ursache der markant aufwärtsgerichteten Entwicklung im Verlauf der Jahre von 2004 bis 2007 war vor allem das kräftige Anziehen der Auslandsnachfrage: Im Jahresdurchschnitt 2004 lag der Index des realen Auftragseingangs aus dem Ausland um knapp 9%, im Mittel des Jahres 2005 um 8,4% über dem Stand des Vorjahres. 2006 machte der Anstieg sogar 11% aus, und im Durchschnitt des ersten Halbjahrs 2007 war das Niveau der neuen Auslandsorder um gut 12% höher als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Hinzu kam allerdings, dass im Verlauf des Jahres 2005 auch die inländische Nachfrage nach Erzeugnissen des verarbeitenden Gewerbes merklich anzog. Nach nur 1,6% im Jahresdurchschnitt 2005 belief sich 2006 das reale Plus beim inländischen Auftragseingang auf 7%, und im ersten Halbjahr 2007 führte die Fortsetzung des Anstiegs zu einem Bestellvolumen, das um 8,2% über dem Stand des gleichen Vorjahreszeitraums lag. Der nunmehr schon seit drei Jahren zu beobachtende konjunkturelle Aufschwung des verarbeitenden Gewerbes ist also nicht nur exportgetrieben, sondern wird zunehmend von einer wachsenden Inlandsnachfrage gestützt, wenngleich deren Dynamik nicht so ausgeprägt ist wie die des Auslandsgeschäfts. Aber immerhin liegt das Niveau des inländischen Auftragseingangs inzwischen real bereits wieder um mehr als ein Zehntel über dem Stand des letzten Boomjahres 2000.

Seit etwa einem Jahr wirkt sich diese konjunkturelle Belebung auch positiv auf die Beschäftigungsentwicklung aus. Während die Zahl der Arbeitnehmer im verarbeitenden Gewerbe 2005 noch um 1,4% schrumpfte und auch 2006 weiter leicht zurückging (– 0,5%), kam es im ersten Halbjahr 2007 zu einem Anstieg um 1,3%. Die geleisteten Arbeitsstunden nahmen sogar um 1,5% zu. Der konjunkturelle Aufschwung steht damit inzwischen auf einem soliden Fundament.

Der vom ifo Institut ermittelte Geschäftsklimaindex hat sich dementsprechend für das verarbeitende Gewerbe seit Mitte 2005 sehr positiv entwickelt, bewegt sich seit dem Frühjahr 2006 bereits über dem Niveau der letzten Boomphase im Jahr 2000. Dies gilt vor allem für die bis zuletzt extrem gute Bewertung der aktuellen Geschäftslage. In den Geschäftserwartungen für die bevorstehenden sechs Monate ist die Euphorie zwar nicht ganz so deutlich ausgeprägt, doch liegt auch dieser Indikator signifikant im positiven Bereich. Dieser Aufwärtstrend im Geschäftsklima verlief ungebremst bis zum Frühjahr 2007. In den Sommermonaten dieses Jahres kam es allerdings zu einer leichten Korrektur, die mit einer fast zeitgleichen Abschwächung des Auftragsingangs korrespondierte. Auf die Jahreswachstumsrate der industriellen Produktion im Jahr 2007 werden diese ersten Bremssignale wegen des noch sehr hohen Auftragsbestands keine nennenswerten Auswirkungen haben. Die Hochrechnung der vom ifo Institut durchgeführten Branchenschätz-

ungen weist auf einen Zuwachs der industriellen Produktion 2007 von real 6%⁶ hin.

Für die Abschätzung der Entwicklung im kommenden Jahr wird gemäß der Annahmen im Herbstgutachten der Wirtschaftsforschungsinstitute davon ausgegangen, dass die belastenden Wirkungen der Finanzmarkturbulenzen und vor allem die davon ausgehenden Stimmungen in Grenzen gehalten werden können. Weiterhin wird für 2008 mit einem mittleren Rohölpreis von 80 US-Dollar je Barrel der Sorte Brent sowie mit einem durchschnittlichen Wechselkurs von 1,40 US-Dollar je Euro gerechnet. Für das Welthandelsvolumen wird ein reales Wachstum von 5,8% erwartet, nach 8,3% im Jahr 2006 und 5,3% in 2007. Der Konsum der privaten Haushalte in Deutschland wird 2008 mit einem realen Plus von voraussichtlich 1,9% erstmals seit dem Jahr 2001 wieder spürbar zulegen. Dagegen wird sich das Wachstum der Ausrüstungsinvestitionen mit einer Rate von 5% (nach schätzungsweise 10% in 2007) merklich abschwächen, nicht zuletzt auch wegen der Vorzieheffekte in das Jahr 2007 infolge der Verschlechterung der Abschreibungsmodalitäten Anfang 2008. Wachstumsmotor wird mit einem realen Zuwachs von 6,5% aber auch 2008 das Exportgeschäft bleiben, wenngleich die Zunahme wegen des hohen Eurokurses und des etwas flacheren Wachstums in Europa sowie der nur moderaten Entwicklung in den USA auch hier die Rate geringer ausfallen wird als das in diesem Jahr der Fall ist (2007: 7,8%). Insgesamt dürfte sich das reale Bruttoinlandsprodukt in Deutschland 2008 um 2,2% ausweiten.

Da von einem stärker wachsenden Auslandsgeschäft vor allem die Industrie profitiert, kann davon ausgegangen werden, dass das verarbeitende Gewerbe auch 2008 gegenüber der Gesamtwirtschaft wieder überproportional zulegen wird. Vor allem die Segmente der Investitionsgüterindustrie (Maschinenbau, Elektroindustrie, Fahrzeugbau, Metallzeugnisse) werden von der weltweit lebhaften Investitionstätigkeit profitieren. Insgesamt wird das reale Produktionsvolumen des verarbeitenden Gewerbes im Jahre 2008 voraussichtlich um 4% wachsen (nach 6% in 2007).

Überdurchschnittlich zugenommen hat im letzten Jahr mit einem Plus von 6,5% das Produktionsvolumen des **Investitionsgüterbereichs**. Hier bildete das gleichzeitige Anziehen der Auslandsnachfrage (+ 10,3%) und der Inlandsbestellungen (+ 6,9%) den Hintergrund für die Fortsetzung der kräftigen konjunkturellen Erholung seit dem zweiten Halbjahr 2003. Die deutsche Industrie profitiert dabei von ihrer Spezialisierung auf die traditionellen Investitionsgüterbereiche, die im laufenden weltwirtschaftlichen Boom

⁶ Die Schätzung des ifo Instituts ist konservativ, DB-Research erwartet einen stärkeren Anstieg von 7%, wie Herr Hans-Joachim Frank in seinem Beitrag ausführte.

besonders stark nachgefragt werden, was insbesondere auf die Industrialisierung der großen Schwellenländer zurückzuführen ist.

Im laufenden Jahr setzte sich das kräftige Wachstum der Investitionsgüterindustrie fort, wobei im ersten Halbjahr 2007 die Auslandsorder um gut 14% und die inländischen Auftragseingänge um fast 11% real ausgeweitet wurden. Im Jahresdurchschnitt dürfte sich das Produktionsplus 2007 auf etwa 8,5% belaufen. Neben dem Maschinenbau und den Segmenten der Elektroindustrie tragen in diesem Jahr auch die Gruppe der Metallerzeugnisse und die Automobilindustrie zur expansiven Entwicklung des Investitionsgüterbereichs bei. Für 2008 muss mit einer schwächer werdenden Ordertätigkeit gerechnet werden. Allerdings wird wegen des hohen Auftragsbestands und der langen Durchlaufzeiten bei der Herstellung von Maschinen und Ausrüstungen im Jahresdurchschnitt 2008 die Investitionsgüterproduktion noch ein Plus von 5% erreichen können.

Demgegenüber bleibt die **Konsumgüterproduktion** die Schwachstelle des deutschen Industrieportfolios, obwohl sich dieses Segment in letzter Zeit etwas von seinem Schrumpfungsprozess in den Jahren von 2001 bis 2003 erholt hat. Auch hier nahmen die Auslandsaufträge ab Herbst 2003 kräftig zu, 2006 stiegen sie um 6,6%, im ersten Halbjahr 2007 sogar um gut 10%. Der Auftragseingang aus dem Inland stagnierte jedoch zunächst weiter auf sehr niedrigem Niveau. Im Laufe des Jahres 2005 kam es aber auch hier zu einer Belebung, und 2006 weitete sich die Inlandsnachfrage nach Konsumgütern um real 3,5% aus, im ersten Halbjahr 2007 stieg sie verstärkt um 4,3%. Das in diesem Segment relativ hohe Gewicht des Inlands am Gesamtgeschäft ist vor allem verantwortlich für eine insgesamt moderate Expansion des Produktionsvolumens von voraussichtlich nur 2% im Durchschnitt von 2007, nach 2,8% im vergangenen Jahr. Trotz der erwarteten Belebung der privaten Konsumausgaben wird der Zuwachs des realen Produktionsvolumens der Konsumgüterindustrie 2008 kaum stärker ausfallen als im Vorjahr.

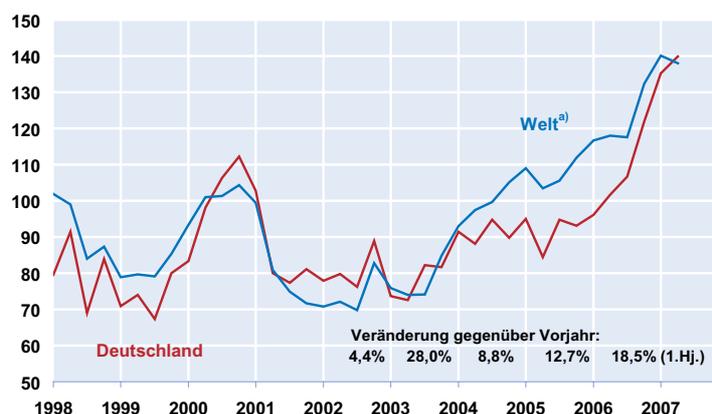
Sogar dynamischer als die Investitionsgüterindustrie expandierte 2006 der **Bereich der Vorleistungsgüterproduktion**, was vor allem auf lagerzyklische Bewegungen und einen hohen Bedarf an Vorleistungsgütern in den stürmisch wachsenden Volkswirtschaften einiger großer Schwellenländer begründet sein dürfte. Bei einem realen Plus der Auslandsbestellungen von gut 13% und der Inlandsnachfrage von über 8% legte die

Produktion im Jahresdurchschnitt 2006 um 7,6% zu. Im ersten Halbjahr 2007 waren die Wachstumsraten der realen Nachfrage mit 9% (Ausland) und 7% (Inland) etwas niedriger und dürften zu einem Produktionswachstum von 6% im Gesamtjahr 2007 führen, was dem Durchschnitt der Industrie entspricht. Im kommenden Jahr wird der Bereich der Vorleistungsgüter etwas weniger stark wachsen und 2008 voraussichtlich mit einem realen Produktionsplus von rund 3,5% etwas unter dem gesamtindustriellen Durchschnittswert von 4% liegen.

Eine Prognose für das Jahr 2009 ist mit großen Unsicherheiten behaftet, da es keine Konjunkturindikatoren gibt, die so weit tragen. Dennoch wurde eine Aussage vom ifo Institut anlässlich des Branchen-Dialogs gewagt, um eine bessere Vorstellung über den erwarteten Verlauf des Konjunkturzyklus vermitteln zu können. Wesentlich für eine Abschätzung der Tendenz der Industrieproduktion im Jahr 2009 ist die Entwicklung der Weltkonjunktur im kommenden Jahr.

2008 wird von einer sich abschwächenden Binnennachfrage in den USA und in Japan gekennzeichnet sein, die sich u.a. in einer nachlassenden Investitionsbereitschaft ausdrückt. In Europa entwickelt sich die Binnennachfrage trotz dämpfender externer Effekte wie der hohen Preise für Rohstoffe und den starken Euro weiterhin robust. Die großen Schwellenländer werden von den Folgen der Subprime-Krise in den USA nur in beschränktem Umfang beeinträchtigt. Eine nennenswerte Ausnahme wird Mexiko sein. Ihr dynamischer Industrialisierungsprozess ist wesentlich für ein weiterhin kräftiges Wachstum der Weltwirtschaft. Allerdings werden die Zuwächse aufgrund der konjunkturellen Schwäche in den USA und Japan geringer als bisher ausfallen.

Abb. 6
Auftragseingänge des Werkzeugmaschinenbaus
2000 = 100



a) Deutschland, Frankreich, Italien, Großbritannien, Spanien, Schweiz, Tschechische Republik, USA, Rep. Korea, Japan, Taiwan

Quelle: VDW-Datenbank; andere nationale Werkzeugmaschinenverbände; EZB; Berechnungen des ifo Instituts.

Tab. 3**Wachstumsraten der Produktionsindizes des verarbeitenden Gewerbes**

Daten: Index 2000 = 100 (kalendermonatlich); Veränderungsraten gegenüber Vorjahr in %

WZ 93	Branche	D 95/00	D 00/03	2004	2005	2006	2007 ^{a)}	2008 ^{a)}	2009 ^{a)}
D	Verarbeitendes Gewerbe	3,1	-0,4	4,5	3,2	6,0	6,0	4,0	0,0
	Vorleistungsgüter	2,9	-0,5	5,1	2,6	7,6	6,0	3,5	1,0
	Investitionsgüter	4,6	0,2	5,1	4,5	6,5	8,5	5,0	-1,0
	Konsumgüter	0,9	-1,5	1,7	1,8	2,8	2,0	2,0	1,0
	Gebrauchsgüter	0,6	-2,9	1,8	-0,2	6,5			
	Verbrauchsgüter	1,1	-0,7	1,6	2,7	1,2			
15	Ernährungsgewerbe	1,6	0,1	2,3	4,3	1,7	2,5	2,0	1,5
16	Tabakverarbeitung	3,6	-4,5	-7,7	-10,7	-5,9	2,0	1,5	0,0
17	Textilgewerbe	-2,4	-3,0	-0,9	-4,2	-0,7	1,5	0,5	0,0
18	Bekleidungsindustrie	-8,2	-7,4	-4,0	-7,9	-14,2	-7,0	-3,0	-2,0
19	Ledergewerbe	-3,6	-2,9	-3,4	-9,4	-4,9	10,0	5,0	0,0
20	Holzgewerbe	0,4	-3,5	3,9	0,2	6,6	-1,0	1,0	0,0
21	Papiergewerbe	0,7	-0,5	3,2	2,7	3,3	7,5	3,5	0,0
22	Verlags- und Druckereigewerbe	3,6	-2,3	2,9	0,4	0,2	-1,0	1,0	0,0
23	Mineralölverarbeitung	1,3	-1,4	10,5	3,3	0,1	-0,8	1,0	0,0
24	Chemische Industrie	3,1	0,5	3,4	4,8	3,7	4,5	3,0	1,5
25	Gummi- und Kunststoffwaren	2,9	0,1	3,8	0,3	4,2	6,0	4,0	2,0
26	Glas, Keramik, Steine und Erden	-0,7	-3,7	1,4	-3,7	5,4	8,0	4,0	1,0
27	Metallerzeugung, -bearbeitung	1,9	0,5	4,9	0,5	6,5	6,0	3,5	1,0
28	Metallerzeugnisse	2,6	0,1	4,1	0,8	6,3	7,0	4,0	2,0
29	Maschinenbau	2,7	-0,3	4,9	4,4	7,7	12,0	5,0	-5,0
30	Informationstechnik, Büromaschinen	15,7	-5,6	11,2	33,6	19,9	25,0	10,0	0,0
31	Elektrotechnik	4,1	-0,1	6,0	2,7	7,2	10,0	4,0	-2,0
32	Kommunikationstechnik, Elektronik	11,1	-3,0	19,3	18,6	31,7	5,0	4,0	0,0
33	Mess-, Regel-, Medizintechnik	5,5	0,2	5,4	2,0	9,5	3,5	4,0	1,0
34	Automobilindustrie	8,0	1,6	5,6	3,7	2,4	6,5	5,5	2,0
35	Sonstiger Fahrzeugbau	0,0	4,3	-0,9	3,2	10,0	-2,0	5,0	3,0
36	Sonstige Gebrauchsgüter	-1,2	-4,9	0,3	-0,1	4,0	2,2	4,0	1,0
37	Recycling	14,9	2,8	20,7	10,0	17,3	15,0	6,0	2,0

^{a)} Prognose vom Oktober 2007.

Quelle: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des ifo Instituts.

Die starke Investitionstätigkeit im Gefolge der Globalisierung hatte in der jüngeren Vergangenheit den Herstellern von Kapitalgütern einen Boom mit extrem hoher Kapazitätsauslastung beschert. Ein positiver Nebeneffekt war, dass sie nicht mehr auf jede Angebotsaufforderung reagierten, was den Preiswettbewerb etwas milderte. Für die Unternehmen aus der Eurozone bot dieser Umstand in Anbetracht des starken Euro eine gewisse Entlastung. Es ist zu erwarten, dass das etwas schwächere weltwirtschaftliche Wachstum im kommenden Jahr zu einem stärkeren Konkurrenzdruck führen wird. Die Anbieter aus Japan und USA werden versuchen, Wachstumspotentiale zu Lasten der europäischen Wettbewerber unter Nutzung der für sie günstigen Wechselkurse auszuschöpfen.

Hinzu kommt, dass die weltweite Investitionstätigkeit der vergangenen Jahre deutlich stärker ausgeweitet wurde, als das globale Bruttoinlandsprodukt anstieg. Als Indikator für die Dynamik auf den Märkten wird hier der weltweite Auftragseingang des Werkzeugmaschinenbaus zitiert (vgl. Abb. 6). Dies ist ein typisches Muster für einen Konjunkturaufschwung, das im Falle einer Wachstumsdämpfung oder gar eines Abschwungs sich umkehrt. Bisher geben die Kon-

junkturindikatoren zwar keinen Hinweis auf ein Überschreiten des Höhepunkts und ein Abgleiten der Weltkonjunktur in eine Rezession. Es gibt jedoch Anzeichen, dass in einigen Märkten die Erstellung neuer Kapazitäten soweit vorgekommen ist, dass sie für ein weiteres kräftiges Wachstum ausreichend sind. Auffällig ist die Stahlproduktion Chinas, die in der Vergangenheit nicht in der Lage war, die Nachfrage in Anbetracht des hohen Wachstums zu befriedigen. Stahl wurde in großem Umfang importiert. Inzwischen ist China zu einem Nettoexporteur geworden, der mit hohen Zuwachsraten Stahl international anbietet. Die Ausfuhr entspricht gegenwärtig etwa der Produktion der deutschen Stahlkocher.

Unter diesen Bedingungen kann ein Rückgang der Produktion von Investitionsgütern in Deutschland 2009 kaum vermieden werden. Eine solche Entwicklung ist allerdings angesichts des für 2008 prognostizierten Anstiegs der Produktion auf ein neuerliches Rekordniveau mehr eine technische Reaktion als ein wirklicher Rückschlag. Die gesamte Industrieproduktion in Deutschland wird – aufgrund des hohen Gewichts der Herstellung von Maschinen und Ausrüstungen – unter den hier beschrie-

benen Annahmen 2009 über eine Stagnation kaum hinauskommen.

Diese Prognose wurde im Forum 1 »Industrie« kontrovers diskutiert. Insbesondere wurden die Annahmen für eine entsprechend starke Reaktion der Investitionsgüterindustrie hinterfragt. Die Entwicklung in den kommenden Monaten wird einen Hinweis darauf geben, wie stark die Wachstumsabkühlung werden kann. Auf Grundlage der Veränderung der Konjunkturindikatoren bis März 2008 wird die vorliegende Prognose aktualisiert und während der Frühjahrskonferenz zur Konjunktur in Europa präsentiert.⁷

Branchenforum 2: Konjunkturelle Entwicklung im Handel

*Manuel Birnbrich, Josef Lachner und
Uwe Christian Täger*

Im Branchenforum Handel wurden ausgewählte konjunkturelle und strukturelle Entwicklungen im Groß- und Einzelhandel vor dem Hintergrund der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Deutschland und der Weltwirtschaft dargestellt und auf wesentliche Einflussfaktoren hin analysiert.

Renaissance des Großhandels im Distributionssystem

In einem ersten Beitrag ging Uwe Chr. Täger vom ifo Institut auf einige strukturelle Entwicklungen im Großhandel ein, die mehr und mehr auf das deutsche und europäische Distributionssystem Einfluss nehmen und primär aus den grundlegenden Veränderungen im Welthandel mit Rohstoffen, Investitions- und Konsumgütern resultieren. Dabei wurden die engen Zusammenhänge zwischen den Außenhandelsströmen Deutschlands und der Umsatzentwicklung der Außen- und Großhandelsunternehmen aufgezeigt, die aufgrund ihrer Stellung im Distributionssystem zunehmend grenzüberschreitende Funktionen übernehmen. Insbesondere der Großhandel mit Konsumgütern, auf den rund 48% des Umsatzvolumens des gesamten deutschen Großhandels entfallen, hat in den letzten Jahren vermehrt Importfunktionen für die nachfolgenden Sektoren, z.B. den mittelständischen Einzelhandel, übernommen. Der überwiegende Teil preisgünstiger Non-Food-Artikel aus Niedriglohnländern wird von den auf bestimmte Produktgruppen spezialisierten Import- und Fachgroßhandelsunternehmen distribuiert, da viele der inländischen Abnehmer über unzureichende Ressourcen für derartige Beschaffungsaktivitäten auf den entsprechenden Weltmärkten verfügen.

Das hohe Wachstum des Welthandels mit preisgünstigen Gütern des privaten Konsums hat zu einer vermehrten Einschaltung von Unternehmen des Groß- und Außenhandels in die Distribution dieser Gütergruppen in nahezu allen europäischen Ländern geführt. Diese Renaissance ist nicht allein im Bereich preisgünstiger Konsumgüter zu beobachten, sondern auch im Bereich der Investitionsgüter und der industriellen Vorprodukte und Halbfertigwaren, die vermehrt durch die Einschaltung von adäquaten Systemen des Großhandels auf den entsprechenden Weltmärkten gehandelt werden. Dabei spielen die modernen Systeme der Information und Kommunikation sowie der kostengünstigen Logistik eine stimulierende Rolle.

⁷ CESifo International Spring Conference, Berlin, 13. und 14. März 2008. Informationen: Hans-Günther Vieweg, Tel.: 089-9224-1362 E-Mail: vieweg@iffo.de.

Konjunkturelle Entwicklung: Wirtschaftsboom treibt die Großhandelsumsätze

Die seit Mitte 2003 anhaltende Aufwärtsentwicklung der Großhandelsumsätze setzte sich bis Ende des Jahres 2006 fort. Im ersten Tertial 2007 tendierten die nominalen Umsätze nach unten, seither nahmen sie wieder zu (vgl. Abb. 7). Im Durchschnitt der Monate Januar bis September 2007 waren die Umsätze um 2,6% höher als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dieses Plus ist teilweise auf gestiegene Verkaufspreise in einigen Rohstoffbereichen zurückzuführen. Real ergab sich für den gesamten Großhandel ein Zuwachs um 1,3%.

Besonders stark wurden die Vorjahresumsätze im **Produktionsverbindungshandel** übertroffen; hier wurde ein Plus in einer Größenordnung von rund 4% verzeichnet. Ein beträchtlicher Teil davon war allerdings – wie schon erwähnt – auf erhöhte Verkaufspreise zurückzuführen. Real erhöhten sich die Umsätze um rund 2%. Weniger dynamisch verlief die Umsatzentwicklung im **Konsumgütergroßhandel**; hier nahmen die Umsätze nominal um rund 2% und real um 1% zu (vgl. Abb. 8 und Abb. 9).

Im Konsumgütergroßhandel konnte vor allem der Großhandel mit **Gebrauchs- und Verbrauchsgütern** zulegen. Die Nominalumsätze waren in den ersten acht Monaten des Jahres 2007 gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum um 3,1% höher; real ergab sich ein Anstieg um 4,4%. Die erhöhte Nachfrage resultierte vor allem aus den Importen niedrigpreisiger Non-Food-Artikel für den Einzelhandel und der verstärkten Einschaltung von inländischen Vertriebsgesellschaften durch ausländische Konsumgüterhersteller, die das Ziel haben, den Absatz der eigenen Produkte im deutschen Distributionssystem effizienter zu gestalten und kontrollieren zu können. Im Großhandel mit **Nahrungs- und Genussmitteln** wurden die Vorjahresumsätze nominal um 1,7% übertroffen, real jedoch um knapp 1% verfehlt.

Im Produktionsverbindungshandel waren die nominalen Umsätze in den Monaten Januar bis August 2007 vor allem im Großhandel mit **Maschinen, Ausrüstungen und Zubehör** höher als zur gleichen Zeit des Vorjahres. Sie stiegen um 10,3%; preisbereinigt waren die

Umsätze sogar um rund 16% höher. Für die Preissenkungen dürften in erster Linie importierte Produkte aus Niedriglohnländern ausschlaggebend sein. Auch der Großhan-

Abb. 7
Nominale Umsätze im Großhandel insgesamt^{a)}



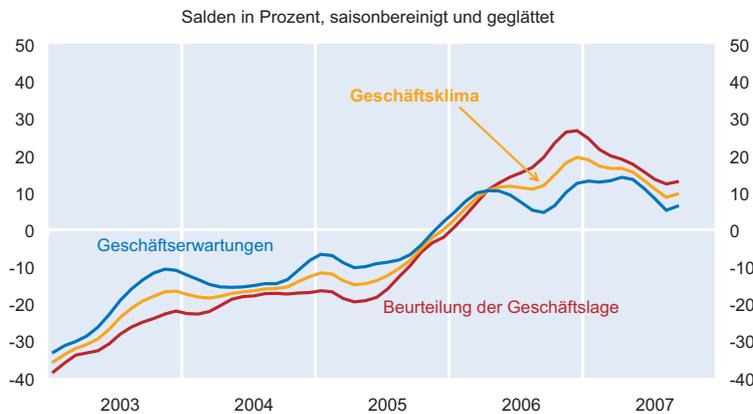
Abb. 8
Entwicklung der nominalen Umsätze im Produktionsverbindungshandel



Abb. 9
Entwicklung der nominalen Umsätze im Konsumgütergroßhandel



Abb. 10
Geschäftsentwicklung im Großhandel



Quelle: ifo Konjunkturtest.

del mit **landwirtschaftlichen Grundstoffen und lebenden Tieren** konnte seine Umsätze steigern. Dieser Bereich kam auf ein nominales Umsatzplus von rund 4,0%. Dieses ist allerdings ausschließlich auf ein stark erhöhtes Preisniveau zurückzuführen, real ergab sich ein Minus von 11%. Der Großhandel mit **sonstigen Rohstoffen und Halbwaren**, zu denen beispielsweise der Eisen- und Stahlhandel gehört, verzeichnete einen Anstieg der nominalen Umsätze um 3,2%, was real einen Rückgang um 0,4% bedeutet.

Die im Rahmen des ifo Konjunkturtests befragten Großhandelsunternehmen bewerteten im Oktober 2007 ihre Geschäftslage zwar bei weitem nicht mehr so positiv wie Ende des Vorjahres, doch waren die Firmen mit guter Lage nach wie vor in der Überzahl (vgl. Abb. 10). Der weiteren Entwicklung sahen sie zuletzt leicht skeptisch entgegen und schätzten ihre Warenbestände vermehrt als zu hoch ein. Das dürfte wohl dafür ausschlaggebend gewesen sein, dass die Unternehmen ihre Bestellpläne nach unten korrigiert haben. Für das gesamte Jahr 2007 ist von nominalen Umsätzen auszugehen, die etwa 3% höher sein werden als im Vorjahr. Unter Berücksichtigung der Preissteigerungen auf der gesamten Großhandelsstufe ergibt dies ein reales Plus von 1%.

Aussichten 2008: Umsatzwachstum schwächt sich etwas ab, ...

Für das kommende Jahr 2008 ist einerseits mit einem weiteren Wachstum der gesamtwirtschaftlichen Ausrüstungsinvestitionen zu rechnen, das sich gegenüber diesem Jahr aber etwas abschwächen wird. Andererseits wird der private Konsum an Intensität gewinnen. Unter Berücksichtigung eines etwas schwächeren Wachstums der industriellen Binnennachfrage wird der Produktionsverbindungshandel im Jahr 2008 nur mit nominal 3% expandieren (real:

0,5%). Vornehmlich infolge der anhaltend hohen Importe von Non-Food-Artikeln aus den kostengünstigen Produzentenländern aus Südostasien wird der Konsumgüterhandel ein Wachstum von nominal 1,5% aufweisen. Insgesamt dürfte der Umsatzanstieg im gesamten Großhandel 2008 mit nominal 2,5% (real: 0,5%) etwas geringer ausfallen als 2007.

... die strukturellen Rahmenbedingungen für den Großhandel bleiben aber günstig

Die Umsatzentwicklung im Produktionsverbindungshandel sowie im Konsumgütergroßhandel dürfte vom anhaltenden Aufwärtstrend der Importe und Exporte begünstigt werden. Sowohl der Großhandel mit Maschinen und Ausrüstungen als auch der Großhandel mit Gebrauchs- und Verbrauchsgütern sehen sich durch den Vertrieb ausländischer Produkte in der Lage, ihr Warenangebot zu erweitern und abzurunden. Oftmals gelingt es den Firmen auch, mit importierten Produkten preisgünstigere Angebote abzugeben.

Für den Großhandel insgesamt werden die Rahmenbedingungen trotz einzelner Risiken eher positiv sein. Es ist davon auszugehen, dass die Großhandelsunternehmen Akzeptanz durch ein vermehrtes Angebot von Servicefunktionen gewinnen werden. Die einzelnen Unternehmen sehen sich gezwungen, nicht nur in verschiedenen Aufgabenbereichen wie der Warendisposition, der Steuerung des Nachschubs, der Lagertechnik oder den Prognoseverfahren Verbesserungen herbeizuführen, sondern den Prozess der Warendistribution insgesamt zu betrachten und ihn möglichst effizient zu gestalten. Dabei ergeben sich weitere Chancen für die Großhändler, denn die Wertschöpfungskette gewinnt mit zunehmender Arbeitsteilung an Komplexität. Das gilt insbesondere in den Sparten, in denen die Fertigung einzelner Komponenten inzwischen an verschiedenen Standorten erfolgt und damit auch die Distributionsketten länger und internationaler geworden sind.

Einzelhandel bleibt hinter allgemeiner Wirtschaftsentwicklung zurück

Während die deutsche Wirtschaft insgesamt sich noch immer in einem starken Boom befindet, fallen die Wachstumsraten des privaten Konsums und der Einzelhandelsumsätze deutlich hinter das allgemeine Wirtschaftswachstum zurück. Der private Konsum stieg 2006 um preisbereinigt 1%. Dies ist nach der mehrere Jahre anhaltenden Stagnation zwar ein beachtliches, im Vergleich zum Wachstum des

BIP (2,9%), der Bruttoanlageinvestitionen oder der Im- und Exporte dennoch ein bescheidenes Ergebnis.

Die Einzelhandelsumsätze stiegen 2006 das dritte Jahr in Folge, mit nominal 1% und real 0,4% allerdings nicht nur langsamer als der private Konsum, sondern auch weniger stark als in den beiden Jahren zuvor, und das, obwohl 2006 positive Effekte wie die Fußballweltmeisterschaft und Vorzieheffekte wegen der Mehrwertsteuererhöhung die Umsätze stimuliert haben.

Mehrwertsteuererhöhung: 2006 Stimulation, 2007 Dämpfung der Umsatzentwicklung

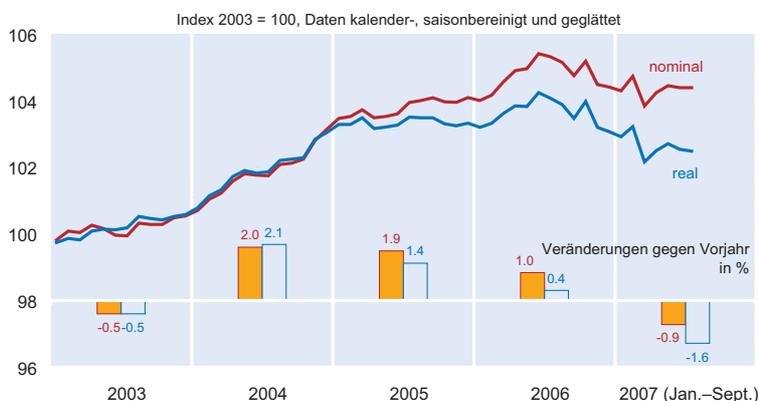
2007 schlug die Kaufzurückhaltung der Konsumenten wegen des angehobenen Mehrwertsteuersatzes wie erwartet negativ auf den Einzelhandel durch. Zwischen Januar und September lagen die Einzelhandelsumsätze um 0,9% (real: 1,6%) unter dem Vorjahresergebnis (vgl. Abb. 11).

Die Auswirkungen der Mehrwertsteuererhöhung auf die Geschäftsentwicklung im Einzelhandel spiegeln sich auch in den Ergebnisse des ifo Konjunkturtests wider. Seit dem letzten konjunkturellen Tiefpunkt im Jahr 2004 beurteilten die befragten Einzelhandelsfirmen ihre Geschäftslage sukzessive positiver (vgl. Abb. 12). Gegen Jahresende 2006 war der Saldo aus positiven und negativen Stimmen erstmals überhaupt seit dem Wiedervereinigungsboom 1991 wieder positiv, da viele Konsumenten den Kauf langlebiger – und damit teurer – Gebrauchsgüter noch vor der Mehrwertsteuererhöhung zum 1. Januar 2007 verwirklichen wollten. In ihren Geschäftserwartungen wurden die Einzelhändler in der zweiten Jahreshälfte 2006 dagegen immer pessimistischer. Die Geschäftsabschwächung trat 2007 wie erwartet ein. Bis Mitte 2007 waren die Händler, wie die Geschäftserwartungen zeigen, noch der Meinung, die Nachfrageschwäche vom Jahresbeginn ausgleichen zu können, in der Jahresmitte änderten sich dann aber angesichts der tatsächlichen Entwicklung die Einschätzungen, und es überwogen wieder die Firmen, die mit einer Verschlechterung rechneten.

Umsatzgewinner und -verlierer 2007

Besonders kräftig waren die Umsatzrückgänge 2007 in den Einzelhandelsbranchen,

Abb. 11
Umsatzentwicklung im Einzelhandel insgesamt^{a)}



^{a)} Ohne Kraftfahrzeuge und Tankstellen.

Quelle: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des ifo Instituts.

die Ende 2006 noch von vorgezogenen Käufen profitiert haben, z.B. dem Kfz- oder dem Möbele Einzelhandel (vgl. auch Abb. 13). Auch der »Einzelhandel mit Waren verschiedener Art, Hauptrichtung Nicht-Nahrungsmittel«, zu dem vor allem die Kauf- und Warenhäuser gehören, und der Versandhandel hatten deutliche Umsatzeinbußen zu verzeichnen.

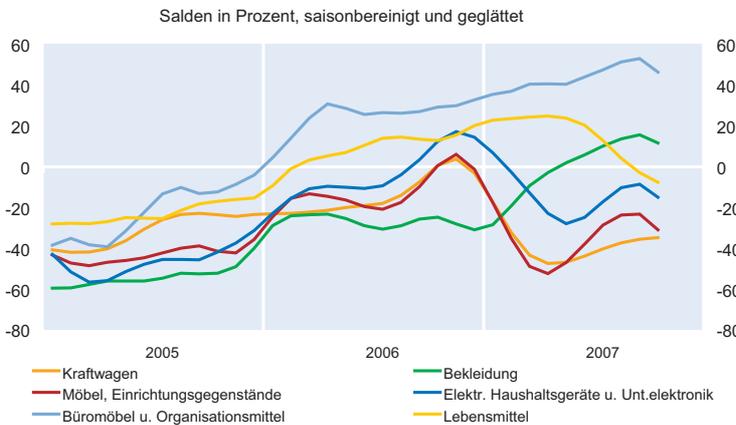
Andere Einzelhandelsbranchen dagegen konnten Umsatzgewinne verbuchen, z.B. der bürowirtschaftliche Einzelhandel, der von der nach wie vor positiven Investitionsneigung der Unternehmen profitieren konnte, sowie der Textil- und Bekleidungseinzelhandel, der im April 2007 einen der umsatzstärksten Monate seit der Wiedervereinigung verbuchen konnte. Ein noch höheres Wachstum erreichte der stark filialisierte Einzelhandelssektor Parfümeriewaren und Körperpflegemittel. Dies zeigt, dass die Konsumenten sich in diesem Jahr zwar mit dem Kauf langlebiger Konsumgüter zurückhielten, ihre Ausgaben aber offenbar umso mehr auf klassische Verbrauchsgüter konzentrierten.

Abb. 12
Geschäftsentwicklung im Einzelhandel



Quelle: ifo Konjunkturtest.

Abb. 13
Einfluss der Mehrwertsteuererhöhung auf die Beurteilung der Geschäftslage in ausgewählten Einzelhandelszweigen



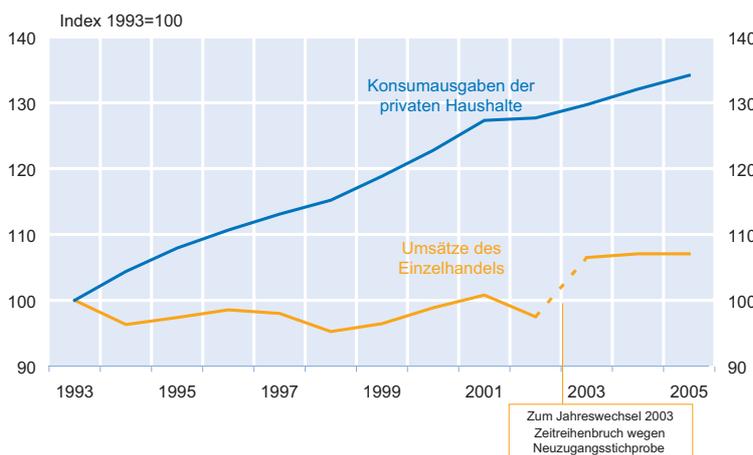
Quelle: ifo Konjunkturtest.

Prognose: 2007 Minus, 2008 Plus

Das 2007 aufgelaufene Umsatzminus im Einzelhandel von knapp 1% wird sich in diesem Jahr nicht mehr aufholen lassen, da der Ende 2006 durch vorgezogene Käufe im Zuge der Mehrwertsteuererhöhung bedingte Sondereffekt in diesem Jahr wegfällt. Trotz der zunehmenden Beschäftigung und stärker steigender Nettolöhne wird der private Konsum 2007 – nach dem Wachstum von 1% in 2006 – leicht zurückgehen. Auch die zuletzt wieder negativeren Ergebnisse des ifo Konjunkturtests, vor allem die zunehmend pessimistischen Geschäftserwartungen in weiten Teilen des Einzelhandels, deuten darauf hin, dass die Unternehmen für dieses Jahr nicht mehr mit einer Wende rechnen.

Das ifo Institut erwartet daher für 2007 einen Rückgang der Einzelhandelsumsätze um nominal 1%, wegen der mehr-

Abb. 14
Entwicklung der Konsumausgaben und der Einzelhandelsumsätze



Quelle: Statistisches Bundesamt, Berechnungen des ifo Instituts.

wertsteuerbedingt stärkeren Zunahme der Einzelhandelsverkaufspreise real sogar um gut 2%.

Für 2008 sind die Aussichten besser: Zwar wird sich das Wirtschaftswachstum gegenüber diesem Jahr etwas abschwächen. Der private Konsum erfährt aber positive Impulse vor allem durch ein verstärktes Wachstum der verfügbaren Einkommen und eine sich fortsetzende Belebung am Arbeitsmarkt. Angesichts der höheren Arbeitsplatzsicherheit wird die Sparquote leicht sinken. Von dieser günstigen Entwicklung wird auch der Einzelhandel profitieren. Die Umsätze dürften nominal um mehr als 1%, real um etwa 0,5% zunehmen.

Handel im Wandel: Strukturelle Veränderungen und Herausforderungen im Einzelhandel

Nach der Darstellung der konjunkturellen Entwicklung im Handel ging Heinz Pfeiffer, Leiter der Unternehmensentwicklung der **Metro AG**, in seinem Beitrag auf die allgemeinen Herausforderungen und Perspektiven für den Handel in Deutschland ein. Er bezeichnete die Zeit seit der Jahrtausendwende als »Jahrzehnt des Discounts«, in dem die Discount-Formate ihren Marktanteil im Lebensmitteleinzelhandel auf über 40% ausbauen konnten. Es deutet sich zwar ein Ende des Wachstumspfadens dieser Vertriebsform an, sie werde jedoch auch zukünftig stark bleiben, da die Preisorientierung der Konsumenten zuletzt etwas zurückgegangen, aber immer noch ein dominierender Faktor für das Kaufverhalten sei.

Weitere aus Sicht des Einzelhandels bedenkliche Tendenzen seien die in den letzten zehn Jahren gesunkene Nachfrage nach Konsumgütern in Deutschland bei gleichzeitig deutlich gestiegener Verkaufsfläche, was die Flächenproduktivität stark vermindert hat, sowie das Zurückbleiben der Einzelhandelsumsätze hinter der Entwicklung des privaten Konsums (vgl. Abb. 14). So habe sich der Umsatz pro Quadratmeter Verkaufsfläche zwischen 1995 und 2006 von 3 900 auf 3 100 € verringert. Nur noch 27% aller Konsumausgaben entfallen auf den Kauf von Konsumgütern im Einzelhandel. 1991 lag der entsprechende Anteil noch bei gut 40%.

Gesellschaftliche Trends wie die Alterung der Bevölkerung, die zunehmende Polarisierung der verschiedenen Einkommens-

gruppen oder das gestiegene Gesundheitsbewusstsein bergen aber nicht nur Risiken, sondern auch Chancen für den Einzelhandel. Während bestimmte Einzelhandelsformate Marktanteile verlieren werden, profitieren wiederum andere vom gesellschaftlichen Wandel und veränderten Konsum- und Einkaufsgewohnheiten der Verbraucher. Wachstumssegmente seien zum Beispiel der Online-Handel oder Bio-Lebensmittel. Große Handelsfirmen wie die Metro passen ihre Geschäftsmodelle nicht nur im Inland an, sondern expandieren mit erfolgreichen Vertriebskonzepten auch immer stärker in Auslandsmärkten. Lag der Auslandsanteil des Umsatzes der Metro-Gruppe im Jahr 2000 noch bei rund einem Viertel, erreichte er 2006 bereits knapp 56% des Gruppenumsatzes.

Perspektiven für den gehobenen Lebensmittel-einzelhandel

Im abschließenden Vortrag stellte Florian Randlkofer, Mitglied der Geschäftsleitung der **Alois Dallmayr KG**, die »Innenansichten eines Delikatessenhauses« vor. Anhand der Firmengeschichte zeigte er, wie entscheidend es für ein Handelsunternehmen ist, zur richtigen Zeit auf vielversprechende Wachstumsfelder zu setzen, beispielsweise in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts auf das Kaffeegeschäft oder ab den sechziger Jahren auf den Kaffeeautomatenservice für Unternehmen. Welche Geschäftspotentiale sich für den gehobenen Lebensmitteleinzelhandel an einem stark vom Tourismus profitierenden Standort wie München bieten, wenn man die aktuell stark ausgeprägten Bedürfnisse bestimmter Konsumentengruppen nach »Erlebniseinkauf«, Service, Authentizität und qualifiziertem Personal zu befriedigen vermag, zeigen Untersuchungen des Hauses Dallmayr, die zu dem Ergebnis kommen, dass das Delikatessenhaus in der Münchner Innenstadt von mehr Personen besucht wird als Schloss Neuschwanstein. Die Unternehmensphilosophie wird auch an der Einstellung des Hauses zu den Besuchern des Ladengeschäfts deutlich, die nicht als »Kunden«, sondern als »Gäste« angesehen werden.

Insgesamt sei der Verkauf von qualitativ hochwertigen Nahrungs- und Genussmitteln wehr wenig von konjunkturellen Einflussfaktoren abhängig, sondern vor allem von den Öffentlichkeits- und Werbeaktivitäten sowie den Marken- und Präsentationstechniken des Hauses Dallmayr. Dabei spiele der Stamm der kontinuierlich geschulten und motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Produktion und im Verkauf eine entscheidende Rolle.

Branchenforum 3: Konjunkturelle Entwicklung im Bausektor

Erich Gluch

Im einleitenden Referat ließ Erich Gluch, ifo Institut, zunächst die Stimmung in der Bauwirtschaft im Frühjahr des Jahres nochmals Revue passieren. Das ifo Geschäftsklima im Bauhauptgewerbe war damals so gut wie letztmals vor 15 Jahren. Aber auch nach einer Umfrage des Deutschen Industrie- und Handelskammertages meldeten im Februar 87% der befragten Bauindustrieunternehmen eine gute bzw. befriedigende Geschäftslage. Ähnlich zufrieden mit ihrer Geschäftslage äußerten sich auch die Teilnehmer an der Frühjahrsumfrage des Bundesverbandes Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen. Bezüglich der Geschäftsaussichten waren lediglich rund 15% eher pessimistisch gestimmt. »So positiv war die Stimmung schon lange nicht mehr«, stellte der Verband fest.

Im weiteren Verlauf des Jahres verschlechterten sich jedoch die Lageurteile zusehends. Ab dem Sommer trübten sich auch die Erwartungen ein. Dies gilt vor allem für den Wohnungsbau – und nur mit Abstrichen für den öffentlichen Bau. Der gewerbliche Bau ist sogar noch – zumindest nach den Klimaindikatoren – nach wie vor »voll in Fahrt«.

Was ist bzw. war verantwortlich ...

Die Situation im Wohnungsbau hat sich im Verlauf des Jahres sichtlich verschlechtert. Der wesentliche Grund hierfür dürfte zuallererst die nahezu totale »Verabschiedung« des Staates aus der Förderung des Wohnungsbaus ab dem 1. Januar 2006 gewesen sein. Konkret erfolgten folgende Maßnahmen:

- Streichung der Eigenheimzulage,
- Verschlechterung der Abschreibungsbedingungen im Mietwohnungsbau – anstatt einer degressiven AfA ist nur noch eine lineare Abschreibung möglich – sowie
- Verlängerung der sog. Spekulationsfrist von zwei auf nunmehr zehn Jahre.

Da es jedoch möglich war, sich die alten, günstigeren Konditionen »auf Vorrat« zu sichern, wurden im vorigen Jahr zahlreiche Wohnungen und Eigenheime fertig gestellt, mit deren Bau noch vor diesem Termin begonnen wurde. Um die Eigenheimzulage zu »retten«, reichte es nämlich aus, einen Bauantrag zu stellen oder einen notariellen Kaufvertrag abzuschließen. Im Mietwohnungsbau dürften die Vorzieheffekte durch die Verschlechterung der Abschreibungsbedingungen jedoch deutlich geringer gewesen sein.

Die ins Jahr 2006 vorgezogenen Baumaßnahmen »fehlen« in diesem Jahr, weshalb die Baunachfrage von dieser Seite her kräftig gedämpft wird. Auch 2008 dürfte noch keine Besserung eintreten, denn es gibt kaum neue Aufträge in der »Pipeline«.

... für die rasante Verschlechterung im Wohnungsbau?

Nach den Ergebnissen der ifo Architektenumfrage lagen die neu akquirierten Aufträge zur Planung von Ein- und Zweifamilienhäusern im ersten Halbjahr 2007 knapp unter dem vergleichbaren Vorjahreswert. Im Geschößwohnungsbau war im gleichen Zeitraum sogar ein Rückgang um 10% zu verzeichnen. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass das Niveau der Auftragsvolumina in diesem Teilsegment bereits seit fast zehn Jahren auf einem ausgesprochen niedrigen Niveau »dahindümpelt«.

Vor allem die Genehmigungsdaten lassen für die nächsten Monate keine positiven Überraschungen bei der Wohnungsbaunachfrage erwarten. In den ersten sechs Monaten dieses Jahres wurden nämlich nur 46 532 Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern genehmigt. Das sind 42% weniger als im selben Zeitraum des Vorjahres. Bei den Wohngebäuden mit drei und mehr Wohnungen lag die Zahl der Genehmigungen immerhin noch 16% unter dem Vorjahreswert (29 855 gegenüber 35 660 Wohneinheiten).

Die Wohnungsnachfrage könnte jedoch in den nächsten Jahren durch einige positive Faktoren stimuliert werden. So gehen die Konjunkturprognostiker beispielsweise davon aus, dass die Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung zumindest noch bis 2008 anhält. Dies wird auch zu einer leichten Erhöhung der durchschnittlichen Realeinkommen sowie einer Verringerung der Arbeitslosigkeit führen. Ein nicht unerheblicher Teil der lange Zeit vorherrschenden Unsicherheiten in der Bevölkerung wird sich dadurch auflösen. In Wachstumsregionen und in höheren Einkommenskategorien wird demzufolge auch genügend Kaufkraft für zusätzliche Wohnungsnachfrage entstehen.

Darüber hinaus werden die Hypothekenzinsen – nach den Prognosen der Experten – lediglich moderat ansteigen. Auch die Baupreise dürften nur in Regionen mit stärker anziehender Wohnungsnachfrage kräftiger zulegen. Und schließlich wird, trotz rückläufiger Bevölkerungsentwicklung, die Anzahl der Haushalte noch weiter zunehmen. Der drastische Rückgang der wichtigsten Nachfragergruppe – der 25- bis 35-Jährigen – ist nämlich so gut wie abgeschlossen.

Die Wohnungsfertigstellungen erreichten bereits im Jahr 2005 mit der Errichtung von rund 242 000 Wohnungen ein tiefes Niveau (vgl. Tab. 4). Dieses wird aber 2007 und 2008 noch sichtlich unterschritten. Es dürften nur noch zu 225 000 bzw. 192 000 Wohnungen fertiggestellt werden.

Tab. 4
Wohnungsfertigstellungen in der Bundesrepublik Deutschland nach Teilgebieten und Gebäudearten 1997 bis 2008
1 000 Wohnungen

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 ^{a)}	2008 ^{a)}
Westdeutschland												
In neu errichteten Wohngeb.	337,9	321,5	321,1	296,8	235,5	211,7	199,7	212,1	183,1	190,7	173	149
davon in:												
Ein- und Zweifamiliengeb.	155,5	166,6	184,5	182,2	149,7	140,4	136,1	147,1	126,1	125,2	107	87
Mehrfamiliengebäuden ^{b)}	182,5	154,9	136,7	114,6	85,8	71,3	63,6	64,9	57,0	65,5	66	62
sonstige Fertigstellungen ^{c)}	54,7	47,2	43,8	37,0	29,4	27,3	25,6	25,1	23,7	24,0	22	19
Wohnungen insgesamt	392,6	368,7	364,9	333,8	264,9	239,0	225,3	237,1	206,8	214,7	195	168
Ostdeutschland												
In neu errichteten Wohngeb.	163,2	110,7	85,4	71,8	50,4	42,0	36,4	35,7	30,7	29,1	26	21
davon in:												
Ein- und Zweifamiliengeb.	55,6	54,0	52,9	47,5	35,7	32,4	29,1	30,1	25,4	24,3	20	15
Mehrfamiliengebäuden ^{b)}	107,6	56,8	32,6	24,3	14,8	9,6	7,3	5,6	5,3	4,8	6	6
sonstige Fertigstellungen ^{c)}	22,4	21,3	22,3	17,5	10,8	8,6	6,5	5,2	4,9	4,6	4	3
Wohnungen insgesamt	185,6	132,0	107,7	89,3	61,3	50,6	42,9	40,9	35,5	33,7	30	24
Deutschland insgesamt												
In neu errichteten Wohngeb.	501,1	432,2	406,6	368,5	285,9	253,7	236,1	247,8	213,8	219,8	199	170
davon in:												
Ein- und Zweifamiliengeb.	211,1	220,6	237,3	229,7	185,4	172,9	165,2	177,2	151,5	149,5	127	102
Mehrfamiliengebäuden ^{b)}	290,1	211,6	169,2	138,8	100,6	80,8	70,9	70,6	62,3	70,3	72	68
sonstige Fertigstellungen ^{c)}	77,1	68,5	66,1	54,5	40,3	35,9	32,1	30,2	28,6	28,7	26	22
Wohnungen insgesamt	578,2	500,7	472,6	423,1	326,2	289,6	268,2	278,0	242,3	248,4	225	192

^{a)} Prognose des ifo Instituts. – ^{b)} Einschließlich Wohnungen in Wohnheimen. – ^{c)} In bestehenden Gebäuden (saldiert) sowie in (neu errichteten) Nichtwohngebäuden; bis 2004 nach der bislang üblichen Abgrenzung »Neue Länder inkl. Ostberlin« bzw. »Früheres Bundesgebiet inkl. Westberlin«.

Quelle: Statistisches Bundesamt; Vorausschätzungen des ifo Instituts.

Gute Wohnungsversorgung dämpft Neubautätigkeit

Ein nicht zu unterschätzender, dämpfender Faktor für die Neubautätigkeit stellt die bereits gute Wohnungsversorgung dar. Diese Tatsache forciert aber andererseits eine anhaltend hohe Nachfrage im Bereich der Altbauerneuerung.

Nach Berechnungen des DIW gingen 2006 bereits 61% der Wohnungsbauinvestitionen in die **Altbauerneuerung**, also den Wohnungsbestand. Das heißt, nur noch 39% entfielen auf den Bau neuer Wohngebäude. Aufgrund der anhaltenden Verteuerung der Energie im Verlauf der letzten Jahre stehen vor allem Maßnahmen zur Verringerung des Energieverbrauchs hoch im Kurs.

Die im Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V. (GdW) organisierten rund 3 000 Wohnungsunternehmen und -genossenschaften weisen einen Wohnungsbestand von rund 6,2 Millionen Wohnungen auf. Sie erreichen damit einen Marktanteil an allen bewohnten Wohnungen von fast 50% in Ostdeutschland bzw. von knapp 25% in Westdeutschland. Die von diesem Verband regelmäßig erhobenen Daten zur Investitionstätigkeit ihrer Mitglieder geben somit zumindest einen groben Anhaltspunkt zur möglichen Entwicklung im Bestandsbereich, da amtliche Statistiken bislang nicht vorliegen.

Nach den Umfrageergebnissen des GdW stiegen die Bauinvestitionen ihrer Mitgliedsunternehmen im Jahr 2006 um

6,8%. Zu Beginn dieses Jahres planten sie für 2007 mit einer Aufstockung ihrer Investitionsbudgets um rund 10%. Dieser Wert dürfte allerdings nach dem bisherigen Verlauf zu urteilen, nicht ganz eingehalten werden. Dabei werden die Bestandsmaßnahmen – nach einer deutlich überdurchschnittlichen Entwicklung im vorigen Jahr (+ 8,4%) – allerdings weniger kräftig zulegen (+ 6,5%) als die Neubaumaßnahmen (+ 23,2%). Mit einem Volumen von fast 7 Mrd. € werden die Bestandsmaßnahmen dennoch fast dreimal so hoch ausfallen wie die Neutätigkeit. Über die Hälfte der Bauinvestitionen (rund 5 Mrd. €) sollen dabei in bereits bestehende Wohngebäude in Westdeutschland wandern.

Ab 2006 können sowohl Vermieter als auch Mieter, die ihre Wohnung verschönern oder renovieren, den Fiskus an ihren Handwerksrechnungen beteiligen. Nach dem Gesetz zur »Anerkennung haushaltsnaher Dienstleistungen« dürfen nämlich 20% der insgesamt für die Modernisierung von Wohnungen entstandenen Kosten steuerlich geltend gemacht werden (Höchstgrenze 3 000 € pro Jahr; nur Dienstleistungen und keine Materialkosten).

Energiepass stimuliert Maßnahmen zur energetischen Sanierung

Im April 2007 erfolgte die Verabschiedung der neuen Energieeinsparverordnung (EnEV) durch die Bundesregierung; am 1. Oktober ist sie in Kraft getreten. Danach müssen Hauseigentümer stufenweise ab 1. Juli 2008 ihren Käufern oder

Tab. 5
Bauinvestitionen in Deutschland nach Bauarten 1997 bis 2008
Verkettete Volumenangaben in Mrd.€ (preisbereinigt)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 ^{a)}	2008 ^{a)}
Wohnungsbau	141,50	141,99	144,50	140,92	132,37	124,64	123,45	119,78	115,22	120,13	117,7	117,5
Nichtwohnungsbau	104,82	102,16	103,31	100,93	98,36	92,64	90,29	85,91	84,09	87,68	91,7	95,1
davon:												
gewerblicher Bau	71,74	70,13	71,08	70,15	68,74	64,17	62,20	59,37	58,67	61,66	64,8	67,3
– gew. Hochbau	55,03	54,06	54,16	53,49	52,36	48,26	46,02	43,63	42,75	44,87	47,3	49,1
– gew. Tiefbau	16,70	16,07	16,92	16,66	16,38	15,91	16,19	15,75	15,93	16,81	17,6	18,2
öffentlicher Bau	33,06	32,02	32,22	30,78	29,62	28,47	28,09	26,54	25,43	26,02	26,9	27,8
– öff. Hochbau	12,65	12,19	11,44	10,69	10,32	9,97	9,58	8,89	8,64	8,85	9,1	9,3
– öff. Tiefbau	20,40	19,82	20,78	20,09	19,30	18,50	18,51	17,66	16,80	17,17	17,8	18,5
Insgesamt	246,30	244,15	247,80	241,85	230,72	217,28	213,72	205,69	199,31	207,82	209,5	212,6

– reale Veränderung gegenüber Vorjahr in % –

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 ^{a)}	2008 ^{a)}
Wohnungsbau	0,4	0,3	1,8	-2,5	-6,1	-5,8	-1,0	-3,0	-3,8	4,3	-2,0	-0,2
Nichtwohnungsbau	-3,9	-2,5	1,1	-2,3	-2,6	-5,8	-2,5	-4,9	-2,1	4,3	4,6	3,7
davon:												
gewerblicher Bau	-4,0	-2,2	1,4	-1,3	-2,0	-6,7	-3,1	-4,5	-1,2	5,1	5,2	3,9
– gew. Hochbau	-4,5	-1,8	0,2	-1,2	-2,1	-7,8	-4,6	-5,2	-2,0	5,0	5,3	4,0
– gew. Tiefbau	-2,5	-3,8	5,3	-1,6	-1,7	-2,9	1,8	-2,7	1,1	5,5	4,6	3,5
öffentlicher Bau	-3,5	-3,1	0,6	-4,5	-3,8	-3,9	-1,4	-5,5	-4,2	2,3	3,4	3,3
– öff. Hochbau	-8,1	-3,6	-6,1	-6,6	-3,5	-3,4	-4,0	-7,2	-2,8	2,4	2,5	3,0
– öff. Tiefbau	-0,4	-2,8	4,8	-3,3	-3,9	-4,1	0,1	-4,6	-4,9	2,3	3,8	3,5
Insgesamt	-1,5	-0,9	1,5	-2,4	-4,6	-5,8	-1,6	-3,8	-3,1	4,3	0,8	1,5

^{a)} Prognose des ifo Instituts. – Hinweis: Bauinvestitionen, bereinigt um die Immobilientransaktionen zwischen Staats- und Unternehmenssektor.

Quelle: Statistisches Bundesamt; Vorausschätzungen des ifo Instituts.

Mietern einen Energiepass vorlegen. Für neue Gebäude war ein Energieausweis bereits ab 2002 vorgeschrieben.

Der Energiepass bewertet die Energieverluste über die Gebäudehülle. Maßnahmen zur energetischen Verbesserung der bestehenden Wohngebäude werden daher zunehmen bzw. auf dem derzeit hohen Niveau verharren. Experten gehen davon aus, dass die neue Verordnung noch längst nicht das Ende der Energiesparwelle sein dürfte.

Die Mehrwertsteuererhöhung zum 1. Januar 2007 dürfte hingegen manchen Hauseigentümer veranlasst haben, Renovierungsvorhaben noch ins Jahr 2006 vorzuziehen. Die derzeit vorliegenden Indikatoren signalisieren, dass es sowohl 2007 als auch 2008 kaum Wachstum bei den Bestandsmaßnahmen im Wohnungsbau geben dürfte.

Der **Wohnungsbau** wird daher in diesem Jahr, nach einem kräftigen Plus im Vorjahr (+ 4,3%), einen Rückgang der Investitionen von rund 2% aufweisen; im nächsten Jahr dürfte das Niveau knapp gehalten werden. Die derzeit vorliegenden Indikatoren signalisieren, dass es sowohl 2007 als auch 2008 kaum Wachstum bei den Bestandsmaßnahmen im Wohnungsbau geben dürfte. Der Rückgang der Investitionen in diesem Jahr kommt somit ausschließlich vom schwachen Wohnungsneubau.

Die deutsche Wirtschaft befindet sich nach wie vor in einer exzellenten Verfassung. Den **Unternehmen** ist es in den zurückliegenden Jahren gelungen, durch den Abbau von Überkapazitäten und Kosteneinsparungen, vor allem im Personalbereich, ihre Gewinnmargen wieder zu erhöhen. Insbesondere in den exportorientierten Unternehmen erreichen die Gewinne vielfach neue Rekordmarken. Von der spürbaren Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung profitiert nunmehr auch die Bauwirtschaft.

Gewerbliche Planungsaufträge weiter auf hohem Niveau

Die Auftragseingänge der Architekten von gewerblichen Auftraggebern hatten bereits im Herbst 2002 ihren tiefsten Punkt erreicht. Kletterte das Volumen der neuen Aufträge in diesem Teilsegment zunächst bis zum Frühjahr 2006 eher behutsam, so erfolgte ab dem Sommer 2006 eine sichtliche Beschleunigung. Bei den Auftragseingängen im Bauhauptgewerbe waren sowohl im Hochbau als auch im Tiefbau im Verlauf des zweiten Quartals 2005 wieder Wachstumsraten zu verzeichnen, die sich im bisherigen Verlauf des Jahres 2007 im zweistelligen Bereich halten konnten (Veränderung gegenüber dem Vorjahresmonat).

Überaus positiv wirkt sich weiterhin aus, dass die Kreditzinsen nach wie vor auf einem relativ niedrigen Niveau liegen. Aber auch von Seiten der Regierung gab und gibt es er-

freuliche Hilfestellung. Dies betrifft zunächst die bereits vom früheren Bundeskanzler Gerhard Schröder initiierte »Agenda 2010«, mit der einschneidende Reformen in der Sozialgesetzgebung einhergingen. Derzeit ist die jetzige Regierung dabei, eine Unternehmensteuerreform zum 1. Januar 2008 auf den Weg zu bringen. Ziel ist es dabei, die steuerliche Belastung der Unternehmen spürbar zu verringern.

Die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Unternehmen wird sich somit weiter verbessern. Abstriche müssten jedoch gemacht werden, wenn der Dollarverfall der letzten Wochen anhalten dürfte – oder sich sogar noch verstärkt.

Dies zeigt sich besonders deutlich bei den Industriegebäuden. Noch vor einigen Jahren wurden in großem Stil ganze Produktionsbereiche »outsourced«, da insbesondere in den osteuropäischen Ländern zu deutlich niedrigeren Kosten produziert werden konnte. Diese Phase dürfte zum größten Teil abgeschlossen sein: einige Firmen verlagern sogar schon wieder ihre Produktion zurück nach Deutschland. In einigen Branchen produzieren darüber hinaus die Unternehmen bereits an ihren Kapazitätsgrenzen. Lieferengpässe nehmen zu. Erweiterungsinvestitionen werden somit häufiger erforderlich als noch vor einigen Jahren.

Trotz immer noch respektablem Leerstandsrate hat sich der Bau von Bürogebäuden in 2006 bereits belebt. Dass sich die deutsche Dienstleistungslandschaft prächtig entwickelt, zeigen, neben den ifo-Umfragen im Dienstleistungssektor, auch die Konjunkturumfragen vieler Verbände. Die Neubauproduktion wird jedoch durch die kaum steigende Zahl von Büroarbeitsplätzen gebremst. Darüber hinaus überprüfen und optimieren die großen Dienstleister immer häufiger überaus kritisch ihre Flächenbedarfe. Die durchschnittliche Fläche, die einem Bürobeschäftigten in Deutschland zur Verfügung steht, ist nämlich weiterhin spürbar größer als in den übrigen Industrieländern.

Deutschland ist nach der Öffnung Osteuropas noch stärker als früher zu einer bedeutenden Verkehrsdrehscheibe mit zahlreichen Distributionszentren geworden. Dies hat zur Folge, dass zahlreiche Lagergebäude sowie Logistikzentren errichtet bzw. ausgebaut werden müssen. Hinzu kommt der Trend von Industrie und Handel, Vertriebs- und Lagerfunktionen sowie einzelne Produktionsbereiche auszulagern. Daneben haben die rasch wandelnden Ansprüche die Nutzungsdauer der Lagergebäude spürbar verkürzt. Auch dieser Trend wirkt nachfragestimulierend.

Wirtschaftsbau vor einem dritten guten Jahr

Der Wirtschaftsbau entwickelte sich bereits 2006 sehr positiv; d.h. die Bauinvestitionen erhöhten sich um 5,1%. Auch

in diesem Jahr dürfte es zu einem Anstieg in dieser Größenordnung kommen. Mit einem weiteren Plus von rund 4% wird sich die gewerbliche Baunachfrage in 2008 nur ganz sanft abschwächen.

Auch die öffentlichen Bauinvestitionen wiesen 2006 einen Zuwachs auf – nach sechs Jahren rückläufiger Entwicklung und einer Verringerung des Investitionsvolumens um insgesamt 21%. Er fiel mit + 2,3% jedoch bescheidener aus als in den beiden anderen Bausparten. In diesem und im nächsten Jahr dürfte sich die Baunachfrage sogar weiter beleben, so dass sich die öffentlichen Bauinvestitionen um jeweils knapp 3 1/2% erhöhen werden. In beiden Jahren wird sich der Tiefbau besser entwickeln als der Hochbau.

Der wesentliche Grund für die gestiegene Investitionsbereitschaft der öffentlichen Hände liegt in der verbesserten Haushaltssituation zahlreicher Gemeinden. So stieg das Aufkommen aus der Haupteinnahmequelle der Kommunen, der Gewerbesteuer, zwischen 1992 und 2003 lediglich von rund 23 Mrd. € auf 24 Mrd. €. Erst seit dem Jahr 2004 war eine sichtliche Verbesserung zu registrieren, so dass im Jahr 2006 bereits Einnahmen in Höhe von 38,4 Mrd. € verbucht werden konnten.

Nach einem kräftigen Anstieg der gesamten Steuereinnahmen der Gemeinden in 2006 um 12,6% wird der Zuwachs – nach den Berechnungen des Arbeitskreises »Steuerschätzungen« vom 6./7. November 2007 – in diesem Jahr 7,1% betragen, im nächsten Jahr allerdings nur noch 2,1%. Unter der Annahme, dass die gesamtwirtschaftlichen Wachstumsperspektiven auch mittelfristig nicht ungünstig sind, dürfte bei den Kommunen der positive Trend bei den Steuereinnahmen anhalten.

Die Kommunen, die mit Abstand größten öffentlichen Investoren in Gebäude und Bauwerke, haben in den letzten Jah-

ren zahlreiche dringend nötige Baumaßnahmen aufgeschoben, um den noch dringend notwendigeren Konsolidierungsbedürfnissen nachzukommen. Ein Teil dieser Arbeiten dürfte nunmehr in Angriff genommen werden.

»Zarte« Erholung im öffentlichen Bau

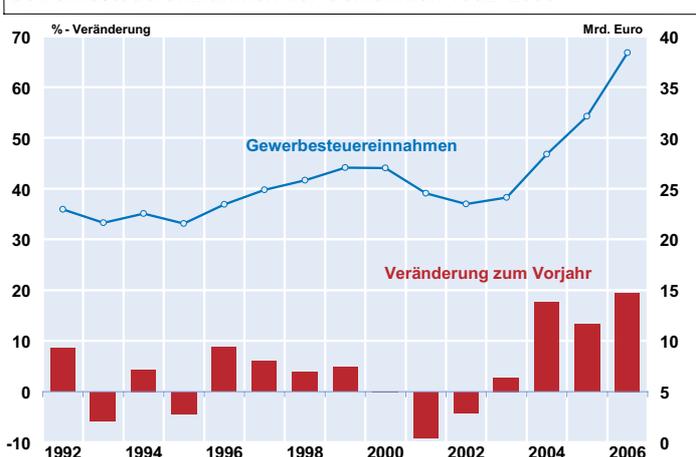
Auch beim Bund eröffnen sich bessere »Gestaltungsspielräume«, als vielfach noch vor wenigen Jahren für möglich gehalten wurde. Als neue, stabile Einnahmequelle erweist sich dabei die Lkw-Maut. Deren Einnahmen werden zumindest teilweise zur Finanzierung von Straßenbauinvestitionen verwendet. Daneben wird das Investitionsprogramm für Ganztagschulen fortgesetzt sowie weiterhin Mittel für Investitionen in Kindertagesstätten oder Krippen nach dem Tagesbetreuungsgesetz bereitgestellt. Schließlich werden im Rahmen der Förderinitiative »Wohnen, Umwelt, Wachstum« seit Jahresbeginn auch den Kommunen Mittel der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) für die energetische Sanierung öffentlicher Gebäude angeboten.

Zusammenfassend kann somit festgehalten werden, dass sich das hohe Wachstumstempo vom Vorjahr nicht in dieses Jahr übertragen hat, was ausschließlich an einer sehr schwachen Nachfrage im Wohnungsbau liegt. So werden die gesamten Bauinvestitionen 2007 nur noch um knapp 1% zulegen, im nächsten Jahr dürfte der Anstieg rund 1 1/2% erreichen. Selbst nach diesen drei Wachstumsjahren in Folge wird 2008 noch nicht einmal wieder das Niveau des Jahres 2003 erreicht. Mitte der neunziger Jahre wurde pro Jahr sogar gut ein Fünftel mehr investiert.

Die Vorträge der drei externen Referenten behandelten das derzeit aktuelle Thema »Klimawandel und Energieverbrauch: Auswirkungen auf die Bauwirtschaft«. Hierzu gab zunächst Eric Heymann, Branchenanalyst der Deutschen Bank Research, einen guten Überblick über die derzeitige Situation sowie mögliche Entwicklungen der Bauwirtschaft im »Klimafokus«.⁸

Die Zeiten dauerhaft niedriger Energiepreise sind vorbei. Anders als bei den ersten beiden Ölpreisschocks liegt dies aber nunmehr nicht in erster Linie an einer Verknappung des Angebots, sondern ist ganz wesentlich nachfrageinduziert. Die Volkswirtschaften expandieren weltweit. Und der Energiehunger der wirtschaftlich besonders kräftig expandierenden Schwellenländer China und Indien führte und führt zu einer beträchtlichen zu-

Abb. 15
Gewerbesteureinnahmen der Gemeinden 1992–2006



Quelle: BMF.

⁸ Vgl. E. Heymann, *Klimawandel und Branchen: Manche mögen's heiß!*, Deutsche Bank Research: Aktuelle Themen 388; Frankfurt am Mai, 2007.

sätzlichen Energienachfrage. Die Energieversorgung wird weiterhin anfällig für Angebotsschocks bleiben, da der große Teil der fossilen Energiereserven in politisch brisanten Regionen liegt. Die Erschließung und Ausbeutung neuer Öl- und Gasfelder wird kontinuierlich teurer, da die leicht zugänglichen bzw. sehr ergiebigen Quellen längst erschöpft sind. Ein Übergang zu erneuerbaren Energien wird aber gerade für die aufstrebenden Volkswirtschaften nur langsam erfolgen können.

Klimawandel nicht mehr aufzuhalten

Die Erwärmung der Erdatmosphäre wird also anhalten. Kein Klimamodell kann aufzeigen, wie schnell und in welchem Ausmaß sich das Klima auf der Erde in den nächsten Jahrzehnten ändern wird. Dennoch weist die überwiegende Mehrheit der Naturwissenschaftler darauf hin, dass der Prozess des Klimawandels in den nächsten Jahrzehnten – selbst bei einem sofortigen Stopp der Emissionen – nicht mehr gestoppt, sondern allenfalls noch verlangsamt werden kann.

Trotz dieser Unsicherheiten gelten aber einige Trends als wahrscheinlich:

- Anstieg der weltweiten Durchschnittstemperatur,
- Veränderung der Niederschlagsmuster,
- Zunahme extremer lokaler Wetterereignisse.

Die erwarteten negativen Folgen sind beispielsweise Schäden an Gebäuden und Infrastruktur durch Sturm und Überschwemmungen bei lang anhaltenden Regenphasen. In der längeren Frist dürften auch Schäden durch den merklichen Anstieg des Meeresspiegels hinzukommen.

Der Klimaschutz nimmt daher mittlerweile weltweit einen deutlich höheren Stellenwert ein als noch vor wenigen Jahren, wobei die Europäische Union von Anfang an eine Vorreiterrolle gespielt hat. So wurden auf dem EU-Klimagipfel in Brüssel im März 2007 folgende ehrgeizigen Ziele formuliert, die bis 2020 erreicht werden sollen:

- Verringerung der Treibhausgase (– 20%),
- Steigerung der Energieeffizienz (+ 20%),
- Förderung der erneuerbaren Energien (Zunahme des Anteils am Primärenergieverbrauch auf 20%).

Demnach ist zu erwarten, dass die Bundesregierung weiterhin den Verbrauch kohlenstoffintensiver Energieträger (für die Strom- und Wärmeerzeugung sowie für die Mobilität) tendenziell eher versteuern dürfte. Andererseits dürften Forschungsarbeiten zur Steigerung der Energieeffizienz gefördert werden sowie verschiedene Möglichkeiten zur Substitution von fossilen Brennstoffen.

Hoher Energieverbrauch für Beheizung und Belüftung der Gebäude

Deutschland besitzt einen umfangreichen Gebäudebestand, nicht nur für Wohnzwecke, sondern auch in allen drei Wirtschaftszweigen: Land- und Forstwirtschaft, Industrie und Dienstleistungen. Auf die Beheizung und Belüftung dieser Gebäude entfällt der größte Teil des Primärenergieverbrauchs. In kaum einem anderen Bereich lohnt es sich daher mehr, Investitionen in den Klimaschutz vorzunehmen, als bei der energetischen Sanierung von Gebäuden im Bestand.

Die Bereitschaft der Bevölkerung, ihre Wohngebäude energetisch zu verbessern, ist bereits recht hoch. Dies liegt sicherlich auch daran, dass sich die Energiekosten in den letzten Jahren rasch erhöhten und sich dadurch die getätigten Investitionen bereits nach wenigen Jahren rentieren. Hinzu kam aber auch, dass der Staat über die KfW umfangreiche Mittel zur Reduzierung der Finanzierungskosten bereitstellte.

Durch die Einführung des Energiepasses wird die Transparenz über die Heizkosten sichtlich ansteigen. Die Motivation zahlreicher Wohnungsbesitzer dürfte sich dadurch zukünftig erhöhen, den spezifischen Energieverbrauch in ihren Wohnungsbeständen durch eine energetische Sanierung zu verringern, um die Attraktivität der Wohnungen für potentielle Mieter zu verbessern.

Alle Branchen, die einen Beitrag zur Steigerung der Energieeffizienz von Gebäuden leisten können, dürften demzufolge zu den Gewinnern des Klimawandels gehören. Hierzu zählen beispielsweise:

- Architektur- und Ingenieurbüros mit der Fokussierung auf Energieberatung oder Energie Contracting,
- verschiedene Unternehmen des Bauhandwerks bzw. des Baunebengewerbes wie Dachdecker, Heizungs- und Lüftungsbauer oder Betriebe mit Know-how in der Gebäudedämmung.
- Hersteller von Dämmstoffen, Glas, Solarmodulen, Heizungs- und Lüftungsanlagen oder kompletten Niedrigenergie- oder Passivhäusern.

Besonders groß dürfte zukünftig die Nachfrage bei den Unternehmen ausfallen, die Angebote aus einer Hand bieten können. Denn immer mehr Haushalte sind bereit, für diesen »Mehrwert« auch mehr zu zahlen.

Bauwirtschaft größter »Profiteur« des Klimawandels

Durch die Klimaveränderungen wird die Bauwirtschaft häufiger als bisher die durch Stürme oder Überschwemmungen

gen verursachten Schäden beseitigen müssen. So bescherte z.B. der Orkan Kyrill dem Dachdeckerhandwerk in vielen Regionen Deutschlands eine Sonderkonjunktur. Noch umfangreicher waren die Schäden der Oderflut 1997 oder beim Elbehochwasser im Jahre 2002, die der Bauwirtschaft umfangreiche, zusätzliche Aufträge bescherte. Auch dürften in den nächsten Jahren die Ausbau- und Ausbesserungsarbeiten beim Küstenschutz intensiviert werden, um der vermutlich steigenden Gefahr von Sturmfluten – etwa an der Nordseeküste – vorzubeugen.

Dürften die Winter zukünftig milder ausfallen, könnte die Bauwirtschaft auch hiervon profitieren. Gibt es ähnlich milde Winter wie 2006/2007 häufiger, würden sich nämlich die Baubedingungen – vor allem im Tiefbau – verbessern. Es gäbe weniger witterungsbedingte Arbeitsausfälle und damit auch eine größere Planungssicherheit bei den Betrieben. Zu berücksichtigen wäre aber auch, dass es durch weniger Frosttage auch zu weniger Straßenschäden – und damit auch zu weniger Ausbesserungsarbeiten, die erforderlich sind –, kommen würde.

Die Bauwirtschaft wird also schon seit Jahren von den Auswirkungen des Klimawandels tangiert. Eine besonders große Bedeutung hat dabei die energetische Gebäudesanierung. Um in diesem Bereich die Investitionstätigkeit der Eigentümer zu stimulieren, vergibt die KfW-Bankengruppe bereits seit etlichen Jahren zinsgünstige, langfristige Kredite. Anja Bukowski, Abteilungsleiterin der KfW, wies in ihrem Referat zunächst darauf hin, dass die Bankengruppe kein Filialnetz hat. Die gewährten Kredite werden vielmehr »durchgeleitet«. Das heißt, der Kreditnehmer – ganz gleich ob Privathaushalt oder Unternehmen – beantragt seinen Kredit bei einer Sparkasse, einer Geschäfts- oder Genossenschaftsbank etc. Nach der Bearbeitung und Genehmigung wird anschließend der Kredit von der KfW über die eingeschaltete Bank an den Kreditnehmer »durchgeleitet«.

Seit 1990 wurden mit Mitteln der KfW 6,7 Mill. Wohneinheiten neu gebaut, modernisiert oder energetisch saniert; wobei der Schwerpunkt auf den Bestandsmaßnahmen lag. Im Rahmen der Förderinitiative »Wohnen, Umwelt, Wachstum« stellt der Bund der KfW im Zeitraum 2006 bis 2009 im Durchschnitt ca. 1 Mrd. € pro Jahr für die Zins-

Tab. 6
KfW-Programme »Energieeffizientes Bauen und Sanieren« 2006

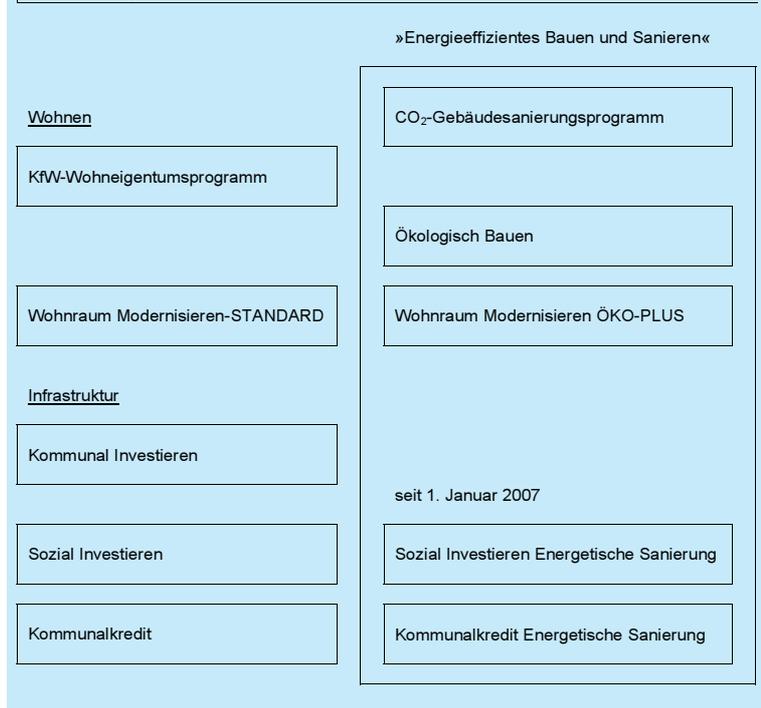
	Darlehen Anzahl	Kreditzusage- volumen Mill. €	Geförderte Investitionen Mill. €
CO ₂ -Gebäude- sanierungsprogramm	43 415	3 472	3 524
Ökologisch Bauen	32 556	2 209	6 999
Wohnraum Moderni- sieren-ÖKO PLUS	51 607	1 317	1 322
Insgesamt	127 578	6 998	11 845

Quelle: Kreditanstalt für Wiederaufbau.

verbilligung von Krediten und Zuschüssen zur Verfügung, die durch eigene Mittel der KfW noch ergänzt werden. Eine Verlängerung dieser Initiative bis 2011 ist bereits in der Diskussion.

Allein im Jahr 2006 wurden zur Steigerung der Energieeffizienz Kredite im Umfang von fast 7 Mrd. € vorgesehen. Durch die nahezu 130 000 Darlehen wurde ein Investitionsvolumen von knapp 12 Mrd. € angestoßen. Der Schwerpunkt lag dabei beim Programmpaket »Ökologisch Bauen«, auf das bereits knapp 60% der Investitionssumme entfiel, auf das CO₂-Gebäudemodernisierungsprogramm 30%. Die restlichen 1,32 Mrd. € flossen in das ÖKO-PLUS Programm.

Abb. 16
Aktuelle Programmübersicht der Förderinitiative »Wohnen, Umwelt, Wachstum«



Ausweitung der KfW-Programme ab 2007 auch auf Kommunen

Die wohnwirtschaftlichen Programme der KfW werden seit Anfang 2007 um Fördermittel zur energetischen Sanierung kommunaler Gebäude erweitert, so dass das bereits hohe Fördervolumen für »energieeffizientes Bauen und Sanieren« sogar noch gesteigert werden kann. Nach den Angaben der KfW konnten bereits 2006 durch die angestoßenen Investitionen mehrere 100 000 Arbeitsplätze gesichert bzw. geschaffen werden. Die daraus resultierenden CO₂-Einsparungen werden derzeit noch evaluiert und in Kürze veröffentlicht.

Im abschließenden Referat zeigte Bernd Kramer von der Interpane Glas Industrie AG schließlich auf, in welchem Umfang eine einzelne Branche der Bauzulieferindustrie – die Glashersteller – durch den Klimawandel und die Notwendigkeit der Energieeinsparung in Gebäuden ihre Umsätze bereits erhöhen konnten bzw. weiteres Umsatzwachstum erwarten.

Nach den Daten des Verbandes der Fenster- und Fassadenhersteller e.V. (VFF) erhöhte sich der Fensterabsatz für Neubauten von 2005 auf 2006 um rund 200 000 auf 5,3 Mill.istereinheiten. Im selben Zeitraum stieg die Zahl der verkauften Festeresteinheiten im Renovierungsbereich jedoch um rund 900 000 auf 7,4 Mill. Einheiten. Nach den Verbrauchsprognosen dürfte es im Bestandssektor auch in diesem Jahr noch ein leichtes Wachstum (+ 1,8%) geben, während der Absatz bei Neubauten stagnieren dürfte. Das Wachstum von rund 3½%, das für 2008 erwartet wird, dürfte vom gewerblichen Bau sowie – erneut – vor allem von Renovierungsarbeiten herrühren.

Der wesentliche Grund für das Marktwachstum dürfte somit in der zunehmenden energetischen Sanierung der Wohnungsbestände, aber auch gewerblicher und öffentlicher Gebäude liegen. Welches zukünftige Potential hier noch schlummert, zeigt eine Analyse des Bauvolumens vom Jahr 2006. Danach beliefen sich von den insgesamt 129,5 Mrd. € Wohnungsbauvolumen rund 80½ Mrd. € (62%) auf Bestandsmaßnahmen.⁹ Im Nichtwohnungsbau dürften von 106 Mrd. € nur etwa die Hälfte auf Neubauten entfallen sein. Daraus folgt, dass 2006 bereits 133½ Mrd. € (56,7%) vom gesamten Bauvolumen in Höhe von 235½ € in bestehende Gebäude und Bauwerke investiert wurde.

Der VFF beziffert den gesamten Fensterbestand in Deutschland 2006 auf rund 560 Mill. Festeresteinheiten, wovon knapp 40% (220 Mill.) bereits mit Wärmedämmglas ausgestattet

sind. Um alle Festeresteinheiten auf das heutige energetische Anforderungsniveau zu bringen, müssten demnach weitere 340 Mill. Fenster in Deutschland modernisiert oder ausgetauscht werden. Bei 1,69 m² Fensterfläche je Festeresteinheit ergeben sich 575 Mill. m² Glasfläche, mit der ein Einsparpotential von jährlich rund 11 Mrd. Liter Heizöl erreicht werden könnte und eine Reduktion der CO₂-Emissionen von rund 32 Mill. Tonnen.

⁹ Vgl. B. Bartholmai und M. Gornig; *Strukturdaten für Produktion und Beschäftigung im Baugewerbe – Berechnungen für das Jahr 2006*, BMVBS, 2007.

Branchenforum 4: Entwicklung im Dienstleistungssektor

Gernot Nerb

Unter der bewährten Leitung von Robert Obermeier von der IHK für München und Oberbayern fand auch das diesjährige Dienstleisterforum statt. In den Eingangreferaten von Harald Blau und Gernot Nerb vom ifo Institut wurden die konjunkturellen sowie die mittel- bis langfristigen Perspektiven des Dienstleistungssektors diskutiert. Ein Schwerpunkt des Forums lag diesmal auf den Wachstumschancen von öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen. Dieses Thema wurde von Erich Bagus, Feri Rating Research GmbH, Bad Homburg, behandelt. Den Abschluss bildete Manfred Bayerlein, TÜV Süd Industry Service GmbH, der demonstrierte, wie auch Dienstleistungsunternehmen auf dem internationalen Markt erfolgreich sein können. Im Folgenden sollen nicht in chronologischer Abfolge, sondern gegliedert nach Themenblöcken einige wichtige Ergebnisse dieses Forums vorgestellt werden.

Zur Struktur des Dienstleistungssektors

Insgesamt entfallen in Deutschland rund 70% der Wertschöpfung und 72% der Erwerbstätigen auf den Dienstleistungssektor (vgl. Tab. 7, 8 und 9). Dienstleistungen sind jedoch ein sehr heterogener Wirtschaftssektor. Die Präsentationen und Diskussionen im Forum konzentrierten sich auf die beiden Teilbereiche »Unternehmensnahe Dienstleister« sowie »Öffentliche und private Dienste«. Auf beide Teilbereiche entfallen in Deutschland 47% der Bruttowertschöpfung und 43% der Erwerbstätigen. Dabei liegt der Anteil an der gesamtdeutschen Wertschöpfung bei den Unternehmensdiensten mit 25% nur geringfügig höher als bei den staatlichen und personenbezogenen Diensten (gut 22%). Demgegenüber fällt der Anteil an der Zahl der Erwerbstätigen in Deutschland bei den öffentlichen und persönlichen Serviceanbietern mit 29% mehr als doppelt so hoch aus wie bei den Unternehmensdienstleistern (14%).

Tab. 7
Branchenstruktur – Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftsbereichen 2006

	Anteil in %	
Alle Wirtschaftsbereiche^{a)}		100,0
Warenproduzierendes Gewerbe (i.w.S.)	100,0	30,3
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	2,8	0,9
Warenproduzierendes Gewerbe (i.e.S.)	83,9	25,5
Baugewerbe	13,2	4,0
Dienstleistungsbereiche	100,0	69,7
Handel, Gastgewerbe, Verkehr und Nachrichten	25,8	18,0
Finanz- und Unternehmensdienstleister	42,5	29,6
Kredit- und Versicherungsgewerbe	6,7	4,7
Unternehmensnahe Dienstleister ^{b)}	35,8	24,9
Öffentliche und persönliche Dienste	31,7	22,1

^{a)} Nach dem Inlandskonzept, in jeweiligen Preisen. – ^{b)} Inkl. funktional abgegrenzter Wohnungsvermietung.

Quelle: E. Bagus, Feri Rating & Research GmbH.

Tab. 8
Branchenstruktur – Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen 2006

	Anteil in %	
Alle Wirtschaftsbereiche^{a)}		100,0
Warenproduzierendes Gewerbe (i.w.S.)	100,0	28,1
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	7,8	2,2
Warenproduzierendes Gewerbe (i.e.S.)	72,2	20,3
Baugewerbe	20,0	5,6
Dienstleistungsbereiche	100,0	71,9
Handel, Gastgewerbe, Verkehr und Nachrichten	35,5	25,5
Finanz- und Unternehmensdienstleister	24,0	17,2
Kredit- und Versicherungsgewerbe	4,4	3,2
Unternehmensnahe Dienstleister ^{b)}	19,5	14,0
Öffentliche und persönliche Dienste	40,6	29,1

^{a)} Nach dem Inlandskonzept. – ^{b)} Inkl. funktional abgegrenzter Wohnungsvermietung.

Quelle: E. Bagus, Feri Rating & Research GmbH.

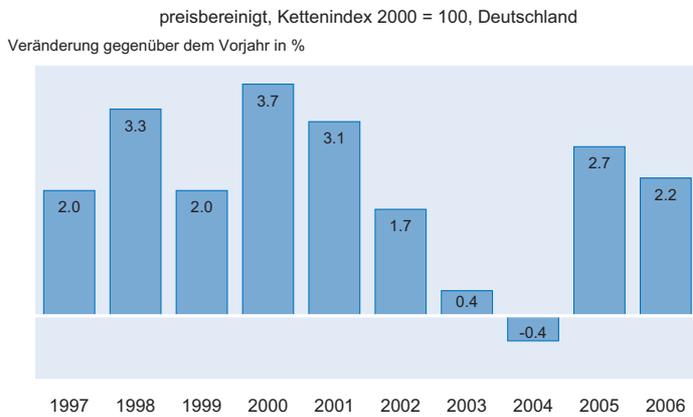
Tab. 9
Branchenstruktur – Dienstleistungssektor 2006
Branchenanteil in %

	WZ-Nr.	Umsatz, Wert	Beschäftigte
Unternehmensnahe Dienstleister^{a)}	K	100,0	100,0
Immobilienwesen	70	2,4	8,5
Mobilienvermietung, -Leasing	71	7,3	1,9
Datenverarbeitung	72	15,4	10,3
Forschung und Entwicklung	73	1,9	2,7
Beratung, Planung, Auftragsdienst	74	51,0	76,6
Rechts-, Wirtschaftsberatung	74.1	21,3	19,4
Architektur- und Ingenieurbüros	74.2	7,9	8,7
Technische Untersuchung	74.3	1,2	1,3
Werbung	74.4	4,3	4,9
Personalvermittlung und -überlassung	74.5	3,1	11,0
Sicherheitsdienste, Detekteien	74.6	0,9	3,3
Gebäudereinigung	74.7	3,0	18,2
Auftragsdienste	74.8	9,3	9,8

^{a)} Umsatz insgesamt = 431 Mrd. €, Beschäftigte insgesamt = 5,39 Millionen.

Quelle: E. Bagus, Feri Rating & Research GmbH.

Abb. 17
Bruttowertschöpfung: Finanzierung, Vermietung, Unternehmensdienstleister



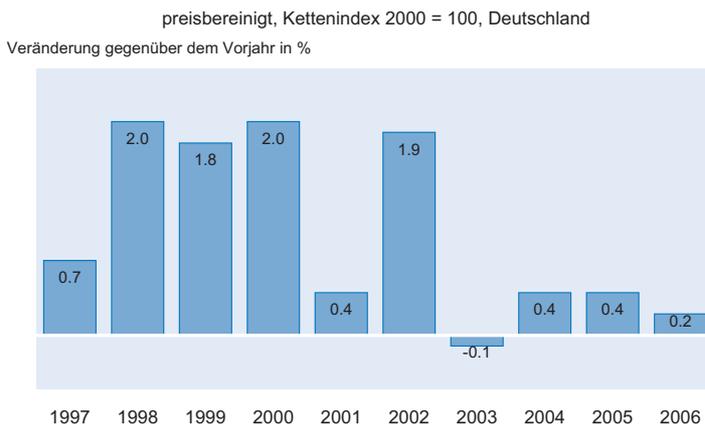
Quelle: Statistisches Bundesamt.

Die Unternehmensnahen Dienstleistungen, zu denen unter anderem EDV-Service-Unternehmen, Forschung und Entwicklung sowie Werbeagenturen zählen, wiesen im Durchschnitt der letzten 25 Jahre ein nahezu doppelt so starkes Wachstum auf wie die Gesamtwirtschaft (gut 4% im Vergleich zu 2% in der Gesamtwirtschaft). Diese Schlussfolgerung gilt in der Tendenz sowohl für Deutschland wie für die EU-15 insgesamt.

Noch imposanter ist die Bedeutung der Unternehmensdienstleistungen für die Beschäftigtenentwicklung: Während bei den Unternehmensdienstleistungen die Beschäftigtenzahl ähnlich stark wie der Umsatz wuchs (rund 4% pro Jahr im Zeitraum 1980 bis 2005), nahm in der übrigen Wirtschaft die Beschäftigtenzahl im Durchschnitt nur gut um ein halbes Prozent zu und sank im verarbeitenden Gewerbe sogar um rund 1% p.a.

Auch diese Tendenzen gelten mit einigen Nuancierungen sowohl für Deutschland wie für die EU-15 insgesamt.

Abb. 18
Bruttowertschöpfung: Öffentliche und private Dienstleister



Quelle: Statistisches Bundesamt.

Anders als die Unternehmensdienstleistungen entwickelten sich die haushaltsbezogenen öffentlichen und privaten Dienstleistungen in den vergangenen 25 Jahren deutlich schwächer als die Gesamtwirtschaft. Sowohl hinsichtlich der realen Umsatz- wie auch der Beschäftigtenentwicklung lag in Deutschland und in der EU-15 das entsprechende Wachstum durchschnittlich nur bei einem halben Prozent pro Jahr.

Es gibt eine Reihe von Gründen, mit denen sich das überdurchschnittliche Wachstum der Unternehmensdienstleistungen erklären lässt. Um nur einige zu nennen: zunehmende Spezialisierung innerhalb der Dienstleistungen, technologische Änderungen, verstärkter Zwang zum Outsourcing, um kostenmäßig mithalten zu können, neue Konsumenten- und Produzentenbedürfnisse etc.

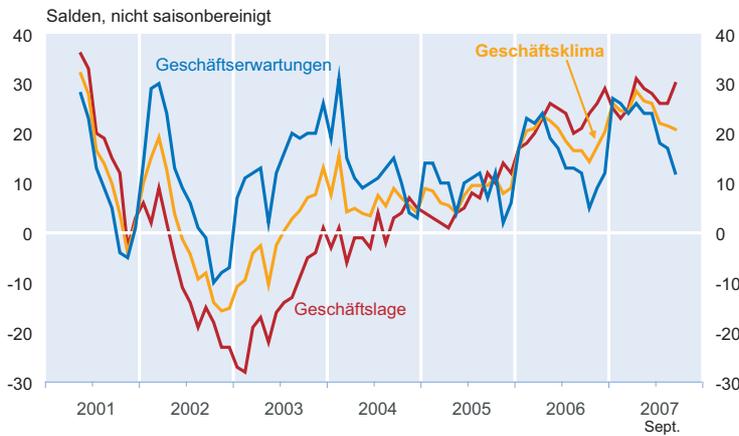
Auf der anderen Seite litten die privaten und öffentlichen Dienstleistungen – ähnlich wie der private Konsum insgesamt – unter der ungünstigen Beschäftigungs- und Einkommensentwicklung.

Konjunkturausblick für den Dienstleistungssektor in 2008 und 2009

Neben den aufgezeigten längerfristigen Trends ist bei kürzerfristigen Prognosen auch die Konjunktur zu berücksichtigen. Gerade die Unternehmensdienstleistungen unterliegen ähnlich starken Konjunkturschwankungen wie das verarbeitende Gewerbe (vgl. Abb. 20); bei den haushaltsbezogenen öffentlichen und privaten Dienstleistungen spielt die Konjunktur demgegenüber eine deutlich geringere Rolle.

Entsprechend der im Forum vorherrschenden konjunkturellen Vorstellung von einer Fortsetzung des Konjunkturaufschwungs in abgeschwächter Form 2008 und 2009, verbunden mit einer Verlagerung der Auftriebskräfte tendenziell weg von den Unternehmensinvestitionen und dem Export und hin zum privaten Konsum wurde zwar weiterhin ein überdurchschnittliches Wachstum der Unternehmensdienstleistungen, aber auch ein relatives Aufholen der haushaltsbezogenen öffentlichen und privaten Dienstleistungen erwartet. Konkret wird mit einem Wachstum der realen Umsätze der Unternehmensdienstleister im Jahre 2007 von 3,7% nach 4,4% 2006 und einem weiteren leichten Rückgang der Wachstumsraten auf 3,2% 2008 und 3,1% 2009 gerechnet.

Abb. 19
ifo Konjunkturtest – Dienstleistungen



Quelle: ifo Konjunkturtest Deutschland.

Auf der anderen Seite dürfte das Wachstum der privaten und öffentlichen Dienstleistungen von 0,3% im Jahr 2006 auf 1,1% in diesem Jahr und 1,3% jeweils 2008 und 2009 zunehmen.

Innerhalb der Gruppe der Unternehmensdienstleister wird das Wachstum weiterhin am stärksten in der **Personalvermittlung und -überlassung** (d.h. hauptsächlich Zeitarbeitsunternehmen) bleiben. Im Dreijahreszeitraum 2007 bis 2009 dürfte hier real der Umsatz um 18%, pro Jahr also um knapp 6% steigen. Im Dreijahreszeitraum 2006 gegenüber 2003 betrug die Zuwachsrate sogar 68%. Eine hohe Zuwachsrate liegt voraussichtlich auch bei der **Mobilienvermietung und beim Mobilienleasing** vor.

Was die öffentlichen und privaten Dienstleistungen angeht, wird die stärkste Zuwachsrate im Zeitraum 2007 bis 2009 im Bereich **Gesundheit** liegen. Hier dürfte das reale Umsatzniveau 2009 um rund 5% höher liegen als 2006, während im

vorausgehenden Dreijahreszeitraum 2003 bis 2006 ein Rückgang um 3% vorlag. Auch bei der **Entsorgung** wird sich im Zeitraum 2007 bis 2009 ein leichter Zuwachs ergeben, und zwar real um insgesamt ca. 2%, während im Dreijahreszeitraum davor ein Rückgang in ähnlicher Größenordnung vorliegt.

Diese auf dem Forum des ifo Branchen-Dialogs vertretenen Prognosen stützen sich stark auf Ergebnisse der ifo-Kooperationspartner Cambridge Econometrics und Feri Rating Research GmbH in Bad Homburg.

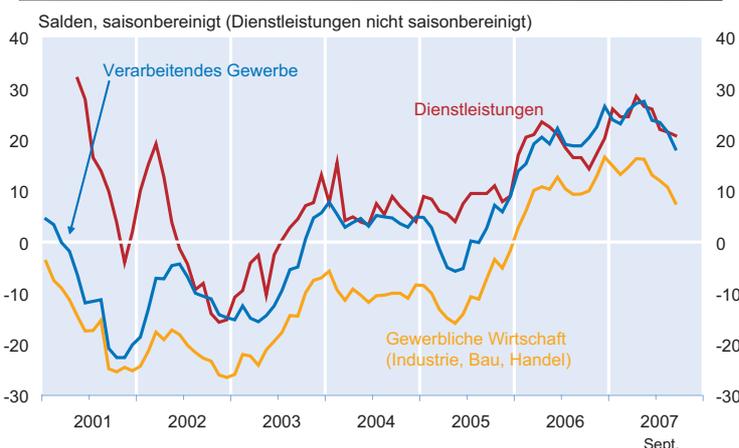
Wachstumschancen für öffentliche und private Dienstleistungen

Die von Erich Bagus, Feri, auf dem Symposium vorgetragenen Ausführungen zu diesem Thema lassen sich in Kurzform folgendermaßen zusammenfassen: Während unternehmensnahe Dienstleister stark von der Investitionstätigkeit der Unternehmen und den Exportserfolgen des verarbeitenden Gewerbes profitieren, wird die Geschäftstätigkeit der öffentlichen und persönlichen Dienste demgegenüber vorwiegend durch die Bevölkerungsentwicklung und die Einkommenslage bzw. Konsumneigung der privaten und öffentlichen Haushalte bestimmt.

Ungeachtet der zuletzt höheren Tarifabschlüsse in Deutschland bleibt die Bruttolohnentwicklung durch die forcierte Internationalisierung der Produktion seit der Grenzöffnung zum Osten eher begrenzt. Abzüglich tendenziell steigender Sozialabgaben und Preissteigerungen bei Energie und sonstigem Grundbedarf legt folglich der real verbleibende Nettolohn für den durchschnittlichen Arbeitnehmer allenfalls verhalten zu. Da obendrein die aktuelle Beschäftigungszunahme vermehrt auf neue Leiharbeitsverhältnisse und Teilzeit- sowie Minijobs zurückgeht, ist – ungeachtet gegenläufiger Konjunkturlinien – kaum ein nachhaltiger realer Zuwachs der frei verfügbaren Kaufkraft zu erwarten. Der langjährig verhaltene private Konsum stellt somit auch zukünftig für einen Großteil der konsumabhängigen Serviceleistungen eine schwer überwindbare Nachfragehürde dar, zumal die Bevölkerung schrumpft.

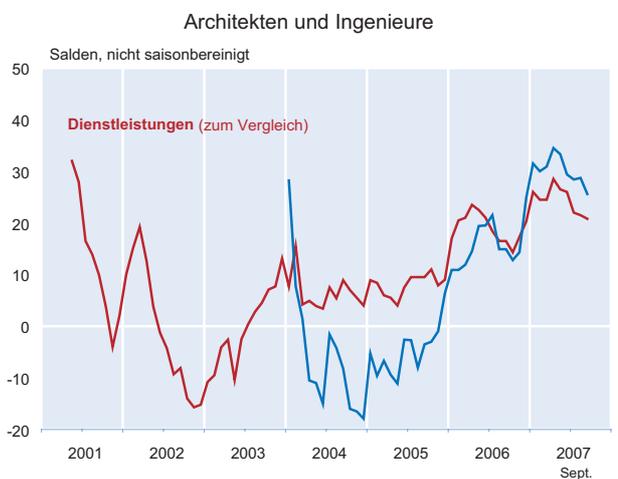
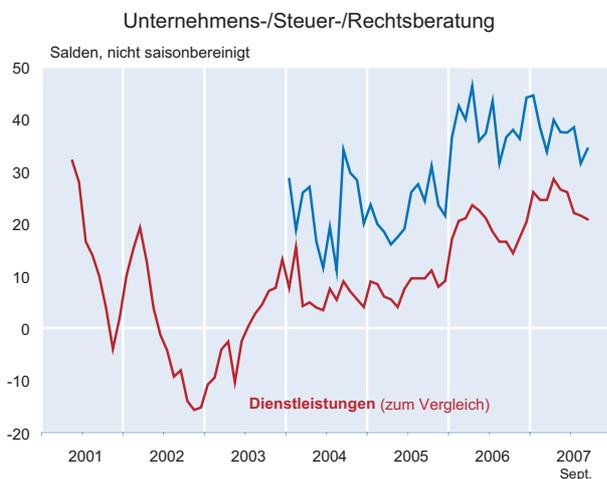
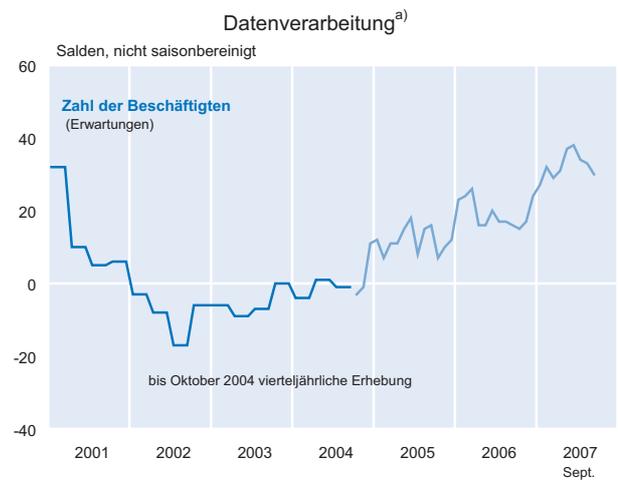
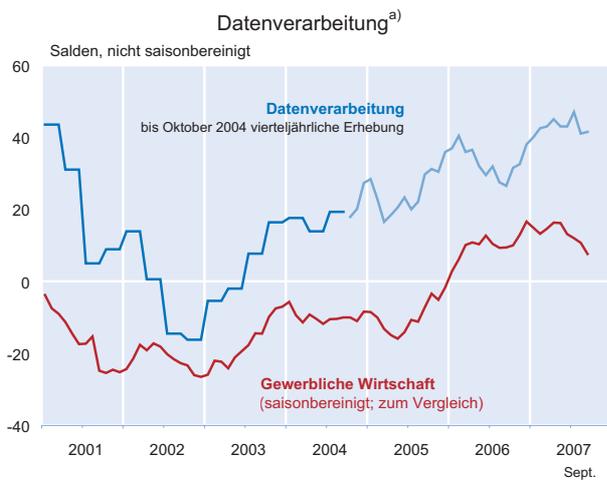
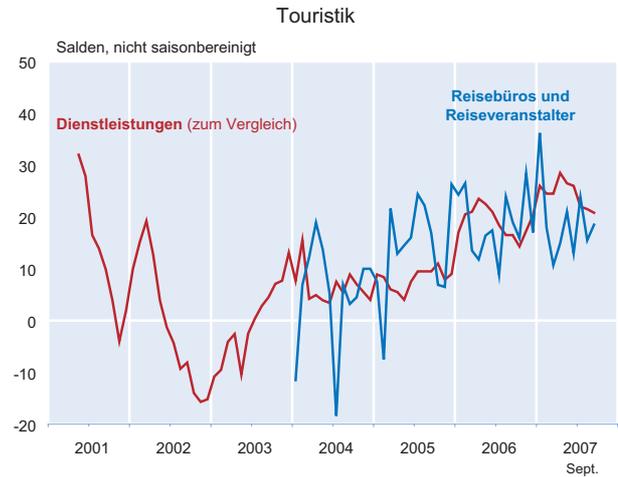
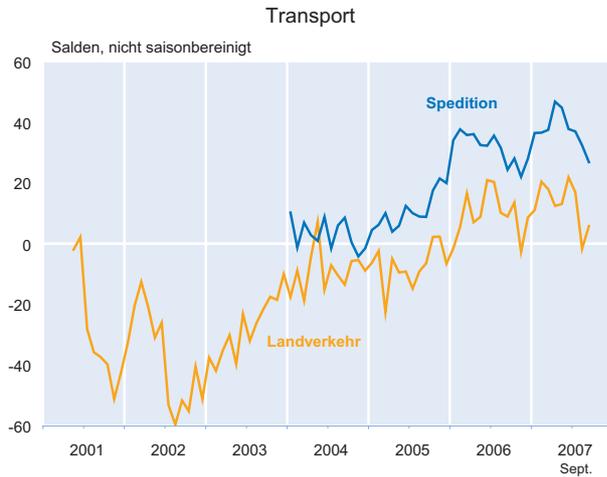
Durch die nachhaltig sinkende Kinderzahl sind besonders die Leistungsanbieter im Erziehungs- und Unterrichtswesen benachteiligt. Auf der anderen Seite stellt die zunehmende Alterung der Bevölkerung ein nahezu zwangsläufiges und zeitweilig auch relativ dynamisches Basiswachstum von

Abb. 20
ifo Konjunkturtest – Geschäftsklima im Vergleich



Quelle: ifo Konjunkturtest Deutschland.

Abb. 21
ifo Konjunkturtest – Dienstleistungen
Geschäftsklima



^{a)} Software-Entwicklung, Consulting, System-/Network Operation, Processing, Environmental Services, Wartung u. a.

Quelle: ifo Konjunkturtest Deutschland.

Wellness- bzw. Gesundheits- und Sozialdiensten sicher. Da ein großer Teil der entsprechenden Serviceangebote als individuelle Sachleistung über Konsumausgaben des Staates bzw. der Sozialversicherung finanziert wird, leidet der Ausbau dieser personalintensiven und potentiell sehr beschäftigungsfördernden Dienste jedoch sowohl unter direkten Steuerungseingriffen durch die öffentliche Hand als auch unter gesetzlich verordneten Kostendämpfungsmaßnahmen. Faktisch laufen letztere darauf hinaus, bisher öffentlich bereitgestellte Leistungen zunehmend selbst zu verantworten und privat zu finanzieren. Obwohl dieser Prozess zum Teil die ohnehin steigende Wertschätzung der individuellen Gesundheit durch die alternde Bevölkerung widerspiegelt, absorbiert er zugleich bisher eher frei verfügbare Einkommensbestandteile für bestimmte Verwendungszwecke. Folglich bleibt für die übrigen, mehr einkommensabhängigen persönlichen Serviceangebote weniger Kaufkraft übrig.

Im Bereich der persönlichen Dienste stehen insofern gewichtige Branchen mit den übrigen Sparten im direkten Wettbewerb. Bei unternehmensnahen Diensten wirken die exogenen Nachfragedeterminanten demgegenüber gleichförmiger, während sich Konkurrenzbeziehungen zwischen Branchen eher auf Einzelfälle beschränken.

In diesem Zusammenhang darf für den Bereich der öffentlichen und persönlichen Dienste auch der weitverbreitete sparteninterne Wettbewerb zwischen staatlichen und privaten Anbietern nicht unerwähnt bleiben. Im allgemeinen Trend werden zwar öffentlich-rechtliche Serviceangebote aufgrund der zumeist höheren Effizienz privat erbrachter Dienstleistungen allmählich zurückgedrängt. Dies bedeutet aber oftmals auch eine zumindest vorübergehende Dämpfung der branchenspezifischen Personalintensität und der damit verbundenen Beschäftigungspotentiale.

Beispiel für ein exportstarkes Dienstleistungsunternehmen

Während die deutsche Industrie Exportweltmeister ist, sind die Dienstleister Deutschlands wesentlich weniger exportstark. Es gibt aber einige Ausnahmen. Eine davon ist der TÜV Süd, der sich zum weltweit viertgrößten technischen Dienstleistungsunternehmen mit einem Auslandsanteil von

Tab. 10
Umsatz, Wert
Veränderung gegenüber Vorjahr in %

	WZ-Nr.	2007	2008	2009
Unternehmensnahe Dienstleister	K	5,7	5,0	5,0
Immobilienwesen	70	3,8	2,9	2,9
Mobilienvermietung, -Leasing	71	9,9	7,1	6,6
Datenverarbeitung	72	6,6	6,3	6,3
Forschung und Entwicklung	73	5,8	6,0	5,6
Beratung, Planung, Auftragsdienst	74	5,7	5,3	5,3
Rechts-, Wirtschaftsberatung	74.1	6,0	5,8	5,9
Architektur- und Ingenieurbüros	74.2	3,8	3,3	3,0
Technische Untersuchung	74.3	6,5	5,1	4,6
Werbung	74.4	4,6	4,7	4,7
Personalvermittlung und -überlassung	74.5	11,2	5,9	5,4
Sicherheitsdienste, Detekteien	74.6	4,1	3,9	3,6
Gebäudereinigung	74.7	3,7	3,5	3,4
Auftragsdienste	74.8	6,2	6,7	6,8
Öffentliche und persönliche Dienste	L-O	1,9	2,4	2,4
Öffentliche Verwaltung, Sozialversicherung	L	1,2	1,8	1,7
Erziehung und Unterricht	M	1,4	2,1	1,9
Kindergärten, Grundschulen	80.1	1,4	1,4	1,2
Weiterführende Schulen	80.2	2,1	2,2	2,2
Hochschulen	80.3	2,0	2,3	2,3
Erwachsenenbildung	80.4	-1,8	2,1	1,9
Gesundheit und Soziales	N	2,3	2,9	2,9
Gesundheitswesen	85.1	2,0	2,7	2,6
Krankenhäuser	85.11	1,7	2,8	2,7
Arztpraxen	85.12	2,5	2,8	2,7
Zahnarztpraxen	85.13	1,9	2,4	2,4
Sonstige Heilberufe, Rettungsdienste u.a.	85.14	2,3	2,7	2,8
Veterinärwesen	85.2	1,5	2,6	2,3
Sozialwesen	85.3	3,5	3,6	4,0
Entsorgung, Interessenvertr., Kultur u.a.	O	2,2	2,7	2,7
Entsorgung	90	1,5	2,3	2,7
Interessenvertretungen	91	1,9	2,8	2,2
Kultur, Sport und Unterhaltung	92	2,5	2,9	2,9
Persönliche Hygiene u.a.	93	2,3	2,5	2,4

Quelle: E. Bagus, Feri Rating & Research GmbH.

rund einem Viertel entwickelt hat. Der Gesamtumsatz belief sich im Jahre 2006 – dem vierten Rekordjahr in Folge – auf knapp 1,2 Mrd. €; beschäftigt werden rund 12 000 Mitarbeiter und die Umsatzrendite lag bei rund 11%. Der Geschäftserfolg beruht nach Manfred Bayerlein, dem Sprecher der Geschäftsführung des TÜV Süd, vor allem auf den vier Säulen:

- Kundenorientierung,
- Internationalisierung,
- Qualifikation und Motivation unserer Mitarbeiter und
- beständige Innovation.

Kundenorientierung: Vor dem Hintergrund der Globalisierung und der weltweiten Konkurrenz kommt der Kommunikation mit den Kunden und die Ausrichtung an den Kundenbedürfnissen eine entscheidende Rolle für den Erfolg zu.

Tab. 11
Beschäftigtenzahl
Veränderung gegenüber Vorjahr in %

	WZ-Nr.	2007	2008	2009
Unternehmensnahe Dienstleister	K	3,6	3,1	3,0
Immobilienwesen	70	1,0	0,5	0,4
Mobilienvermietung, -Leasing	71	2,6	2,1	2,0
Datenverarbeitung	72	5,5	4,9	4,8
Forschung und Entwicklung	73	2,2	1,7	1,6
Beratung, Planung, Auftragsdienst	74	3,7	3,2	3,1
Rechts-, Wirtschaftsberatung	74.1	3,5	3,7	3,6
Architektur- und Ingenieurbüros	74.2	2,2	2,0	1,7
Technische Untersuchung	74.3	2,8	2,2	1,9
Werbung	74.4	2,5	2,8	2,7
Personalvermittlung und -überlassung	74.5	9,1	4,7	4,2
Sicherheitsdienste, Detekteien	74.6	2,0	2,2	2,0
Gebäudereinigung	74.7	2,2	2,2	2,2
Auftragsdienste	74.8	3,5	4,1	4,1
Öffentliche und persönliche Dienste	L-O	0,9	1,0	1,0
Öffentliche Verwaltung, Sozialversicherung	L	-0,7	-0,4	-0,4
Erziehung und Unterricht	M	0,8	0,7	0,6
Gesundheit und Soziales	N	1,5	1,8	1,8
Entsorgung, Interessenvertr., Kultur u.a.	O	1,6	1,5	1,4
Entsorgung	90	-1,1	-0,2	-0,2
Interessenvertretungen	91	1,3	1,5	1,6
Kultur, Sport und Unterhaltung	92	2,1	1,8	1,7
Persönliche Hygiene u.a.	93	1,8	1,7	1,3

Quelle: E. Bagus, Feri Rating & Research GmbH.

Im Mittelpunkt stehen maßgeschneiderte Lösungen. Wichtigste Schnittstelle zum Kunden ist der Sachverständige, der von Key-Account-Managern und Branchenmanagern unterstützt wird.

Internationalisierung: In globalisierten Märkten ist das weltweite Netzwerk in Verbindung mit einer starken lokalen Präsenz entscheidend für den Erfolg. Die Kunden werden überall hin auf der Welt begleitet. Der TÜV Süd vertraut dabei wo möglich auf einheimische Sachverständige, ob es sich um die Prüfung von Aufzügen in Dubai, die Prüfung von Chemieanlagen in den USA, Produktprüfungen in China oder – das aktuellste Großprojekt vom TÜV Süd – die Kfz-Prüfung in der Türkei handelt. Das umfassende Aus- und Weiterbildungsprogramm sichert die hohe Qualität der Dienstleistungen.

Hochqualifizierte Mitarbeiter: Kennzeichnend für den TÜV Süd ist der hohe Anteil an Ingenieuren mit hohem Ausbildungsstand. Zusätzlich zu ihrer Anfangsqualifikation durchlaufen die Sachverständigen eine systematische interne Aus- und Weiterbildung (Qualitätssicherung durch Qualifikation). Mit ihrem technischen Know-how, ihrer Kenntnis der internationalen und nationalen Regelwerke und ihrer Vertrautheit mit dem Stand der Technik unterstützen die Sachverständigen ihre Kunden und leisten einen wichtigen Beitrag zu ihrem geschäftlichen Erfolg. Die persönliche Kom-

petenz und Integrität der Sachverständigen prägt die Unternehmenskultur und das Image vom TÜV Süd als kompetenten und zuverlässigen Partner bei wichtigen Aufgaben und Entscheidungen.

Innovationen: Durch beständige Innovation wird das Dienstleistungsangebot vom TÜV Süd kontinuierlich verbessert und an veränderte Marktbedingungen und Kundenbedürfnisse angepasst. Dabei verbindet sich das technische Know-how mit dem umfangreichen Wissen um technische und organisatorische Prozesse. Das betrifft beispielsweise die ganzheitliche Anlagentechnik (gAte), das risikoorientierte Instandhaltungsmanagement (TÜV-RoIM), das virtuelle Prüfbuch netDocX oder – im Zeichen der Klimaschutzdiskussion – die Komplexe Energieberatung für Unternehmen. Durch solche Dienstleistungen leistet der TÜV Süd einen wichtigen Beitrag zur Prozessoptimierung auf Kundenseite und schafft damit einen zählbaren Mehrwert.

Knapp 6 700 Arbeitsplätze basieren bundesweit auf Essener Messen und Kongressen

52

Horst Penzkofer

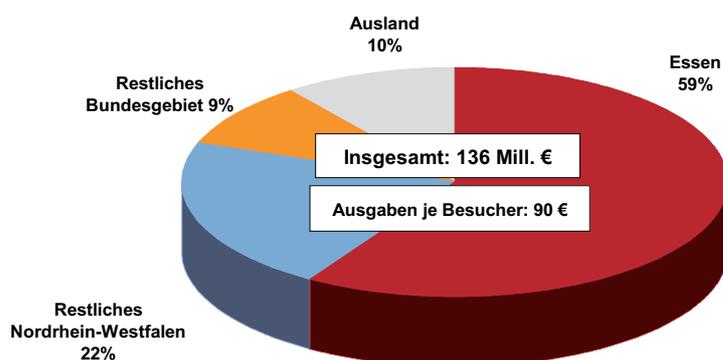
Zur Quantifizierung der aus den Ausgaben der Messebesucher, -aussteller und Kongressteilnehmer resultierenden sozioökonomischen Effekte hat das ifo Institut in den vergangenen Jahren die datentechnischen und methodischen Grundlagen erarbeitet.¹ Aufbauend auf den Ergebnissen führte das ifo Institut für Deutschland insgesamt und darüber hinaus für einige Messegesellschaften Studien zu den wirtschaftlichen Wirkungen von Messe- und Kongressveranstaltungen durch.² Im Auftrag der Messe Essen GmbH erstellte das ifo Institut eine Studie über die wirtschaftliche Bedeutung der Messen und Kongresse in Essen auf die Stadt Essen, Nordrhein-Westfalen und die Bundesrepublik Deutschland. Ziel dieser Untersuchung war die Ermittlung der direkt und indirekt ausgelösten Umsatz- und Beschäftigungseffekte sowie des induzierten Steueraufkommens.³

In einem durchschnittlichen Messejahr betragen die Gesamtausgaben der Messebesucher und -aussteller rund 345 Mill. €

Für Analysen im Messewesen ist die zeitliche Abgrenzung von großer Bedeutung, da eine Reihe von Veranstaltungen nicht jährlich, sondern in einem mehrjährigen Turnus durchgeführt wird. Dementsprechend gibt es, gemessen an den Aussteller- und Besucherzahlen und damit auch im Hinblick auf die wirtschaftlichen Auswirkungen, »starke« und »schwache« Jahre. Für die Messe Essen GmbH wurden daher die veranstaltungsinduzierten wirtschaftlichen Effekte für ein repräsentatives (durchschnittliches) Messejahr quantifiziert, d.h. alle in Essen stattfindenden Messen gingen entsprechend ihrer Periodizität in die Berechnungen ein.

Für die Ermittlung der wirtschaftlichen Wirkungen der Essener Messen und Kongresse wurden zahlreiche Erhebungen durchgeführt.⁴ Auf Basis des Befragungsumfanges konnten ohne Einschränkungen repräsentative Hochrechnungen erfolgen. Hierbei wurden mittels eines Schätzverfahrens die Gesamtausgaben der Messen und Kongresse berechnet, bei denen keine Befragungen erfolgten. Das verwendete Modell stellt dabei anhand zahlreicher Messe- und Kongressmerkmale kausale Zusammenhänge zwischen den in die Befragungen eingegangenen Veranstaltungen und den nicht befragten Messen und Kongressen her.

Abb. 1
Regionale Verteilung der Besucherausgaben von Essener Messen durchschnittliches Messejahr



Quelle: Berechnungen des ifo Instituts.

¹ Vgl. hierzu beispielsweise Spannagel (1999) sowie Träger und Penzkofer (2005).

² Vgl. hierzu beispielsweise Penzkofer (2002 und 2007).

³ Eine solche Quantifizierung der wirtschaftlichen Wirkungen stellt darauf ab, dass die durch die Messe- und Kongressausgaben »ausgelasteten« Produktions- und Beschäftigungskapazitäten nicht durch andere Nachfrageaktivitäten tangiert bzw. genutzt werden, d.h. der etwaige Ausfall der Messe- und Kongressausgaben als Nachfragevolumen wird nicht durch Ausgaben anderer Unternehmen und Personen kompensiert. Nahezu alle Studien zur Berechnung der so genannten »Umwegerentabilität« größerer Infrastrukturprojekte haben diese Annahme zur Grundlage. Die Studie stellt somit eine reine Impact-Analyse dar.

⁴ Im Messebereich konnten Befragungsergebnisse aus folgenden Veranstaltungen verwendet werden: Aussteller- und Besucherbefragungen anlässlich der Messen IPM, Reise/Camping und E-world energy & water; Ausstellerbefragung anlässlich der Essen Motor Show; Informationen aus Teilbefragungen anlässlich der Messen Deubau, SHK, Metpack, Reifen, IFLO, Security, Schweißen&Schneiden; detaillierte Strukturdaten der wichtigen Gastveranstaltungen in Essen. Im Kongressbereich wurden Veranstaltungen mit regionaler, nationaler und internationaler Ausrichtung in die Untersuchung einbezogen. Darüber hinaus fanden bei einigen weiteren Events (z.B. Konzerte, Hauptversammlung) Umfragen statt.

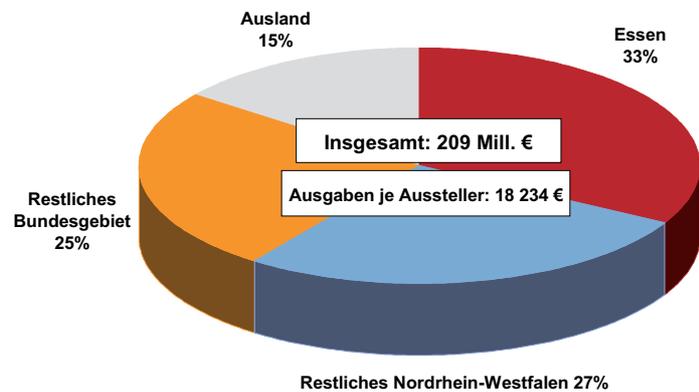
Insgesamt werden von den Essener Messebesuchern im Durchschnitt jährlich über 136 Mill. € ausgegeben, die Ausgaben je Messebesucher liegen im Schnitt bei 90 €. Die gesamten Ausgaben in Höhe von 136 Mill. € werden nicht nur in Essen getätigt. Die Stadt Essen profitiert zwar mit einem Betrag von über 80 Mill. € am stärksten, aber auch auf das restliche Nordrhein-Westfalen entfällt mit über 29 Mill. € ein beträchtliches Ausgabevolumen (vgl. Abb. 1).

Von den Gesamtausgaben der Besucher hat die Kostenposition »An- und Abreise« mit einem Anteil von über 27% das stärkste Gewicht. Die Ausgaben für Übernachtungen schlagen mit knapp 14% und in der Gastronomie mit gut 12% zu Buche. In starkem Umfang partizipiert auch der Einzelhandel von den Besucherausgaben (knapp 14% der Gesamtausgaben). Während auf den vor- bzw. nachgelagerten Aufenthalt (u.a. Urlaub) knapp 11% entfallen, trägt der Messeeintritt (inkl. Kauf von Katalogen) zu den gesamten Ausgaben aller Besucher dagegen nur rund 7% bei.

Für die Ermittlung der messeinduzierten Gesamtausgaben der **Aussteller** wurden alle betrieblichen Ausgaben als relevant angesehen, die aus der Sicht des Unternehmens mit der Planung, Vorbereitung, Durchführung und Nachbearbeitung der einzelnen Messebeteiligung auf dem Essener Ausstellungsgelände in einem direkten Zusammenhang stehen. Unter Zugrundelegung dieses Kriteriums wurden auch die unternehmensinternen Personalkosten in die Ermittlung der Gesamtausgaben der Aussteller einbezogen. Desgleichen wurden die Ausgaben für die An- und Abreise des Auf- und Abbaupersonals sowie des Standpersonals der Unternehmen berücksichtigt, da diese Ausgaben in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Vorbereitung und Durchführung der Essener Messeaktivitäten stehen. Für die Analyse der wirtschaftlichen Wirkungen der beiden zuletzt erwähnten Ausgabenarten ist zu berücksichtigen, dass diese Ausgaben nur zu einem geringen Teil in Essen wirtschaftlich wirksam werden, d.h. diese Ausgaben werden teilweise am Firmensitz des ausstellenden Unternehmens getätigt.

Die Berechnungen der **Gesamtausgaben der Aussteller** haben einen Betrag in Höhe von jahresdurchschnittlich rund **209 Mill. €** ergeben. Bezogen auf die Essener Messeveranstaltungen resultiert ein **Ausgabenbetrag pro Aussteller** von rund **18 200 €**. Während die Besucherausgaben zu 59% in Essen anfallen, zeigt sich bei den Ausstellerausgaben eine andere Ausgabenverteilung (vgl. Abb. 2): »Nur« rund ein Drittel der Ausstellerausgaben wird in Essen wirksam. Die Differenzierung der Ergebnisse nach Besuchern und Aus-

Abb. 2
Regionale Verteilung der Ausstellerausgaben von Essener Messen
durchschnittliches Messejahr



Quelle: Berechnungen des ifo Instituts.

stellern zeigt somit, dass die Ausgaben der Besucher einen deutlich stärkeren regionalen Bezug aufweisen. Ein wesentlicher Grund hierfür liegt darin, dass vor allem die ausländischen, aber auch die inländischen Aussteller viele Vorarbeiten und Elemente für den Messestand im Ausland oder außerhalb von Essen produzieren lassen.

Gemessen an dem Gesamtwert aller Ausstellerausgaben von rund 209 Mill. € entfallen die größten Anteile auf die Ausgaben ...

- für den Standbau rund 23%,
- für die Standmiete (inkl. Nebenkosten) rund 21%,
- für das unternehmensinterne Personal rund 16%.

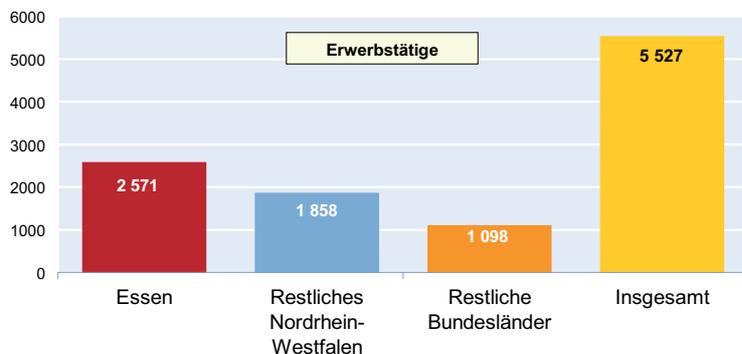
Mit Ausnahme der Reisekosten (Fern- und Nahbereich: knapp 13%) und der Inanspruchnahme von unternehmensnahen Dienstleistungen (knapp 10%) weisen die übrigen Ausgabenarten (z.B. Übernachtung, Verpflegung/private Einkäufe, Werbung/Repräsentation) für eine Essener Messebeteiligung Anteile in einer Größenordnung von rund 5 bis 6% auf.

Knapp 5 550 Personen im Jahresdurchschnitt durch Essener Messen beschäftigt

Die von den Besuchern und Ausstellern ausgelöste Produktion bedingt eine Reihe von indirekten wirtschaftlichen Wirkungen. Die unmittelbaren Produktionseffekte führen durch die Nachfrage nach Vorleistungen zu vorleistungsbedingter Produktion, die sich in allen Produktionsstufen fortsetzt.⁵

⁵ Die Quantifizierung der indirekten Wirkungen erfolgte mit Hilfe der Input-Output-Rechnung, die die Liefer- und Leistungsverflechtungen zwischen den verschiedenen Wirtschaftssektoren abbildet. Hierbei wurde die Input-Output-Tabelle des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2003 hinsichtlich von Preis- und Produktivitätsentwicklungen für den Untersuchungszeitpunkt aktualisiert. Zur Analyse der regionalen indirekten Effekte wurden gebietsspezifische Input-Output-Tabellen approximiert.

Abb. 3
Jahresdurchschnittliche Beschäftigungswirkungen der Essener Messen
 Personen



Quelle: Berechnungen des ifo Instituts.

Neben diesen Produktionseffekten kommen noch Einkommenseffekte hinzu, da die Produktion zu Einkommen bei den privaten Haushalten führt und damit eine zusätzliche Nachfrage hervorruft. Diese vermehrte Endnachfrage löst wiederum multiplikative Produktionseffekte aus. Werden diese gesamten (direkten und indirekten) Produktionseffekte in die Betrachtung einbezogen, so errechnet sich, dass insgesamt pro Jahr in Deutschland **5 527 Erwerbstätige⁶** von den Ausgaben abhängig sind, die anlässlich der Essener Messen getätigt werden (vgl. Abb. 3). Bezogen auf Essen resultieren 2 571 von Essener Messeveranstaltungen abhängige Arbeitsplätze.

Das Steueraufkommen der messeinduzierten Besucher- und Ausstellerausgaben beläuft sich für ein durchschnittliches Messejahr auf 91 Mill. €

Weitere mit den Messeaktivitäten in Essen verbundene Wirkungen stellen Steuereinnahmen der verschiedenen Gebietskörperschaften (Stadt Essen, Bundesland Nordrhein-Westfalen, Bundesrepublik Deutschland) dar, die infolge von Produktionsprozessen, daraus resultierenden Einkommen und Gewinnen sowie durch den privaten Verbrauch anfallen. Die bedeutendsten Positionen sind die Mehrwertsteuer, Lohnsteuer, Einkommensteuer sowie Körperschaftsteuer.

Die anfallenden **Steuerbeträge** in Höhe von **91 Mill. €** erhält entsprechend den für die jeweiligen Steuerarten zugrunde liegenden Vorschriften zu knapp 3% die Stadt Essen. Auf das Bundesland Nordrhein-Westfalen entfallen knapp 35% und auf die Bundesrepublik Deutschland über 51%. Ein

⁶ Die mit der Nachfrage verbundene Beschäftigung wurde mittels branchenspezifischer Arbeitskoeffizienten errechnet. Die ausgewiesenen Erwerbstätigen basieren somit auf der (dem) geleisteten Arbeitszeit (Ertrag) einer wirtschaftszweigbezogenen repräsentativen Arbeitsperson.

Anteil von gut 11% fließt den übrigen Bundesländern zu.

Kongress- und veranstaltungsinduzierte Ausgaben führten 2006 zu einer Beschäftigung von bundesweit rund 1 150 Personen

Neben Messeveranstaltungen leisten auch Kongresse, Tagungen und Events, die zusätzlich Kaufkraft in eine Region bringen, einen bedeutenden Beitrag zu den wirtschaftlichen Effekten. Wesentliches Ziel dieser Untersuchung war es, ausgehend von den gesamten Ausgaben der Veranstaltungsteilnehmer, die direkten und indirekten Umsatz- und Beschäftigungswirkungen sowie das veranstaltungsinduzierte Steueraufkommen für das Jahr 2006 zu ermitteln.

Im Jahr 2006 beliefen sich die **Gesamtausgaben** der in- und ausländischen Kongress- und Veranstaltungsteilnehmer auf rund **60 Mill. €**.⁷ Die Ausgaben je **Veranstaltungsteilnehmer** lagen im Schnitt bei rund **61 €**, bezogen auf die **Kongressteilnehmer** resultierte ein durchschnittlicher Ausgabenbetrag in Höhe von **268 €**.

Von den Gesamtausgaben aller Kongressveranstaltungen, die zu 65% in Essen getätigt werden, hatten die Ausgaben für Übernachtungen und in der Gastronomie (zusammen über 30%) das stärkste Gewicht. Die Kosten der An- und Abreise schlugen mit knapp 30% zu Buche. Der Einzelhandel profitierte zu rund knapp einem Zehntel von den Ausgaben der Kongressteilnehmer.

Die Ermittlung der indirekten Effekte erfolgte – wie bei den Messeveranstaltungen – mittels der Input-Output-Rechnung. Die direkt und indirekt mit den Ausgaben der Kongressteilnehmer und Veranstaltungsbesucher verbundenen Beschäftigungswirkungen ergaben **1 147 Erwerbstätige**, deren Arbeitsplätze im Jahr 2006 in einem Bezug zu den Kongressen und sonstigen Events der Messe Essen GmbH standen. Über 57% bzw. 656 der insgesamt kongress- und veranstaltungsinduzierten Beschäftigten sind hierbei Essen zuzuordnen.

Die veranstalteten Kongresse und Events induzierten über die ausgelösten direkten und indirekten Wirkungen auf Produktion und Einkommen **Steuereinnahmen** in Höhe von über 18 Mill. € für die verschiedenen Gebietskörperschaften. Von den Steuereinnahmen entfielen über 3% auf die

⁷ Die Gesamtausgaben setzen sich wie folgt zusammen: Kongresse 42 Mill. € und sonstige Veranstaltungen 18 Mill. €.

Stadt Essen und rund ein Drittel auf das Bundesland Nordrhein-Westfalen.

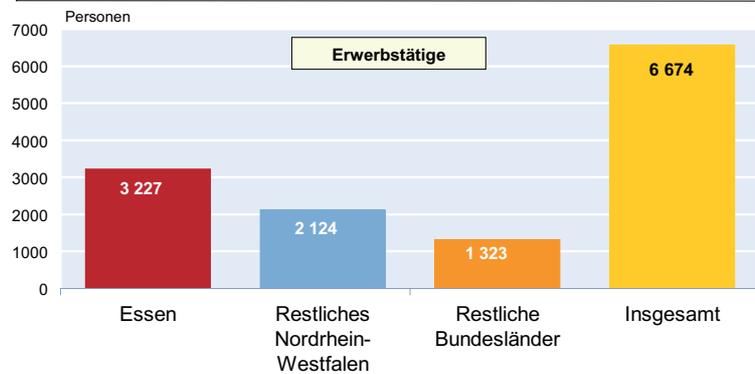
Messe-, Kongress- und sonstige Eventveranstaltungen der Messe Essen GmbH induzieren jahresdurchschnittlich eine Beschäftigung von knapp 6 700 Personen

Die Messe-, Kongress- und Eventaktivitäten der Messe Essen GmbH stellen, wie nachfolgende Ergebniszusammenfassung für ein durchschnittliches Veranstaltungsjahr zeigt, vor allem für die Stadt Essen, aber auch für das Bundesland Nordrhein-Westfalen, einen nicht zu unterschätzenden Beschäftigungsfaktor dar:

- Für ein durchschnittliches Veranstaltungsjahr belaufen sich die **Gesamtausgaben** der in- und ausländischen Messebesucher, -aussteller sowie Kongress-/Eventteilnehmer auf rund **405 Mill. €**. Dahinter verbirgt sich ein durch die Veranstaltungen ausgelöstes direktes inländisches Produktionsvolumen in Höhe von 288 Mill. €. Das direkte Produktionsvolumen führt durch die Nachfrage nach Erzeugnissen zu vorleistungsbedingter Produktion, deren Wirkungen sich über alle Produktionsstufen multiplikativ fortsetzen. Darüber hinaus werden infolge der Verwendung der zusätzlichen Einkommen für konsumtive Zwecke weitere Produktionswirkungen ausgelöst. Die insgesamt angestoßenen **gesamtwirtschaftlichen** (direkten und indirekten) **Produktionseffekte** in Deutschland betragen rund **579 Mill. €**.
- Für alle Gebietskörperschaften der Bundesrepublik ergeben sich für ein durchschnittliches Veranstaltungsjahr **Steuereinnahmen** in Höhe von über **109 Mill. €**. Auf Essen und das restliche Nordrhein-Westfalen entfallen hiervon 40,6 Mill. €.
- Die inländischen gesamtwirtschaftlichen Produktionseffekte ermöglichen die Beschäftigung von bundesweit rund **6 700 Erwerbspersonen** (exakt: 6 674; vgl. Abb. 4). Bezogen auf Essen sind es über **3 200 Erwerbspersonen** (exakt: 3 227), die von Messen, Kongressen und sonstigen Events der Messe Essen GmbH abhängig sind, für **Nordrhein-Westfalen 2 124 Personen**. Aufgrund der Lieferverflechtungen partizipieren auch Unternehmen in den übrigen Bundesländern an den wirtschaftlichen Wirkungen. Die Zahl der Erwerbstätigen beträgt 1 323.

Die **regionale Bedeutung** der durchgeführten Veranstaltungen unterstreicht der erzielte Kaufkraftzufluss (Umwegrendite). Der durch die Veranstaltungen induzierte Umsatz liegt im Jahresdurchschnitt bundesweit bei 652 Mill. €. Auf Essen entfallen hiervon rund 273 Mill. €. Ein Euro Umsatz

Abb. 4
Jahresdurchschnittliche Beschäftigungswirkungen der Essener Messe-, Kongress- und Eventaktivitäten



Quelle: Berechnungen des ifo Instituts.

der Messe Essen GmbH generiert damit im **Jahresdurchschnitt 5,2 € Umsatz** in der **Stadt Essen**. Bundesweit induziert ein Euro Messe- bzw. Veranstaltungsumsatz der Messe Essen GmbH in einem durchschnittlichen Messe-/Veranstaltungsjahr **12,4 € Umsatz**.

Literatur

Täger, U.Chr. und H. Penzkofer (2005), »Production and employment effects of trade fairs and exhibitions«, in: M. Kirchgeorg et al. (Hrsg.), *Trade Show Management*, Gabler, Wiesbaden, 127–139.
 Spannagel, R., U.Chr. Täger, G. Weitzel et al. (1999), *Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung von Messen und Ausstellungen in Deutschland*, ifo Studien zu Handels- und Dienstleistungsfragen, Bd. 57, ifo Institut, München.
 Penzkofer, H. (2007), »Bundesweit knapp 6 500 Personen durch Hamburger Messen und Kongresse beschäftigt«, *ifo Schnelldienst* 60(9), 35–39.
 Penzkofer, H. (2002), »Wirtschaftliche Wirkungen der Frankfurter Messen«, *ifo Schnelldienst* 55(1), 15–22.

CESifo WORLD ECONOMIC SURVEY

VOLUME 6, No. 4

NOVEMBER 2007

WORLD ECONOMIC CLIMATE

World Economic Climate deteriorated

ECONOMIC EXPECTATIONS

Assessments of current economic situation and economic expectations downgraded

INFLATION

Expectations for 2007 revised upwards

INTEREST RATES

No further interest rates hikes expected

CURRENCIES

US dollar and Japanese yen less undervalued

SPECIAL TOPIC

Sovereign wealth funds

With the support of  International Chamber of Commerce
The world business organization

CESifo

www.cesifo.de/wes

ifo Institut für Wirtschaftsforschung

im Internet:

<http://www.ifo.de>

