

Der Open-Access-Publikationsserver der ZBW – Leibniz-Informationzentrum Wirtschaft
The Open Access Publication Server of the ZBW – Leibniz Information Centre for Economics

Schmidt, Kunibert; Knipper, Michael; Wissing, Franz-Josef; Wansleben, Martin

Article

Die Erwartungen der Industrie für das Jahr 2001

Wirtschaftsdienst

Suggested citation: Schmidt, Kunibert; Knipper, Michael; Wissing, Franz-Josef; Wansleben, Martin (2000) : Die Erwartungen der Industrie für das Jahr 2001, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Vol. 80, Iss. 12, pp. 703-712, <http://hdl.handle.net/10419/40534>

Nutzungsbedingungen:

Die ZBW räumt Ihnen als Nutzerin/Nutzer das unentgeltliche, räumlich unbeschränkte und zeitlich auf die Dauer des Schutzrechts beschränkte einfache Recht ein, das ausgewählte Werk im Rahmen der unter

→ <http://www.econstor.eu/dspace/Nutzungsbedingungen> nachzulesenden vollständigen Nutzungsbedingungen zu vervielfältigen, mit denen die Nutzerin/der Nutzer sich durch die erste Nutzung einverstanden erklärt.

Terms of use:

The ZBW grants you, the user, the non-exclusive right to use the selected work free of charge, territorially unrestricted and within the time limit of the term of the property rights according to the terms specified at

→ <http://www.econstor.eu/dspace/Nutzungsbedingungen>
By the first use of the selected work the user agrees and declares to comply with these terms of use.

Die Erwartungen der Industrie für das Jahr 2001

Für das kommende Jahr rechnen die Konjunkturforscher mit einem abgeschwächten Wirtschaftswachstum. Das reale Bruttoinlandsprodukt dürfte 2001 in der Größenordnung von 2,7% liegen nach 3,1% in diesem Jahr. Wie schätzt die Industrie ihre Aussichten für 2001 ein? Welche Erwartungen hat sie an die Wirtschaftspolitik der Bundesregierung?

Kunibert Schmidt

Risikofaktoren belasten Automobilkonjunktur

Dank einer erfreulichen Exportentwicklung bewegte sich die Automobilproduktion im Jahr 2000 weiterhin auf einem hohen Niveau. Angeregt durch eine anhaltend gute Nachfrage auf wichtigen Märkten in Asien sowie in Nordamerika konnte die Ausfuhr in den ersten zehn Monaten um 3% gesteigert werden. Damit hielt sich die Produktion trotz eines deutlichen Rückgangs der Neuzulassungen im Inland nahezu auf dem Niveau des Vorjahres. Aufgrund einer weiteren Verschiebung des Modelmix hin zu gut ausgestatteten Fahrzeugen und einer lebhaften Produktionsentwicklung bei den Zulieferern konnte die Beschäftigtenzahl sogar nochmals erhöht werden. Im September 2000 waren 755 000 Menschen in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt, das waren 26 000 mehr als zu Beginn des Jahres.

Rückschlag am inländischen Pkw-Markt

Stärker als erwartet ging der Inlandsabsatz zurück. Dafür war zwar eine Reihe von Faktoren verantwortlich, doch dürfte die außerordentlich kräftige Verteuerung der

Kraftstoffpreise den Ausschlag gegeben haben. So hat sich der Preis für Super-Benzin seit dem 1. April 1999 um gut 30% erhöht, der von Diesel-Kraftstoff sogar um rund 60%. Dafür ist der sprunghafte Anstieg der Rohölpreise verantwortlich, aber auch der Höhenflug des US-Dollar und die Ökosteuer. Die Ökosteuer und die auch durch den Rohölpreisanstieg nach oben getriebene Mehrwertsteuer machen zusammen ein Drittel des Kraftstoffpreisanstiegs der letzten anderthalb Jahre aus. Insgesamt stellt die Mehrbelastung insbesondere für einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen und die Bewohner ländlicher Regionen eine ernste Einschränkung ihrer Mobilitätsbedürfnisse dar. Mit der beabsichtigten Anhebung der Entfernungspauschale für Berufspendler wird nur ein Teil der besonders betroffenen Gruppen eine Entlastung finden und diese zum Teil auch nur sehr unvollständig.

Besonders schwach war die Nachfrage der privaten Haushalte. Ihre Neuzulassungen gingen um 19% zurück, während bei den gewerblichen Fahrzeughaltern nur ein Minus von 2% eintrat. Die Aus-

wirkungen der Marktschwäche auf die einzelnen Automobilhersteller waren nicht zuletzt deshalb sehr unterschiedlich. Insbesondere in den ersten drei Quartalen fehlten auch stärkere Impulse aus dem Erscheinen neuer Modelle.

Entgegen dem Markttrend kam es bei der Nachfrage nach Diesel-Pkw zu einem Zulassungsanstieg um ein Fünftel. Hierfür sind die gestiegenen Kraftstoffpreise verantwortlich, aber auch erhebliche technische Verbesserungen bei einer neuen Generation von Dieselmotoren, die niedrigere Verbräuche und bessere Fahrleistungen aufweisen. Der Diesel-Anteil an den Pkw-Neuzulassungen erreichte damit in den letzten Monaten mehr als 30%. Der ansteigende Diesel-Anteil stellt einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Einsparungsziels der Automobilindustrie für Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen dar.

Die Aussichten für den Inlandsmarkt sind vor allem von der Unsicherheit über die Zukunft der Kraftstoffpreise geprägt. Die zum 1. Januar 2001 fällige weitere Anhebung der Ökosteuer schlägt negativ zu Buche, dagegen bleibt es

offen, ob Dollar-Kurs und Rohölpreise eine Entspannung der Preisentwicklung bringen werden. Viele Verbraucher werden Anfang 2001 mit ihrer Jahresabrechnung für Heizöl oder Gas erst mit der vollen Auswirkung des Energiepreisanstiegs dieses Jahres konfrontiert werden. Nicht zu übersehen ist, daß die nun schon länger anhaltende Schwäche der Wertpapierkurse auch die Stimmung potentieller Käuferschichten drückt. Andererseits wird die Steuerreform in ihrem ersten Schritt im Jahr 2001 vor allem die privaten Haushalte entlasten und sollte so die Anschaffungsbereitschaft positiv beeinflussen. Hinzu kommen das Erscheinen neuer Volumenmodelle und ein zu erwartender Anstieg des Ersatzbedarfes. Dies sollte in einem insgesamt nicht ungünstigen konjunkturellen Umfeld per saldo einen Wiederanstieg der Zulassungszahlen im Jahr 2001 ermöglichen, auch wenn das Volumen von 1999 nicht wieder erreicht werden dürfte.

Pkw-Export bisher expansiv

Die westeuropäischen Nachbarländer waren mit einem Anteil von 67% erneut die wichtigsten Exportmärkte der deutschen Pkw-Hersteller. Mit 1,9 Mill. Fahrzeugen blieb das Exportvolumen jedoch von Januar bis Oktober um 5% unter dem Vorjahresergebnis. Impulse kamen dagegen von vielen überseeischen Märkten. So konnte die Ausfuhr nach den USA um 5% auf 411 000 Einheiten gesteigert werden. Der Anteil der deutschen Pkw-Hersteller am US-Markt erhöhte sich damit auf 8,4%, 5 Prozentpunkte mehr als 1995. Die Pkw-Lieferungen nach Japan expandierten um 11% und erreichten nunmehr über 100 000 Fahrzeuge. Auch auf den meisten übrigen amerikanischen und asiatischen

Märkten ergaben sich für die deutschen Hersteller Absatzsteigerungen. Insgesamt kam die Schwäche des Euro dem deutschen Pkw-Export in Länder außerhalb des eigenen Währungsraumes durchaus zugute.

Die Aussichten für 2001 sind durch die Erwartung einer Abschwächung der Nachfrage in Westeuropa und eines deutlichen Nachfragerückgangs auf dem amerikanischen Pkw-Markt gekennzeichnet. Selbst wenn es gelingen sollte, auf einzelnen Auslandsmärkten Marktanteile zu gewinnen, ist deshalb aus heutiger Sicht für das kommende Jahr mit einem leichten Rückgang des Exportvolumens zu rechnen. Ein wesentliches Risiko für die künftigen Exportchancen stellt eine nachhaltige Umkehr der Dollarkursentwicklung dar. Sie erscheint zwar kurzfristig gesehen als unwahrscheinlich, sollte jedoch bei der Beurteilung der künftigen Exportmöglichkeiten nicht übersehen werden.

Die Autoren
unseres Zeitgesprächs:

Dr. Kunibert Schmidt, 55, ist Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA) in Frankfurt/Main.

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

Dr. Franz-Josef Wissing, 61, ist Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V. (ZVEI) in Frankfurt/Main.

Dr. Martin Wansleben, 42, ist Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V. (VDMA) in Frankfurt/Main.

Das Pkw-Produktionsvolumen dürfte im Jahr 2000 bei Ausschaltung eines statistischen Sondereffektes nahezu dem Vorjahresergebnis entsprechen. Für 2001 zeichnet sich eine leichte Verbesserung ab.

Nutzfahrzeugmärkte schwächen sich ab

Auch im Nutzfahrzeugsektor entwickelte sich bisher der Export besser als der Inlandsabsatz. Während die Neuzulassungen im Inland in den ersten zehn Monaten um 1% zurückgingen, konnte die Ausfuhr von Nutzfahrzeugen um 11% gesteigert werden. Die Produktion wurde gleichzeitig um 3% erhöht. Im Inland zeigten sich insbesondere bei den schweren Fahrzeugen über 6 t mit einem Rückgang von 3% erste Anzeichen einer Abkühlung.

Insbesondere das Güterkraftverkehrsgewerbe, der wichtigste Abnehmer schwerer Nutzfahrzeuge, leidet unter dem sprunghaften Anstieg der Kraftstoffpreise erheblich. Die Ökosteuer führte bereits mit ihren ersten beiden Stufen zu einer Abgabenbelastung eines 40-Tonnen-Lastzuges auf über 40 000 DM, die das deutsche Gewerbe im Wettbewerb am europäischen Binnenmarkt benachteiligt. Dieser Bereich wird auch durch die beabsichtigte Verlängerung der Abschreibungsfristen zusätzlich belastet. Gerade bei den schweren Fahrzeugen ist deshalb im kommenden Jahr mit einem deutlichen Rückgang von Investitionsbereitschaft und Neuzulassungen zu rechnen.

Politische Reformaufgaben noch nicht erledigt

Die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie wird auch 2001 durch den jüngsten moderaten

Tarifabschluß begünstigt. Angesichts der anhaltenden Bemühungen zur Produktivitätssteigerung sollte dies bei den meisten Unternehmen eine Dämpfung der Lohnstückkosten ermöglichen. Dagegen fallen die Korrekturen bei den Sozialversicherungsbeiträgen bisher recht bescheiden aus. Sowohl bei der Rentenreform als auch in der Gesundheitspolitik fehlt es noch an eindeutigen Weichenstellungen.

Ungeachtet des selbstgesetzten Ziels der Bundesregierung, die Arbeitslosenzahl deutlich zu verringern, überschattet Unsicherheit große Bereiche der Wirtschaft und droht die Investoren zu Attentismus zu verleiten. Dafür ist vor allem die Widersprüchlichkeit der von Berlin ausgehenden Signale verantwortlich. Die nunmehr verabschiedete Steuerreform bringt beginnend mit dem Jahr 2001 eine substantielle Entlastung der Unternehmen und der privaten Haus-

halte. Die Herabsetzung des Körperschaftsteuersatzes auf 25% stellt eine erfreuliche Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland dar. Dies kann gleichfalls für die schrittweise Senkung des Spitzensteuersatzes auf 42% bis zum Jahr 2005 gelten.

Einen schweren Nachteil dieser Lösung stellt jedoch die systematische Schlechterstellung von Personengesellschaften dar, die weit über die finanzielle Mehrbelastung hinaus das Investitionsklima drückt. Ohnehin kassiert der Fiskus durch die Verschlechterung der Abschreibungsbedingungen und die zum 1.1.2001 in Kraft tretende weitere Stufe der Ökosteuer einen erheblichen Teil der durch die Steuerreform freigesetzten Beträge sofort wieder ein.

Auch in anderen Bereichen bleiben die Reformbemühungen der Bundesregierung noch wenig überzeugend. Hier ist vor allem das Ausbleiben substantieller Fort-

schritte bei der notwendigen Flexibilisierung des Arbeitsmarktes zu beklagen. Die geplante Ausweitung der Mitbestimmung, einlagbare Rechte auf Teilzeitarbeit und die Einschränkungen bei befristeten Beschäftigungsverhältnissen stellen dagegen Schritte in die falsche Richtung dar. Sie helfen weder den Unternehmen noch stellen sie einen Beitrag zur Entlastung des Arbeitsmarktes dar.

Während die Signale der Weltwirtschaft heute auf Wachstum stehen, könnte morgen etwa eine über ein „soft landing“ hinausgehende Konjunkturabschwächung in den USA oder eine stärkere Aufwertung des Euro zu einer weiteren Verschärfung des Wettbewerbs führen. Dann müßten sich die Versäumnisse der Politik schnell als verhängnisvoll erweisen. Die Bundesregierung sollte deshalb ihren Reformkurs so schnell wie möglich wieder aufnehmen.

Michael Knipper

Die Lage der Bauwirtschaft zum Jahreswechsel 2000/2001

Der deutschen Bauwirtschaft ist es auch im Jahr 2000 nicht gelungen, sich dem gesamtwirtschaftlichen Konjunkturaufschwung anzuschließen. Während die Ausrüstungsinvestitionen in den ersten neun Monaten preisbereinigt nahezu zweistellig gestiegen sind, haben sich die Bauinvestitionen einmal mehr mit einem realen Rückgang von 2,4% von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abgekoppelt. Die Gründe hierfür sind vielfältig:

□ Dank hoher Fertigstellungszahlen zur Mitte der 90er Jahre hat sich die Lage auf den Wohnungs-

märkten entspannt. Erhebliche Leerstände und sinkende Mieten für Neubauten kennzeichnen die Lage. Gleichzeitig wurden seit Jahren die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Wohnungsbau verschlechtert; erinnert sei hier nur an die Kürzung der Einkommensgrenzen für die Gewährung der Eigenheimzulage zum 1. Januar 2000. Die Bundesregierung ist Bürgern und Bauwirtschaft immer noch ein schlüssiges wohnungspolitisches Konzept schuldig.

□ Im Öffentlichen Bau regiert nach wie vor der Rotstift der Finanz-

minister und der Stadtkämmerer. Die öffentliche Diskussion über die Verwendung von Steuermehreinnahmen sowie der Zinsersparnisse durch den Abbau der Staatsverschuldung – die Versteigerung der Mobilfunklizenzen brachte Bundesfinanzminister Eichel nahezu 100 Mrd. DM in die Kasse – verdeckt den Blick auf die Tatsache, dass die öffentlichen Bauinvestitionen seit 1994 real um mehr als 16% zurückgegangen sind.

□ Enttäuscht werden die Hoffnungen der deutschen Bauwirtschaft im laufenden Jahr allerdings auch im Wirtschaftsbau, obwohl die

Rahmenbedingungen so günstig sind wie lange nicht mehr. Vieles spricht dafür, dass das Vertrauen der Investoren in den Standort Deutschland trotz erfolgter bzw. angekündigter Reformen noch nicht wiederhergestellt ist. Nach wie vor tendieren viele Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes dazu, Kapazitätsspitzen durch Produktion im Ausland aufzufangen oder gar die Produktion ganz ins Ausland zu verlagern. Hinzu kommen strukturelle Veränderungen wie die rückläufige Bauintensität der Investitionen des Dienstleistungssektors.

Vor diesem Hintergrund wird die Diskrepanz zwischen allgemeiner konjunktureller Lage und bauwirtschaftlicher Entwicklung auch im Jahr 2001 bestehen bleiben. Sachverständigenrat und Wirtschaftsforschungsinstitute erwarten eine Zunahme des Bruttoinlandsproduktes von 3% bei stagnierenden Bauinvestitionen. Der Bau bleibt damit weiterhin Bremsklotz der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung.

Wohnungsbau

Im Jahr 2001 werden in Westdeutschland die Umsätze des Bauhauptgewerbes im Wohnungsbau um etwa 0,5% zurückgehen. Diese Entwicklung ist vor allem auf die anhaltende Schwäche im Geschosswohnungsbau zurückzuführen. Zwar gibt es in einigen Ballungsgebieten erste Anzeichen für eine leichte Trendwende bei der Mietpreisentwicklung; die Renditerwartungen sind allerdings noch nicht ausgeprägt genug, um diesen Sektor für Kapitalanleger wieder attraktiv zu machen. Die unerwartete Schwäche im Einfamilienhausbau, die Anfang des Jahres 2000 einsetzte, dürfte dagegen nur vorübergehend sein.

In den neuen Bundesländern müssen die Firmen des Bauhauptgewerbes einen weiteren überproportionalen Rückgang der Umsätze im Wohnungsbau von 8% hinnehmen. Alarmierend ist weiterhin die Lage im Geschosswohnungsbau; die Talfahrt der vergangenen Jahre hat sich auch 2000 ungebremst fortgesetzt. Öffentliche Diskussionen darüber, wie man mit einem Leerstand von nahezu 1 Mill. Wohnungen in den neuen Bundesländern umgeht, sorgen für ein nahezu völliges Erliegen des Mietwohnungsbaus. Ein weiterer Rückgang ist auch beim Bau von Einfamilienhäusern zu erwarten; allerdings liegt das Genehmigungsvolumen je 1000 Einwohner noch deutlich über dem Westniveau.

Die Zahl der fertiggestellten Wohnungen wird mit 400 000 das Niveau des Jahres 1995 um etwa ein Drittel unterschreiten.

Wirtschaftsbau

Ähnlich divergent wird die Entwicklung auch im Gewerblichen Bau verlaufen. In Westdeutschland werden die Umsätze des Bauhauptgewerbes in dieser Sparte um 1% zunehmen. Die Kapazitätsauslastung im westdeutschen Verarbeitenden Gewerbe erreichte im gesamten Jahr 2000 die höchsten Werte seit 1992, so dass bei einer Beibehaltung des gesamtwirtschaftlichen Wachstumstempos mit Erweiterungsinvestitionen auch in der Industrie zu rechnen ist. Am wichtigen Markt für Büroimmobilien sind in den Ballungsgebieten die Leerstandsdaten deutlich zurückgegangen; steigende Mieten sorgen für neue Engagements privater und gewerblicher Kapitalanleger. Zudem sorgt die Verabschiedung der Steuerreform bei allen Vorbehalten für eine bes-

sere Stimmung für Investitionen in Deutschland.

In den neuen Bundesländern, deren Industrie vom deutlichen Exportwachstum nur unterdurchschnittlich profitiert, werden 2001 die Umsätze im Wirtschaftsbau um 4% zurückgehen. Nach wie vor bestimmen hohe Leerstandsdaten in den Wirtschaftszentren das Bild. Sowohl Dienstleistungen und Handel als auch das Verarbeitende Gewerbe verfügen trotz deutlicher Zuwachsraten in den letzten Jahren noch über ausreichende Kapazitäten. Zudem macht sich die geographische Nähe zu den mitteleuropäischen Reformnationen verstärkt bemerkbar. Investoren, die nach dem Abbau von Sonderabschreibungen und Investitionszulagen für die neuen Bundesländer nach Standortalternativen suchen, werden auch in Polen, Tschechien und Ungarn fündig.

Positiv wird sich das „Zukunftsinvestitionsprogramm“ der Bundesregierung auf den Wirtschaftsbau auswirken. So stehen ab 2001 bis 2003 jährlich 2 Mrd. DM zusätzlich für die Sanierung des Streckennetzes und die Beseitigung von Engpässen und Langsamfahrstellen bei den Schienenwegen in Deutschland zur Verfügung.

Öffentlicher Bau

Leichte Hoffnungen setzt die Bauwirtschaft im nächsten Jahr auf die Investitionstätigkeit von Bund, Ländern und Gemeinden. Die Umsätze im Öffentlichen Bau dürften in Westdeutschland um 0,5% ansteigen und in Ostdeutschland stagnieren. Vor allem der Bund setzt durch sein Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 investitionspolitische Akzente, dies vor allem im Verkehrs-

bereich. Das daraus resultierende potentielle Wachstum im Öffentlichen Bau wird allerdings durch weitere Einsparmaßnahmen auf der Ebene der Länder und Gemeinden erheblich reduziert. Die Steuerreform sorgt bei diesen im nächsten Jahr für Steuermindererinnahmen gegenüber 2000 in der Größenordnung von etwa 14,5 Mrd. DM, davon sind vor allem die Bundesländer betroffen. Zudem ist derzeit noch unklar, wie einige neue finanzielle Lasten (z. B. Kilometerpauschale) auf die Ebenen der Gebietskörperschaften verteilt werden.

Bei einer Umsatzentwicklung, die 2001 im gesamten deutschen Bauhauptgewerbe bei -1% liegt, sowie steigender Produktivität wird der Abbau der Beschäftigung weiter anhalten. Noch 1995 verzeichnete das deutsche Bauhauptgewerbe mehr als 1,4 Mill. Beschäftigte. Mit dem erwarteten Durchschnittswert im Jahr 2001 von nur noch 1 Mill. ist dann die Beschäftigung innerhalb von nur sechs Jahren um fast 30% zurückgegangen.

In Westdeutschland haben sich die Kapazitäten mittlerweile der deutlich gesunkenen Nachfrage angepasst. Darauf lässt der leichte Anstieg des Preisindex für das Bauhauptgewerbe in den ersten neun Monaten schließen. Diese Entwicklung dürfte sich auch im Jahr 2001 fortsetzen. In den neuen Bundesländern ist dagegen ein Ende des Preisverfalls noch nicht in Sicht. Im Jahr 2001 werden Roh- und Tiefbauarbeiten um nahezu 10% günstiger einzukaufen sein als noch 1995.

Auslandsbau

Vor allem die großen deutschen Bauunternehmen reagieren auf die Rezession im Inland mit einem zu-

nehmenden Engagement im Ausland. 1999 ist das Volumen der Auftragseingänge aus dem Ausland – direkt oder indirekt über Tochter- und Beteiligungsgesellschaften – auf den Rekordwert von 27,9 Mrd. DM gestiegen. Selbst das Niveau des bisherigen Spitzenjahres 1997 wurde damit um ein Fünftel übertroffen. Der anhaltende Konjunkturaufschwung in den USA und die damit einhergehenden guten Geschäftsaussichten für die auf diesem Markt tätigen Baufirmen haben zu weiteren Übernahmen von US-Baufirmen geführt. Der Auftragseingang aus den USA macht – auch bedingt durch Sondereffekte – mittlerweile mehr als 50% des deutschen Auslandsgeschäfts aus.

Die Entwicklung des Auftrags-eingangs bei deutschen Bauaktiengesellschaften im Jahr 2000 spricht dafür, dass die Jahresbauleistung diesem positiven Verlauf im nächsten Jahr folgen wird. Angesichts der positiven Erwartungen an die Baukonjunktur in Asien, den USA sowie großen Mitgliedsländern der EU dürfte die deutsche Bauindustrie auch in den nächsten Jahren ihre Position auf dem Weltbaumarkt behaupten.

Öffentliche Infrastruktur-offensive notwendig

Deutschland befindet sich bereits seit Jahren in einem weltweit ausgetragenen Wettbewerb um Direktinvestitionen. Ein Hauptkriterium für Standortentscheidungen ist dabei die Qualität der nationalen Infrastruktur. Während einige der Hauptkonkurrenten im Ansiedlungswettbewerb – namentlich die USA und Großbritannien – Investitionsprogramme aufgelegt haben, stellt die Bundesregierung mit dem Zukunfts-investitionsprogramm vergleichsweise bescheidene Mittel zur Ver-

fügung. Der Rückgang des Anteils der Bauausgaben an den Gesamtausgaben der öffentlichen Haushalte in Deutschland wird dadurch bestenfalls abgemildert. Dabei sind die Versäumnisse der Vergangenheit schon heute unübersehbar:

Mehr als 2000 km Autobahn (20% des gesamten Netzes) sind dauerhaft überlastet. 1998 lag in Westdeutschland die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke mit 49 400 nahe der Staugrenze von 50 000 Kraftfahrzeugen für zweispurige Autobahnen. 1200 km sind aufgrund unterlassener Unterhaltungsmaßnahmen zu „Nässe-Schleuderfallen“ geworden. Im Bundesfernstraßenhaushalt fehlen auch nach Auffassung der Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ jährlich 4 Mrd. DM.

Instandhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen im Schienennetz sind in den letzten Jahren systematisch unterlassen worden; die Zahl der Langsamfahrstellen hat deutlich zugenommen. Schneller Personen- und langsamer Güterverkehr teilen sich das gleiche Netz; Verlierer ist der Güterverkehr, dessen Anteil am gesamten Gütertransport sich seit 1970 mehr als halbiert hat. Die Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ hält zusätzlich 4 Mrd. DM pro Jahr für die Untergrünze des zusätzlichen Bedarfs an Investition in die Schienenwege.

Im Luftverkehr operieren bereits heute mehrere große deutsche Verkehrsflughäfen an ihrer Kapazitätsgrenze. Bis zum Jahr 2010 sind in Deutschland 700 000 zusätzliche Flugbewegungen zu erwarten; die Nachfrage auf einzelnen Flughäfen liegt dann zwischen 50 und 100% über den heutigen

Kapazitäten. Der Investitionsbedarf bis 2008 beträgt mindestens 30 Mrd. DM.

□ Die Finanzierungslücke bei den Bundeswasserstraßen liegt derzeit pro Jahr bei 700 Mill. DM. Der Zustand der Wasserstraßen (Schleusen, Fehlen von Staustufen, Undichtigkeiten) hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich verschlechtert. Auch das derzeit bedeutendste Bauprojekt, die einzige West-Ost-Wasserstraße von Hannover über Magdeburg nach Berlin, weist eine jährliche Unterdeckung der Investitionen in Höhe von 150 Mill. DM auf.

□ In Westdeutschland stammt knapp ein Viertel des Netzes der Abwasserkanalisation aus der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg, in Ostdeutschland über die Hälfte. 60 000 km, mithin 15% des gesamten Netzes, sind dringend sanierungsbedürftig. Hierfür sind ca. 100 Mrd. DM erforderlich.

□ Bei der Abwasserentsorgung sind für Regenrückhaltebecken, die Kapazitätsausweitung und Modernisierung bestehender Kläranlagen, den Neubau von Kläranlagen sowie die Erhöhung des Anschlussgrades an die Abwasserentsorgung in den nächsten 15 Jahren 125 bis 130 Mrd. DM notwendig.

□ Allein für die Sanierung der mehr als 42 000 Schulen sind mittelfristig mindestens 25 Mrd. DM erforderlich. Noch höher ist der Finanzbedarf für den Hochschulbau; für Neubau- sowie Bestandsmaßnahmen ermittelte der Wissenschaftsrat einen Investitionsbedarf in Höhe von 30 Mrd. DM.

Notwendig ist eine Investitions-offensive von Bund, Ländern und Gemeinden. Deren finanzielle Handlungsspielräume haben sich vor allem im abgelaufenen Jahr erheblich verbessert. Allein der Bund hat durch Minderausgaben, die Versteigerung der Mobilfunklizen-

zen und weitere Privatisierungen Mehreinnahmen von fast 150 Mrd. DM erzielt. Trotz der Steuerreform werden 2001 die Steuereinnahmen von Bund, Ländern und Gemeinden um 13 Mrd. DM höher liegen als noch 1999; für die Folgejahre sind ebenfalls steigende Steuereinnahmen zu erwarten.

Dennoch ist klar, dass der Staat aus eigenen Mitteln die Infrastrukturprobleme nicht bewältigen kann. Nicht erst seit Veröffentlichung der Ergebnisse der Expertenkommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ ist klar, dass wir auf einen Systemwechsel von der klassischen Haushaltsfinanzierung zur Nutzerfinanzierung zusteuern. Langfristig führt an der verstärkten Einbeziehung privater Investoren – z.B. über private Betreibermodelle – kein Weg vorbei, wenn die Infrastrukturausstattung der Bundesrepublik Deutschland die Bedürfnisse einer modernen Industrienation erfüllen soll.

Franz-Josef Wissing

Elektroindustrie: Konsolidierung auf hohem Niveau

Nach einem sehr guten Jahr geht die Elektroindustrie optimistisch in das Jahr 2001. Die Zuwachsraten des vergangenen Jahres werden zwar nicht mehr ganz erreicht. Doch mit einem Wachstum von 7% schwenkt die Elektroindustrie auf einen soliden, dabei stetig nach oben gerichteten Kurs ein und findet zudem den Anschluss an den mittelfristigen weltweiten Wachstumstrend unserer Branche. Insgesamt zeichnet sich für das Jahr 2001 eine Konsolidierung auf hohem Niveau ab.

Der Schwung, der die Elektroindustrie erfasst hat, wird sie auch

noch einige Zeit tragen. Dies entspricht auch dem anhaltend guten Exportklima. Einer Steigerung der Umsätze mit Inlandskunden um 11% stand ein Anstieg der Exportumsätze um 24% gegenüber. Auch die Auftragseingänge, die im Verlauf des Jahres stets mehr als 20% über Vorjahresniveau lagen, zeugen mit derzeit knapp 18% von der Beruhigung auf einem hohen Level.

Allerdings sind die Erwartungen für die Zukunft weniger optimistisch, denn von der Weltwirtschaft werden im kommenden Jahr voraussichtlich nicht mehr so

starke Impulse wie bisher ausgehen. Ihr abflauendes Wachstum wird durch die Belebung der Binnenkräfte zwar nicht vollständig kompensiert werden können. Dennoch sind Situation und Stimmung auf Grund des erreichten Niveaus insgesamt gut. Dies kommt unter anderem darin zum Ausdruck, dass die Unternehmen der Elektroindustrie planen, ihre Investitionen, die im vergangenen Jahr bei 13,7 Mrd. DM lagen, um 10 % zu erhöhen. Noch aussagekräftiger ist das Investitionsmotiv: 40 % der Unternehmen nennen als primäres Investitionsziel die Erweiterung ihrer Kapazitäten.

Exportboom bei elektronischen Bauelementen

Vorrangiges Zugpferd sind die Bauelemente der Elektronik. Das Jahr 2000 geht als das beste seit zehn Jahren in die Annalen der Elektroindustrie ein; der Inlandsmarkt wuchs um fast 30% auf über 36 Mrd. DM, die Exporte nahmen in den ersten drei Quartalen um fast 60% oder 8,1 Mrd. DM zu. Ähnlich ist die Entwicklung in der Informations- und Kommunikationstechnik, wo Zuwachsraten beim Export von jeweils rund 37% erzielt wurden. Neben diesen absoluten Spitzenreitern haben aber mit ganz wenigen Ausnahmen auch alle anderen Zweige der Elektroindustrie vom Exportspog profitiert.

Zudem ist festzustellen, dass die Impulse wieder aus allen relevanten Regionen kommen. Südostasien hat seine Krise überwunden und sich mit einem Anstieg der Importe aus Deutschland um 46% im dritten Quartal 2000 zurückgemeldet. Dies und die Steigerungen der Exporte nach Mittel- und Osteuropa um 33%, in die USA (27%) und in die übrigen EU-

Staaten (21%) legen den Schluss nahe, dass das Wachstum der Weltwirtschaft, auch wenn es sich abflachen sollte, in Zukunft von mehreren Schultern getragen wird. Dies trägt entscheidend zur Stabilisierung bei.

Ausbau des Wertschöpfungsanteils

Die Elektroindustrie wird stetig weiter wachsen und tendenziell größere Teile der Wertschöpfung auf sich konzentrieren. Für diese These sprechen mehrere Gründe: Schnelle technologische Entwicklungen vor allem in der Mikroelektronik, aber auch in anderen Gebieten ebnen der Elektrotechnik und Elektronik den Weg in immer neue Anwendungen. Sie verstärken die Zulieferfunktion der Elektroindustrie und lassen sie am Wachstum der Abnehmerbranchen wie Fahrzeugindustrie und Maschinenbau in erheblichem Maße partizipieren.

Zudem fließen in Infrastrukturinvestitionen immer mehr elektrotechnische und elektronische Komponenten und Lösungen ein, die der Elektroindustrie einen ho-

hen Wertschöpfungsanteil sichern. Hinzu tritt, dass gerade im letztgenannten Bereich der Dienstleistungsanteil elektrotechnischer und elektronischer Systeme hoch ist, was der Elektroindustrie einen überproportional hohen Anteil an der Wertschöpfung sichert. Unter dem Strich führt dies dazu, dass abgesehen von den Sparten der Elektroindustrie, deren Wohl und Wehe unmittelbar mit stagnierenden oder rückläufigen Branchen wie dem Bau oder der Energieversorgung verbunden ist, alle Segmente im Aufwind segeln.

Impulsgeber UMTS

Die hohen Kosten für den Erwerb der UMTS-Lizenzen zwingen die Betreiber der Mobilfunknetze, ihre Vorhaben schnell in die Tat umzusetzen. Die Elektroindustrie wird davon in naher Zukunft als Lieferant der Netzinfrastruktur in erheblichem Maße profitieren. Es ist damit zu rechnen, dass bereits bis Ende 2003 alle Netzbetreiber zusammen rund 10 bis 12 Mrd. DM in den Ausbau ihrer Netze investieren werden. In den nächsten zehn Jahren wird jeder Netzbetrei-

Hannes Winner

Unternehmensbesteuerung in Europa

Eine ökonomische Analyse aus Sicht der österreichischen Steuerpolitik

Die Harmonisierung der Unternehmensbesteuerung gehört zu den vordringlichen steuerpolitischen Aufgaben der Europäischen Union. Aber auch innerhalb der Mitgliedstaaten besteht häufig noch Reformbedarf. Vor diesem Hintergrund ermittelt der Verfasser innerhalb der EU-Mitgliedstaaten die effektiven Grenzsteuersätze für nationale und internationale Direktinvestitionen. Im Ergebnis weichen die Steuerbelastungen von Kapitalgesellschaften innerhalb der EU-Mitgliedstaaten erheblich voneinander ab. Eine differenzierte Betrachtung zeigt außerdem, daß beinahe alle Steuersysteme massive Verzerrungen von Investitions- und Finanzierungsentscheidungen nach sich ziehen und damit die optimale Allokation der Produktionsfaktoren verzerren. Die Analyse der gemeinschaftsrechtlichen Grundlagen zeigt indessen, daß die rechtliche Basis für eine Harmonisierung der Körperschaftssteuer zwar grundsätzlich gegeben ist, aufgrund des Einstimmigkeitserfordernisses in Steuerfragen und dem in Maastricht beschlossenen Subsidiaritätsprinzip allerdings als wenig realistisch erscheint. Eine empirische Bewertung der österreichischen Unternehmensbesteuerung, die in der öffentlichen Wahrnehmung bislang widersprüchlich beurteilt wurde, rundet die Untersuchung ab.

2000, 220 S., brosch., 74,- DM, 67,50 sFr, ISBN 3-7890-6671-0
(Schriftenreihe Europäisches Recht, Politik und Wirtschaft, Bd. 233)



NOMOS Verlagsgesellschaft · 76520 Baden-Baden

ber zwischen 7 und 10 Mrd. DM investieren müssen, um eine leistungsfähige Infrastruktur aufzubauen. Von diesem Investitionsbedarf wird die Elektroindustrie in erheblichem Maße profitieren, wobei Wertschöpfung schon heute im globalen Maßstab stattfindet. Wie groß der auf Deutschland entfallende Anteil daran ist, entscheidet sich im Wettbewerb.

Arbeitsmarkt profitiert und bremst

Der Aufschwung hat seinen Spuren auch auf dem Arbeitsmarkt hinterlassen, und vieles spricht dafür, dass sich dies im nächsten Jahr weiter fortsetzen wird. Die Elektroindustrie hat im Jahr 2000 25000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen, was einer Aufstockung der Belegschaften um 2,6% auf derzeit 880000 Arbeiter und Angestellte entspricht. Für das kommende Jahr zeichnet sich ab, dass die Mitarbeiterzahlen um rund 2 bis 3% zunehmen oder mit anderen Worten 20000 bis 30000 weitere Mitarbeiter eingestellt werden müssen, wenn die angestrebten Umsatz- und Produktionsziele realisiert werden sollen.

Hier zeigt sich aber jetzt schon, dass der Mangel an qualifizierten Fachkräften und vor allem an Ingenieuren die Achillesferse des weiteren Wachstums ist. Die Situation wird dadurch verschärft, dass das Bildungssystem auf mittlere Sicht nur die Hälfte der Anzahl an Elektroingenieuren hervorbringt, die unsere Volkswirtschaft benötigt. Allein in unserer Branche fehlen pro Jahr rund 3500 Elektroingenieure. Da von der Leistung eines Ingenieurs im Durchschnitt fünf weitere Arbeitsplätze abhängen, können hier ca. 17000 Arbeitsplätze zur Zeit nicht geschaffen werden. Ingenieure werden zumindest auf mittlere Sicht die knappste Ressource nicht nur in der Elektroindustrie werden.

Positiver Einfluss durch Euro und Tarifpolitik

Die positive Entwicklung des zu Ende gehenden Jahres wurde maßgeblich von zwei Einflussfaktoren geprägt: der Schwäche des Euro und einer moderaten Tarifpolitik. Der weit unter die Parität zum US-Dollar gefallene Euro wirkte über weite Strecken in Bezug auf den Export wie ein Nachbrenner. Nicht vergessen darf man darüber die gestiegenen Kosten für Vorprodukte und Rohstoffe als Kehrseite der Medaille. Mengenbezogen, aber auch wegen des Euro-Verfalls, stiegen die Importe um rund 30%. Ebenfalls um bis zu 30% haben sich die Preise für Kunststoffe und Nichteisen-Metalle verteuert. Angesichts des harten Wettbewerbs eröffnet selbst die gegenwärtig günstige konjunkturelle Lage nur sehr begrenzte Möglichkeiten, diese Kosten in den Preisen unserer Produkte zu überwälzen.

Die moderaten Tarifabschlüsse ihrerseits haben erheblich dazu beigetragen, eine erneute Lohn-Preis-Spirale zu vermeiden, den Weg zu einem Anstieg der Beschäftigtenzahlen zu ebnen und den eurobedingten Kostendruck auf der Beschaffungsseite zu lindern. Zusammen mit einer auch rein mengenmäßigen Ausweitung der Produktion verzeichnet die Elektroindustrie unter dem Strich daher einen kräftigen Anstieg der Produktivität, die zuletzt um 9% zugenommen hat. Sie wird begleitet von einer Kapazitätsauslastung, die mit fast 87% deutlich über dem langfristigen Durchschnitt von 82 bis 83% liegt. Als Ergebnis dieser positiven Entwicklung hat der Standort Deutschland im internationalen Wettbewerb um Anteile an den Wertschöpfungsnetzwerken wieder Boden gut gemacht.

Nicht vergessen darf man auch die Steuerreform. Sie wurde insge-

samt positiv aufgenommen, denn hier fand ein langes und phasenweise zähes Ringen seinen Abschluss; die Unternehmen haben vorläufig wieder Planungssicherheit erhalten. Aktuell stellt sich jetzt aber die Frage, inwieweit stimulierende Wirkung der tariflichen Entlastung durch die geplante und zwischen Politik und Wirtschaft heftig umstrittene Verlängerung der Abschreibungsfristen kompensiert wird. Die Politik sollte sich davor hüten, die Unternehmen in einer Phase anziehender Investitionstätigkeit, die wiederum essentielle Voraussetzung für einen selbsttragenden Aufschwung ist, über Gebühr zu belasten.

Risiken und Chancen der weiteren Entwicklung

Die Binnennachfrage wird den Export als lange Zeit allein treibende Kraft der wirtschaftlichen Expansion entlasten. Das ist aber nicht in vollem Umfang zu erwarten. Der Aufschwung wird dadurch ein wenig an Energie verlieren, aber an Breite gewinnen, was eine stabilisierende Wirkung zur Folge haben wird.

Abzuwarten bleibt, wie sich folgende Entwicklungen quantitativ auswirken werden: Die inzwischen etwas abgeschwächte Verteuerung des Rohöls entzieht der Volkswirtschaft signifikant Kaufkraft. Dies wirkt sich auf die Ertragserwartungen der Unternehmer aus, aber auch auf das Konsumverhalten der Verbraucher. Insbesondere die konsumnahen Zweige der Elektroindustrie wie zum Beispiel die „Weiße Ware“ (Kühlschränke, Waschmaschinen, aber auch Elektro-Haushalt-Kleingeräte) und die Unterhaltungselektronik, die mit innovativen Produkten wie dem MP3-Spieler gerade in den letzten Monaten beachtliche Markterfolge erzielt hat, könnten dadurch nachteilig betroffen werden.

Die Aussichten für das Jahr 2001 sind in der Summe durchaus positiv, wenn es gelingt, an die guten Entwicklungen des Vorjahres anzuknüpfen und die Standortbedingungen in Deutschland konstruktiv weiter zu entwickeln. Reiflich überlegt sein wollen daher die wettbewerbsschädliche Verschlechterung der Abschreibungsbedingungen, die nachteilige Verschärfung des Betriebsverfas-

zungsgesetzes und die für Unternehmen kostenträchtige Sanierung der Altersversorgungssysteme. Hieraus dürfen keine neuerlichen Belastungen für die Unternehmen erwachsen, denn dies könnte dem sich auf breiter Front etablierenden Aufschwung das Wasser abgraben. Auch darf dieses Stimmungsbild nicht über den Reformbedarf hinwegtäuschen.

Ein Bildungssystem, das am Bedarf der Wirtschaft vorbeigeht, ist höchst reformbedürftig. Der Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie setzt sich daher mit Nachdruck sowohl für Reformen der wirtschaftspolitischen Standortbedingungen als auch der Berufs- und Hochschulbildung zum Nutzen der Wirtschaft ein.

Martin Wansleben

Ein gutes Jahr für den Maschinen- und Anlagenbau

Im Jahr 2000 war der deutsche Maschinen- und Anlagenbau deutlich auf Expansionskurs. Die Produktionsprognose von plus 6% real dürfte erreicht, wahrscheinlich sogar überschritten werden. Bedingt durch die Vielfältigkeit der Branche gab es jedoch auch davon abweichende Fachzweig- und Firmenkonjunkturen. Aufgabe der Wirtschaftspolitik ist es daher nach wie vor, die Voraussetzungen für eine breit angelegte Verlängerung der Wachstumsphase zu schaffen.

Breit angelegter Aufschwung

Die deutsche Investitionsgüterindustrie partizipiert voll an der weltweit guten Konjunktur. In den ersten neun Monaten des Jahres 2000 erreichte die Maschinenproduktion ein reales Plus von rund 7%. Damit sollte die Prognose von 6% Wachstum im laufenden Jahr erreicht, wahrscheinlich sogar leicht übertroffen werden.

Die Kapazitäten der Unternehmen waren im September zu durchschnittlich 90% ausgelastet. Dieser Wert hat sich seit Juni kaum verändert. Das signalisiert zum einen, dass immer mehr Maschinenhersteller in Produktionsengpässe hineinlaufen. Zum anderen haben

etliche ihre Kapazitäten schon erweitert.

Getragen wurde der Aufschwung wieder einmal vom Export: Von Januar bis August lagen die Maschinenexporte bereits nominal um 12% über dem Vorjahresniveau. Schrittmacher waren die NAFTA-Länder. Aber auch die anhaltende Erholung in Asien und Russland trägt mittlerweile ihren Teil dazu bei. Schließlich scheint es, als ob die Südamerikaner endlich den unteren konjunkturellen Wendepunkt umschiffen könnten.

Die Auftragseingangszahlen boten bis einschließlich Oktober ein erfreuliches Bild. Die Auslandsaufträge übertrafen dank positiver Impulse aus Asien und den USA alle Erwartungen, und auch die eher verhalten wachsenden Inlandsbestellungen erzielten zuletzt ein zweistelliges Plus. War der Aufschwung zu Beginn noch von der starken Nachfrage aus USA und Westeuropa gezogen, so fußt das Geschäft mit Maschinen jetzt auf einer breiteren regionalen Basis. Die absatzfördernde Wirkung der Euro-Schwäche dürfte die mit Blick insbesondere auf den Ölpreis aufkommenden Verunsicherungen weiter überkompensieren. Ein In-

dikator für diese Verunsicherungen ist der seit fünf Monaten anhaltende Rückgang des ifo-Geschäftsklimas. Gleichwohl erwarten wir für 2001 dank bis zuletzt wachsender Auftragseingänge, eines ansehnlichen Auftragspolsters und eines satten statistischen Überhangs einen weiteren Produktionsanstieg von 5%.

Blick auf die Fachzweige

Selten zuvor war ein Aufschwung im Maschinen- und Anlagenbau so breit angelegt. Doch wie immer verbergen sich hinter den Durchschnittszahlen unterschiedliche Fachzweigkonjunkturen. Mit einer guten Auslastung von über 88% arbeitet gegenwärtig die Mehrzahl der Fachzweige des Maschinenbaus. So können die Hersteller von Druck- und Papiertechnik in diesem und im kommenden Jahr wohl ein zweistelliges Umsatzwachstum einfahren. Auch die Textilmaschinen haben nach dem vor allem durch die Asienkrise geprägten harten Jahr 1999 in diesem Jahr ordentlich Boden gutgemacht. Die Baumaschinen wiederum trotzten der schlechten Baukonjunktur in Deutschland. Da ein Teil der im Zuge der Wiedervereini-

gung gekauften Baumaschinen abnutzungsbedingt ersetzt werden musste, zogen sogar die Inlandsabsätze spürbar an. Den Armaturenherstellern waren solche Sondereffekte nicht vergönnt. Bei ihnen schlug die Baukonjunktur stärker durch. Und bei den Industriearmaturen bremst die Liberalisierung des Strommarktes.

Der Blick auf die Fachzweige soll das gute Gesamtbild nicht über Gebühr trüben. Doch es empfiehlt sich, genau hinzusehen, was in den Betrieben des Maschinen- und Anlagenbaus tatsächlich passiert. Die Mahnung richtet sich an die Politik genauso wie an die Gewerkschaften. Exemplarisch für das „Scheren über einen Kamm“ sind die Reform des Betriebsverfassungsgesetzes und die geplante Verschlechterung der steuerlichen Abschreibungsbedingungen.

Eine moderne und flexible Betriebsverfassung

Ein Beschäftigungsaufbau in Höhe von 20000 Arbeitskräften erscheint in diesem Jahr möglich. Bei anhaltend guter Konjunktur könnte er sich in 2001 fortsetzen. Allerdings wird im Vergleich zu früheren konjunkturellen Hochphasen weniger Personal aufgebaut.

Begründen lässt sich das mit den – im Vergleich zu vergangenen Boomphasen – deutlich verbesserten Möglichkeiten der flexiblen Arbeitszeitgestaltung. Dank geeigneter betrieblicher Regelungen haben sich auch die Überstunden bislang in Grenzen gehalten.

Eine weitere Ursache ist der verstärkte Einsatz von Zeitarbeitskräften, unter denen vermehrt qualifiziertes Personal zu finden ist. Nach den Ergebnissen der letzten VDMA-Tendenzbefragung waren im Frühjahr 2000 4,6% der Beschäftigten im Maschinenbau Leih-

arbeiter. Dahinter stehen nicht nur Kosteneinsparungen im Personalbereich. Oft haben die Betriebe keine andere Wahl, denn Fachkräfte sind nach wie vor knapp. Und das werden sie in den kommenden Jahren bleiben.

Vor diesem Hintergrund lautet eine der dringendsten Forderungen der Investitionsgüterindustrie auf „Reform der Arbeitsmarktordnung“. Mit dieser Forderung befinden wir uns in guter Gesellschaft. Unter anderem der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der IWF und die OECD teilen diese Ansicht. Im Prinzip begrüßen wir daher die geplante „Schaffung einer modernen und flexiblen Betriebsverfassung“, die uns die Regierung für nächstes Jahr angekündigt hat. Doch vor einer Neufassung des Gesetzes gehören die tradierten Regelungen auf den Prüfstand. Das geltende Recht hat in einer Vielzahl von Fällen zu beispielhaften betriebsindividuellen Regelungen geführt. Wo sich auf Basis dieses Rechts kein Betriebsrat gebildet hat, muss die Ausgangsvermutung gelten, dass dort andere Lösungen aus Sicht der beiden Parteien günstiger sind. Die Regierung schert in ihrem Reformentwurf zum BetrVG jedoch alle Unternehmen und Arbeitnehmer über einen Kamm.

Neue Abschreibungstabellen

Eine undifferenzierte, rein retrospektivische Übertragung von Beurteilungskriterien ist auch das Kernproblem der anstehenden Verlängerung steuerlicher Abschreibungsfristen. Das Bundesfinanzministerium begründet diese Verlängerung mit einem Urteil des Bundesfinanzhofes, wonach für die Bewertung zunächst die technische Nutzungsdauer der Wirtschaftsgüter entscheidend ist.

Eine Verlängerung der Nutzungsdauer steht jedoch in diametralem Gegensatz zur Realität in vielen Unternehmen. Um im internationalen Wettbewerb konkurrenzfähig zu bleiben, müssen Maschinen und Anlagen in immer kürzerer Frist durch neue, leistungsfähigere ersetzt werden. Maßgeblicher Grund für den Austausch einer Maschine ist dabei nicht der vom Bundesfinanzministerium zugrundegelegte technische Verschleiß, sondern deren Effizienz im Produktionsprozess. Die ständig steigenden Ansprüche an Qualität, Ausbringungsmenge, Zuverlässigkeit und damit Kosten einer Maschine können mit einer zwar nach wie vor funktionstüchtigen, gleichwohl wirtschaftlich veralteten Maschine nicht mehr erfüllt werden.

Die Bundesregierung ist mit dem Versprechen angetreten, durch Senkung der Steuerbelastung die Investitionsbereitschaft anzukurbeln und so die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zu stärken. Schon die im Rahmen des Steuersenkungsgesetzes beschlossene Absenkung der degressiven Abschreibung für Abnutzung von bislang maximal 30 auf 20% belastet einseitig die investierende Wirtschaft mit 13,5 Mrd. DM. Eine weitere Verschlechterung der Abschreibungsbedingungen durch längere Nutzungsdauern würde die negativen Effekte gerade für Investoren noch verstärken und die Ziele der Unternehmensteuerreform ad absurdum führen.

Das Steuersenkungsgesetz signalisierte Aufbruch und Hoffnung auf bessere Rahmenbedingungen für die Investitionsgüterindustrie. Es wäre fatal, wenn diese Aufbruchsstimmung wieder in sich zusammenfallen würde, noch bevor sie richtig greift.