

# Der WirtschaftsReport

Ein Medium des Zielgruppen-Medien Verlages

April 2009

1. Jahrgang 2009

## Bundesbürger blockieren und verhindern viele Projekte

**DIE WIRTSCHAFTSKRISE** ist auch eine deutsche gesellschaftspolitische Krise der leider sehr oft fehlenden Akzeptanz



Die Elbvertiefung sichert die Zukunftsfähigkeit des Jobmotors Hamburger Hafen und liegt im Interesse der Exportnation Deutschland.

Von Günter Spahn

Wir erleben derzeit eine äußerst schwierige Phase unserer Wirtschaft und zweifelnd wird auch das Jahr 2009 mit keineswegs leichten Entwicklungen konfrontiert. Die Deutschen wählen 2009 einen neuen Bundestag und das macht es sich vielleicht gut, negative Botschaften vor allem mit der von den USA ausgehenden Finanzkrise zu erklären. Gewiss haben wir eine Kettenreaktion: Von der Immobilienkrise zur Finanzkrise und diese erreicht dann in erstaunlich schneller Zeit die „Realwirtschaft“ – also die Industrieunternehmen an der Front. Ein Beispiel dafür ist die Schlüsselbranche Automobilindustrie. Die Firmen verkaufen – fast von heute auf morgen eingetreten – keine Automobile mehr. Am Geld etwa der privaten Käufer jedoch kann dieses Phänomen nicht liegen, denn die Bundesbürger verfügen über erhebliche Reserven an Sparguthaben. Ganz eindeutig haben die Bürger Angst, das Geld wird brav gehortet. Und warum? Weil durch das ständige Szenario fast einer Unterangstimmung die Verbraucher eine abwartende Haltung einnehmen. Es fehlt schlicht das Vertrauen in die kurz- und mittelfristige wirtschaftliche Entwicklung.

Aus der Finanz- und Wirtschaftskrise wurde eine Vertrauenskrise und diese spürte naturgemäß die Automobilindustrie zuerst. Die Autobranche ist natürlich auch für andere Bereiche eine Schlüsselbranche. Für die Herstellung von Autos braucht man vor allem Stahl und wenn die Verkäufe der Fahrzeughersteller einbrechen, dann zeigt sich dies ganz schnell bei den Stahlherstellern. Ähnliche Entwicklungen sind natürlich auch bei der Automobilzuliefererindustrie zu beobachten: weniger Autos bedeuten weniger Reifen, weniger Getriebe, weniger Elektronik und weniger Kommunikation. Hinzu kam ein katastrophales Umfeld negativer Meinungsströmungen gegen die angebliche falsche Modellpolitik der deutschen Automobilindustrie.

Nun wollen wir natürlich nicht das Auto mit den He-

rausforderungen des Klimas und dieses mit den Arbeitsplätzen ausspielen. Aber man darf schon den Eindruck haben, dass viele „Weltverbesserer“, die im Automobil etwa oder auch in der konventionellen Stromproduktion den Verursacher allen Übels dieser Welt sehen, die Zeit gekommen sehen, das Auto und die Energiewirtschaft wegen der „Schuld“ an der herbeigeseherten Klimakatastrophe an den Pranger zu stellen.

Völlig unabhängig von der Wirtschaftskrise hören und lesen die Bürger über vermeintliche Entwicklungen des Antriebs für Fahrzeuge, die kurz vor dem Durchbruch stehen. Die Politik wiederum verunsichert die Menschen zur Frage der Besteuerung der Autos. Derzeit ist der neue Hoffnungsträger der Elektromotor. Es ist noch nicht lange her, da berichteten die Medien verstärkt über Erdgasfahrzeuge. Der Brennstoffzellen-Antrieb war auch ein Thema und schließlich wurden ständig Hybrid-Fahrzeuge gefordert. Darf man sich wundern, dass es bereits nicht wenige potentielle Autokäufer gibt, die die Entwicklung noch abwarten wollen?

Auch die Politik war mit Schuldzuweisungen schnell bei der Hand. Die deutsche Automobilindustrie wird die falschen Autos für die Märkte bauen. Mit Verweis auf die technologische Überlegenheit der japanischen Konkurrenten waren auch Medienvertreter schnell bei der Hand. An der derzeitigen Autokrise seien die deutschen Autohersteller ganz wesentlich durch ihre „falsche Modellpolitik“ mitschuldig!

### Dramatische japanische Einbrüche

Doch diese Meinung entpuppt sich inzwischen als ein populistisches oder auch als ein dummes Nachgeplappere bereits artikulierter Veröffentlichungen. Denn wie sieht die Wahrheit aus? Der vermeintliche Masterrhüler Toyota wird derzeit – marktgängige Autos hin, marktgängige Autos her – ganz enorm durchgerüttelt. Nach eigenen Prognosen der Toyota-Konzernzentrale sinkt der Absatz um 68%. In den wichtigen Märkten USA und Europa verdienen die Japaner „trotz spritsparender“ Modelle nichts mehr und der Europa-Chef von Toyota, Tadashi Arashima, kürzte jetzt auch für den deutschen Markt ganz

enorm die Absatzprognose. Allein für Deutschland melden die Japaner Einbrüche in den Neuzulassungen von 20%.

Auch der zweitgrößte japanische Hersteller, Honda, beklagte Umsatz- und Gewinmeinbrüche in Milliardenhöhe. Honda-Präsident Takeo Fukui verordnete jetzt sogar den Ausstieg aus der Formel 1 und begründete dies auch ausdrücklich mit dem dramatischen Einbruch der Absatzzahlen von Honda. Auch in den USA brechen für Honda die Verkaufszahlen zusammen. Allein im November 2008 um 32%.

Wie passt dies in das propagierte Meinungsbild etwa einer Renate Künast, die die Japaner besser gerüstet sah? Es zeigt sich jetzt, dass der Einbruch der deutschen Automobilindustrie nicht eine technologische Krise ist, sie ist vielmehr eine Akzeptanz- und Vertrauenskrise gegenüber der Politik. Denn das Hauptproblem der Menschen weltweit ist vor allem die Angst darüber, wohin die Reise geht. Wenn die Leute nur noch negative Nachrichten zur Kenntnis nehmen müssen, darf man sich über die Kaufzurückhaltung der Verbraucher nicht wundern. Wir haben – zum wiederholten Male – vor allem hier in Deutschland eine Vertrauenskrise und diese muss schleunigst durch bessere Perspektiven abgebaut werden.

Geredet wurde von der Politik viel – vor allem über Dinge, die beim Wähler wohl ankommen würden. Richtige Weichenstellungen – auf welche Antriebskonzeption etwa setzt die Politik und wie werden die Entwicklungen steuerlich gefördert – erfolgen durch die Regierung nicht. Die ganz einfache zentrale Frage, welche Fahrzeuge soll die Industrie im Antriebsbereich entwickeln und bauen, hat weder Brüssel noch Berlin vorgegeben. Jetzt, wo die Felle davonschwimmen, erkennt man – endlich möchte man sagen – den Stellenwert der Automobilindustrie als Wirtschafts- und noch mehr als Beschäftigungsfaktor. Und man muss es auch einmal brutal sagen: Wenn Menschen, die durch das soziale Netz fieden, über Nacht nichts mehr zu essen haben, dann pfeifen genau diese Menschen auf Brüsseler CO2 Emissionsgrenzen. Wir haben jetzt wirklich andere Probleme. Wer dies immer noch nicht akzeptieren will, wird es am Wahltag spüren.

Man kann das Gerede, demnach der Klimaschutz neue zukunftssichere Arbeitsplätze bringe, nicht mehr mit anhören. Dies mag ja alles – und hoffentlich – so sein! Und da zeigen sich auch Entwicklungen auf. Aber jetzt – jetzt bitte – muss für den Erhalt von Arbeitsplätzen politisch gehandelt werden und jetzt müssen industrielle Strukturen gesichert werden. Ansonsten kann man ein Industrieland wie Deutschland auch zum Agrarland abdriften lassen.

### Zertifikate – Belastungen gefährden Arbeitsplätze

Klimaschutz ist eine zentrale Aufgabe – aber der Klimaschutz darf nicht den Wettbewerb innerhalb der EU-Länder verzerrern. Zwar ist Deutschland in Sachen Reduzierung der CO2 Emissionen Musterschüler, aber die EU will in einem ehrgeizigen Programm bis 2020 den Kohlendioxidausstoß nochmals erheblich reduzieren. Dies ist einerseits erfreulich, aber die Energiewirtschaft, die etwa Kohle verstromt, wird erhebliche Mittel für Zertifikate (Berechtigungsscheine für den Betrieb der Kohlekraftwerke) aufwenden müssen und befindet sich somit in einem Nachteil gegenüber dem französischen Energieriesen EDF, der mit seinen Atomkraftwerken in punkto Zertifikate in einer wesentlich günstigeren Kostensituation ist. Die enormen Belastungen für die Zertifikate, die die Strompreise erheblich verteuern, könnten nach einer Studie des EEFA-Institutes, die im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums erstellt wurde, zu einem Verlust von fast 300.000 Arbeitsplätzen in Deutschland führen. Wir können vor dieser Entwicklung, gesetzt, nicht die Augen verschließen.

Eines der besten Bücher zum Verhältnis Wirtschaft und Klima hat unter dem Titel „Blauer Planet in grünen Fesseln“ (ISBN 978-3-900812-15-7) der tschechische Präsident und Ökonom Václav Klaus – das Buch ist auch in deutscher Sprache erschienen – geschrieben. Das Staatschef kommt – vereinfacht ausgedrückt – zu dem Ergebnis, dass es vielen Klimaschutzern nicht mehr um die Sache geht, sondern um Rechthaberei und vor allem nicht das Staatsoberhaupt Klimatologen aus Korn, die sich instrumentalisieren lassen. In der Tat melden sich jetzt immer stärker auch Klimawissenschaftler zu Wort, die vor Übertreibungen warnen. Damit schützt man das Klima nicht und dies wäre kontraproduktiv.

der CO2 Emissionen wäre, viele Massengut- und Stückgutverkehre in und von den neuen Märkten Osteuropas von der Straße zu bringen. Kraftwerke – darüber wird in dieser Zeitung in mehreren Beiträgen berichtet – werden bekämpft, wie einige Großprojekte in Hamburg, im Saarland, in Mannheim und an anderen Standorten zeigen. Kraftwerke sichern bereits während der Bauzeit zahlreiche Arbeitsplätze etwa in der Bauwirtschaft oder in der Stahlindustrie.

Geradezu bühnenreif ist die Verhinderung einer geplanten Investition in Regensburg. Dort soll ein Konzert- und Kongresshalle entstehen, die den Stellenwert der Stadt Regensburg erhöht. Kongresssteilnehmer lassen immer Kaufkraft in einer Stadt. Seit gut zwei Jahrzehnten gibt es Anläufe und immer wieder gab es genauso oft Entwendungen gegen das Projekt. Es lassen sich ganz gewiss immer Gründe für die Verweigerungshaltung finden. Wer hat etwa schon gerne eine Autobahntrasse neben seinem Haus? Deshalb werden ja Wege und Lösungen gesucht. Unannehmlichkeiten weitgehend zu reduzieren. Das Auto wird verteuert, aber Eisenbahntrassen, die neu entstehen und somit die Infrastruktur verbessern sollen, haben es bekanntermaßen auch nicht leichter.

### Jobmaschinen Airports

Ein großes Problem ist der Ausbau einiger deutscher Airports zu leistungsstarken internationalen Drehkreuzen. Natürlich ist ein Airport mit Beeinträchtigungen verbunden. Verkannt wird dabei aber auch, dass diese Einrichtungen der Infrastruktur, die gleichzeitig für die Qualität eines Wirtschaftsstandortes stehen, riesige Jobmaschinen wurden. Das beste Beispiel dafür ist Frankfurt. Die dortige Fraport AG entwickelte sich unter Einfluss der indirekten Arbeitsplätze bis hin zum Bäcker und Metzger zum mit Abstand größten Arbeitgeber Hessens. Auch in den früher eher landwirtschaftlich geprägten Landkreisen Erding und Freising entstand durch den Airport München eine prosperierende Wirtschaft. Die Landkreise Erding und Freising haben mit den geringsten Arbeitslosenziffern. Nicht zuletzt durch den Airport entstand auch in Norden Münchens der inzwischen berühmte „Speckgürtel“. Jetzt soll der Airport, wie in Frankfurt, noch ausgebaut werden – doch die Projekte befinden sich in der Anfeindung durch die



Auch die Jobmaschine Fraport wird als Beschäftigungsfaktor ungenügend gewürdigt.

### Viele Deutsche sind gegen alles

Denn einher mit einem gewissen Aktionismus gehen viele Projekte der Politik und der Wirtschaft, geht eine Akzeptanzfeindlichkeit insbesondere der Deutschen, die man nur noch mit dem Wort gesellschaftspolitische Krise umschreiben kann.

Ein gutes Beispiel dafür sind die Entwicklungen in der Energiewirtschaft. Selbst neue Kraftwerke, die erhebliche Mengen an CO2 durch den Ersatz älterer Anlagen einsparen, werden mit eigentlich nicht mehr nachvollziehbaren Gründen bekämpft.

Deutschland kann sich – wenn das Land auf Dauer Beschäftigung sichern will – nicht länger ständig Verweigerungshaltungen leisten. Die Bürger (nicht alle – aber viele) müssen wieder mehr erkennen, dass es mehr Arbeitsplätze nur geben kann, wenn die Voraussetzungen dafür nicht ständig blockiert werden. Mit Verweigerungshaltungen insbesondere in den letzten zwei Jahrzehnten wäre Deutschland aus seiner größten Katastrophe nach dem 2. Weltkrieg nie auferstanden. Wir schlagen einmal ganz bewusst einen bunten Bogen. Was wird alles behindert und im schlimmsten Falle verhindert? Vor allem Projekte der Infrastruktur und genau mit Investitionen in die Infrastruktur will zurecht die Bundesregierung jetzt die Wirtschaft ankurbeln.

In Hamburg streiten sich die Leute über die dringend notwendige Elbvertiefung, die sicher erforderlich ist, damit die Lebensader der Stadt, der Hafen, nicht absterbt. Ohne Hafen verliert Hamburg sein Herz und dennoch ist die Elbvertiefung ein Politikum. Der Ausbau der Donau als leistungsfähige Wasserstraße wird ebenfalls seit Jahren behindert, obwohl es im Sinne

Bevölkerung im Umfeld des Airports. Normalerweise ist in Einzelfällen verständlich – aber der Wirtschaftsstandort Deutschland braucht eine funktionsfähige Infrastruktur und nicht zuletzt haben die Einwohner vor Ort durchaus auch große wirtschaftliche Vorteile.

Ein Ideal wäre es nur schwer geben. Wie müssen die Interessen gewichtet werden? Diese Frage müssen sich alle stellen: Politik, Wirtschaft und selbstverständlich auch die Bürger. Unsere Wirtschaftszentren befinden sich heute im knallharten Standortwettbewerb. Städte haben auch zu funktionieren und müssen attraktiv sein, sowohl für die Bürger als auch für Investoren.

Auch die Unesco, die das Prädikat Weltkulturerbe verleiht, muss dieser Entwicklung ins Auge sehen. In Köln, Dresden und neuerdings auch in Regensburg hat die Unesco gedröhrt, die Auszeichnung Weltkulturerbe zurückzunehmen, wenn etwa Brücken Sichten beinhalten, insbesondere in den letzten zwei Jahrzehnten wäre Deutschland aus seiner größten Katastrophe nach dem 2. Weltkrieg nie auferstanden. Wir schlagen einmal ganz bewusst einen bunten Bogen. Was wird alles behindert und im schlimmsten Falle verhindert? Vor allem Projekte der Infrastruktur und genau mit Investitionen in die Infrastruktur will zurecht die Bundesregierung jetzt die Wirtschaft ankurbeln.

In Hamburg streiten sich die Leute über die dringend notwendige Elbvertiefung, die sicher erforderlich ist, damit die Lebensader der Stadt, der Hafen, nicht absterbt. Ohne Hafen verliert Hamburg sein Herz und dennoch ist die Elbvertiefung ein Politikum. Der Ausbau der Donau als leistungsfähige Wasserstraße wird ebenfalls seit Jahren behindert, obwohl es im Sinne



Investitionen in moderne Kraftwerke wie in das Vorhaben Hamburg-Moorburg stellen riesige Beschäftigungsprogramme dar und brauchen Akzeptanz.