



Zurück zu den Wurzeln

USA. Finanzkrise, NSA-Affäre, Haushaltsstreit und ein Geheimdienst, der allem Anschein nach auch noch Angela Merkels Handy abgehört hat: Die Vereinigten Staaten kommen aus den negativen Schlagzeilen nicht heraus. Es gibt aber auch gute Nachrichten aus der größten Volkswirtschaft der Welt – Amerika hat die Rezession überwunden, die Arbeitslosigkeit sinkt und das Land stellt wieder mehr Industrieprodukte selbst her.

Der Mischkonzern General Electric hat es getan, genauso der Flugzeugbauer Boeing und auch der Baumaschinenhersteller Caterpillar: All diese Unternehmen haben in den vergangenen Monaten Arbeitsplätze

aus dem Ausland zurück in die amerikanische Heimat verlegt. Auch Apple und Google besinnen sich bei ihrer industriellen Fertigung – zumindest partiell – wieder auf die USA; die Google-Brille zum Beispiel

wird vom taiwanischen Elektronikproduzenten Foxconn im kalifornischen Santa Barbara hergestellt.

Allein durch die Rückverlagerung der Industrieproduktion in die USA sind in den vergangenen dreieinhalb Jahren in den Vereinigten Staaten mindestens 50.000 neue Arbeitsplätze entstanden.

Ist „Made in USA“ also wieder in? Mehr als ein halbes Jahrhundert lang hatte das Verarbeitende Gewerbe in Amerika rasant an Bedeutung verloren, insbesondere zwischen 2000 und 2010 kam es zu einer umfangreichen Verlagerung von Industriearbeitsplätzen ins Ausland, vor allem nach China (Grafik):

Von 2000 bis 2009 sank der Wertschöpfungsanteil der US-Industrie von 14,2 auf 11,0 Prozent des Bruttoinlandsprodukts – inzwischen ist er wieder auf 11,9 Prozent gestiegen.

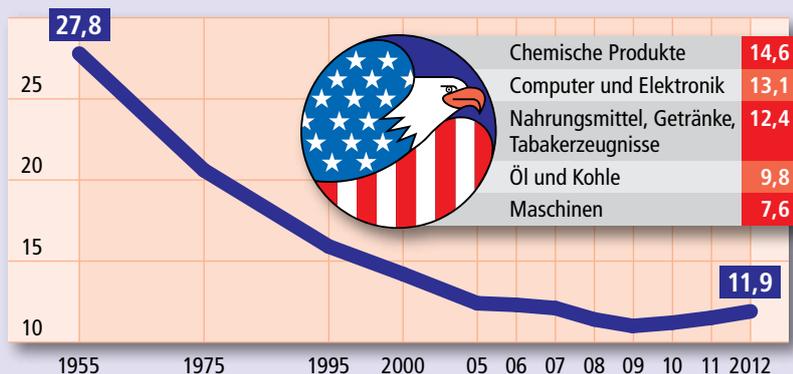
Amerika befindet sich also auf dem Weg der Reindustrialisierung. Und dafür gibt es gute Gründe:

- **Der relativ schwache Dollar** sorgt dafür, dass der Import von Waren für Amerika vergleichsweise →

USA: Die Industrie vor dem Comeback

■ Bruttowertschöpfung im Verarbeitenden Gewerbe in Prozent des Bruttoinlandsprodukts

■ in Prozent der Bruttowertschöpfung im Verarbeitenden Gewerbe im Jahr 2011



Quelle: Bureau of Economic Analysis

Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

© 2013 IW Medien · iwd 45

Inhalt

Generation 55plus. Fast überall in Europa arbeitet heute ein größerer Anteil der 55- bis 64-Jährigen als noch im Jahr 2000. Seite 3

Straßenverkehr. Vor allem geringere Emissionen haben dafür gesorgt, dass die externen Kosten des Straßenverkehrs in Deutschland zuletzt gesunken sind. Seite 4-5

Sozialbeiträge. Eigentlich könnte die künftige Bundesregierung den Beitragssatz zur Rentenversicherung senken, doch CDU und SPD zaudern. Seite 6

Schutzrechte. In Branchen, die von Urheberrechten oder Marken intensiv Gebrauch machen, werden deutlich höhere Löhne gezahlt als anderswo. Seite 7

Produktivität der Regionen. Wolfsburg erzielt mit mehr als 113.000 Euro Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen bundesweit den Spitzenwert. Seite 8

Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

Präsident:
Arndt Günter Kirchoff
Direktor:
Professor Dr. Michael Hüther
Mitglieder:
Verbände und Unternehmen
in Deutschland

→ teuer ist, der Export dagegen profitiert davon. Warum also Mais, Motoröl oder Maschinen teuer einführen, wenn die heimische Industrie all dies zu einem vertretbaren Preis selbst herstellen kann und sogar noch Abnehmer dafür im Ausland findet?

- Auch der **liberale US-Arbeitsmarkt** und die im internationalen Vergleich **günstigen Arbeitskosten** führen dazu, dass es wieder attraktiv wird, in Amerika zu produzieren. Im Jahr 2012 mussten Arbeitgeber in den Vereinigten Staaten im Schnitt nur 25,87 Euro je Stunde für Lohn und Personalzusatzkosten eines Arbeitnehmers im Verarbeitenden Gewerbe aufwenden, in Deutschland waren es rund 11 Euro mehr (vgl. iwD 41/2013).

Hinzu kommt, dass die Löhne in China seit ein paar Jahren sprunghaft steigen. Noch 2009 betragen die industriellen Arbeitskosten in den USA das Zehnfache der chinesischen

Löhne, 2012 nur noch das Sechseinhalbfache. Die Unternehmensberatung Boston Consulting geht deshalb davon aus, dass es zu einer massiven Rückverlagerung der Produktion aus China kommen wird – und dass dadurch in den USA in den kommenden sechs Jahren zwischen 2,5 und 5 Millionen neue Jobs entstehen könnten.

- **Billiges Gas und Öl beschert** insbesondere den energieintensiven Industrien attraktive Produktionsbedingungen. Mithilfe des „Hydraulic Fracking“ fördern die USA mittlerweile mehr Öl und Gas als Russland, das lange weltgrößter Produzent dieser fossilen Brennstoffe war. Schätzungen zufolge sind aufgrund der Schiefergasförderung bislang 1,7 Millionen Arbeitsplätze in den Vereinigten Staaten geschaffen worden, weitere 1,3 Millionen Jobs sollen aufgrund des Frackings – das unter Umweltschützern umstritten ist – in den kommenden zehn Jahren folgen.

Sollte sich die Reindustrialisierung in Amerika verstetigen, dürfte davon auch die deutsche Exportwirtschaft profitieren – schließlich sind die USA das zweitwichtigste Abnehmerland für deutsche Waren. Noch mehr verkauft die Bundesrepublik derzeit nur nach Frankreich.

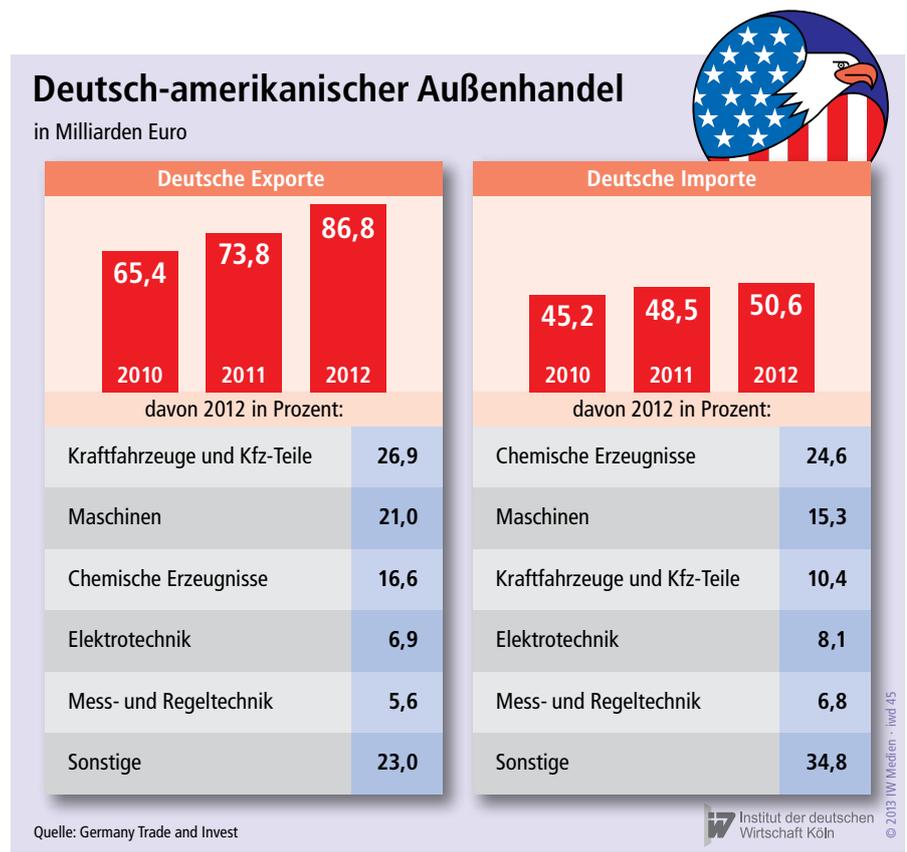
Vor allem deutsche Autos sind in den Vereinigten Staaten begehrt (Grafik):

Gut ein Viertel der deutschen Exporte in die USA entfielen 2012 auf Kraftfahrzeuge und Kfz-Teile.

Umgekehrt machten Pkws aus den USA nur 10 Prozent der deutschen Übersee-Einfuhren aus. Deutlich beehrter sind hierzulande chemische Produkte (25 Prozent) und Maschinen (15 Prozent) amerikanischer Provenienz.

Zu einer weiteren Intensivierung der deutsch-amerikanischen Handelsbeziehungen dürfte auch das seit den 1990er Jahren geplante Freihandelsabkommen beitragen – wenn es denn irgendwann steht. Die Transatlantische Handels- und Investitionspartnerschaft, wie das Abkommen offiziell heißt, soll den Handel zwischen Europa und den Vereinigten Staaten erleichtern, indem Zölle und andere Handelshemmnisse abgebaut werden. Doch die Verhandlungen werden sich voraussichtlich noch hinziehen; erst vergangene Woche plädierten einige deutsche Politiker wegen der jüngsten Spitzelvorwürfe sogar dafür, die Gespräche zum Freihandelsabkommen auszusetzen.

Hinzu kommt, dass auch die Freihandelsmaterie selbst alles andere als konfliktfrei ist – bei vielen Themen klaffen die Vorstellungen zwischen Europa und den USA weit auseinander: zum Beispiel bei der Lebensmittelsicherheit oder der Finanzmarktregulierung.



Initiativen gegen den Vorruhestand

Generation 55plus. In der EU ist inzwischen fast wieder jeder zweite 55- bis 64-Jährige erwerbstätig – das war nicht immer so. Vor allem Gesetzesänderungen und Initiativen der Tarifparteien haben diese Entwicklung angestoßen.

75 Prozent der Bevölkerung sind berufstätig und helfen, Wachstum und Wohlstand zu sichern – so lautet eines der Ziele, die sich die Europäische Kommission in der Wachstumsstrategie „Europa 2020“ gesetzt hat. Diese Quote ist allerdings nur zu erreichen, wenn ältere Beschäftigte sich nicht schon frühzeitig aus dem Arbeitsleben verabschieden.

Im Durchschnitt gingen europäische Arbeitnehmer im Jahr 2010 mit 61,5 Jahren in Rente – und somit häufig vor dem Erreichen des gesetzlichen Rentenalters.

Allerdings tut sich etwas auf diesem Gebiet: Nach einer Studie der Europäischen Stiftung zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen (Eurofound) arbeitet heute fast überall in der EU ein größerer Anteil der 55- bis 64-Jährigen als noch im Jahr 2000. Vor allem in Deutschland hat sich die Situation grundlegend gewandelt (Grafik).

Ein Grund für die Fortschritte ist, dass in vielen Ländern der Gesetzgeber aktiv geworden ist. In Deutschland, Bulgarien, Tschechien und Rumänien zum Beispiel ist das gesetzliche Renteneintrittsalter erhöht worden.

Aber auch Gewerkschaften und Arbeitgeber tun einiges, damit ältere Beschäftigte länger in den Betrieben

Europa: Immer mehr Ältere arbeiten

■ 55- bis 64-jährige Beschäftigte in Prozent aller 55- bis 64-Jährigen im Jahr 2012

■ Veränderung gegenüber dem Jahr 2000 in Prozentpunkten

Bulgarien	45,7	24,9
Deutschland	61,5	23,9
Slowakei	43,1	21,8
Niederlande	58,6	20,4
Lettland	52,8	16,8
Finnland	58,2	16,6
Ungarn	36,9	14,7
Frankreich	44,5	14,6
Estland	60,6	14,3
Luxemburg	41,0	14,3
Österreich	43,1	14,3
Belgien	39,5	13,2
Tschechien	49,3	13,0
Italien	40,4	12,7
Litauen	51,7	11,3
Polen	38,7	10,3
Slowenien	32,9	10,2
Schweden	73,0	8,1
Vereinigtes Königreich	58,1	7,4
Spanien	43,9	6,9
Malta	33,6	5,1
Dänemark	60,8	5,1
Irland	49,3	4,0
Zypern	50,7	1,3
Griechenland	36,4	-2,6
Portugal	46,5	-4,2
Rumänien	41,4	-8,1
EU-27	48,9	12,0

Ursprungsdaten: Eurostat

Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

© 2013 IW Medien - iwv 45

bleiben. Entsprechende Tarifverträge sind in Deutschland, Frankreich und Belgien abgeschlossen worden:

- **In Deutschland** haben sich zum Beispiel die Tarifparteien der Chemischen Industrie auf eine lebensphasengerechte Arbeitszeitgestaltung verständigt (vgl. iwD 23/2012).
- **In Frankreich** schreibt der Gesetzgeber bei der Beschäftigung Älterer Haustarifverträge vor. Darin geregelt sind unter anderem die Rekru-

tierung älterer Mitarbeiter, deren Weiterbildung, die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Übergang in die Rente.

In anderen Teilen Europas ist diese Thematik jedoch noch nicht angekommen – oder es gibt drängendere Probleme. So sind die Beschäftigtenquoten in der Altersklasse 55plus in Griechenland, Portugal und Rumänien zwischen 2000 und 2012 zurückgegangen.

Weniger Schadstoffe, weniger Unfälle

Straßenverkehr. Die externen Kosten des Straßenverkehrs sind nach Berechnungen des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln (IW) zwischen 2005 und 2010 um 15 Prozent gefallen. Die beiden Hauptgründe dafür sind sinkende Schadstoff- und CO₂-Emissionen sowie weniger Unfallopfer.

Was Bau und Betrieb von Straßen und Brücken kosten, weiß man hierzulande recht genau. Nach jüngsten Berechnungen geben Bund, Länder und Gemeinden dafür jährlich etwa 17 bis 19 Milliarden Euro aus. Und wer von dieser Infrastruktur profitiert, soll auch dafür zahlen – das ist Konsens. Damit rechtfertigt die Politik zum Beispiel die Kraftfahrzeugsteuer, die Mineralölsteuer und die Lkw-Maut. Alle drei brachten dem Staat 2011 zusammen rund 46,8 Milliarden Euro ein.

Wer aber steht für die Nachteile des Straßenverkehrs gerade – etwa den Lärm, die Abgase, und das Leid von Unfallopfern? Und vor allem: Wie rechnet man diese Schäden in Geldbeträge um? Beschränkt man

sich darauf herauszufinden, was etwa die Vermeidung von Lärm und Abgasen kostet? Oder geht man von jenen Summen aus, die Gerichte Unfallopfern als Schmerzensgeld zusprechen?

Die Berechnung der externen Kosten des Straßenverkehrs ist eine komplizierte Angelegenheit. Deshalb liegen die Ergebnisse einschlägiger Studien auch weit auseinander – je nach Methodik. Die einen beziffern die externen Kosten des Straßenverkehrs auf 40 Milliarden Euro im Jahr, andere kommen auf 75 Milliarden Euro, wieder andere sogar auf 130 Milliarden Euro.

Der absolute Wert sagt also erst mal wenig aus. Was man aber machen kann: die Entwicklung in regel-

mäßigen Abständen mit ein und derselben Methode beobachten. Wenn nämlich messbare Größen wie die Zahl der Unfallopfer sowie die Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen seit Jahren zurückgehen, dann müssen auch die externen Kosten sinken.

Tun sie auch, stellt das IW Köln in seiner jüngsten Studie für die Jahre 2005 und 2010 fest (Grafik):

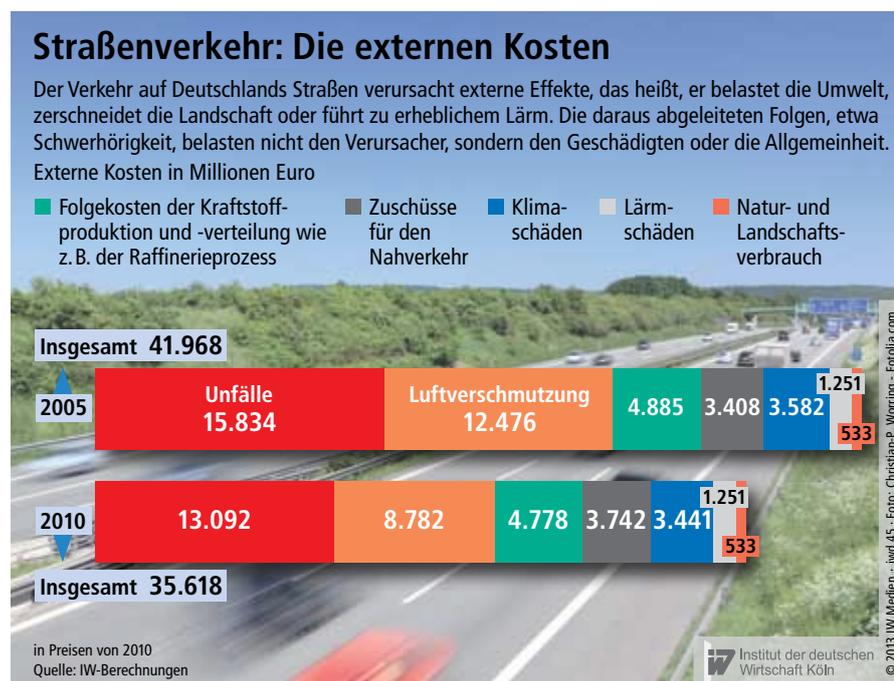
Demnach sind die externen Kosten des Straßenverkehrs in diesem Zeitraum um 15 Prozent oder 6,35 Milliarden Euro gefallen.

Der größte prozentuale Rückgang ist bei den Luftverschmutzungskosten zu verzeichnen, sie haben sich um fast ein Drittel reduziert. Die Unfallkosten sind immerhin um gut 17 Prozent zurückgegangen.

Die externen Kosten für Lärm und Landschaftsverbrauch sind in der IW-Berechnung konstant geblieben, weil die Datenquellen keine Differenzierung zwischen 2005 und 2010 zulassen.

Dass es gerade bei den großen Kostenblöcken zu deutlichen Fortschritten kam, hat zwei Ursachen:

1. Reduzierte Grenzwerte. Die geringere Luftverschmutzung ist zum Gutteil der Politik zuzuschreiben. In den Betrachtungszeitraum fällt zum Beispiel die Durchsetzung der Abgasnormen Euro 4 und Euro 5, dazu gehört unter anderem der obligatorische Einbau von Rußpartikelfiltern bei Dieselfahrzeugen. Die verschärfte Abgasvorschriften haben die Nachfrage nach emissionsarmen Fahrzeugen angekurbelt und dadurch die externen Kosten drastisch gesenkt.



2. Technischer Fortschritt. Die Zahl der Unfalltoten ist zwischen 2005 und 2010 um 30 Prozent zurückgegangen, die Zahl der Schwerverletzten um 16 Prozent – bei stagnierenden Unfallzahlen. Dies spricht dafür, dass die passive Sicherheit der Autos verbessert wurde. In neuen Fahrzeugen sind Airbags Standard – auch für den Beifahrer. Und Karosserien werden inzwischen so konstruiert, dass auch Fußgänger bei einem Unfall bessere Überlebenschancen haben.

Der Rückgang der Klimaschäden durch die Vermeidung von CO₂-Emissionen ist dagegen nicht klar zuzuordnen. Einerseits hat die EU Grenzwerte für Kraftfahrzeuge auf den Weg gebracht, andererseits stiegen zwischen 2005 und 2010 die Kraftstoffpreise deutlich an.

Hohe Spritpreise sorgen erfahrungsgemäß dafür, dass sparsamere Fahrzeuge gekauft werden und weniger gefahren wird.

Beide Effekte haben dazu geführt, dass die Kohlendioxid-Emissionen des Straßenverkehrs zwischen 2005 und 2010 gefallen sind, was sich in entsprechend niedrigeren externen Klimakosten niederschlägt.

Dafür jedoch einen exakten Wert zu ermitteln, ist schwierig. Hier tut sich die Klimawissenschaft generell schwer. Sie ist derzeit etwa nicht in der Lage, Effekte wie den Rückgang der Fischerträge durch die Erwärmung der Meere zu beziffern. Die Ernteauffälle der Landwirtschaft durch das Elbe-Hochwasser lassen sich zwar relativ genau abschätzen. Welchen Anteil der Klimawandel dazu beigetragen hat, ist aber (noch) unklar.

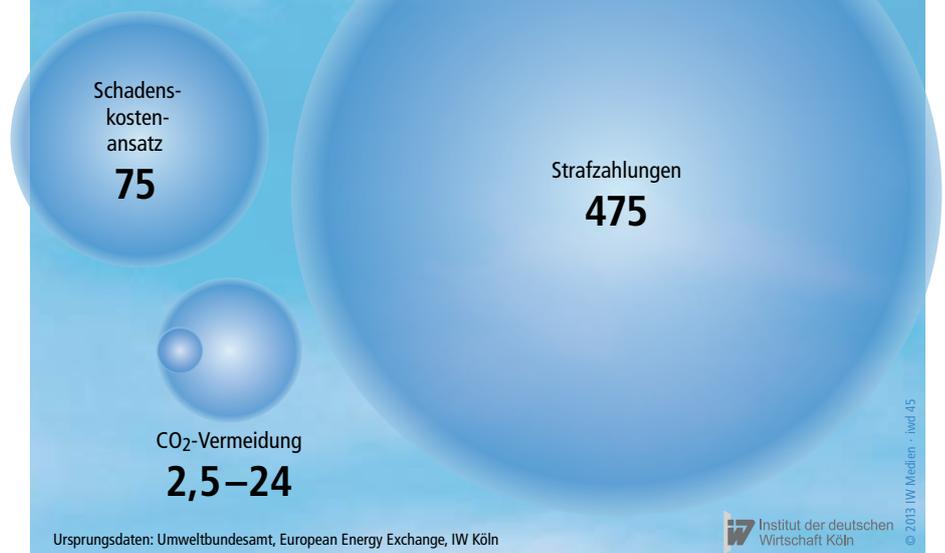
Das IW Köln ist deswegen einen anderen Weg gegangen (Grafik). Es hat die Kosten für die Vermeidung

Straßenverkehr: Die externen Klimakosten

Grundsätzlich gibt es drei Möglichkeiten, einen Wert dafür zu ermitteln:

- 1. Schadenskostenansatz.** Danach werden je ausgestoßene Tonne Kohlendioxid jene Schäden kalkuliert, die durch Extremwetterlagen und Überflutungen entstehen. Zwar ist die Klimaforschung weit davon entfernt, diese Schäden konkret beziffern zu können, das Umweltbundesamt empfiehlt aber einen Ansatz von etwa 75 Euro je Tonne CO₂.
- 2. CO₂-Vermeidung.** Der Preis für eine Tonne Kohlendioxid im europäischen Emissionshandel lag schon einmal bei 2,50 Euro. Dieser Preis kam allerdings durch Sonderfaktoren wie die Krise in Südeuropa zustande. Realistischerweise dürften die gesamtwirtschaftlichen Vermeidungskosten etwa bei 24 Euro liegen.
- 3. Strafzahlungen.** Die EU hat Strafzahlungen für die Automobilindustrie vorgesehen, wenn deren Neuwagen-Flotten zu viel Kohlendioxid abgeben: In diesem Fall müssten 475 Euro je Tonne CO₂ veranschlagt werden.

Kosten je Tonne CO₂ nach den unterschiedlichen Ansätzen in Euro



einer Tonne Kohlendioxid in seine Rechnung einbezogen. Denn seit dem Jahr 2005 müssen Stromerzeuger und Unternehmen anderer energieintensiver Branchen Emissionszertifikate für jede Tonne Kohlendioxid vorweisen, die sie ausstoßen. Das Recht für den Ausstoß einer Tonne CO₂ wurde damals mit 23 bis 24 Euro kalkuliert.

Demnach errechnen sich die Klimakosten durch die Multiplikation der Emissionsmenge mit dem angenommenen Preis für ein Zertifikat. Im Jahr 2005 wurden noch knapp 153 Millionen Tonnen CO₂ ausgestoßen. Bei einem Zertifikatspreis von 23 bis 24 Euro pro Tonne summierten sich die Klimaschäden damals auf rund 3,6 Milliarden Euro. Im Jahr 2010 wurden lediglich noch

146 Millionen Tonnen CO₂ ausgestoßen, die Klimaschäden betragen folglich 3,4 Milliarden Euro.

Auch wenn es noch so schwierig ist, die genaue Höhe der externen Kosten zu beziffern – mit den Zahlen wird Politik gemacht. Umwelt- und Verkehrspolitiker begründen damit zum Beispiel ihre Forderung nach kräftigen Steuererhöhungen für Autofahrer. So sollen Fahrten vermieden werden. Dabei wird allerdings ausgeblendet, dass durch den Verzicht auf bestimmte Fahrten auch Nutzen verloren geht, den man eigentlich gegenrechnen muss.

Thomas Puls: Externe Kosten des Straßenverkehrs in Deutschland
www.iwkoeln.de/strassenverkehr

Griff in die Taschen der Beitragszahler

Sozialbeiträge. Die Rücklagen der Rentenversicherung werden allein bis Jahresende auf 31 Milliarden Euro anwachsen. Der Beitragssatz muss deshalb laut Gesetz Anfang 2014 sinken. Doch die – voraussichtliche – Koalition hat offenbar andere Pläne.

Die monatlichen Rentenbeiträge berechnen sich aus zwei Komponenten – dem Lohn und dem Beitragssatz. Dabei ist der Lohn nur bis zu einer gewissen Höhe – der Bemessungsgrenze – beitragspflichtig. Von jedem Euro, der mehr verdient wird, muss kein Beitrag abgeführt werden.

Die Beitragsbemessungsgrenze wird jährlich an die Entwicklung der

Bruttoentgelte angepasst. Für Gutverdiener steigt allein dadurch die Beitragsbelastung an (Grafik).

Wie es mit dem Beitragssatz 2014 aussieht, ist derzeit offen:

- **Senkung.** Nach Berechnungen der Rentenversicherung reicht 2014 – dank der vielen Jobs und der höheren Löhne – ein Beitragssatz von 18,3 Prozent, um die laufenden Renten zu finanzieren. Derzeit verlangt die Rentenkasse 18,9 Prozent.

Denn die Nachhaltigkeitsrücklage, die der Abfederung konjunktureller Einnahmeschwankungen dient, würde bei einem unveränderten Beitragssatz im nächsten Jahr deutlich über der gesetzlichen Ober-

grenze liegen. Diese ist als das 1,5-Fache einer Monatsausgabe definiert, die Rücklagen betragen aber bereits Ende 2013 das 1,75-Fache.

Für diesen Fall sieht das 6. Sozialgesetzbuch vor, dass der Beitragssatz entsprechend gesenkt werden muss.

Damit könnten Beschäftigte und Firmen 2014 zusammen um 6 Milliarden Euro entlastet werden. Und auch der Höchstbeitrag zur Rentenversicherung stiege im Westen nicht um 28, sondern sänke um gut 7 Euro. Im Osten wäre es ähnlich.

- **Status quo.** Auch wenn die geschäftsführende Bundesregierung den Beitragssatz per Verordnung senkt, wie es das Gesetz vorsieht, ist damit nicht das letzte Wort gesprochen. Denn dieser Verordnung muss der Bundesrat zustimmen, was derzeit unwahrscheinlich ist. Damit bliebe es zunächst bei 18,9 Prozent.

Stattdessen könnte der Beitragssatz per Gesetz vom Bundestag mit einfacher Mehrheit gesenkt werden – aber daran scheinen CDU und SPD kein Interesse zu haben. Beide wollen nämlich eine Zuschussrente von monatlich 850 Euro durchsetzen. Die Union hat überdies im Wahlkampf eine Mütterrente versprochen (vgl. iwD 35 und 42/2013).

Weil Steuererhöhungen für die Union aber tabu sind, liebäugelt sie mit einem Griff in die Rücklagen der Rentenkasse. Damit wären die Beitragszahler gleich doppelt gelackmeiert – zum einen, weil ihnen die fällige Beitragssenkung vorenthalten wird. Zum anderen müssen sie in zwei bis drei Jahren einen dauerhaft höheren Beitragssatz schultern, weil die Reserven aufgezehrt sind.

Sozialversicherungsbeiträge 2014: Die Alternativen

Übersteigen die finanziellen Reserven der Rentenversicherung das 1,5-Fache ihrer üblichen Monatsausgabe – was 2014 der Fall sein wird –, muss die Bundesregierung den Beitragssatz reduzieren. Nach der jüngsten Vorausberechnung sollte er Anfang 2014 von 18,9 auf 18,3 Prozent sinken. In den Koalitionsverhandlungen zeichnet sich allerdings ab, dass der Überschuss für andere Zwecke genutzt werden könnte, etwa für die Finanzierung der Mütterrente – damit würde es beim bisherigen Beitragssatz bleiben.

	Beitragsbemessungsgrenze Beitragspflichtiges Monatseinkommen in Euro		× Beitragssatz in Prozent		= Höchstbeitrag je Monat in Euro	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Gleichbleibender Beitragssatz						
Rentenversicherung						
Westdeutschland	5.800	5.950	18,9	18,9	1.096,20	1.124,55
Ostdeutschland	4.900	5.000	18,9	18,9	926,10	945,00
Sozialabgaben insgesamt						
Westdeutschland			39,45	39,45	1.961,23	2.013,83
Ostdeutschland					1.764,13	1.805,78
Reduzierter Beitragssatz						
Rentenversicherung						
Westdeutschland	5.800	5.950	18,9	18,3	1.096,20	1.088,85
Ostdeutschland	4.900	5.000	18,9	18,3	926,10	915,00
Sozialabgaben insgesamt						
Westdeutschland			39,45	38,85	1.961,23	1.978,13
Ostdeutschland					1.764,13	1.775,78

Höchstbeitrag = Arbeitnehmer- plus Arbeitgeberbeitrag; Sozialabgaben insgesamt: ohne Beitrag der Arbeitgeber zur gesetzlichen Unfallversicherung, ohne Sonderbeitrag der kinderlosen Arbeitnehmer zur gesetzlichen Pflegeversicherung in Höhe von 0,25 Prozent, einschließlich Arbeitgeberbesonderbeitrag zur Krankenversicherung in Höhe von 0,9 Prozent
 Ursprungsdaten: Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Bundesregierung

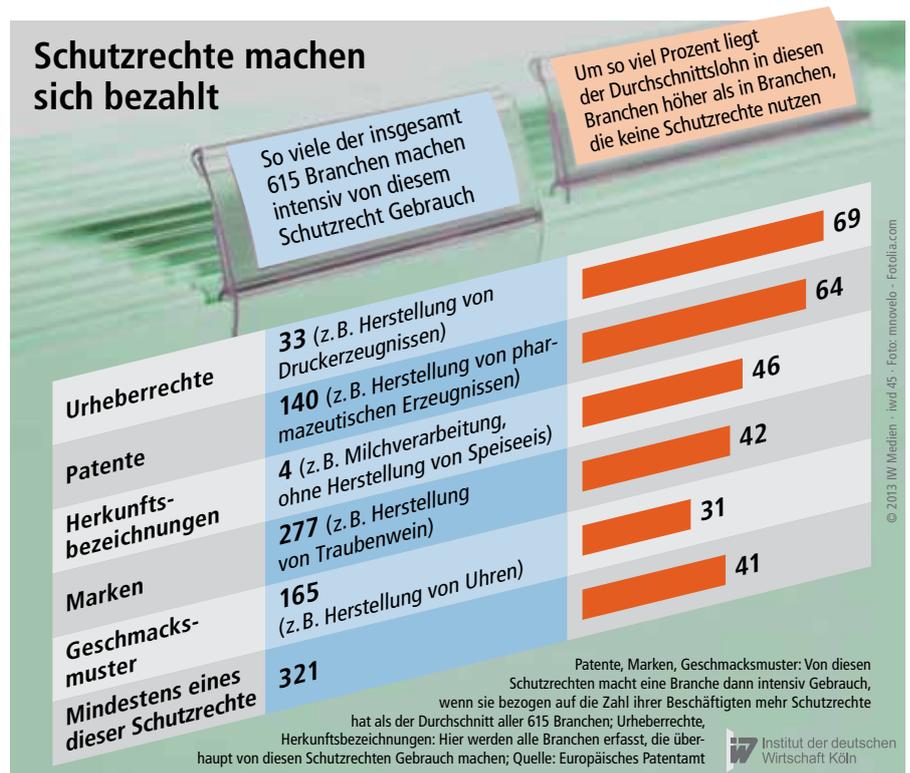
Grips gewinnt

Schutzrechte. Branchen, in denen Patente, Marken und andere Rechte zum Schutz des geistigen Eigentums intensiv genutzt werden, erzielen eine überdurchschnittlich hohe Wertschöpfung. Der wirtschaftliche Erfolg kommt auch den Beschäftigten dieser Branchen zugute – sie verdienen im Schnitt deutlich mehr als Arbeitnehmer in anderen Wirtschaftszweigen.

Egal, ob jemand neue Maschinen austüfelt, ein Produktdesign entwirft oder einen Roman schreibt – wer seinen Grips anstrengt, der möchte auch die Früchte seiner Arbeit ernten. Doch von der kreativen Idee bis zum wirtschaftlichen Erfolg ist es ein weiter Weg. Helfen können dabei Rechte, die das geistige Eigentum schützen – von Patenten bis hin zu Urheberrechten (Kasten).

Schutzrechte ermöglichen es ihren Besitzern, das jeweils geschützte Gut exklusiv zu nutzen – lediglich für Herkunftsbezeichnungen gilt dies nur eingeschränkt. Für Unternehmen bedeutet das Schutzrecht einen erheblichen Wettbewerbsvorteil gegenüber der Konkurrenz. Denn die

Schutzrechte machen sich bezahlt



Schutzrechte unterstützen sie darin, die Ergebnisse der eigenen Forschungs- und Entwicklungsarbeit in neue Produkte umzusetzen – offensichtlich mit Erfolg:

Im EU-Durchschnitt erbringen jene Branchen, die intellektuelle Eigentumsrechte intensiv nutzen, mit nur 26 Prozent aller Beschäftigten immerhin 39 Prozent der gesamten Wirtschaftsleistung.

Die Wertschöpfung pro Kopf ist also in diesen Branchen deutlich höher als in der übrigen Wirtschaft.

Die Innovationskraft und Kreativität dieser Betriebe zahlt sich auch für die Mitarbeiter aus (Grafik):

Sind Beschäftigte für eine Branche tätig, in der mindestens ein Schutzrecht eine große Rolle spielt, verdienen sie im Schnitt 41 Prozent mehr als Arbeitnehmer in Branchen, die keine Schutzrechte nutzen.

Besonders hoch fällt die Lohnprämie in den Wirtschaftszweigen aus, in denen Urheberrechte zum Tragen kommen oder die überdurchschnittlich viele Patente hervorbringen.

Schutzrechte des geistigen Eigentums

Ein **Patent** kann für eine Erfindung erteilt werden, die sich industriell nutzen lässt, auf die erstmalige Lösung eines technischen Problems abzielt und vor der Anmeldung noch nicht anderweitig veröffentlicht wurde. Die Lösung darf zudem für Personen mit Kenntnissen in dem Metier nicht unmittelbar ersichtlich sein. Eine **Marke** ist ein Bild- oder Wortzeichen, das mit einem Unternehmen oder dessen Waren und Dienstleistungen verbunden ist und eine Abgrenzung von anderen Firmen erlaubt. Marken ermöglichen den Verbrauchern, die Art und Qualität bestimmter Produkte bereits vor dem Kauf abzuschätzen.

Ein **Geschmacksmuster** gewährt Schutz auf die Form und farbliche Gestaltung eines industriellen oder handwerklichen Produkts.

Geschützt werden können auch die Verpackung, grafische Symbole und Schriftarten. Im Gegensatz zum Patent bezieht sich das Geschmacksmuster jedoch nicht auf die Funktion einer Ware.

Urheberrechte ermöglichen es ihren Besitzern, die (kommerzielle) Verwertung – wie Reproduktion, Verkauf, öffentliche Aufführung – zu kontrollieren. Urheberrechte müssen im Gegensatz zu Patenten und anderen gewerblichen Schutzrechten nicht angemeldet werden, sondern gelten automatisch, sobald ein Werk veröffentlicht wird.

Herkunftsbezeichnungen sind Produktnamen, mit denen sich etwa Lebensmittel direkt geografisch zuordnen lassen und die nur von Erzeugnissen aus dieser Region geführt werden dürfen – zum Beispiel der Schwarzwälder Schinken.

Erfolg mit Autos und Banken

Produktivität der Regionen. Die deutschen Städte und Kreise mit der höchsten Wirtschaftsleistung je Erwerbstätigen haben eines gemeinsam: Sie beheimaten besonders innovative, wissensintensive Industrie- und Dienstleistungsfirmen.

Die Vorzüge der Produktivitäts-hochburgen sind klar: Dank des Erfolgs der dort ansässigen Firmen sind die Einkommen hoch und die Städte und Gemeinden profitieren von üppigen Steuereinnahmen. Oft sind in diesen Regionen große Konzerne angesiedelt, die mit ihrem internationalen Flair die Attraktivität ihrer Standorte zusätzlich steigern.

Vor allem drei Branchen prägen die produktivitätsstärksten Regionen in Deutschland – allen voran die Automobilindustrie (Grafik):

Wolfsburg, der Stammsitz von Volkswagen, erzielte 2011 mit gut 113.000 Euro das höchste Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen.

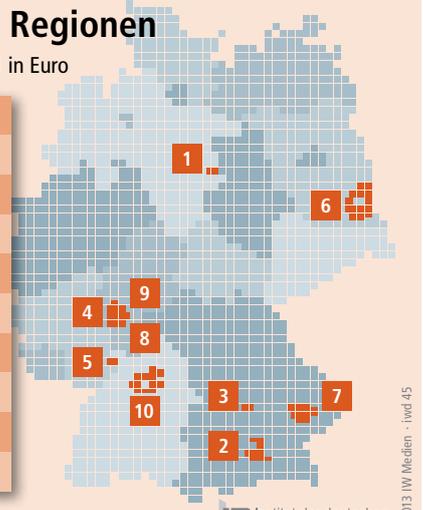
Adressaufkleber

Die produktivsten deutschen Regionen

Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen im Jahr 2011 in Euro

1	Wolfsburg	113.483
2	Landkreis München	108.327
3	Ingolstadt	108.276
4	Main-Taunus-Kreis	103.573
5	Ludwigshafen am Rhein	98.710
6	Landkreis Spree-Neiße	89.577
7	Landkreis Dingolfing-Landau	87.251
8	Frankfurt am Main	85.345
9	Hochtaunuskreis	85.281
10	Landkreis Heilbronn	85.276

Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder



Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 2013 IW Medien - iwd 45

Auf den Plätzen drei und sieben liegen der Audi-Standort Ingolstadt sowie der Landkreis Dingolfing-Landau mit seinem BMW-Werk.

Der zweitwichtigste Produktivitätstreiber sind unternehmensnahe Dienste wie die Immobilienverwaltung und die Forschung, die im Landkreis München als zweitproduktivste Region besonders stark vertreten sind. In Frankfurt am Main und den umliegenden Kreisen spielt dagegen die Finanzbranche die dominierende Rolle.

Insgesamt schneiden die großen Metropolen und ihr Umland besser ab als die ländlichen Gebiete – der Landkreis Havelland kommt als schlechteste ländliche Region nur auf ein Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen von 41.500 Euro. Der

Grund ist, dass die Städte mit Standortvorteilen wuchern können. So sind die meisten Hochschulen dort angesiedelt. Deren Absolventen stehen den Betrieben vor Ort unmittelbar zur Verfügung. Die Folge:

Während in den ländlichen Regionen Deutschlands nur rund jeder zwölfte Beschäftigte über einen Uni- oder Fachhochschulabschluss verfügt, ist es in den Städten jeder sechste.

Für viele große Industriefirmen sind zudem wissensintensive Dienstleister wie Unternehmensberatungen und Anwaltskanzleien von Bedeutung. Auch diese konzentrieren sich in den Städten – dort arbeiten im Schnitt 26 Prozent der Beschäftigten in wissensintensiven Branchen, in den ländlichen Kreisen dagegen nur 16 Prozent.

Impressum

Herausgeber:
Institut der deutschen Wirtschaft Köln

Chefredakteur: Axel Rhein
Stellv. Chefredakteur: Klaus Schäfer (verantwortlich)

Redaktion: Andreas Wodok (Textchef), Irina Berenfeld, Berit Schmiedendorf, Sara Schwedmann, Alexander Weber

Redaktionsassistent: Ines Pelzer

Grafik: Michael Kaspers, Ralf Sassen

Telefon: 0221 4981-523, **Fax:** 0221 4981-504
E-Mail: iwd@iwkoeln.de

Bezugspreis: € 8,67/Monat, zzgl. € 3,08 Versandkosten, inkl. Mehrwertsteuer, Erscheinungsweise wöchentlich

Abo-Service: Therese Hartmann, Telefon 0221 4981-443, hartmann@iwkoeln.de

Verlag: Institut der deutschen Wirtschaft Köln Medien GmbH, Postfach 10 18 63, 50458 Köln, Konrad-Adenauer-Ufer 21, 50668 Köln
Telefon: 0221 4981-0, **Fax:** 0221 4981-445

Druck: Warlich Druck Meckenheim GmbH, Meckenheim

Dem iwd wird einmal monatlich (außer Juli und Dezember) „Wirtschaft und Unterricht“ beigelegt.

Rechte für den Nachdruck oder die elektronische Verwertung über: lizenzen@iwkoeln.de
Rechte für elektronische Pressespiegel unter: www.pressemonitor.de

IW.KÖLN. WISSEN
SCHAFFT KOMPETENZ.