

Weichen müssen neu gestellt werden

Regionalbahnen. In diesem Herbst wird der Zuschuss des Bundes für den Schienennahverkehr der Länder neu justiert. Würde künftig nicht mehr der längst überholte Verteilungsschlüssel aus dem Jahr 1993 verwendet, sondern der „Königsteiner Schlüssel“, bekäme zum Beispiel Nordrhein-Westfalen in den kommenden fünf Jahren rund 2,2 Milliarden Euro mehr als in den vergangenen fünf Jahren.

In den vergangenen zwei Dekaden hat sich der Schienennahverkehr in Deutschland prächtig entwickelt. Angebot, Fahrgastzahlen und Zugauslastung sind deutlich gestiegen:

- Im Jahr 1993, als allein die Bahnen des Bundes Regionalzüge auf die Strecke schickten, nutzten nahezu 1,6 Milliarden Fahrgäste das Angebot. Im Jahr 2012 beförderten

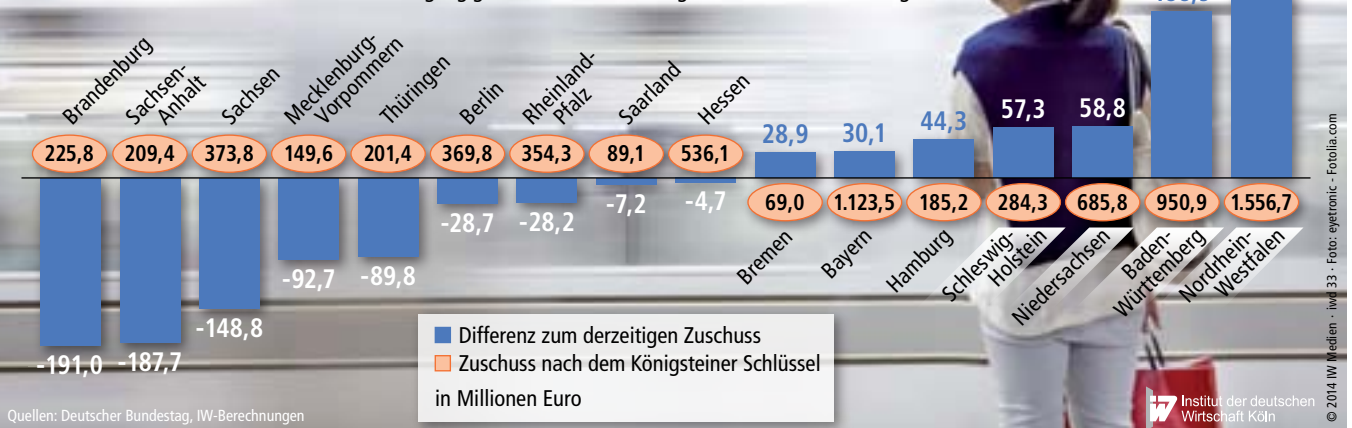
private und staatliche Regionalbahnen 2,6 Milliarden Personen.

- Gleichzeitig stiegen die gefahrenen Zugkilometer von 502 Millionen auf 644 Millionen und die Bahnauslastung legte zwischen 2002 und 2012 um mehr als 20 Prozent zu.

Die Basis dieser Erfolgsgeschichte ist die im Dezember 1993 beschlossene Bahnreform. Seither gibt das Grundgesetz klare Rahmenbedingungen für den Nahverkehr →

Bundesmittel für Schienennahverkehr: Verlierer NRW

In Deutschland werden die Bundeszuschüsse zum Nahverkehr immer noch nach den gefahrenen Zugkilometern des Jahres 1993 auf die Länder verteilt. Würden die Zuschüsse dagegen nach dem Steueraufkommen und der Bevölkerungszahl der Länder (Königsteiner Schlüssel) verteilt, bekäme zum Beispiel Nordrhein-Westfalen allein in diesem Jahr 406 Millionen Euro mehr zur Verfügung gestellt und Brandenburg 191 Millionen Euro weniger.



Inhalt

Tarifpolitik. Die Bundesbank fürchtet einen Preisverfall – und fordert daher Lohnerhöhungen. Der Erfolg dieser Maßnahme ist jedoch zweifelhaft.
Seite 3

Geburten. In Deutschland kommen immer weniger Kinder zur Welt. Aktuell werden rund 670.000 Babys pro Jahr geboren. Die Bevölkerungszahl kann so bei weitem nicht konstant gehalten werden.
Seite 4-5

Vereinigtes Königreich. Premier Cameron will die Beziehungen zur EU neu aufrollen – auch über einen Austritt aus der Union wird nachgedacht. Damit würden sich die Briten aber selbst am meisten schaden.
Seite 6-7

Flugzeugbau. Boeing und Airbus können sich vor Aufträgen kaum retten. Die Kunden bestellen allerdings lieber Altbewährtes statt teurer neuer Modelle.
Seite 8

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

→ vor. Anders als der Fernverkehr zählt er zur Daseinsvorsorge und wird daher vom Staat bestellt und zum Großteil auch vom Bund über Steuermittel finanziert – vor allem über die Einnahmen aus der Mineralölsteuer.

Die genauen Rahmenbedingungen und Geldflüsse sind im Regionalisierungsgesetz festgelegt. Der aktuelle Rahmen läuft Ende dieses Jahres aus – und die anstehende Reform birgt viel Konfliktpotenzial:

- **Finanzierung.** Der Bund fördert den Nahverkehr im Jahr 2014 mit 7,3 Milliarden Euro. Ein Gutachten der Bundesländer beziffert den Bedarf für das Jahr 2015 auf 8,5 Mil-

liarden Euro. Danach soll die Summe jedes Jahr um 2 Prozent erhöht werden, um Kostensteigerungen auszugleichen – vor allem bei den Entgelten für die Trassen und die Nutzung der Bahnhöfe.

- **Verteilung.** Der Rechtsrahmen sieht vor, dass die Bundesländer die Verteilung einvernehmlich regeln. Bislang orientiert sie sich an den Zugkilometern, die im Fahrplan 1993 vorgesehen waren. Dieser Maßstab führt dazu, dass gerade die ostdeutschen Bundesländer überproportional viel Geld bekommen, während insbesondere Nordrhein-Westfalen in die Röhre schaut (Grafik Seite 1).

Hätte man die Verteilung der Mittel schon früher am Steueraufkommen und an der Bevölkerungszahl der Länder ausgerichtet, also am sogenannten Königsteiner Schlüssel, bekäme NRW 2014 für seine Regionalzüge 406 Millionen Euro mehr, Brandenburg dagegen 191 Millionen Euro weniger.

Denn während in NRW noch einige Uraltzüge die Metropolen verbinden, fahren durch die tiefste ostdeutsche Provinz hochmoderne, aber nur wenig genutzte Züge. Daher sehen sich fast alle westdeutschen Länder durch den aktuellen Verteilungsmodus benachteiligt und streben eine Neuordnung an.

Von Zinsen, Zombies und Zahlungsverpflichtungen

Im Jahr 2013 mussten nur 25.995 Firmen den Gang zum Insolvenzgericht antreten, im Krisenjahr 2009 war es noch ein Fünftel mehr. Doch die gute Nachricht hat auch eine Kehrseite: Dank der Niedrigzinsen überleben auch Firmen, die unter normalen Bedingungen nicht existieren könnten – sogenannte Zombie-Unternehmen.

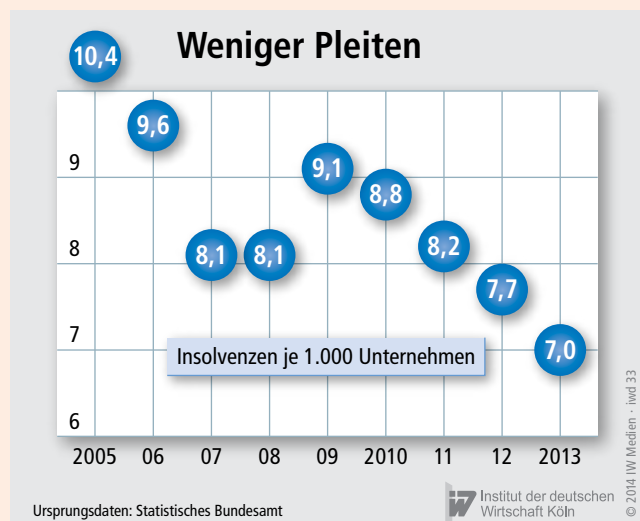
Die Windparkfirma Prokon ist ein typischer Fall für ein überschuldetes Unternehmen, dem es durch die Ausgabe hoch verzinsten Risikopapiere gelang, die Geschäfte fortzuführen – zumindest bis zum Frühjahr 2014, als das Insolvenzverfahren eröffnet wurde. Seitdem rätseln rund 75.000 Anleger, ob und wie viel von ihrem Geld noch zu retten ist.

Doch nicht nur renditehungrige Investoren halten solche Zombie-Unternehmen am Leben, auch Banken mischen mit: Schließlich bekommen sie momentan fast kostenlos Geld von der Zentralbank, das sie angeschlagenen Firmenkunden leihen können, um deren Pleite zu verhindern. Erwünschter Nebeneffekt: Die bislang aufgelaufenen Kredite dieser Firmen müssen aufgrund des abgewendeten Konkurses nicht abgeschrieben werden.

Nicht zuletzt ist wohl wegen solch zweifelhafter Praktiken der Anteil der Unternehmen in Deutschland, die Schwierigkeiten haben, einen Kredit zu bekommen, laut ifo Institut mit derzeit 18 Prozent auf einen Tiefstand gesunken.

Während die Mitarbeiter und Kapitalgeber die Fortführung eines Zombie-Unternehmens in der Regel für wünschenswert halten, ist es aus marktwirtschaftlicher Sicht höchst problematisch, Ressourcen derart fehlzuleiten: Denn so können sich schwache Firmen Preiskämpfe mit starken Wettbewerbern liefern – und am Ende selbst gesunde Betriebe gefährden. Vor allem junge Wachstumsunternehmen kann das die Existenz kosten. Letzten Endes wirkt der niedrige Zins also wie eine Subvention, die den fairen Wettbewerb aushebelt.

Die Wirtschaftsauskunftei Creditreform schätzt, dass 7,5 Prozent der knapp 3,7 Millionen Unternehmen in Deutschland derzeit ein zu geringes Eigenkapital haben und/oder ihren Zahlungsverpflichtungen nur verzögert nachkommen können. Tatsächlich geht aber nur ein Zehntel dieser Firmen pleite (Grafik). Mehr als 90 Prozent der Insolvenzen betreffen übrigens Kleinbetriebe.



Zu viel des Guten

Tarifpolitik. Um einem vermeintlichen Preisverfall vorzubeugen, sollen die Löhne in Deutschland stärker steigen, fordert die Bundesbank. Ein gefährliches Kalkül.

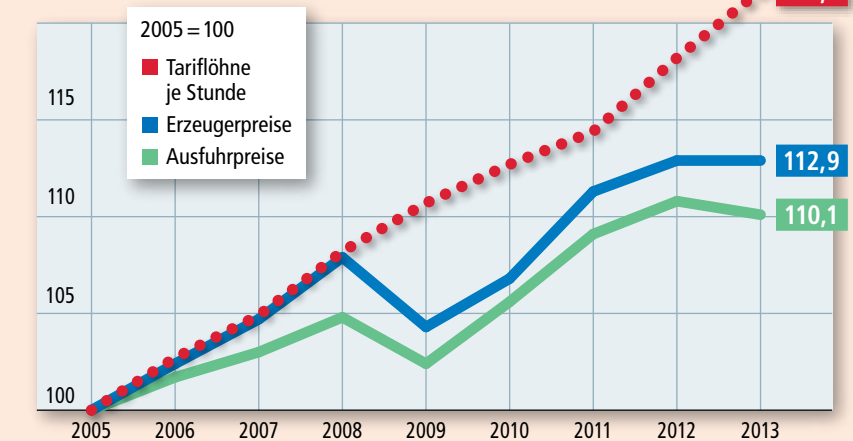
Die Konjunkturaussichten für den Euroraum verbessern sich derzeit Tag für Tag. In den europäischen Krisenländern greifen überdies die Strukturreformen und erhöhen so die Produktivität. Gleichzeitig sinken die Arbeitskosten.

Für Deutschland erwarten Konjunkturforscher 2014 noch ein Wachstum von 2 Prozent. Und weil die Bundesrepublik zu den wichtigsten Handelspartnern der Krisenländer gehört, wird das Land damit auch zu deren Konjunkturlokomotive. Von daher gibt es eigentlich keinen Grund, schwarzzusehen.

Trotzdem herrscht Angst vor Deflation, also vor einem Preisverfall, der am Ende das Wachstum abwürgt, weil keiner Geld ausgibt, sondern alle darauf warten, dass alles noch billiger wird. Die Europäische Zentralbank (EZB) reagiert auf diese vermeintlich reale Gefahr mit drastischen Maßnahmen – durch eine Art negativer Zinsen beispielsweise soll das maue Kreditgeschäft angekurbelt werden.

Nun fordert die Deutsche Bundesbank zudem eine expansivere Lohnpolitik, damit die EZB ihr Inflationsziel von 2 Prozent realisieren kann (vgl. iwD 32/2014). Der Chef der Bundesbank, Jens Weidmann, vertritt die Auffassung, mit Lohnerhöhungen von mindestens 3 Prozent die Lohn-Preis-Spirale in Gang setzen zu können.

Industrie: Tariflöhne eilen den Preisen davon



Erzeugerpreise: Preise für im Inland abgesetzte Erzeugnisse des Verarbeitenden Gewerbes;
 Tariflöhne: Verarbeitendes Gewerbe einschließlich Bergbau und Energie
 Ursprungsdaten: Statistisches Bundesamt, Deutsche Bundesbank

Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

© 2014 IW Medien - iwD 33

Ohne Zweifel ist es sinnvoll, wenn Lohn- und Geldpolitik Hand in Hand gehen, damit sie sich nicht gegenseitig behindern. Aber es ist zweifelhaft, ob eine expansiv angelegte Geldpolitik – also niedrigere Zinsen – durch eine ebenfalls expansive Lohnpolitik – also höhere Löhne – in ihrer Wirkung tatsächlich verstärkt wird.

Denn das Konzept der Bundesbank ginge nur dann auf, wenn die Kunden bei den Preiserhöhungen mitziehen und dadurch die Preise auf breiter Front steigen würden.

Dem ist aber nicht so. Ein Blick auf verschiedene Preisindikatoren zeigt, dass die Unternehmen den steigenden Lohnkostendruck eben nicht beliebig abwälzen können. So sanken die Ausfuhrpreise in Deutschlands wichtigster Exportbranche, der Metall- und Elektro-Industrie, im vergangenen Jahr um 0,5 Prozent. Diese Entwicklung setzte sich im ersten Quartal 2014 fort.

Vergleicht man die Tariflohndynamik mit der Preisentwicklung,

wird ebenfalls deutlich, dass es mit dem Überwälzen der Lohnkosten nicht immer so einfach ist (Grafik):

Während die Tariflöhne im Produzierenden Gewerbe seit dem Jahr 2005 um fast 22 Prozent zulegten, stiegen die Ausfuhrpreise nur um 10 Prozent und die Erzeugerpreise lediglich um 13 Prozent.

Zwar stehen den Tarifloohnerhöhungen auch Produktivitätsgewinne gegenüber. Diese summierten sich zwischen 2005 und 2013 auf knapp 14 Prozent. Allerdings wachsen seit 2011 Produktivität und Preise kaum noch, während die Tariflöhne kräftig zulegten.

Das Produktivitätswachstum lag in den vergangenen Jahren zwischen 0,3 und 0,5 Prozent und wird voraussichtlich in diesem Jahr nicht wesentlich höher ausfallen.

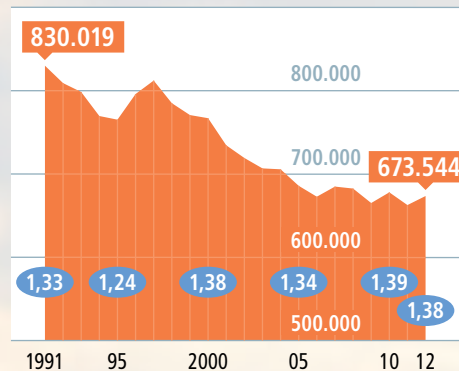
Nimmt die Lohnexpansion unter diesen Bedingungen weiter zu, steigt in den Unternehmen auch der Druck, den Kostenanstieg durch Rationalisierungen aufzufangen – und das kostet Jobs.

Deutschland – Land ohne Kinder

Vor genau 50 Jahren feierte Deutschland einen ganz besonderen Rekord: Im Jahr 1964 wurden – wenn man das damals geteilte Land als Einheit betrachtet – fast 1,4 Millionen Kinder geboren. Inzwischen sind solche Zahlen Utopie: Seit den 1970er Jahren gehen die Geburtenzahlen fast ununterbrochen zurück – auf aktuell gerade einmal 670.000 pro Jahr. Das reicht bei weitem nicht, um die Bevölkerungszahl konstant zu halten, denn jedes Jahr sterben in Deutschland fast 900.000 Menschen.

Immer weniger Kinder

■ Zahl der Geburten ■ Geburten je Frau



Soll die Bevölkerungszahl langfristig konstant sein, muss jede Frau im Durchschnitt 2,1 Kinder bekommen – die 1 hinter dem Komma ist ein Korrekturfaktor und hat den Grund, dass erstens weniger Mädchen geboren werden als Jungen und zweitens nicht jedes Mädchen das gebärfähige Alter erreicht. Weil die deutsche Geburtenziffer aber seit den 1970er Jahren zwischen 1,3 und 1,4 liegt, ist jede Kindergeneration um rund ein Drittel kleiner als die Elterngeneration. Und weil so auch weniger Frauen ins gebärfähige Alter kommen, nimmt die Zahl der Geburten trotz konstanter Geburtenziffer immer weiter ab.

Quelle: Statistisches Bundesamt

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 2014 IW Medien - iw-d 33

Erst Ehe, dann Familie – das war einmal

So viel Prozent der Geburten waren außerehelich

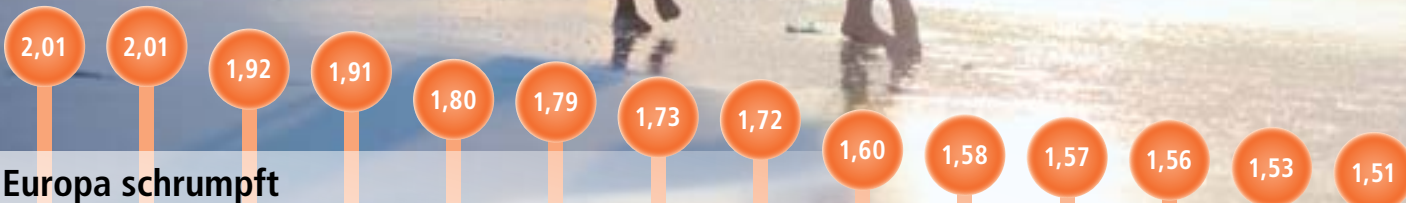
	1992	2002	2012
Westdeutsche Flächenländer	10,9	20,2	28,0
Ostdeutschland ohne Berlin	41,3	55,4	61,6
Stadtstaaten	25,6	37,5	45,6

Wurde Anfang der 1990er Jahre noch weniger als jedes sechste Kind in Deutschland außerehelich geboren, war es 2012 bereits mehr als jedes Dritte. Dabei bestehen große Unterschiede zwischen Ost und West. Während in den westdeutschen Flächenländern 2012 weniger als 30 Prozent der Kinder außerhalb einer Ehe geboren wurden, war die Quote in Ostdeutschland gut doppelt so hoch.

Quelle: Statistisches Bundesamt

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 2014 IW Medien - iw-d 33



Europa schrumpft

Geburten je Frau im Jahr 2012

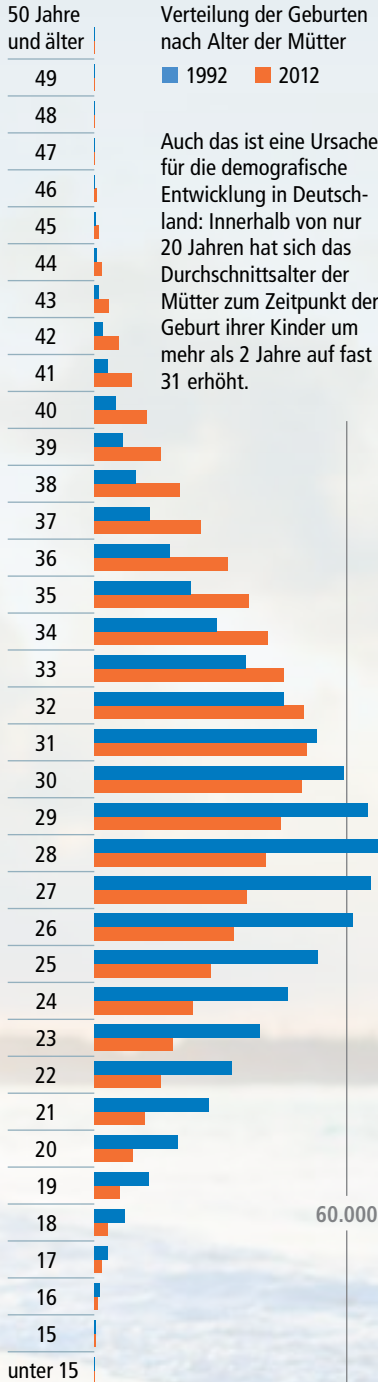
Genau genommen gibt es in der Europäischen Union kein einziges Land, das die „bestanderhaltende Geburtenziffer“ von 2,1 erreicht. Allerdings kommen Irland, Frankreich, Großbritannien und Schweden diesem Wert sehr nahe, während einige süd- und osteuropäische Länder sogar noch niedrigere Geburtenziffern haben als Deutschland. Im EU-Durchschnitt liegt die Geburtenziffer bei 1,58.

Quelle: Eurostat

Späte Mütter

Verteilung der Geburten nach Alter der Mütter

■ 1992 ■ 2012



Auch das ist eine Ursache für die demografische Entwicklung in Deutschland: Innerhalb von nur 20 Jahren hat sich das Durchschnittsalter der Mütter zum Zeitpunkt der Geburt ihrer Kinder um mehr als 2 Jahre auf fast 31 erhöht.

Ursprungsdaten: Statistisches Bundesamt

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 2014 IW Medien - iwv33

Hohe Bildung, wenig Kinder

So viel Prozent der Frauen aus den jeweiligen Geburtsjahren sind kinderlos

Geburtsjahre	Frauen mit hohem Bildungsstand	Frauen mit mittlerem Bildungsstand	Frauen mit niedrigem Bildungsstand
1963 bis 1967	24,7	18,7	17,4
1958 bis 1962	21,6	16,5	15,5
1953 bis 1957	20,5	14,9	13,2
1948 bis 1952	17,7	13,5	11,5

In den vergangenen Jahrzehnten ist der Anteil an Frauen, die kinderlos geblieben sind, stark gestiegen. Waren von den Geburtsjahrgängen 1937 bis 1942 rund 11 Prozent ohne Kinder, sind es von denen, die im Jahr 2013 zwischen 45 und 49 Jahre alt waren (Jahrgang 1963 bis 1967), schon fast 20 Prozent. Dabei gilt die Faustformel: Je höher der Bildungsstand der Frauen, desto eher verzichten sie auf Nachwuchs. Dass dieser Zusammenhang auch für die nach 1967 geborenen Frauen gilt, ist höchst wahrscheinlich – mit Sicherheit lässt es sich aber erst sagen, wenn diese Frauen aus dem gebärfähigen Alter heraus sind.

Stand: 2012; Bildungsstand: hoch = akademischer, Meister-/Techniker- oder Fachschulabschluss; mittel = berufsqualifizierender Abschluss und/oder Abitur/Fachhochschulreife; niedrig = Haupt-/Realschulabschluss ohne beruflichen Abschluss oder kein Abschluss
Quelle: Statistisches Bundesamt

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 2014 IW Medien - iwv33

Die meisten Mütter haben zwei Kinder

So viel Prozent der Mütter aus den jeweiligen Geburtsjahren hatten so viele Kinder

■ 1 Kind ■ 2 Kinder ■ 3 und mehr Kinder

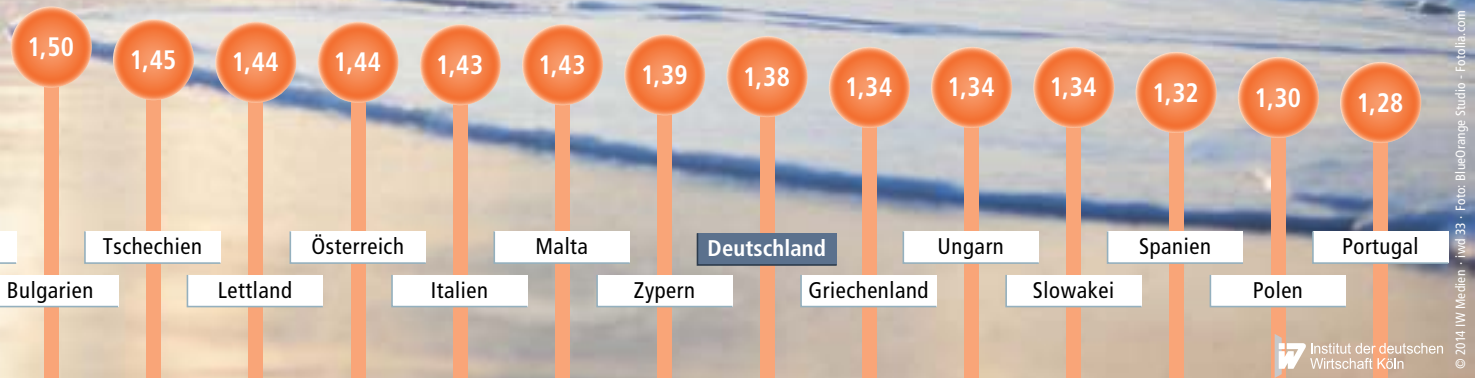
Geburtsjahre	Frauen mit hohem Bildungsstand			Frauen mit mittlerem Bildungsstand			Frauen mit niedrigem Bildungsstand		
1963 bis 1967									
1958 bis 1962	31,1	50,6	18,2	30,1	49,8	20,1	22,8	41,9	35,3
1953 bis 1957	28,3	53,1	18,6	31,7	49,0	19,4	25,7	41,0	33,3
1948 bis 1952	31,8	50,8	17,4	34,7	47,3	18,1	23,0	41,7	35,2

Auch wenn sich die demografische Entwicklung in den vergangenen Jahrzehnten stark verändert hat – manche Dinge sind noch immer so wie vor 60 oder 70 Jahren. So hat sich die durchschnittliche Kinderzahl je Mutter kaum verändert. Knapp die Hälfte hat nach wie vor zwei Kinder, rund ein Drittel ein Kind. Große Unterschiede tun sich erst auf, wenn das Bildungsniveau der Mütter berücksichtigt wird. Drei und mehr Kinder zum Beispiel sind – wenn überhaupt – bei Müttern mit niedrigem Bildungsstand rund doppelt so häufig anzutreffen wie bei hochqualifizierten Müttern. Dies ist Ausdruck des viel diskutierten Dilemmas: Kind oder Karriere?

Stand: 2012
Quelle: Statistisches Bundesamt

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 2014 IW Medien - iwv33



Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 2014 IW Medien - iwv33 - Foto: BlueOrange Studio - Fotolia.com

Niemand ist eine Insel

Vereinigtes Königreich. Die Signale sind deutlich: Die britische Regierung unter Premier David Cameron will ihre Beziehungen zur EU ab 2015 neu verhandeln und die Bürger des Vereinigten Königreichs im Jahr 2017 über das Ergebnis abstimmen lassen – auch über einen möglichen Austritt aus der EU. Mit einem „Exit“ würden sich die Briten jedoch vor allem selbst schaden.

Der Grund für die Initiative des britischen Premierministers David Cameron ist die teils harsche innenpolitische Kritik am europäischen Integrationskurs. Zwar sehen die meisten Briten den europäischen Binnenmarkt positiv – am freien Verkehr von Waren, Dienstleistungen, Arbeitnehmern und Kapital möchte kaum einer rütteln. Die umfassenden Kompetenzen der Europäischen Union in anderen Bereichen werden allerdings skeptisch beäugt oder sogar strikt abgelehnt. Viele Briten möchten nicht, dass ihnen Brüssel beispielsweise in der Agrar- und Regionalpolitik Vorschriften macht oder sozial- und arbeitsrechtliche Standards vorgibt.

Diese ambivalente Haltung zur Staatengemeinschaft findet sich auch in der Wirtschaft wieder:

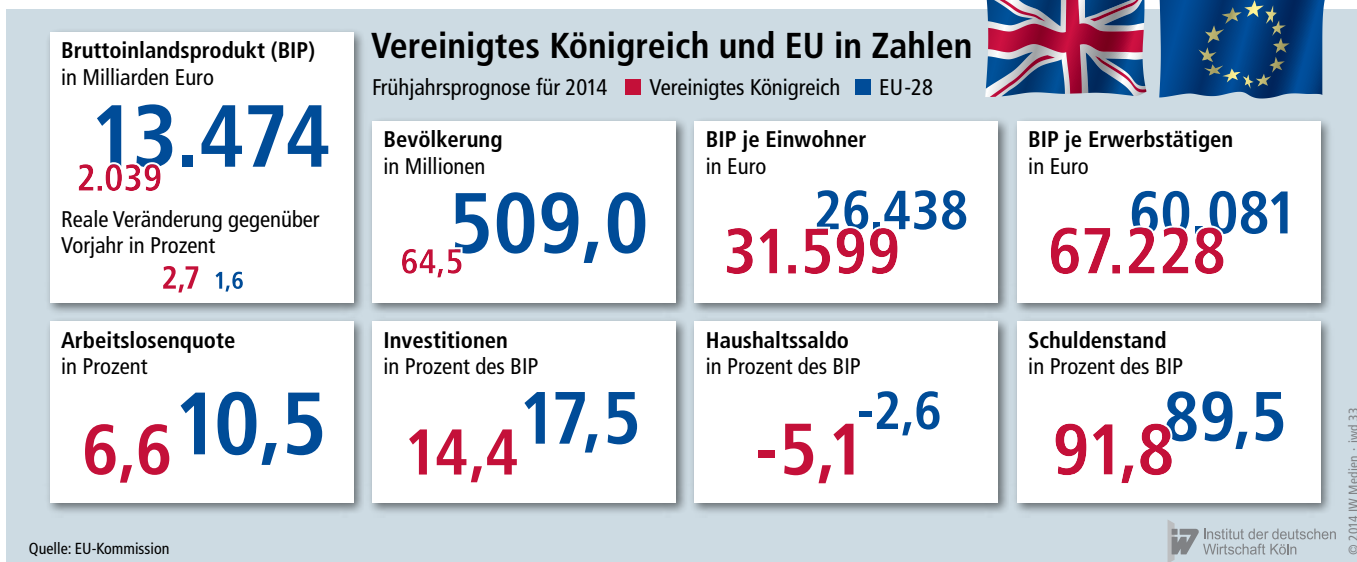
Einerseits geben 71 Prozent der britischen Unternehmen an, die Mitgliedschaft in der EU habe sich positiv auf ihr Geschäft ausgewirkt. Andererseits meinen 52 Prozent, ein Austritt aus der EU würde ihre bürokratischen Belastungen verringern.

Neben den wirtschaftlichen Aspekten spielen für die Briten in der aktuellen Debatte aber auch die Entscheidungsprozesse in der Union eine wichtige Rolle. Die Skeptiker auf der Insel sind davon überzeugt, dass viele Entscheidungen zunehmend von den Euroländern dominiert würden – und die haben im Zweifel andere Interessen als jene EU-Länder, die wie die Briten nicht den Euro verwenden.

Verstärkt werden die Befürchtungen dadurch, dass in der EU ab November 2014 neue Abstimmungs-

regeln gelten. Dann braucht es für die sogenannte qualifizierte Mehrheit – mit der die meisten Regelungen im Rat der EU beschlossen werden – die Zustimmung von mindestens 55 Prozent der Mitgliedsstaaten, die außerdem mindestens 65 Prozent der EU-Bevölkerung repräsentieren müssen. Und in der Tat: Die derzeit 18 Mitglieder der Eurozone erfüllen diese Kriterien – sie können also künftig im Alleingang EU-weite Regelungen beschließen, selbst wenn diese den britischen Interessen zuwiderlaufen.

Deshalb wollen vor allem konservative britische Politiker die Beziehungen zur EU neu ordnen. Innerhalb der bestehenden Verträge sollen unter anderem der Dienstleistungsverkehr in der EU weiter liberalisiert, die Agrarpolitik reformiert und die Verwaltungskosten von Kommission und Parlament gesenkt werden. Darüber hinaus fordern die Kritiker, die Zuständigkeit für das Arbeits- und Sozialrecht an die Mitgliedsstaaten zurückzugeben. Gesetze, die



No man is an island

„Niemand ist eine Insel, in sich ganz; jeder Mensch ist ein Stück des Kontinents, ein Teil des Festlandes. Wenn eine Scholle ins Meer gespült wird, wird Europa weniger, genauso als wenn's eine Landzunge wäre, oder ein Landgut deines Freundes oder dein eigenes.“

John Donne, englischer Dichter (1572-1631)

grundlegende nationale Interessen berühren, sollen im Europäischen Rat einstimmig verabschiedet werden müssen.

Die Briten werden jedoch kaum in der Lage sein, solche Forderungen nach einem „Europa à la carte“ gegen die EU-Partner durchzusetzen – denn dann könnten künftig innerhalb der Europäischen Union unterschiedliche Arbeits- und Sozialregeln gelten, die den Wettbewerb im Binnenmarkt verzerren.

Sollten die Bürger des Vereinigten Königreichs tatsächlich für einen Austritt aus der EU votieren, bliebe dies für beiden Seiten sicherlich nicht folgenlos – schon allein, weil Großbritannien ein wirtschaftliches Schwergewicht in der Staatengemeinschaft ist (Grafik Seite 6):

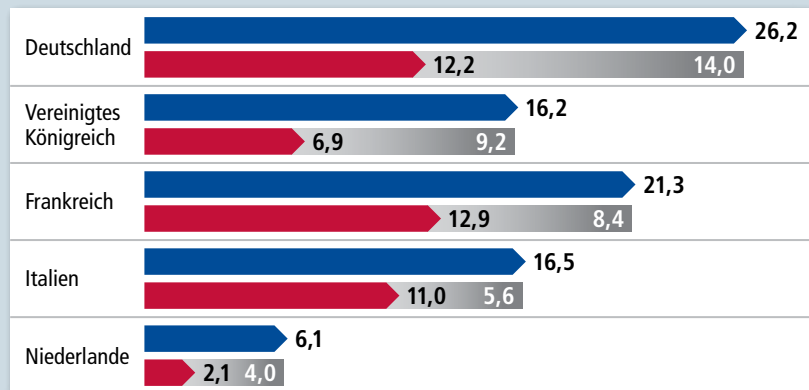
Mit gut 2.000 Milliarden Euro trägt das Vereinigte Königreich mehr als 15 Prozent zum gesamten BIP der EU bei. Die Wirtschaftsleistung je Einwohner liegt mit 31.600 Euro deutlich über dem EU-Durchschnitt von 26.400 Euro.

Entsprechend ihrer Wirtschaftskraft gehören die Briten auch zu den Nettozahlern im EU-Haushalt – trotz des sogenannten Britenrabatts

EU: Briten sind wichtige Geldgeber

Die fünf größten Nettozahler im EU-Haushalt 2012, in Milliarden Euro

■ Zahlungen an den EU-Haushalt ■ Rückflüsse aus dem EU-Haushalt ■ Saldo



Vereinigtes Königreich: Zahlungen einschließlich Britenrabatt von 3,8 Milliarden Euro
 Ursprungsdaten: EU-Kommission

Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

© 2014 IW Medien - iw-d 33

zahlte das Vereinigte Königreich im Jahr 2012 per saldo gut 9 Milliarden Euro in die EU-Töpfe ein (Grafik).

Was ein EU-Austritt am Ende für das Land finanziell bedeuten würde, lässt sich nur schwer abschätzen:

Je nach Annahme erwarten britische Ökonomen einer aktuellen Studie zufolge bei einem EU-Austritt einen Rückgang des britischen BIP um 1,2 bis 9,5 Prozent – das wäre ein Verlust von etwa 200 Milliarden Euro.

Klar ist, dass Großbritannien den automatischen Zugang zum europäischen Binnenmarkt verlieren würde. Mit dem schrumpfenden Absatzmarkt nähme auch die Attraktivität des Vereinigten Königreichs als Ziel ausländischer Unternehmensinvestitionen ab, was vor allem den Finanzsektor treffen dürfte. Zudem würde die Einbindung britischer Unternehmen in EU-weite Lieferketten schwieriger – darunter könnte vor allem die Automobilindustrie leiden.

Aber auch die EU-Länder hätten einiges zu verlieren. Die dort ansässigen Unternehmen müssten Umsatzeinbußen im Geschäft mit Großbritannien fürchten. Hinzu kommt der Verlust der EU-Haushaltszahlungen aus London.

Letztlich hängen die Konsequenzen eines britischen EU-Austritts aber davon ab, welchen Weg das Königreich danach einschlagen würde. Zu den diskutierten Alternativen gehört, dass sich das Land dem Europäischen Wirtschaftsraum anschließen könnte, dem heute Norwegen, Island und Liechtenstein angehören. Dann bliebe der Zugang zum Binnenmarkt erhalten. Eine weitere Option wäre eine Zollunion, wie sie die EU mit der Türkei bildet. Orientieren könnten sich die Briten auch an der Schweiz, die mit der EU ein Freihandelsabkommen und zahlreiche bilaterale Vereinbarungen über die wirtschaftliche Zusammenarbeit abgeschlossen hat.

Doch auch wenn all diese Alternativen für Großbritannien mehr Autonomie bedeuten würden: Wirklich unabhängig wäre das Land trotzdem nicht. Denn jede Form der Anbindung an die EU mit dem Ziel, die wirtschaftlichen Vorteile der Mitgliedschaft nicht zu verlieren, würde die Briten zwingen, viele EU-Regulierungen weiterhin zu übernehmen.

Vgl. IW policy papers 9/2014
iwkoeln.de/brexit

Eine Branche hebt ab

Flugzeugbau. Die Auftragsbücher der beiden weltweit führenden Flugzeughersteller Boeing und Airbus plätzen aus allen Nähten. Viele Kunden wollen allerdings keine teuren neuen Modelle, sondern lieber Altbewährtes.

Alle zwei Jahre findet in Großbritannien im Juli die „Farnborough International Airfield“ statt, eine der wichtigsten Luft- und Raumfahrtmessen der Welt. In diesem Jahr liefen die Geschäfte besonders gut:

Allein Airbus, der größte europäische Flugzeugbauer, akquirierte Aufträge für 44 Milliarden Euro.

Interessant ist, welche Modelle die Kunden haben wollen: So standen nicht die Hightech-Jets A350 und A380 von Airbus oder der Dreamliner (B787) von Boeing im Fokus, sondern vielmehr die Neuaufgaben betagter Modelle – zum Beispiel der A330 (Modelleinführung 1994) und die B777 (Modelleinführung 1995) –, nur eben mit

windschlüpfrigeren Flügeln und neuen spritsparenden Triebwerken.

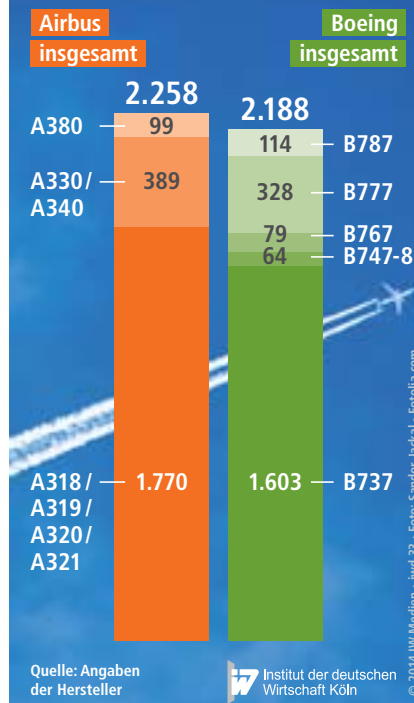
Im Gegensatz zum Boeing-Dreamliner oder Airbus A350, auf deren Auslieferung wegen der Vielzahl der Bestellungen jahrelang gewartet werden muss, sind die älteren Modelle schneller lieferbar.

Hauptgrund für die plötzliche Popularität der runderneuerten Flieger dürfte allerdings der geringere Preis sein: Für den Dreamliner und den A350 sind Entwicklungskosten von jeweils mehr als 10 Milliarden Euro angefallen, die nun über die Verkäufe wieder reingeholt werden müssen. Der Dreamliner kostet zwischen 210 Millionen und 290 Millionen Dollar, der A350 je nach Variante zwischen 260 Millionen und 340 Millionen Dollar. Auf die Passagiersitze umgerechnet dürfte die Neuaufgabe des A330 in der Anschaffung ein Zehntel günstiger sein.

Die Entwicklungskosten der ursprünglichen Modelle sind bereits abgeschrieben, die Neumotorisierung und Tragflächenoptimierung kosten vergleichsweise bescheidene 2 Milliarden Euro. So können die Neuaufgaben günstiger angeboten werden – und verbrauchen dennoch nur wenig mehr Treibstoff als die vollkommen neu entwickelten Maschinen mit ihren Leichtbaukörpern. Der Airbus-Konzern konnte

Flugzeugindustrie: Europäer knapp in Führung

Auslieferungen von Zivilflugzeugen zwischen 2010 und 2013



allein in Farnborough über 100 Bestellungen für den A330neo – so der neue Name des runderneuerten A330 – einfahren.

Den erfolgreichsten Start der Luftfahrtgeschichte legte übrigens ein kleineres Modell mit nur einem Gang hin: Von der A320neo-Familie wurden bereits 3.000 Maschinen verkauft – und das vor dem Erstflug Ende 2014. Zähl verkaufen sich dagegen die viermotorigen Giganten: Für das Airbus-Flaggschiff A380 als auch für das Boeing-Konkurrenzmodell B747-8 haben sich kaum neue Kunden gefunden (Grafik).

Adressaufkleber

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: € 8,84/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.