

Die Lasten fair verteilen

Klimapolitik. Anfang Dezember wird die internationale Klimakonferenz in Paris erneut darüber beraten, wie die Erderwärmung auf 2 Grad Celsius begrenzt werden kann. Um den Ausstoß von Treibhausgasen entsprechend zu minimieren, schlägt das IW Köln eine Lastenverteilung zwischen den wichtigsten Industrie- und Schwellenländern vor – sie orientiert sich am Wohlstand des jeweiligen Landes und berücksichtigt gleichzeitig Wachstumsperspektiven.

Trotz jährlicher Konferenzen und laufender Verhandlungen ist es im vergangenen Vierteljahrhundert nicht gelungen, die Emissionen von Treibhausgasen zu senken. Insbe-

sondere die Schwellenländer haben genau das Gegenteil getan. Das gilt vor allem für China, das seit 2006 der größte Verursacher von CO₂-Emissionen ist (vgl. iwd 11/2015).

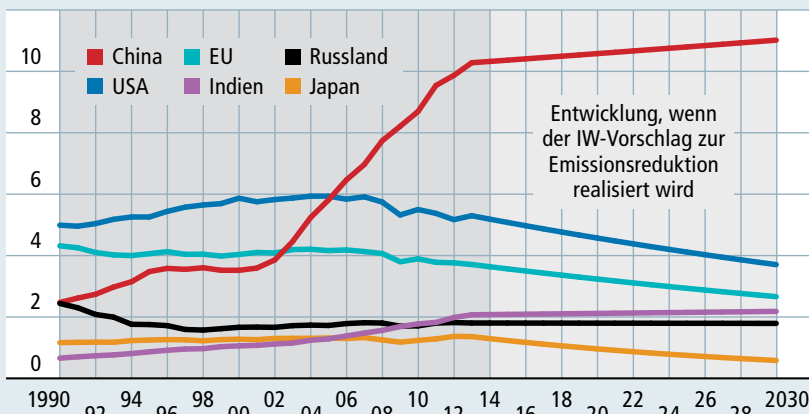
Während über das grundsätzliche Ziel des Klimaschutzes weitgehend Einigkeit besteht, haben sich die Verhandlungen in zahlreichen Details und Verteilungsfragen festgefahren. Und das Scheitern der Klimakonferenz in Kopenhagen 2009 wurde als Rückschritt empfunden.

Dass bisher niemand den Stein der Weisen gefunden hat, hängt mit einem fundamentalen Dilemma der Klimapolitik zusammen. Es besteht darin, dass es für ein Land wirtschaftlich vorteilhafter ist, wenn andere die Lasten des Klimaschutzes schultern. Ein neues internationales Klimaabkommen wird versuchen müssen, dieses Problem zu lösen.

Das Institut der deutschen Wirtschaft Köln (IW) hat einen Vorschlag entwickelt, der die Lasten fair verteilen soll. Dabei ist es nicht nötig, schon in Paris alle Länder in die Pflicht zu nehmen. Als Zwischenschritt sollten sich die Unterhändler auf die Gruppe jener 15 Länder und Regionen konzentrieren, die den größten Teil der Emissionen auf sich vereinen und daher auch den →

Treibhausgase: Ein mögliches Szenario

CO₂-Emissionen der sechs größten Emittenten in Gigatonnen



1 Gigatonne entspricht 1 Million Tonnen; bis 2013: Ist-Werte
Quellen: EU-Kommission, Institut der deutschen Wirtschaft Köln

Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

© 2015 IW Medien · iwd 23

Inhalt

Streiks. In den 1970er Jahren fielen in Großbritannien bis zu 29 Millionen Arbeitstage pro Jahr durch Streiks und Aussperrungen aus. Seite 3

Güterbahnen. Im Jahr 2014 wurden in Deutschland 365 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene transportiert – zumeist Massen- und Schüttgüter wie Metalle oder Kohle. Seite 4-5

Eurokrise. Fünf Jahre, nachdem der Euro-Rettungsschirm in Kraft getreten ist, sind die meisten Krisenländer auf gutem Weg: Irland, Spanien und Portugal haben ihre Hilfsprogramme beendet. Seite 6-7

Spezialfahrzeuge. Bei der Herstellung von Feuerwehrautos, Krankenwagen und anderen außergewöhnlichen Fahrzeugen sind die deutschen Hersteller führend. Seite 8

Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

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

→ größten Klimaschutzbeitrag leisten müssen. Eine wirkungsvolle Klimapolitik wird nicht ohne die drei großen Emittenten China, die USA und die EU möglich sein.

Der Charme des IW-Modells besteht darin, dass wohlhabende Staaten einen höheren Beitrag zur Reduktion der globalen Treibhausgase leisten als weniger wohlhabende. Gleichzeitig schlägt das IW Köln vor, dass die jeweiligen Reduktionsverpflichtungen nicht allein im eigenen Land realisiert werden müssen. Im Einzelnen:

Reduktionsziele. Die IW-Berechnungen sind so kalibriert, dass das bisherige Ziel der EU, die Emissionen bis 2030 um 40 Prozent zu verringern, fast unverändert bleibt. Für einzelne Staaten oder Regionen ergeben sich allerdings sehr unterschiedliche Klima-Verpflichtungen:

So muss die EU dem IW-Vorschlag entsprechend den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2030 gegenüber 1990 um 38 Prozent reduzieren, gegenüber 2013 sind es noch 28 Pro-

zent. Die USA müssen einen ähnlichen Beitrag leisten (Grafik).

Japan dagegen muss – weil seine Emissionen in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen sind und sein Wohlstandsniveau ähnlich hoch ist wie in Europa – mehr tun als andere Industrieländer.

Von Japan wird erwartet, dass es seine CO₂-Emissionen bis 2030 um rund die Hälfte herunterfährt.

Für die Schwellenländer sehen die Ziele deutlich anders aus. China beispielsweise muss seine Emissionen auf einem Niveau begrenzen, das 345 Prozent über dem Ausstoß von 1990 liegt. Gegenüber 2013 ist damit zwar immer noch ein Zuwachs von 7 Prozent zulässig, trotzdem wäre eine solche Vorgabe ein Novum. Denn Chinas Emissionen würden erstmals einer international verbindlichen Kontrolle unterworfen.

Die Emissionen Chinas können damit bis auf gut 11 Gigatonnen in 2030 steigen. Dieser Anstieg entspricht etwa den aktuellen Emissionen Deutschlands. Gleichzeitig

müssen die Obergrenzen der USA und der EU auf 3,7 bzw. 2,7 Gigatonnen sinken (Grafik Seite 1).

Effizienz. Unabhängig von der Verteilung der Lasten müssen die Klimaschutzziele möglichst kostengünstig erreicht werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass auch weiter Geld für Investitionen und soziale Zwecke vorhanden ist.

Solche Zielkonflikte lassen sich entschärfen, indem Emissionen dort vermieden werden, wo das am günstigsten ist. So könnte man es einem Land gestatten, seine Klimaschutzverpflichtungen dadurch zu erfüllen, dass höhere Emissionen im eigenen Land durch entsprechende Maßnahmen in einem anderen Land ausgeglichen werden. Dazu muss ein entsprechendes Anrechnungsmodell entwickelt werden. Das Kyoto-Protokoll – Stichwort internationaler Emissionshandel – bietet dazu Ansatzpunkte (vgl. iwD 21/2015).

Vgl. IW policy paper 11/2015 unter: iwkoeln.de/klimaabkommen

IW-Vorschlag: Die Klimaziele bis 2030

Nach den Vorstellungen des IW Köln müssen Emissionsziele an das jeweilige Bruttoinlandsprodukt (BIP) geknüpft werden. Denn wohlhabende Staaten können einen höheren Beitrag zur Reduktion der globalen Treibhausgase leisten als weniger wohlhabende Staaten. Mit dem Wohlstand steigen damit auch die Reduktionsverpflichtungen.

Um so viel Prozent müsste sich der Ausstoß von Treibhausgasen bei den 15 Ländern mit den größten CO₂-Emissionen verändern, wenn der IW-Vorschlag umgesetzt wird. 2030 gegenüber ...

	... 1990	... 2013		... 1990	... 2013
Südkorea	-27	-70	Türkei	110	-5
Japan	-50	-57	Russland	-27	-1
Australien	-24	-47	Iran	98	0
Kanada	-25	-39	Saudi-Arabien	189	0
USA	-26	-30	Indonesien	216	3
EU	-38	-28	Indien	231	5
Brasilien	118	-7	China	345	7
Mexiko	44	-6	Insgesamt	39	-12

Der IW-Vorschlag basiert auf folgenden Prinzipien:

- Gemessen am Jahr 1990 sollen die Treibhausgasemissionen im Durchschnitt aller 15 Länder um jährlich 0,8 Prozent reduziert werden. Je nach BIP-Anteil wird für jedes Land das Reduktionsziel ausgewiesen.
- Für die Schwellenländer Brasilien, China, Indien, Indonesien, Iran, Mexiko, Russland, Saudi-Arabien und die Türkei wird als Basisjahr 2013 bestimmt. Damit wird der Anstieg der Emissionen der letzten Jahre nicht infrage gestellt.

Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft Köln

Brave Briten

Streiks. Angesichts geschlossener Kindergärten und stillstehender Züge warnt manch einer bereits vor „britischen Verhältnissen“ in Deutschland. Dabei ist es schon einige Jahrzehnte her, dass weite Teile des öffentlichen Lebens auf der Insel durch permanente Arbeitskämpfe lahmgelegt wurden.

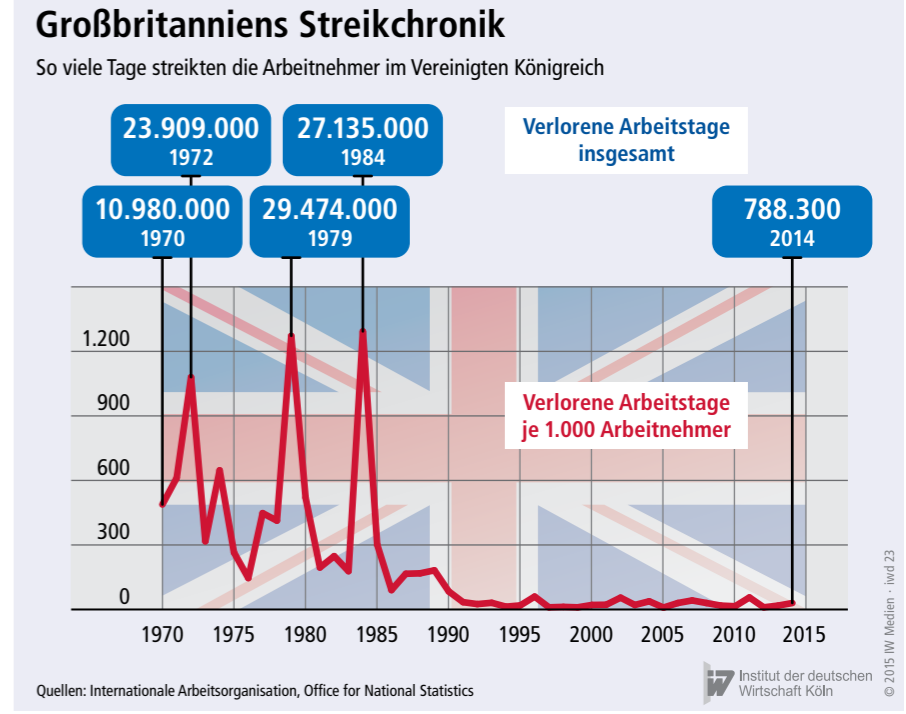
In den 1970er Jahren reihte sich im Vereinigten Königreich ein Streik an den anderen: Mehr als 400 Gewerkschaften – darunter viele Sparten-Gewerkschaften, die nur einzelne Berufsgruppen vertraten – verfolgten damals rigoros ihre Interessen und führten die Insel an den Rand des wirtschaftlichen Abgrunds.

Allein zwischen 1970 und 1979 fielen im Jahresdurchschnitt annähernd 13 Millionen Arbeitstage durch Streiks und Aussperrungen aus.

Zum Vergleich: In Deutschland waren es in dieser Zeit gerade mal knapp 1,3 Millionen Arbeitstage pro Jahr. Umgerechnet auf 1.000 Beschäftigte entspricht dies 52 verlorenen Arbeitstagen jährlich, in Großbritannien waren es mit 569 Tagen mehr als zehnmal so viele.

Den Streikhöhepunkt bildete der „Winter of Discontent“ 1978/79. Als Antwort auf den Versuch der Labour-Regierung, die hohe Inflationsrate zu bekämpfen, dehnten sich die Proteste der Gewerkschaften immer weiter aus. So gingen 1979, auf dem Höhepunkt der Streikwelle, mehr als 29 Millionen Arbeitstage durch Ausstände verloren (Grafik).

Die vielen Streiks führten zum Rücktritt des britischen Premiers James Callaghan und zum überwältigenden Wahlerfolg der Tories unter



Margaret Thatcher im Mai 1979. Mithilfe umfassender Reformen, bekannt auch unter dem Stichwort „Thatcherismus“, gelang in den 1980er Jahren eine bemerkenswerte wirtschaftliche Renaissance.

Einige Teile der Reformen betrafen das bis dahin weitgehend unkontrollierbare Treiben der Gewerkschaften. Diese hatten im Winter of Discontent die Wirkung ihrer Streiks durch Blockaden nicht bestreikter Betriebe verstärkt. So wurden Unternehmen lahmgelegt, die sich nicht direkt bestreiken ließen. Um dies zu verhindern, erließ die Regierung unter Margaret Thatcher eine Reihe von Gesetzen:

Employment Act I: Mit diesem 1980 erlassenen Gesetz wurden Streikposten auf den eigenen Betrieb beschränkt, Sympathie- und Solidaritätsstreiks verboten, die gewerkschaftliche Immunität bei Gesetzesverstößen aufgehoben, Urabstimmungen vor Streiks vorgeschrieben und das „Closed Shop“-Prinzip aufgebrochen – bis dahin durften Arbeitnehmer vom Arbeitgeber nur

dann angestellt werden, wenn der neue Mitarbeiter einer im Betrieb vertretenen Gewerkschaft beitrug.

Employment Act II: Zwei Jahre später wurden die rechtliche Zulässigkeit von Streiks neu definiert und politische Streiks ausgeschlossen. Außerdem wurden Aufträge verboten, die vorschrieben, dass nur gewerkschaftliche organisierte Firmen zum Zug kommen durften.

Bis 1990 wurden in Großbritannien drei weitere Gewerkschafts- und Arbeitsmarktgesetze verabschiedet, die den gewerkschaftlichen Einfluss zurückgedrängt haben. Zwar führte ein einjähriger Bergarbeiterstreik 1984/85 noch einmal zu 27 Millionen Ausfalltagen. Dennoch ging die Zahl der verlorenen Arbeitstage zwischen 1980 und 1989 deutlich zurück: auf jahresdurchschnittlich 7,2 Millionen Tage. Zwischen 1990 und 1999 fielen dann nur noch 660.000 Tage aus. Aufgrund des Thatcherismus gehört Großbritannien auch heute noch zu den Ländern, in denen vergleichsweise stabile Arbeitsbeziehungen herrschen.

Auf langen Strecken unverzichtbar

Güterbahnen. Die Streiks der Lokführer haben nicht nur die Fahrgäste frustriert, sondern auch den Logistikern in der Industrie schlaflose Nächte bereitet. Denn für den Transport vieler Güter vom Hersteller zum Verbraucher spielt der Schienenverkehr eine entscheidende Rolle. Das gilt vor allem für schwere Massengüter, die über lange Strecken transportiert werden müssen.

Neunmal Streik und kein Ergebnis – das ist die bisherige Bilanz des seit Herbst 2014 andauernden Tarifkonflikts zwischen der Gewerkschaft der Lokführer und der Deutschen Bahn. Die Arbeitsniederlegungen sind für alle Betroffenen nicht nur ärgerlich, sondern auch teuer. So müssen Fahrgäste immer wieder kurzfristig auf Mietwagen oder Taxi umsteigen. Die Deutsche Bahn selbst beziffert ihre streikbedingten Kosten auf 10 Millionen Euro pro Streiktag. Noch stärker schlagen allerdings die Ausfälle im Güterverkehr zu Buche:

Die gesamtwirtschaftlichen Kosten durch Streiks im Schienengüterverkehr summieren sich pro Streiktag nach Schätzungen des IW Köln auf etwa 50 Millionen Euro.

Diese Kosten entstehen vor allem dadurch, dass die Industrie ihre Logistikprozesse umstrukturieren muss, um Produktions- und Lieferausfälle zu vermeiden. Bisher ist dies offensichtlich gut gelungen – selbst während der bislang längsten Streikphase Anfang Mai kam die Fertigung in den deutschen Betrieben nur vereinzelt zum Stillstand.

Um Fertigungsausfälle zu vermeiden, haben die Logistiker der Industrieunternehmen viele Frachten, die sonst von der Deutschen Bahn transportiert werden, von anderen Bahnen abwickeln lassen. Dass dies überhaupt möglich war, ist auf die

Liberalisierung des deutschen Marktes für den Schienengüterverkehr seit 1994 zurückzuführen (vgl. iwD 47/2014). Denn dadurch wurde der Wettbewerb in den vergangenen Jahren immer intensiver:

Im Jahr 2003 wickelten die Konkurrenzunternehmen der Deutschen Bahn erst 7 Prozent des gesamten Schienengütertransports ab – 2013 erreichte ihr Marktanteil 33 Prozent bei weiter stark steigender Tendenz.

Die wichtigsten Wettbewerber sind derzeit Tochterunternehmen der ehemaligen Staatsbahnen aus Frankreich, Italien und der Schweiz (Grafik Seite 5).

Der Wettbewerb auf der Schiene ist allerdings je nach Transportgut sehr unterschiedlich ausgeprägt. Besonders viele Konkurrenten gibt es beim Transport von Containern und Lkws per Zug. Auch beim Transport von Chemieprodukten gibt es einen intensiven Wettbewerb, weil sich in diesem Bereich schon vor 15 Jahren neue Güterbahnen gegründet haben, an denen die Chemieunternehmen selbst beteiligt sind. Deutlich weniger Alternativen zur Deutschen Bahn gibt es dagegen beim Transport von Massengütern wie Zement, Kalk, Erzen oder Kohle.

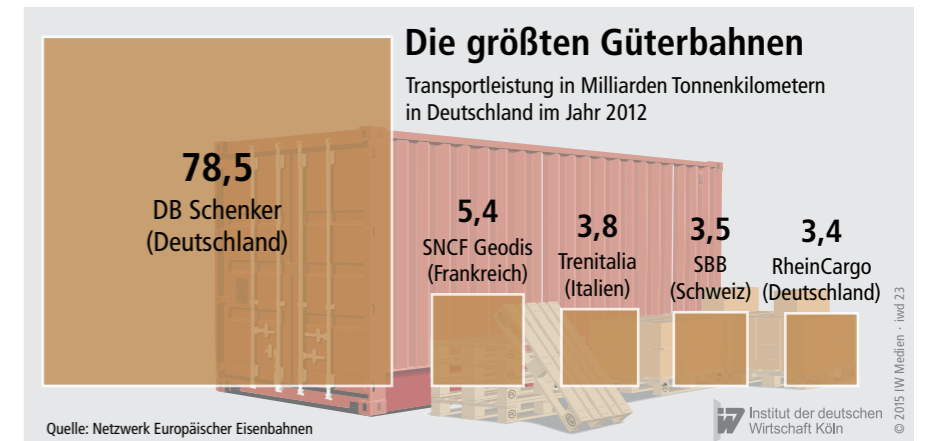
Als weitere Reaktion auf die Bahnstreiks haben die Industriefirmen Transporte von der Schiene auf die Straße verlagert – allerdings ging es dabei meist um begrenzte Gütermengen, die von Lkws bewältigt werden können. Viele Unternehmen

haben in diesen Fällen auf in Osteuropa zugelassene Fahrzeuge zurückgegriffen, weil es dort aufgrund der Wirtschaftssanktionen gegen Russland freie Transportkapazitäten gibt. Die veränderte Logistikstrategie der Industrie hat sich bereits in der Güterverkehrsstatistik des vergangenen Jahres niedergeschlagen:

Im Jahr 2014 wurden in Deutschland 365 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene transportiert – fast 9 Millionen Tonnen weniger als 2013.

Alle anderen Verkehrsträger legten dagegen zu – der Gütertransport auf der Straße etwa um 126 Millionen auf 3.493 Millionen Tonnen. Damit sank der Marktanteil der Schiene von 9,2 auf 8,1 Prozent – das war der niedrigste Wert seit 2001.

Für einen Abgesang auf die Schiene als Gütertransportweg gibt es dennoch keinen Grund – selbst wenn es noch zu weiteren Streiks kommen sollte. Denn der Marktanteil spiegelt die tatsächliche Bedeutung des Schienenverkehrs für die



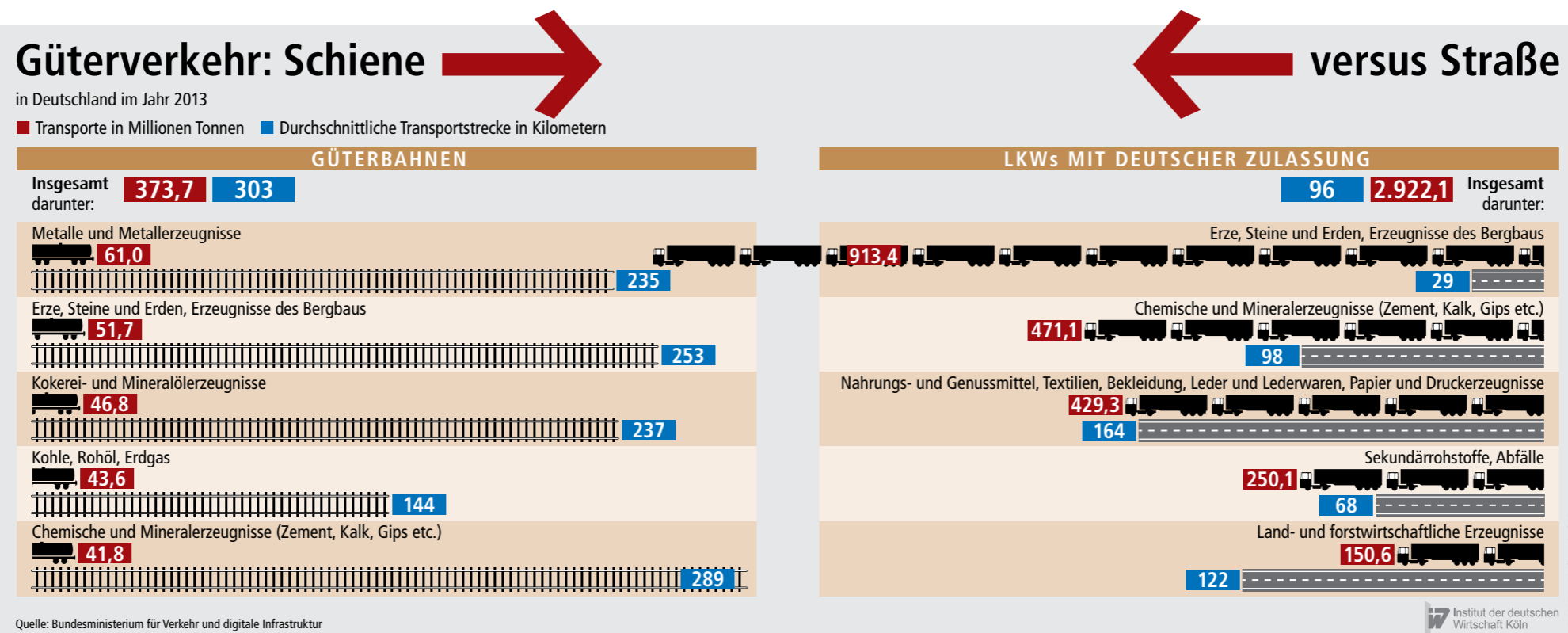
Güterversorgung in Deutschland nur unzureichend wider – schon deshalb, weil dieser Indikator lediglich die Transportmengen erfasst. Entscheidend sind aber die Entfernungen – und hier gilt: Wenn eine größere Ladung über lange Strecken transportiert werden soll, ist die Bahn fast schon konkurrenzlos.

Dies zeigt auch ein Blick auf die deutsche Verkehrsstatistik (Grafik):

Im Durchschnitt reist eine Tonne Fracht mit der Bahn 303 Kilometer weit, mit in Deutschland zugelassenen Lkws dagegen nur 96 Kilometer.

Generell kommen die beiden Verkehrsträger Straße und Schiene zwar je nach Güterart und Länge des Transportwegs in unterschiedlichem Maße zum Einsatz, bilden aber erst gemeinsam ein vollständiges Transportnetz. Ein gutes Beispiel sind Konsumgüter wie Nahrungsmittel oder Bekleidung. Sie sind die drittgrößte Frachtgruppe auf der Straße, werden dort aber im Schnitt nur über eine Entfernung von 164 Kilometern transportiert. Auf der Schiene ist die beförderte Menge dieser Güter zwar erheblich kleiner, der durchschnittliche Transportweg beträgt jedoch 556 Kilometer. So werden etwa Lebensmittel, die auf dem Seeweg nach Deutschland kommen, erst per Bahn von Hamburg nach München gebracht und von dort aus per Lkw in die bayerischen Supermärkte.

Die größte Transportleistung erbringt die Bahn allerdings mit klassischen Massen- und Schüttgütern wie Metallen, Erzen oder Kohle. Die Straße ist hier auf längeren Strecken keine Alternative. So bringt Deutschlands schwerster Güterzug pro Fahrt 6.000 Tonnen Erze von Hamburg nach Salzgitter. Um diesen Zug zu ersetzen, müssten sich 240 Kippplaster auf den Weg machen. Folglich waren Unternehmen, die solche Güter anbieten, von den Bahnstreiks besonders betroffen.



Der Rettungsschirm funktioniert

Eurokrise. Die Medizin hilft, aber der Patient muss sie auch schlucken, so lautet das Fazit nach fünf Jahren Euro-Rettungsschirm. Jene Länder, die sich an die Regeln halten und Reformen umsetzen, machen beachtliche ökonomische Fortschritte. Die Hilfen werden auch keineswegs leichtfertig in Anspruch genommen – dazu wirken die obligatorischen Reformauflagen zu abschreckend.

Im Juni 2010 trat der Rettungsschirm in Form der vorläufigen Europäischen Finanzstabilisierungsfazilität (EFSF) in Kraft, die später durch den permanenten Europäischen Stabilitätsmechanismus (ESM) ersetzt wurde. Damals höchst umstritten, haben sich das Konzept und die Strategie des ESM mittlerweile als sehr erfolgreich erwiesen:

Das fehlende Glied in der Kette. Vor der EFSF gab es in der Währungsunion keine Regelung für den Fall, dass ein Mitgliedsland – das zwar ökonomische Probleme hat, aber immer noch solvent ist – von übernervösen Finanzmärkten in die Zahlungsunfähigkeit getrieben wird. Mit dem Rettungsschirm hat der Euroraum einen Krisenmechanis-

mus, der im Notfall für eine begrenzte Zeit und unter strikten Auflagen Liquiditätshilfen bereitstellt.

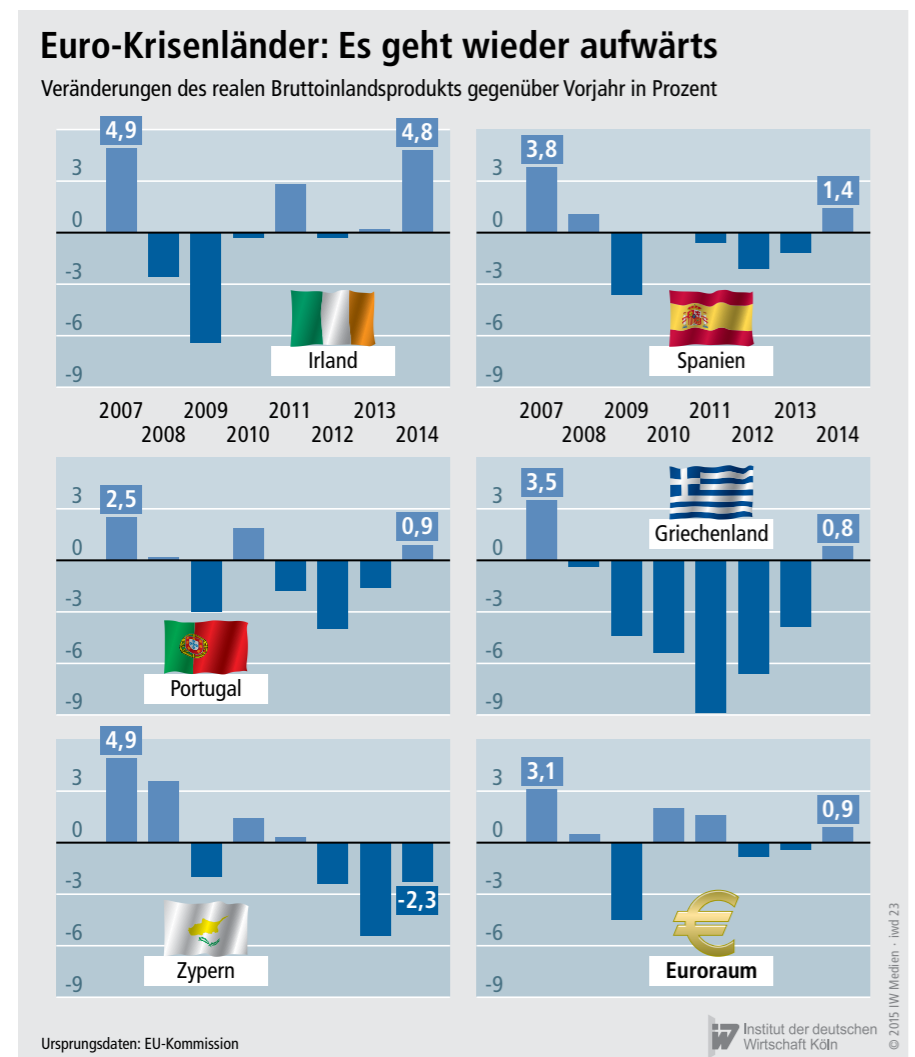
Kontrollierbare Risiken. In der Diskussion über den Sinn eines Rettungsschirms ging es vor allem um die Sorge, dass die mit ihm verbundenen finanziellen Risiken immer weiter wachsen würden und er durch die nationalen Parlamente nicht mehr zu kontrollieren sei. Beides lässt sich weitgehend entkräften:

Die deutsche Haftungsgrenze von 190 Milliarden Euro ist im ESM-Vertrag und durch eine völkerrechtliche Zusicherung festgeschrieben.

Wichtiger noch: Auch der ESM-Gouverneursrat als oberstes Entscheidungsgremium kann nicht machen, was er will, sondern unterliegt politischer Kontrolle. Zum einen hat der deutsche Vertreter im Gouverneursrat, also der Bundesfinanzminister, bei fast allen wichtigen Entscheidungen de facto ein Vetorecht. Zum anderen ist er durch das ESM-Begleitgesetz an die Weisungen des Deutschen Bundestags gebunden.

Leistung nur bei Gegenleistung. Der Rettungsschirm darf nur Ländern helfen, die sich im Gegenzug zu Reformen verpflichten. Diese Konditionalität bedeutet, dass die Staaten während ihrer Zeit unter dem Rettungsschirm einen Teil ihrer Souveränität verlieren. Sie müssen zum Beispiel ihre Reformen von der Troika – seit kurzem „die Institutionen“ genannt – aus EU-Kommission, Europäischer Zentralbank (EZB) und Internationalem Währungsfonds (IWF) überprüfen lassen.

Wie abschreckend – sprich disziplinierend – das wirkt, ist offensicht-



Ursprungsdaten: EU-Kommission | © 2015 IW Medien - iwd 23 | Institut der deutschen Wirtschaft Köln

lich. So haben sich Italien und Spanien in der akuten Phase ab Mitte 2011 vehement dagegen gesträubt, ein vollständiges Hilfsprogramm zu beantragen. Portugal und Irland wiederum hatten es sehr eilig, aus ihren Programmen herauszukommen und keine neuen Hilfen anzufordern. In allen Fällen ging es den jeweiligen Regierungen darum, (wieder) Herr im eigenen Haus zu sein.

Die aktuelle Kritik am ESM. Die Krisenstrategie der Euroländer steht derzeit unter starkem Rechtfertigungszwang, vor allem Griechenland stellt sich auf die Hinterbeine. Die wichtigsten Kritikpunkte:

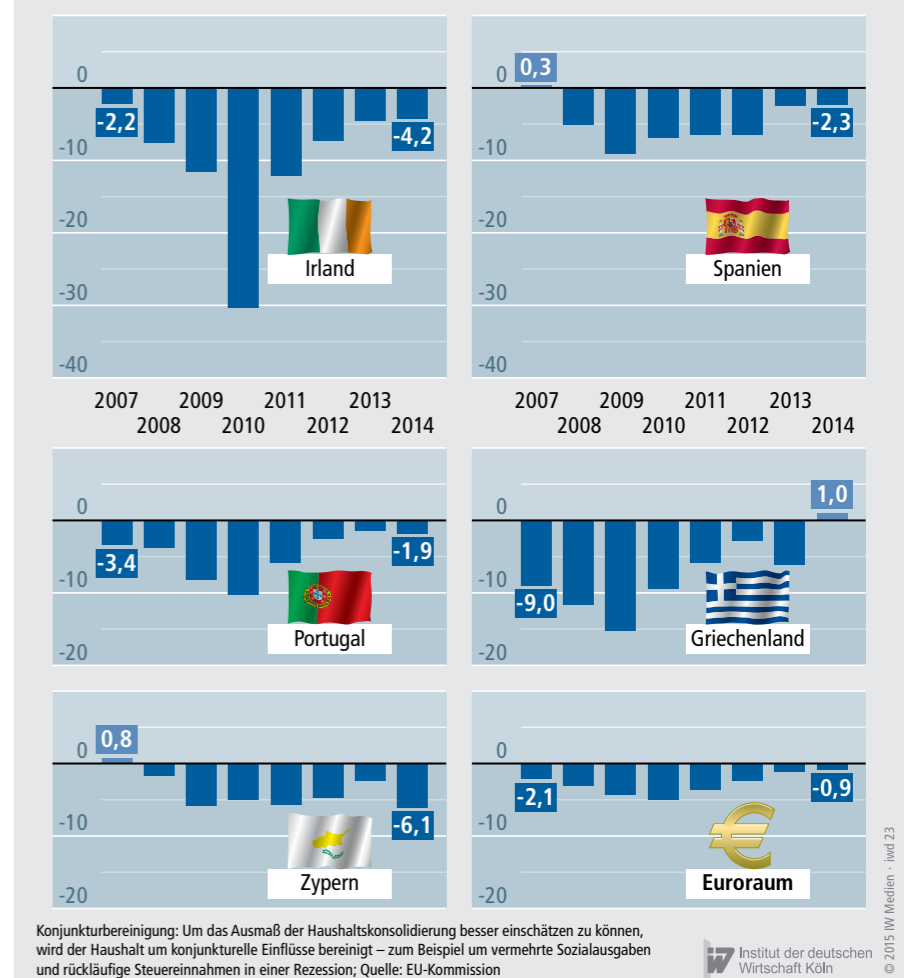
- **Die Institutionen** sollen für das Ausmaß der griechischen Wirtschaftskrise verantwortlich sein. Tatsächlich haben die Kontrolleure bei ihren Sparvorgaben zwar unterschätzt, wie stark die Wirtschaft und damit die Steuereinnahmen einbrechen würden. Das Minus wäre aber auch ohne die Auflagen gewaltig gewesen. Zur Erinnerung: Schon vor der Krise hatte Athen ein Staats- und Leistungsbilanzdefizit von jeweils rund 15 Prozent seines Bruttoinlandsprodukts.

- **Die demokratische Legitimation** der Institutionen ist – anders als kritisiert – zumindest indirekt gegeben. Denn letztlich entscheiden die Finanzminister und die gewählten Volksvertreter in den Krisenländern über die Reformpakete.

Auch die Initiative des Europäischen Parlaments, den ESM-Vertrag in die EU-Gemeinschaftsmethode zu integrieren – hier spielen die übernationalen EU-Institutionen eine starke Rolle –, ist unausgegoren. Denn dann droht das Prinzip von Leistung und Gegenleistung von EU-Parlament und EU-Kommission politisch weichgespült zu werden.

Öffentliche Haushalte: Die meisten sind auf gutem Weg

Konjunkturbereinigter öffentlicher Haushaltssaldo in Prozent des Bruttoinlandsprodukts



Konjunkturbereinigung: Um das Ausmaß der Haushaltskonsolidierung besser einschätzen zu können, wird der Haushalt um konjunkturelle Einflüsse bereinigt – zum Beispiel um vermehrte Sozialausgaben und rückläufige Steuereinnahmen in einer Rezession; Quelle: EU-Kommission | © 2015 IW Medien - iwd 23 | Institut der deutschen Wirtschaft Köln

Um das zu verhindern, sind die relativ unabhängigen Institutionen IWF und EZB unverzichtbar.

Der ESM und die Krisenländer. Die Rettungsstrategie des Euroraums hat sich als richtig erwiesen – trotz der Probleme mit dem Sonderfall Griechenland. Das belegen die Entwicklungen in Irland, Spanien und Portugal. Alle drei Staaten haben die Reformbedingungen weitgehend erfüllt – Spanien im Rahmen eines Hilfspakets, das auf den Bankensektor beschränkt war. Teilweise haben diese Länder den Druck von außen sogar dazu genutzt, ihre Bevölkerung auf unpopuläre Reformen einzustimmen. Mit Erfolg:

Irland, Spanien und Portugal haben ihre Hilfs- und Reformprogramme

beendet und können sich wieder auf den Finanzmärkten refinanzieren.

Diese Erfolge basieren auf beachtlichen ökonomischen Fortschritten. Zwar sind noch längst nicht alle Schwierigkeiten überwunden, aber: Alle drei Länder wachsen wieder, Irland und Spanien sogar besonders kräftig (Grafik Seite 6). Zudem haben alle drei durch Exporterfolge ihre einst tiefrote Leistungsbilanz ins Plus gedreht. Schaffen die Länder jetzt noch weitere Fortschritte bei der Konsolidierung ihrer Haushalte (Grafik), wird sich bald auch bei den Schuldenquoten eine nachhaltige Trendwende einstellen.

Vgl. IW policy paper 12/2015 unter: iwkoeln.de/rettungsschirm

Von Fire Ants und Scheuersaugmaschinen

Spezialfahrzeuge. Wenn es um die Herstellung von Krankenwagen, Feuerwehrautos und anderen außergewöhnlichen Fahrzeugen geht, sind die deutschen Anbieter weltweit führend. Dies gilt sowohl für Chassis und Motoren als auch für die Spezialaufbauten.

Als vor wenigen Wochen in Rom an einem Terminal des Leonardo-da-Vinci-Airports ein Feuer ausbrach, wurde der Brandherd mithilfe deutscher Löschfahrzeuge unter Kontrolle gebracht. Und auch bei anderen Spezialfahrzeugen ist der heimische Fahrzeugsonderbau international führend – zum Beispiel bei Krankenwagen, Straßenkränen oder Expeditionsmobilen.

Statistisch sind die Spezialfahrzeuge nicht ganz leicht zu fassen, da sie zum Teil von den großen Nutzfahrzeugproduzenten, ihre Technik aber auch von Maschinenbauunternehmen hergestellt werden. Am nächsten dran ist die Kategorie des

Karosserie- und Aufbautenbaus, die aber wiederum auch Lkw-Anhänger umfasst (Grafik):

Im Jahr 2014 setzte die Branche 9,8 Milliarden Euro um – das waren 15 Prozent mehr als 2013.

In den ersten beiden Monaten des Jahres 2015 sind die Umsätze im Vorjahresvergleich nur noch leicht gestiegen, was aber auch dem starken Jahr 2014 geschuldet sein könnte.

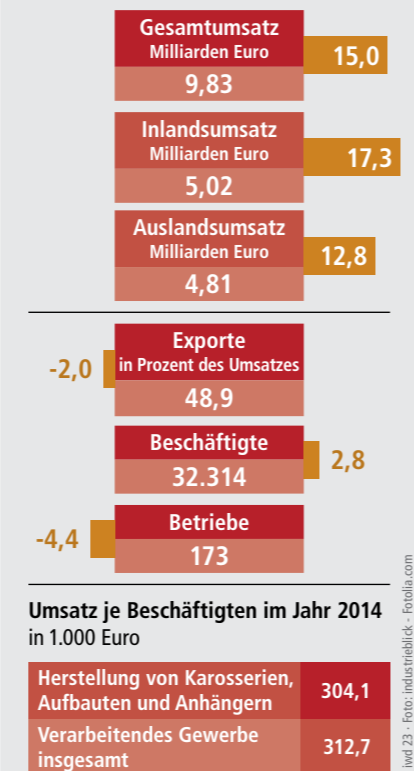
Wie gefragt deutsche Krankenwagen und Scheuersaugmaschinen, die beispielsweise zur Reinigung der Böden in Supermärkten eingesetzt werden, weltweit sind, zeigt ein Blick auf den Auslandsumsatz: Er macht fast die Hälfte des Gesamtumsatzes aus.

Viele Hersteller von Sonderfahrzeugen und -aufbauten greifen bei ihrer Produktion auf die Expertise der deutschen M+E-Industrie zurück: Lkw-Chassis von Mercedes oder MAN zum Beispiel bilden oft die Basis für Sonderanfertigungen der Karosseriebauunternehmen, die auch weitere Maschinenbauprodukte wie Hochleistungspumpen nutzen. Die großen Hersteller bieten aber auch ab Werk komplett selbst gefertigte Feuerwehrfahrzeuge oder Straßenreinigungsgeräte an.

Mit Multicar aus dem thüringischen Waltershausen spielt zudem auch ein ostdeutscher Anbieter auf dem Weltmarkt für Spezialfahrzeuge



Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern im Jahr 2014 in Deutschland
■ Veränderung gegenüber Vorjahr in Prozent



Beschäftigte und Betriebe: ab 50 Mitarbeitern;
Exporte in Prozent des Umsatzes;
Veränderung in Prozentpunkten
Ursprungsdaten: Statistisches Bundesamt
© 2015 IW Medien - Iwd 23 - Foto: industrieblick - Fotolia.com
Institut der deutschen Wirtschaft Köln

mit: Der Mini-Lkw ist nicht nur für die Reinigung von Geh- und Radwegen einsetzbar, sondern bietet über 100 Bau- und Nutzvarianten. Eine davon ist die „Fire Ant“ des Spezialherstellers Ziegler, das mit 1,70 Metern Breite kleinste dreiachsige Löschfahrzeug der Welt. Es wird vor allem in schmalen Tunneln oder beengtem Gelände eingesetzt.

Adressaufkleber

Impressum

Herausgeber:
Institut der deutschen Wirtschaft Köln

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

Redaktion: Andreas Wodok (Textchef),
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: € 9,01/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 elektro-
nische Verwertung über: lizenzen@iwkoeln.de
Rechte für elektronische Pressespiegel unter:
pressemonitor.de

iW.KÖLN.WISSEN
SCHAFFT KOMPETENZ.

