



Wenn zwei sich streiten

Handelsstreit. Angeblich wollen die USA und China schon bald ein Teilabkommen unterzeichnen und so ihren Handelskrieg zumindest nicht weiter eskalieren lassen. Das wäre gut für die Weltwirtschaft, denn der Schaden ist bereits groß. Dass US-Präsident Donald Trump tatsächlich auf die Chinesen zugeht, bezweifelt IW-Außenhandelsexpertin Sonja Beer im iwd-Interview: „Er hat schon oft von einer Einigung gesprochen – und dann kam nichts.“

—> [Seiten 2-4](#)

Pharmaindustrie

Das Arzneimittelrecht ist weitgehend europäisch harmonisiert, weshalb der Brexit – vor allem unregelt – für die Branche einschneidende Konsequenzen haben wird.

—> [Seite 9](#)

Flächenverbrauch

Jeden Tag werden in Deutschland fast 60 Hektar Boden für neue Wohngebiete und Verkehrswege verbraucht. Ein Zertifikatehandel könnte den Flächenfraß stoppen.

—> [Seite 10](#)

Am Ende verlieren alle

Welthandel. Nachdem US-Präsident Donald Trump Anfang 2018 die ersten Strafzölle gegen chinesische Waren ankündigte, ist der Handelsstreit eskaliert. Zwar ist jetzt zumindest ein Teilabkommen in Sicht, doch der Warenhandel zwischen den beiden größten Volkswirtschaften der Welt ist bereits stark zurückgegangen und drückt das weltweite Wachstum spürbar. Es gibt allerdings auch lachende Dritte, wie eine neue IW-Studie zeigt.

Ein freier Handel nutzt allen, denn offene Länder sind reicher, wachsen schneller und haben weniger Arme als geschlossene Volkswirtschaften – so lautet seit rund 60 Jahren das Credo der Globalisierung. Tatsächlich sind die Vorteile des Freihandels beeindruckend: Seit 1960 ist das weltweite Bruttoinlandsprodukt um den Faktor 60 gestiegen, pro Weltenbürger gerechnet hat es sich von knapp 450 Dollar auf fast 11.000 Dollar erhöht.

Doch es gilt auch das Gegenteil: Protektionismus schadet, wie die jüngste Warnung des Internationalen Währungsfonds (IWF) zeigt:

Heben die USA und China ihre gegenseitigen Strafzölle nicht auf, wird die weltweite Wirtschaftsleistung 2020 um rund 700 Milliarden Dollar oder 0,8 Prozent sinken.

Welche konkreten Folgen der Protektionismus für den Handel nach sich zieht, hat das Institut der deutschen Wirtschaft in einer neuen Studie untersucht:

Die chinesischen Importe aus den USA sind mittlerweile um mehr als ein Viertel zurückgegangen, die US-Importe aus China sind um mehr als 8 Prozent gesunken.

Die bilateralen Minuszahlen bedeuten jedoch nicht, dass die jeweiligen Importe insgesamt zurückgegangen sind. China hat

seine Einfuhren in diesem Zeitraum vielmehr um gut 3,3 Prozent erhöht, die US-Importe sind sogar um fast 6,4 Prozent gestiegen. Das heißt logischerweise nichts anderes, als dass andere Länder vom Hickhack der beiden Streithähne profitieren. Im Einzelnen:

China. Im Reich der Mitte sind die Einfuhren vom ersten Quartal 2018 bis zum zweiten Quartal 2019 im Monatsdurchschnitt um rund 5,5 Milliarden Dollar gestiegen (Grafik). Allein die drei größten Gewinner – Brasilien, Australien und Malaysia – haben mit einem Plus von insgesamt rund 4,1 Milliarden Dollar den Rückgang der Importe aus den USA um 3,7 Milliarden Dollar mehr als ausgeglichen und ihre Importanteile um 0,6 bis 0,8 Prozentpunkte erhöht.

Auch die EU konnte sich vom gewachsenen chinesischen Importkuchen ein größeres Stück abschneiden. Das Plus von 2,3 Milliarden Dollar bedeutet, dass der EU-Anteil um gut 0,9 Prozentpunkte auf nunmehr 13,7 Prozent gestiegen ist.

Ähnliches gilt für Deutschland: Mit einem Plus von rund 600 Millionen Dollar oder 7 Prozent hat sich der Anteil an den chinesischen Einfuhren auf 5,3 Prozent erhöht.

Relativ gesehen waren andere EU-Länder noch erfolgreicher. So konnte Frankreich seine Exporte

nach China um fast ein Viertel steigern, Irland verbucht sogar ein Plus von annähernd 48 Prozent. Absolut gesehen liefern beide Länder jedoch wesentlich weniger nach China als Deutschland: Die Franzosen kamen zuletzt auf monatliche Exporte von gut 2,6 Milliarden Dollar, die Iren auf rund 1,2 Milliarden Dollar – Deutschland verdiente mit seinen Lieferungen fast 9 Milliarden Dollar.

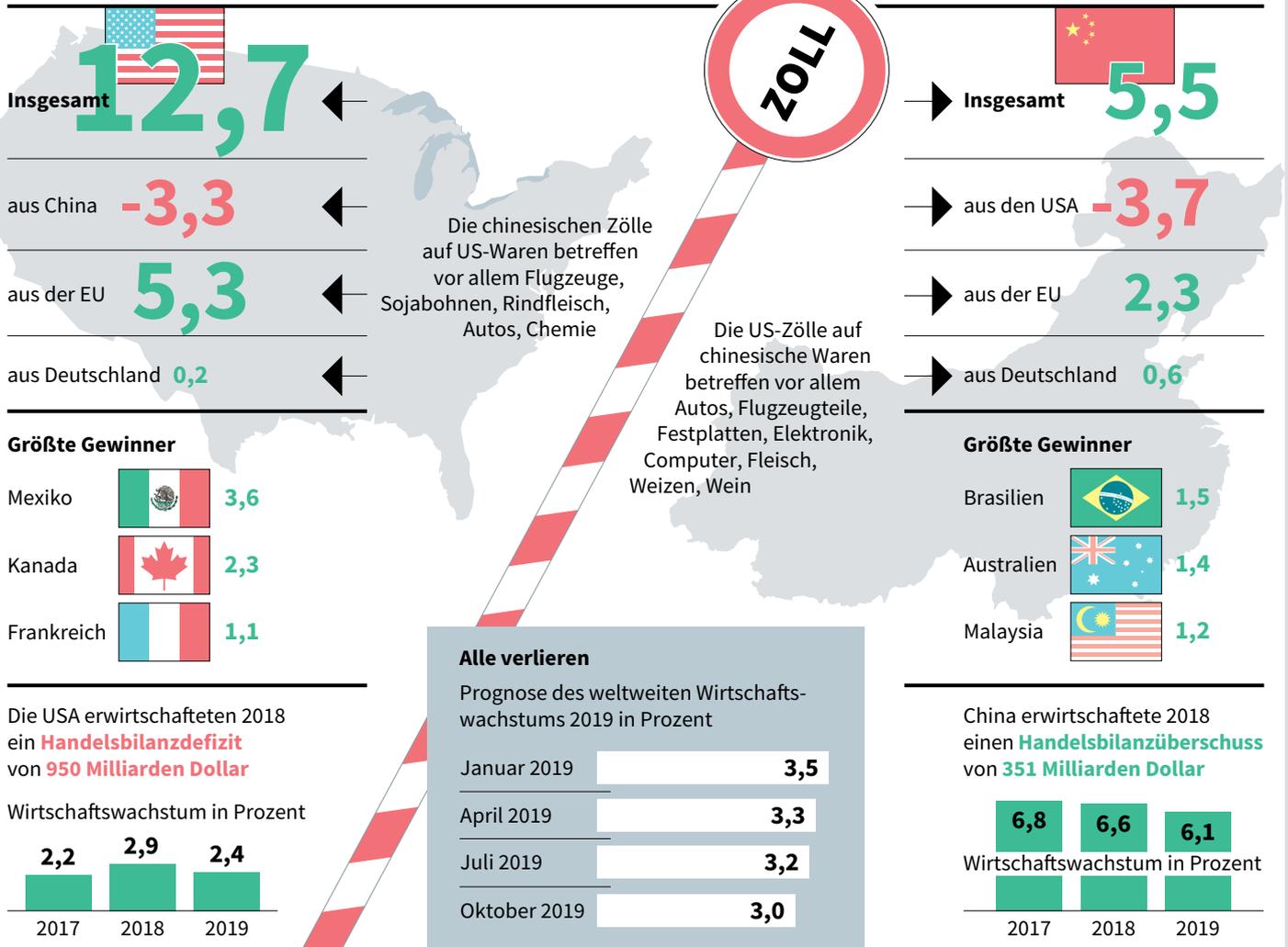
USA. Obwohl die Strategie von Präsident Trump darauf ausgerichtet ist, weniger zu importieren, sind die US-Einfuhren auch nach Beginn des Handelskriegs gestiegen. Waren es im ersten Quartal 2018 knapp 200 Milliarden Dollar pro Monat, standen im zweiten Quartal 2019 schon gut 212 Milliarden Dollar in den Büchern.

Von diesem Zuwachs profitierten vor allem die US-Nachbarländer Mexiko und Kanada sowie Frankreich. Zusammen kamen diese drei Länder auf ein Plus von 7 Milliarden Dollar – mehr als doppelt so viel wie der Rückgang der US-Importe aus China.

Die EU konnte ihren Anteil an den US-Einfuhren um 14 Prozent auf rund 22 Milliarden Dollar pro Monat steigern. Anders als im Außenhandel mit China konnte Deutschland beim Geschäft mit den USA nur wenig zulegen: Der Importanteil stieg lediglich um magere 0,09 Punkte auf rund 5,2 Prozent.

Der Handelskrieg zwischen den USA und China

Veränderung der monatlichen Importe von 2018 (Durchschnitt Januar bis März) bis 2019 (Durchschnitt April bis Juni) in Milliarden Dollar



Wirtschaftswachstum 2019: Prognose

Quellen: Internationaler Währungsfonds, Welthandelsorganisation, Institut der deutschen Wirtschaft
© 2019 IW Medien / iwd

iwd

All diese Umlenkungen der Handelsströme dürfen allerdings nicht so interpretiert werden, dass der Handelsstreit zwischen China und den USA eine Art Nullsummenspiel ist, bei dem – wie Trump glaubt – der eine gewinnt, was der andere verliert. Ganz im Gegenteil – letztlich gibt es nur Verlierer:

In diesem Jahr hat der IWF seine Wachstumsprognose für die Weltwirtschaft schon viermal nach unten revidiert und als Begründung neben dem Brexit vor allem den Handelskrieg zwischen China und den USA genannt.

Auch die deutsche Wirtschaft ächzt bereits unter dem lahrenden Welthandel. Der lag in der ersten Jahreshälfte unter dem Vorjahreswert – einen solchen Rückgang gab es zuletzt im Krisenjahr 2009. Dass Handelskriege keineswegs leicht zu gewinnen sind – wie Trump ebenfalls glaubt –, bekommen inzwischen auch die USA selbst zu spüren:

Im zweiten Quartal 2019 sind die US-Exporte um 5,8 Prozent zurückgegangen.

Ähnlich schlecht sieht es beim Wirtschaftswachstum aus. Der IWF prognostiziert den USA für dieses

Jahr ein Wachstum von 2,4 Prozent, im Vorjahr waren es noch 2,9 Prozent. Auch China kann sich keinen langen Handelskrieg leisten. Die Wirtschaft wächst schon seit Jahren mit abnehmenden Raten: Waren es 2010 noch 10,6 Prozent, werden 2019 laut IWF nur noch 6,1 Prozent erreicht – für chinesische Verhältnisse ist das zu wenig.

IW-Kurzbericht 71/2019

Sonja Beer: Handelskrieg: Die ersten Folgen

iwkoeln.de/handelskrieg

„Es ist gerade keine gute Zeit für den Welthandel“



Foto: IW Medien

Interview. *Der Handelsstreit zwischen den Vereinigten Staaten und China wirkt sich auch auf Europa aus. Was deutsche Unternehmen tun können und welche Rolle der EU-Handelskommissar in diesem Konflikt spielt, erklärt IW-Außenhandlungsexpertin **Sonja Beer**.*

Vom Handelsstreit zwischen den USA und China profitieren auch einige europäische Länder, allerdings unterschiedlich stark. Warum?

Das hat mit den unterschiedlichen Exportgütern der EU-Länder zu tun. Die amerikanischen Firmen exportieren ähnliche Produkte nach China wie Deutschland. Und tatsächlich hat China – wohl aufgrund der als Vergeltung erhobenen Importzölle auf US-Produkte – weniger Waren aus den USA und mehr Waren aus Deutschland gekauft. Deutsche Exporteure konnten also auf Kosten von US-Konkurrenten profitieren.

China wiederum hat den USA vor allem Büro-, Buchhaltungs- sowie Haushaltsgeräte verkauft – das ist aber nicht das, was Deutschland üblicherweise in den USA absetzt. Deshalb hat der Anteil der US-Importe aus Deutschland seit Beginn des Handelskonflikts nicht zugelegt. Anders ist es zum Beispiel mit Frankreich, das seinen Anteil an den US-Importen ausbauen konnte.

Wie sieht es ansonsten für deutsche Unternehmen auf dem Weltmarkt aus?

Im Moment leiden die heimischen Unternehmen – auch aufgrund des Handelskonflikts zwischen China und den Vereinigten Staaten – unter einer schwächelnden Weltmarktnachfrage.

Gibt es denn Hoffnung, dass sich die Handelsbeziehungen wieder verbessern?

Das ist schwer zu sagen. Eines aber ist klar: Es ist gerade keine gute Zeit für den Welthandel, denn bei Handelskonflikten verlieren am Ende alle. Auf jeden Fall sollten die USA und China aber weiterverhandeln, um den Streit hoffentlich doch bald beilegen zu können.

Donald Trump hat vor einigen Tagen angekündigt, die geplante Erhöhung von Strafzöllen gegen China auszusetzen. Ist das ein Friedenszeichen oder bloß Taktik, weil er angesichts der Präsidentschaftswahlen im kommenden Jahr einen Einbruch der US-Wirtschaft verhindern will?

Diese Absichtserklärung ist auf jeden Fall ein kleiner Schritt in die richtige Richtung. Ob daraus mehr wird, werden wir erst in ein paar Wochen wissen, falls es zu einer umfassenderen Einigung zwischen China und den USA kommt. Natürlich wäre es wünschenswert, wenn sich China wie angekündigt für ausländische Finanzdienstleister öffnet. Auch bei anderen Gütern, für die China seinen Markt für Investoren noch verschlossen hält, ist eine Öffnung nötig. Zudem sind verlässliche und einklagbare Regelungen zum Schutz des geistigen Eigentums in China dringend nötig. Aber ich bin eher skeptisch, der US-Präsident hat in den vergangenen anderthalb Jahren schon oft erklärt, es gäbe eine Einigung – und dann kam nichts.

Die Handelspolitik der Europäischen Union wird in Brüssel gemacht. Sollte sich der neue Handelskommissar in diesen Konflikt einmischen?

Nein, besser nicht, schließlich gibt es zwischen der EU und den Vereinigten Staaten ebenfalls einen Handelsstreit. In Kürze wird sich wohl entscheiden, ob Trump die mehrfach angedrohten Autozölle gegen die EU verhängt. Um das zu verhindern, bleibt ebenfalls nur, weiter zu verhandeln. Das ist immer besser als Eskalation.

Es kommt auf die Sprache an

Arbeitsmarkt. Schlechte Sprachkenntnisse sind ein Hauptgrund für die geringere Arbeitsmarktintegration von Zuwanderern. Wenn diese aber das gleiche Sprach- und Bildungsniveau haben wie Einheimische, verdienen sie auch gleich viel, zeigt eine neue IW-Studie.

Deutschland wird in Zukunft auf den Zuzug von ausländischen Fachkräften angewiesen sein. Aktuell hinkt die Arbeitsmarktlage von Zuwanderern in der Bundesrepublik der von Einheimischen allerdings noch hinterher. So verdienen Zuwanderer im Schnitt weniger als Personen ohne Migrationshintergrund und sind häufiger erwerbslos.

Ein Grund für die Unterschiede: Zwar sind zuletzt zunehmend Hochqualifizierte nach Deutschland gekommen, viele Zuwanderer der ersten Generation verfügen aber nur über ein geringes Bildungsniveau. Entsprechend schlechter sind ihre Chancen am Arbeitsmarkt.

Doch auch wenn die Faktoren Bildungsniveau, Alter und Ge-

schlecht berücksichtigt werden, gibt es Unterschiede zwischen Zuwanderern und Einheimischen. So verdienen vor 2010 Zugewanderte bei ansonsten gleichen Voraussetzungen wie Einheimische bis zu 2,60 Euro pro Stunde weniger als Personen ohne Migrationshintergrund.

Werden jedoch die geringeren Sprachkenntnisse der Migranten berücksichtigt, gehen die Lohnunterschiede so weit zurück, dass sie in der Praxis nicht mehr relevant sind. Anders ausgedrückt:

Bei gleichem Sprach- und Bildungsniveau verdienen Zuwanderer genau so viel wie Einheimische.

Bei der Erwerbslosigkeit zeigt sich kein so eindeutiges Bild. Die Unterschiede werden aber auch hier deutlich kleiner, wenn man die Sprachkenntnisse einbezieht.

Aktuell gibt es noch viel Potenzial bei den Deutschkenntnissen von Zuwanderern. Das verdeutlicht eine Befragung für das Sozio-oekonomische Panel von 2017 (Grafik).

Darin gaben von den vor 2010 zugewanderten Personen nur knapp

33 Prozent an, dass sie sehr gut Deutsch sprechen, lesen und schreiben können. Dagegen schätzen 28 Prozent ihre Deutschkenntnisse als zufriedenstellend oder schlechter ein. Bei den nach 2010 Zugewanderten ist die Lage noch schlechter. Das ist jedoch nicht verwunderlich, da viele von ihnen noch dabei sind, Deutsch zu lernen.

Bei allen Zugewanderten schneiden Personen mit Hochschulabschluss klar besser ab als Personen mit niedrigem Bildungsniveau.

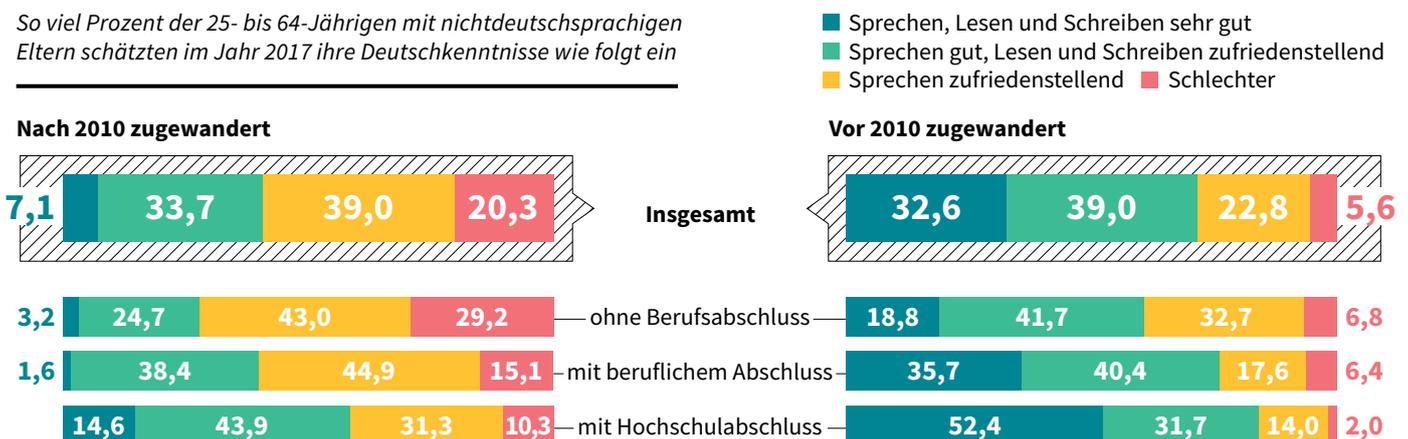
Da die Sprache offensichtlich der Schlüssel zur erfolgreichen Arbeitsmarktintegration ist, sollten Angebot und Qualität der Sprachförderung ausgebaut werden. Das gilt nicht nur für Zuwanderer, sondern auch für gering qualifizierte Einheimische – denn sie schneiden bei Sprachtests oft schlechter ab als Zuwanderer mit Hochschulabschluss.

Aus IW-Trends 3/2019

Sprachkenntnisse entscheidend für die Arbeitsmarktintegration
iwkoeln.de/sprachkenntnisse

Zuwanderer in Deutschland: Ausbaufähige Sprachkenntnisse

So viel Prozent der 25- bis 64-Jährigen mit nichtdeutschsprachigen Eltern schätzten im Jahr 2017 ihre Deutschkenntnisse wie folgt ein



Quelle: Sozio-oekonomisches Panel
 © 2019 IW Medien / iwd

Die Patentkönige

Kfz-Branche. Die deutschen Autobauer haben ihren Vorsprung bei den Patentanmeldungen in den vergangenen Jahren gegenüber anderen Branchen stark ausgebaut, wie eine Analyse des Instituts der deutschen Wirtschaft zeigt. Die technologischen Schwerpunkte haben sich dabei verschoben. Besonders in den Bereichen Elektronik und Digitalisierung konnten die Hersteller zulegen.

Fortschritt und Innovationskraft sind in Deutschland seit Jahrzehnten eng mit der Automobilindustrie verbunden, denn die Hersteller investieren kräftig in die Forschung:

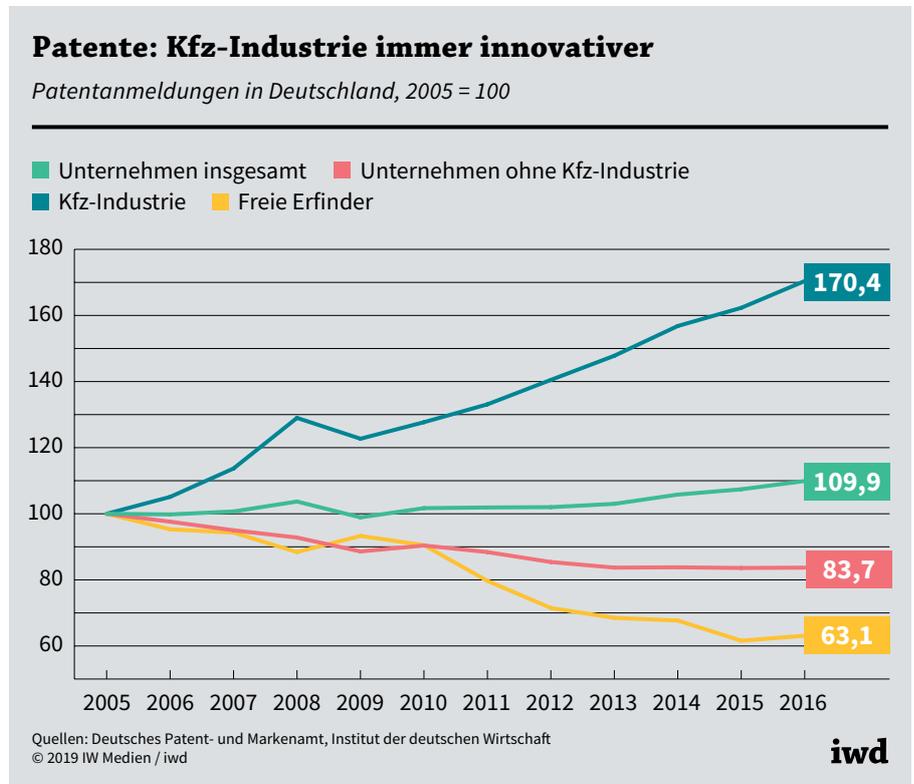
Im Jahr 2017 beliefen sich die Innovationsausgaben der Automobilindustrie in Deutschland auf 47,4 Milliarden Euro.

Damit war sie für mehr als ein Viertel aller Investitionen der deutschen Wirtschaft in Forschung und Entwicklung verantwortlich.

Dass sich diese Ausgaben lohnen, zeigt eine Auswertung des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) auf der Basis von Daten des Deutschen Patent- und Markenamts.

Demnach waren im Jahr 2016 rund 47 Prozent aller Patentanmeldungen von Unternehmen in Deutschland auf die Kfz-Branche zurückzuführen. Die Wissenschaftler beziehen in ihre Betrachtung neben der Autoindustrie auch Hersteller von anderen landgebundenen, straßentauglichen Kraftfahrzeugen vom Mährescher bis zum Panzer ein. Diese machen aber nur einen ziemlich geringen Anteil an den Anmeldungen aus.

Nicht dabei sind Patentanmelder mit Sitz im Ausland, wie etwa der US-Autobauer Ford, der seine Patente über eine Gesellschaft in Michigan anmeldet. Ebenfalls ausgeschlossen sind Anmeldungen



für Schienenfahrzeuge oder Gabelstapler.

Unter dem Strich haben die Autohersteller ihre führende Position ausgebaut (Grafik):

Im Vergleich zu 2005 konnte die Automobilindustrie ihre Patentanmeldungen bis 2016 um gut 70 Prozent steigern.

In absoluten Zahlen bedeutet dies einen Sprung von etwa 9.800 auf mehr als 16.700 Anmeldungen.

Bemerkenswert ist das auch mit Blick auf die deutsche Gesamtbilanz.

Denn unterm Strich ist die Zahl der Erstanmeldungen, an denen mindestens ein Anmelder aus Deutschland beteiligt war, zwischen 2005 und 2016 nur um 3,4 Prozent gestiegen – konkret von rund 37.800 auf 39.100. Ohne die Stärke der Kfz-Branche hätte es folglich einen deutlichen Rückgang gegeben.

Das IW hat darüber hinaus analysiert, in welchen Technologieparten die Patente der Kfz-Branche angemeldet wurden. Dazu wurden acht verschiedene Technologieberei-

che festgelegt. Die erste Erkenntnis: Insgesamt stieg die Zahl der Patentanmeldungen zwischen 2005 und 2016 in allen acht Bereichen um mindestens 14 Prozent. Aus der genauen Auswertung der Verteilung lassen sich zudem Rückschlüsse auf die Ausrichtung der Kfz-Branche ziehen (Grafik):

Seit 2008 ist der Anteil der Patenteinreichungen für den konventionellen Antrieb gemessen an allen Anmeldungen der Branche stark zurückgegangen. Im Jahr 2016 war er mit 26,7 Prozent 6,4 Prozentpunkte niedriger als acht Jahre zuvor.

Im Gegensatz dazu ist der Anteil des Bereichs Elektrik, Elektronik und Sensoren deutlich gestiegen – von 2005 bis 2016 um 8,2 Prozentpunkte. In absoluten Patentzahlen bedeutet dies ein Plus von gut 170 Prozent. Dieser Technologiebereich konnte im Betrachtungszeitraum das bei Weitem stärkste Wachstum verbuchen.

Neben Erfindungen zur elektronischen Datenverarbeitung gehören zu diesem Cluster schwerpunktmäßig Sensoren, aber auch Bauteile zur Wandlung von chemischer in elektrische Energie sowie die Steuerungs- und Regelungselektronik. All dies wird im Wesentlichen für die Batterietechnik benötigt. Tatsächlich sind unter den 15 meistverwendeten Technologieklassen der Kfz-Industrie drei, die sich der Batterietechnik zurechnen lassen. Zwei weitere befassen sich mit Hybridantrieben.

In den Bereichen Digitalisierung und Sonstige Patente sind viele Zukunftsthemen dem autonomen Fahren zuzurechnen. Es zeichnet sich eine Verschiebung von den klassischen hin zu elektrifizierten Antriebssträngen ab.

Bei der Bewertung der Daten muss man berücksichtigen, dass die Patentanmeldungen die Forschungsleistungen der Vorjahre abbilden.

Bedingt durch eine 18-monatige Frist bis zur Offenlegung der Patentschrift lassen sich Daten auch nur mit zusätzlicher Verzögerung erfassen. Das erste Umdenken hat bei den Autoherstellern also bereits vor Beginn des Dieselskandals im September 2015 stattgefunden. Der anschließende durchgreifende Strategiewechsel der großen Autobauer dürfte sich deshalb in den kommenden Jahren in der Patentstatistik deutlich bemerkbar machen und die angesprochene Verschiebung weiter verstärken.

Unterscheidet man bei den aktuellen Daten zwischen Herstellern und Zulieferern, lassen sich weitere Erkenntnisse gewinnen:

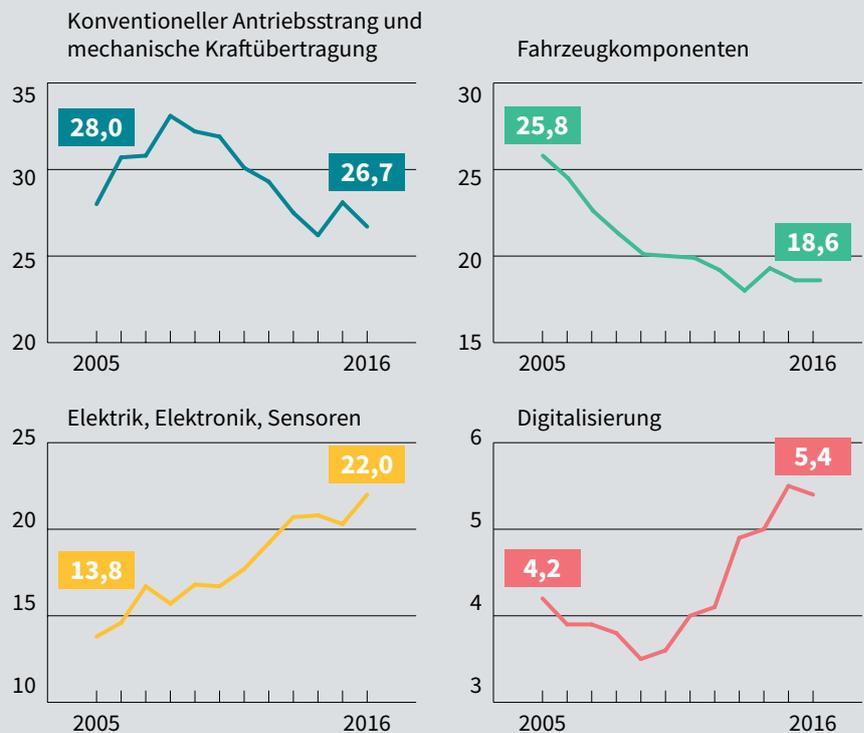
Die Autobauer sind in ihrer Patentaktivität deutlich breiter aufgestellt als ihre Zulieferer.

Ein Viertel ihrer Anmeldungen im Jahr 2016 entfiel auf den Bereich Elektrik, Elektronik und Sensoren. Aber auch Segmente wie Fahrzeugkomponenten oder Anordnungen, Verfahren und Werkzeuge waren Schwerpunkte der Hersteller. Patente im Bereich der konventionellen Antriebsstränge kamen dagegen – anders als man es von Autobauern erwartet – nur auf einen Anteil von 14,5 Prozent.

Im Gegensatz dazu hatten von den Patentanmeldungen der zehn umsatzstärksten Zulieferer 2016 noch mehr als 36 Prozent einen Bezug zum konventionellen Antriebsstrang. Ein Schwerpunkt lag dabei auf der Getriebetechnik. Die weniger umsatzstarken Zulieferer wiesen dagegen einen deutlich geringeren Anteil in dieser Kategorie auf.

Autoindustrie: Elektronik immer wichtiger

So viel Prozent der Patentanmeldungen in der Autoindustrie entfielen auf diese Bereiche



Rest zu 100: unter anderem Anordnungen, Verfahren und Werkzeuge sowie Anhänger, Aufbauten und Sonderfahrzeuge

Quellen: Deutsches Patent- und Markenamt, Institut der deutschen Wirtschaft © 2019 IW Medien / iwd

Weniger Geld mit Anzeigen

Werbemarkt. Die Werbekonjunktur in Deutschland schwächt. Hauptverantwortlich dafür sind vor allem die seit Jahren rückläufigen Werbeeinnahmen der Printmedien.

Ob beim Lesen der Tageszeitung oder beim Surfen im Internet, zu Hause vor dem Fernseher oder auf der Straße auf Plakaten und Litfaßsäulen: Werbung begegnet uns jeden Tag. Mit Gesamtausgaben von fast 31,9 Milliarden Euro wurde in Deutschland 2018 fast 1 Prozent des gesamten nominalen Bruttoinlandsprodukts für Werbeschaltungen ausgegeben.

Doch trotz der milliardenschweren Investitionen kriselt die Werbekonjunktur. So lag die Wachstumsrate der Bruttoausgaben für Werbung im vergangenen Jahr erstmals seit 2012 unter 1 Prozent. Betrachtet man die Netto-Werbeeinnahmen, die um Rabatte und Provisionen bereinigt sind, zeigt sich der Abwärtstrend noch deutlicher (Grafik):

Die Werbeträger in Deutschland machten 2018 rund 394 Millionen Euro weniger Nettoumsatz mit Werbeschaltungen als im Vorjahr.

Dass die Einnahmen im Werbemarkt sinken, lässt sich vor allem auf zwei Aspekte zurückführen. Zum einen ist mit der Fernsehwerbung, die fast die Hälfte der gesamten Bruttoeinnahmen einspielt, der große Wachstumsmotor des Marktes ins Stottern geraten. Zwar konnten die öffentlich-rechtlichen Sender vor allem aufgrund des attraktiven Werbeumfelds während der Fußball-Weltmeisterschaft ihre Umsätze steigern. Die rückläufige Tendenz bei den ungleich mehr auf Werbeeinnah-

men angewiesenen Privatsendern konnten die Mehreinnahmen von ARD und ZDF allerdings nicht auffangen, sodass das Fernsehen erstmals seit 2009 keine positive Entwicklung der Werbeumsätze bilanzieren konnte.

Zweiter und ausschlaggebender Punkt ist der Einbruch bei den Printmedien. Dazu zählen Tages- und Wochenzeitungen einschließlich ihrer Beilagen, Anzeigenblätter, Fach- und Publikumszeitschriften sowie Verzeichnismedien wie beispielsweise das Telefonbuch – alle Printprodukte zusammen mussten einen Umsatzrückgang von 5,8 Prozent netto gegenüber dem Vorjahr hinnehmen. Das Minus von rund 460 Millionen Euro war größer als bei allen anderen Werbeträgern

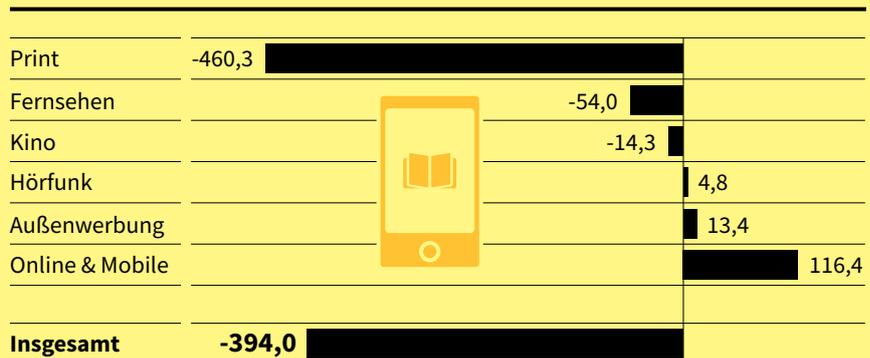
und sogar höher als der Rückgang im gesamten Markt.

Die sinkenden Erlöse durch Werbung in Druck-Erzeugnissen sind dabei kein kurzfristiges Phänomen, sondern ein langfristiger Trend: Bereits seit 2012 nehmen die Netto-Werbeeinnahmen der Printmedien jedes Jahr weiter ab.

Während im Printbereich so immer weniger Geld durch Werbung verdient wird, legt der Sektor Online und Mobile stetig zu. Mit einem Bruttowachstum der Werbeeinnahmen von 5 Prozent konnte sich diese Sparte prozentual am stärksten steigern, auch in der Nettostatistik zeigt die Desktop- und Handywerbung mit einem Einnahmeplus von mehr als 7 Prozent den größten Zuwachs der Werbeträger.

Einbußen im Werbemarkt

Veränderung der Netto-Werbeumsätze zwischen 2017 und 2018 in Deutschland in Millionen Euro



Quelle: Zentralverband der deutschen Werbewirtschaft © 2019 IW Medien / iwd

Risiken, aber auch Chancen

Pharmaindustrie. Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Brexits auf die pharmazeutische Industrie sind inzwischen spürbar – allerdings leidet die britische Seite mehr als die deutsche. Rechtlich und institutionell kann ein unregelter Brexit für alle Beteiligten zur Herausforderung werden.

Die Pharmaindustrie zählt zu den am strengsten regulierten Branchen, das Arzneimittelrecht ist weitgehend europäisch harmonisiert. Weil der britische Pharmamarkt deshalb eng mit dem europäischen verzahnt ist, wird der Brexit – vor allem, wenn er unregelt ist – in den international ausgerichteten Wertschöpfungsketten der Branche Spuren hinterlassen.

In den deutsch-britischen Handelsbeziehungen sind bereits Bremsspuren zu sehen (Grafik):

Der Anteil der deutschen Pharma-Ausfuhren nach Großbritannien ist von 2015 bis 2018 um fast 11 Prozentpunkte gesunken.

Auch in umgekehrter Richtung bremst der Brexit die Geschäfte, wenn auch weniger stark:

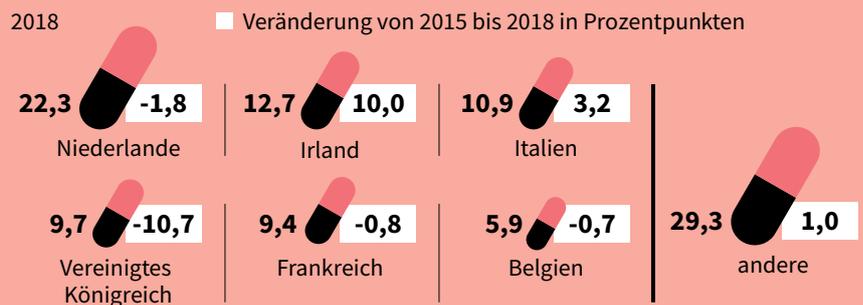
Der Anteil deutscher Pharma-Importe aus Großbritannien ist von 2015 bis 2018 um 1,2 Prozentpunkte auf 6,4 Prozent der gesamten Einfuhren zurückgegangen.

Das heißt: Die Abhängigkeit der deutschen Pharmaindustrie von britischen Einfuhren ist deutlich geringer, als dies bei ihren Ausfuhren ins Königreich der Fall ist.

Diese Zahlen der Ein- und Ausfuhren unterscheiden jedoch nicht, ob es sich dabei um Endprodukte oder um Vorleistungen handelt – die aber

Deutsche Pharmaindustrie: Erste Brexit-Spuren

Ausfuhren pharmazeutischer Erzeugnisse in die EU-Mitgliedsstaaten in Prozent



Ausfuhren nach Irland: Sondereffekte, die noch nicht benannt sind und damit nicht als Brexit-Effekt gewertet werden können.

Quelle: Statistisches Bundesamt
© 2019 IW Medien / iwd

iwd

spielen eine entscheidende Rolle. Was den deutsch-britischen Vorleistungshandel angeht, ist die deutsche Abhängigkeit gering: Nur 2 Prozent aller Vorleistungen bezieht die Pharmaindustrie aus Großbritannien – umgekehrt stammen jedoch 7 Prozent der britischen Vorleistungsbezüge aus der Bundesrepublik.

Aus ökonomischer Sicht ist ein harter Brexit für die deutsche Pharmaindustrie zwar ein Risiko, aufgrund der geringen Vorleistungsbezüge sollte eine Kompensation und Neujustierung der Vertriebskanäle allerdings machbar sein. Für die Pharma-Branche mit ihren komplexen und hochregulierten Abläufen zeigen sich vor allem institutionelle und rechtliche Probleme:

Klinische Studien dürfen in der EU nur durchgeführt werden, wenn ein sogenannter Sponsor seinen Sitz in der EU hat. Für die Genehmigung einer klinischen Studie in der EU und im Vereinigten Königreich muss ein Unternehmen also zukünftig doppelte Strukturen vorhalten.

Die Zulassungsverfahren von Medikamenten gestalten sich schwieriger. Will ein Unternehmen seine Arzneien nach dem Brexit sowohl in der EU als auch in Großbritannien verkaufen, muss es sowohl im Vereinigten Königreich als auch in einem Mitgliedsland Niederlassungen einrichten und vorhalten.

Ihre Vertriebsstrukturen werden die Unternehmen zum Teil neu organisieren müssen. Ist das Vereinigte Königreich aus Sicht der EU ein Drittland, braucht es für Arzneimiteinfuhren von der Insel eine Einfuhrerlaubnis. Dies gilt nicht nur für Arzneimittel, die in Großbritannien hergestellt wurden, sondern auch für solche, die zum Beispiel aus logistischen Gründen in einem anderen Land hergestellt, aber über Großbritannien in die EU geliefert werden.

IW-Report 36/2019

Jasmina Kirchoff: Auswirkungen des Brexits auf die deutsche Pharmaindustrie
iwkoeln.de/pharmaindustrie

Zauberformel Zertifikat

Flächenverbrauch. Deutschland verbraucht jeden Tag viel Land für neue Siedlungs- und Verkehrsflächen. Ein Handel mit Zertifikaten könnte helfen.

Fast 60 Hektar Boden – mehr als 80 Fußballfelder – werden in Deutschland jeden Tag verbraucht: für neue Häuser, für Gewerbe- und Bürogebäude, für Straßen, Plätze, Zugstrecken und Flughäfen. Zwar ist der Flächenverbrauch zuletzt gesunken, doch nicht genug (Grafik):

Die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung sieht vor, dass ab 2020 nur noch 30 Hektar Fläche täglich verbraucht werden – also etwa die Hälfte dessen, was heute verbaut wird.

Gründe für das Eindämmen des Flächenverbrauchs gibt es genug: Rund die Hälfte aller Siedlungs- und Verkehrsflächen ist versiegelt. Zudem steht dieser Boden nicht mehr für andere Nutzungen zur Verfügung – für die Landwirtschaft, den Hochwasserschutz, für versickern des Oberflächenwasser, für Wildtiere und Insekten sowie für Menschen, die sich in der Natur erholen wollen.

Andererseits ist Wohnraum vielerorts knapp. Und weil das auch der Großen Koalition klar ist, hat sie 2018 zugesagt, innerhalb von vier Jahren 1,5 Millionen neue Wohnungen zu schaffen.

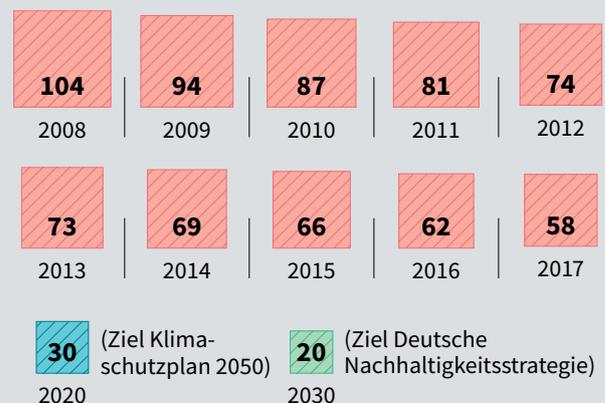
Aber wie verträgt sich das mit weniger Flächenverbrauch, für den zu rund zwei Drittel die Städte und Gemeinden als Genehmigungsinstanz verantwortlich sind? Ein vom Umweltbundesamt initiiertes Modellversuch, den das IW geleitet hat, zeigt eine mögliche Lösung: den Handel mit Flächenzertifikaten.

Dabei erhält jede Kommune jährlich und kostenlos – abhängig von der Einwohnerzahl – Zertifikate für Bauland. Will sie bisher ungenutzte Flächen als Bauland nutzen, muss die Gemeinde dafür ein Zertifikat einlösen. Hat sie zu wenig, kann sie zusätzliche Zertifikate von Gemeinden, die wiederum zu viele haben, kaufen. Zudem können Kommunen sogenannte weiße Zertifikate schaffen, indem sie Rückbaumaßnahmen vornehmen.

Weil das Ausweisen von neuem Bauland aufgrund der Flächenzertifikate mit höheren Kosten verbunden ist, wird es attraktiver, den vorhandenen Siedlungsbestand zu nutzen. Da Metropolen wie Köln kaum in die Fläche wachsen und aufgrund des Bevölkerungsschlüssels viele Zertifikate erhalten, wird der Flächenhandel hier kaum

Flächenverbrauch: Doppelt so hoch wie geplant

So viele Hektar Boden wurden täglich in Deutschland für neue Siedlungs- und Verkehrsflächen verbraucht



Jahreswerte: gleitender Vierjahresdurchschnitt

Quelle: Umweltbundesamt
© 2019 IW Medien / iwd

iwd

zu Veränderungen führen. In den stark wachsenden Kommunen in unmittelbarer Nähe der Ballungsräume dürfte es dagegen zu intensiverer Nachverdichtung etwa durch Dachaufstockungen oder Anbauten kommen.

Vom Handel mit Flächenzertifikaten profitieren aber auch schrumpfende Regionen. Denn sie können ungenutzte Zertifikate sowie durch Rückbau gewonnene weiße Zertifikate an Kommunen verkaufen, die besonders viel Bauland ausweisen wollen – und das eingeworbene Geld in die eigene Infrastruktur sowie in die Aktivierung von Brachflächen und Leerständen investieren.

Auch der Neubau von 1,5 Millionen neuen Wohnungen ließ sich im Modellversuch mit einem täglichen Flächenverbrauch von 30 Hektar vereinbaren – vorausgesetzt, es werden nicht nur Einfamilienhaussiedlungen auf dem Land, sondern auch gut angebundene neue Stadtquartiere mit mindestens dreistöckigen Mehrfamilienhäusern in den Ballungsräumen errichtet.

Neubau finanziert Mobilität

Immobilien. Die Ballungsregionen brauchen neue Wohnungen, auch abseits der Zentren. Um dabei nicht neuen Individualverkehr auszulösen, ist eine gute ÖPNV-Anbindung des Umlandes notwendig, aber teuer. Finanzierungspotenzial hierfür bieten die durch eine gute Anbindung höheren Grundstückspreise.

Deutschlands Ballungsregionen ziehen immer mehr Menschen an. Um den Bedarf zu decken, braucht es neue Quartiere, auch im Umland. Dies birgt jedoch die Gefahr, dass der Flächenverbrauch steigt (siehe Seite 10) und noch mehr Autos die Städte verstopfen und für schlechte Luft in den Zentren sorgen.

Wichtig ist daher, dass ein Stadtquartier gut an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen ist, und zwar bevor die ersten Wohnungen bezugsfertig sind. Ansonsten kaufen sich die neuen Bewohner möglicherweise ein zweites Auto, das sie dann weiter nutzen, auch wenn der ÖPNV-Anschluss fertiggestellt ist.

Doch neue Strecken, vor allem für den umweltfreundlichen Schienenverkehr, sind teuer. Schätzungen zufolge kostet ein Streckenkilometer Schiene etwa 15 Millionen Euro.

Um diese Investitionen zu refinanzieren, bieten sich bei Neubauten beispielsweise die Wertzuwächse der Grundstückspreise an. Denn eine gute ÖPNV-Anbindung lässt die Immobilienpreise in der Umgebung steigen, wie eine neue Studie des IW am Beispiel der Städte Köln, Karlsruhe und Stuttgart zeigt.

So ist in Köln eine Verkürzung der Reisezeit um zehn Minuten zum Hauptbahnhof mit einer Wertsteigerung von etwa 3 Prozent des Immobilienwerts verbunden.

Wie hoch genau das Finanzierungspotenzial durch gestiegene

Immobilienpreise beim ÖPNV-Ausbau ausfällt, zeigt sich, wenn man den durchschnittlichen Preis einer Immobilie in seine Bestandteile zerlegt (Grafik):

Eine Verkürzung der Reisezeit zum Kölner Hauptbahnhof von 80 auf 40 Minuten führt bei einer Neubau-Musterwohnung zu einem Preisaufschlag von 500 Euro pro Quadratmeter gegenüber baugleichen Objekten in ähnlichen Lagen ohne ÖPNV-Anbindung.

Bei einer Neubausiedlung mit 1.500 Wohnungen à 100 Quadratmeter Wohnfläche ergibt sich somit ein Finanzierungspotenzial von insgesamt etwa 75 Millionen Euro. Damit könnte eine etwa fünf Kilometer lange Straßenbahnschiene gebaut werden.

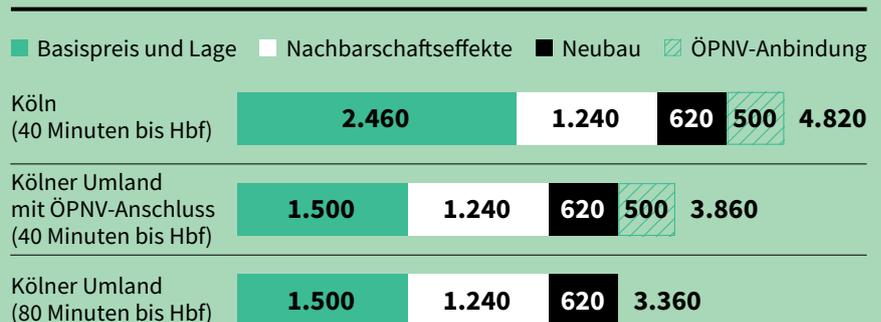
Um den Wertzuwachs als Finanzierungspotenzial nutzen zu können, muss die Kommune oder der Bauträger jedoch die Chance haben, die Grundstücke vor der Bodenwertsteigerung zu kaufen.

In Japan wird das häufig schon so praktiziert: Dort kauft die Bahngesellschaft Grundstücke für die neue Strecke sowie umliegendes Bauland. Nach der Fertigstellung des Bahnhofs kann die Bahn die umliegenden, nun wertvolleren Grundstücke an Projektentwickler zu einem höheren Preis verkaufen – und querfinanziert so den Bau der Bahnstrecke.

Studie: Mobilität und Wohnen – neue Perspektiven für die Stadtentwicklung
iwkoeln.de/stadtentwicklung

ÖPNV-Anbindung erhöht Immobilienpreise

So setzt sich der Kaufpreis einer baugleichen Musterimmobilie aus dem Jahr 2018 in Köln und dem Umland zusammen, in Euro je Quadratmeter



Neubau: Baujahr 2018, 81 Quadratmeter, 4 Zimmer, Erstbezug; Nachbarschaftseffekte: umliegende Gebäude sind auch Neubauten

Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft
© 2019 IW Medien / iwd

iwd

Adressaufkleber

Impressum

Herausgeber:

Institut der deutschen Wirtschaft Köln e.V.
Präsident: Arndt Günter Kirchhoff
Direktor: Prof. Dr. Michael Hüther
Mitglieder: Verbände und Unternehmen in Deutschland

Redaktionsleiter: Jork Herrmann (verantwortlich)

Redaktion: Berit Schmiedendorf (stellv.),
Andreas Wodok (Textchef), Carsten Ruge, Alexander Weber
Redaktionsassistent: Anja Hüpper

Grafik: IW Medien GmbH

Telefon: 0221 4981-255

Fax: 0221 4981-99255

E-Mail: iwd@iwkoeln.de

Bezugspreis:

€ 11,55/Monat inkl. Versandkosten und Mehrwertsteuer, Erscheinungsweise 14-täglich

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: Henke GmbH, Brühl

Rechte für den Nachdruck oder die elektronische Verwertung über:
lizenzen@iwkoeln.de

Zur Abwicklung des Vertriebs erforderliche Daten werden nach den Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes verwaltet.
E-Mail: datenschutz-iwd@iwmedien.de

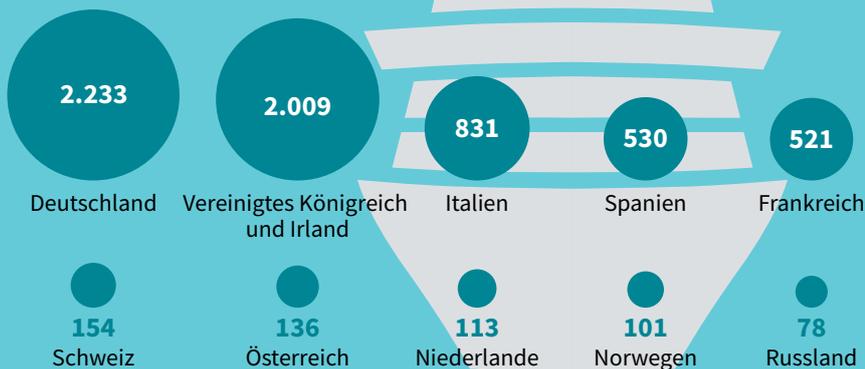


Top-Liste: Schiff ahoi!

Sie sind umstritten wegen ihrer Umwelteinflüsse und der Arbeitsbedingungen an Bord: Kreuzfahrten. Dennoch boomt diese Art des Reisens – allein die Zahl der Hochsee-Kreuzfahrtpassagiere aus Europa ist seit 2001 von 2 auf 7,2 Millionen gestiegen. Besonders beliebt ist das Schippern von Hafen zu Hafen bei den Deutschen: Zum Durchschnittspreis von knapp 1.700 Euro traten Bundesbürger 2018 mehr als 2,2 Millionen Mal eine Schiffsreise an – keine andere europäische Nation war auf den Meeren so stark vertreten. Die deutschen Kreuzfahrtgäste bleiben zudem relativ lange an Bord: im Schnitt neun Tage. Länger auf See sind nur die britischen und irischen Touristen.

Die größten Kreuzfahrtfans in Europa

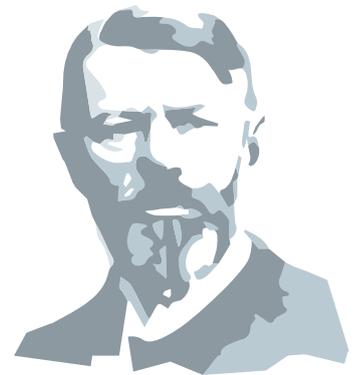
Zahl der Kreuzfahrtpassagiere aus diesen Ländern im Jahr 2018 in 1.000



Quelle: Cruise Lines International Association
© 2019 IW Medien / iwd

iwd

Max-Weber-Preis



Ethik im Blick

Der Max-Weber-Preis für Wirtschaftsethik zeichnet Nachwuchswissenschaftler für herausragende Beiträge zur Wirtschafts- und Unternehmensethik aus. Er wird in drei Kategorien – als Wissenschaftspreis, Master-Förderpreis und Bachelor-Studienpreis – vergeben und ist mit insgesamt 9.000 Euro dotiert. Die Bewerbungsfrist läuft noch bis Ende des Jahres. Alle Infos unter iwkoeln.de/max-weber-preis

Zweimal ausgezeichnet

Gleich zwei Projekte, an denen die iwd-Macher maßgeblich beteiligt waren, erhalten in diesem Jahr einen FOX Visuals Award in Silber: faktenflanke.de sowie iwd.de/eu-und-du. Die FOX-Jury honoriert die Gestaltung der Webspecials – unter anderem Layout, Bildsprache und Typografie. Die Faktenflanke war anlässlich der Fußball-Weltmeisterschaft 2018 mit „Wissen für die Halbzeitpause“ gestartet; „EU und Du“ zeigte vor der Europawahl auf, welche Vorteile die Europäische Union bietet.

