

EDITORIAL

Mobilität zwischen Wachstum und Umwelt

Ein Leben ohne Auto? Für viele Menschen im Familienleben und Beruf unvorstellbar. Wie das Statistische Bundesamt im November mitteilte, legten im Jahr 2008 etwa 60 % der Erwerbstätigen den täglichen Weg zur Arbeit mit dem Auto zurück. Auch Menschen in anderen Regionen der Welt wollen zunehmend Auto fahren. Allein in Asien wächst und wächst der Absatzmarkt für die Automobilindustrie. Die Bevölkerung in den asiatischen Ländern wird nach dem Population Reference Bureau von 4,1 Mrd. im Jahr 2009 auf 5,5 Mrd. Menschen im Jahr 2050 anwachsen. Diese demografische Herausforderung geht weltweit einher mit der Frage nach der Vereinbarkeit von ökonomischer Leistungsfähigkeit und ökologischer Verträglichkeit. Eine kontinuierliche Zunahme der Mobilität von Personen und der Motorisierung nimmt dabei eine wichtige Stellung an. Die neue Studie des HWWI und der Berenberg Bank „Mobilität“ zeigt auf, welche Trends die Entwicklung der Mobilität in den kommenden Jahrzehnten prägen werden, wie die deutsche Automobilwirtschaft die immer größere Absatzmärkte in Asien für sich nutzen kann und wie innovative Verkehrskonzepte vor dem Hintergrund des Klimaschutzes aussehen könnten. EL

IN DIESER AUSGABE

Mobilität der Zukunft: Chancen für die deutsche Automobilindustrie Seite 1/2

Wie wird der „Fremde“ zum „Fremden“? Seite 3

Krise in der Wirtschaft(swissenschaft) Seite 4

AUTOMOBILINDUSTRIE

Mobilität der Zukunft: Chancen für die deutsche Automobilindustrie

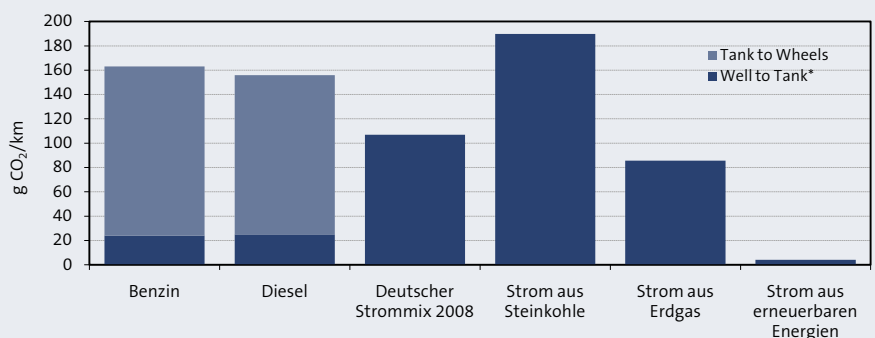
Für die deutsche Automobilindustrie besteht in Zukunft die Chance, von der weltweit zunehmenden Motorisierung der Bevölkerung zu profitieren. In der vom HWWI und der Berenberg Bank verfassten Studie „Strategie 2030 – Mobilität“ werden die zukünftig möglichen Entwicklungen im Verkehr beleuchtet und die daraus resultierenden ökonomischen Potenziale sowie die Rolle der staatlichen Förderung für die Entwicklung neuer Technologien aufgezeigt. Von Leon Leschus

In Deutschland ist die Automobilwirtschaft nach wie vor ein Schwergewicht in der Industrie. Die deutschen Hersteller produzierten im Jahr 2007 rund 10,15 Mio. Pkw. Davon wurden 5,40 Mio. Pkw in Deutschland gefertigt und 4,75 Mio. im Ausland. Rund 2/3 der in Deutschland produzierten Autos werden exportiert, insbesondere nach Westeuropa. Die Bruttowertschöpfung durch Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen betrug im Jahre 2007 über 50 Mrd. Euro. In Deutschland waren im Jahr 2008 rund 781 000 Arbeitnehmer in der Automobilindustrie direkt beschäftigt. Laut der Studie „Der Automobilmarkt in Deutschland“ vom HWWI ergeben sich über Zulieferer und Vorleistungsverflech-

tungen noch weit höhere Werte. So beträgt die indirekt von der Automobilwirtschaft abhängige Bruttowertschöpfung rund 130 Mrd. Euro und die indirekt abhängige Beschäftigung etwa 1,8 Mio. Arbeitnehmer.

Seit Ende 2008 haben die Automobilhersteller im Zuge der Finanz- und Wirtschaftskrise weltweit einen deutlichen Einbruch in den Absatzzahlen zu verzeichnen. In Deutschland wurden im ersten Quartal 2009 gegenüber dem Vorjahr rund ein Drittel weniger Pkw hergestellt. Typischerweise reduzieren beziehungsweise verschieben private Haushalte in Zeiten von Krisen vor allem ihre Ausgaben bei den langlebigen Konsumgütern. Eine Kompensation dieses

Stromquellen für Elektrofahrzeuge



* Well to Tank = alle CO₂-Emissionen, die bis hin zur Betankung des Pkws anfallen
Tank to Wheels = alle CO₂-Emissionen vom Pkw

Quellen: Eucar et al. (2007); Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2009); Fritsche (2007); Berechnungen des HWWI.

Nachfrageausfalls sollte durch die „Abwrackprämie“ erreicht werden.

Für den zukünftigen Erfolg der deutschen Automobilindustrie ist es von erheblicher Relevanz, sich strukturell auf die expandierenden Marktsegmente einzustellen. Die Motorisierung der Weltbevölkerung wird zukünftig weiter zunehmen. Die zentralen Triebkräfte hinter diesen Entwicklungen werden das immense Bevölkerungswachstum und die rasant steigenden Einkommen in zahlreichen Regionen der Welt sein. Für die Entwicklung der Weltbevölkerung prognostizieren die Vereinten Nationen bis zum Jahr 2030 eine Zunahme um 40,3 %. Das Welt-BIP wächst im entsprechenden Zeitraum in der Prognose der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen um 2,1 % pro Jahr.

Eine sehr dynamische Entwicklung des Automobilbestandes erwartet die OECD für China, Indien, Russland, Brasilien und Indonesien. Die Pkw-Dichte würde sich bis zum Jahr 2030 in Indien verdreifachen, in Indonesien vervierfachen und in China verzehnfachen. Bislang geht nur ein kleiner Teil der deutschen Automobilexporte in die Entwicklungs- und Schwellenländer. Um auf den wachsenden Absatzmärkten in Asien wettbewerbsfähig zu sein, ist es für die deutschen Automobilhersteller wichtig, adäquate Modelle für diese Märkte zu entwickeln. Umweltfreundliche und verbrauchsarme Technologien haben hierbei eine große Bedeutung; denn gerade asiatische Städte stehen vor dem Verkehrskollaps mit entsprechenden Folgen für die Umwelt.

Die dynamische Entwicklung des Personenverkehrs trägt dazu bei, dass sich der globale Energiebedarf bis zum Jahr 2050 verdoppeln wird. Im Verkehr werden gegenwärtig fast ausschließlich fossile Kraftstoffe verwendet. Fossile Energierohstoffe sind jedoch nur endlich vorhanden und verursachen bei ihrer Verbrennung hohe CO₂-Emissionen. Eine wichtige Frage mit Blick auf die Zukunft ist, welchen Beitrag Innovationen in der Automobilindustrie für

eine umweltschonendere Mobilität leisten können. Generell eröffnen neue Antriebstechnologien für Automobile erhebliche Potenziale zur Senkung der Umweltbelastungen durch CO₂-Emissionen.

Um die ökonomischen und ökologischen Chancen neuer Antriebstechnologien zu nutzen, wurden in Deutschland zahlreiche Aktivitäten angestoßen. Die deutsche Bundesregierung fördert die Verbreitung von Pkw mit Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie sowie von Elektrofahrzeugen. Ende August 2009 ist das Förderprogramm „Modellregionen Elektromobilität“ der deutschen Bundesregierung angelaufen, das mit 500 Mio. Euro aus dem Konjunkturpaket II ausgestattet wurde. In acht deutschen Regionen, darunter auch Hamburg und Berlin / Potsdam, soll der Aufbau und der Betrieb einer Infrastruktur für Elektrofahrzeuge erprobt werden. Die deutsche Bundesregierung zielt mit ihrer Förderung der Elektrofahrzeuge darauf ab, die Elektromobilität als ein für die Zukunft bedeutendes Technologiefeld zu besetzen. Darüber hinaus kann durch den vermehrten Einsatz von Elektrofahrzeugen neben der Reduzierung von CO₂-Emissionen im Verkehrssektor auch die Abhängigkeit von Rohöl verringert werden. Im Hinblick auf die CO₂-Bilanz der Elektrofahrzeuge ist es jedoch von zentraler Bedeutung, wie der Strom hergestellt wurde, mit

dem sie betrieben werden. Dabei wird für die CO₂-Bilanz berechnet, wie viel Gramm CO₂ pro Kilometer ausgestoßen wird.

Die Abbildung auf Seite 1 zeigt, dass Elektrofahrzeuge, die mit Strom aus Steinkohle angetrieben werden, sogar eine schlechtere CO₂-Bilanz haben als mit fossilen Kraftstoffen betriebene Pkw. Würde die Antriebsenergie der Fahrzeuge aus dem deutschen Strommix 2008 bezogen werden, so würde der CO₂-Ausstoß je km nur noch knapp 70 % im Vergleich zu fossilem Benzin betragen. Die mit Abstand beste CO₂-Bilanz weisen Elektrofahrzeuge mit Strom aus ausschließlich erneuerbaren Energien auf. Hier liegen die CO₂-Werte bei nahe Null je 100 km.

Eine nachhaltige Mobilität lässt sich nur durch den vermehrten Einsatz klimafreundlicher und verbrauchsarmer Technologien im Verkehr erreichen. Doch es gibt bisher kaum einen Anreiz, sich ein Elektrofahrzeug zu kaufen, solange es hierfür kein ausreichendes Netz an Aufladestationen gibt. Zudem ist die Speicherkapazität von Batterien noch limitiert, wodurch die Reichweite der Elektrofahrzeuge begrenzt wird. Dies bremst die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen, was wiederum verhindert, dass die Herstellung von Elektrofahrzeugen in den Bereich der effizienten und kostenminimalen Serienproduktion gelangt. Der Aufbau einer Infrastruktur, welche die Erfordernisse neuer Antriebstechnologien erfüllt, verursacht hohe Fixkosten. Dies bewirkt, dass einmal etablierte Netztechnologien ein großes Verharrungsvermögen aufweisen. Es kann dazu kommen, dass sich aufgrund dieses Zusammenhangs selbst überlegene Technologien nicht gegenüber den ineffizienten alten Technologien durchsetzen.

Da alternative Antriebstechnologien im Verkehr für den Klimaschutz von hoher Bedeutung sind und ökonomische Chancen für Deutschland eröffnen, ist eine staatliche Förderung aus wirtschafts- und ordnungspolitischer Sicht sinnvoll. Diese sollte aber nach Möglichkeit technologieneutral sein, um Marktlösungen nicht zu prädestinieren.

LITERATUR

HWWI & Berenberg Bank (2009): Strategie 2030 – Mobilität.

Bräuninger, M., Schneider, D. (2009): Der Automobilmarkt in Deutschland, *HWWI Policy Paper*, 1-15.

Leschus, L., Vöpel, H. (2008): Wasserstoff im Verkehr – Anwendungen, Perspektiven und Handlungsoptionen, *HWWI Policy Report*, Nr. 9.

Bräuninger, M., Leschus, L., Vöpel, H. (2007): Biokraftstoffe und Nachhaltigkeit – Ziele, Probleme, Instrumente, Lösungen, *HWWI Policy Report*, Nr. 5.

Die Literaturquellen zur Abbildung entnehmen Sie bitte der Studie „Strategie 2030 – Mobilität“.

Wie wird der „Fremde“ zum „Fremden“?

Bei „Fremdheit“ wird häufig auf angeborene Eigenschaften und beständige Differenzen hingewiesen, um zu erklären, warum jemand als „Fremder“ wahrgenommen wird. Dabei gerät aus dem Blickfeld, dass es „die Fremdheit“ oder „den Fremden“ „unabhängig von der sprachlichen Bezugnahme“ nicht gibt. Sie ergibt sich immer aus der Perspektive derjenigen, die sie – beeinflusst von strukturellen und subjektiven Faktoren – anderen zuschreiben. *Von Yaşar Aydın (Gastwissenschaftler am HWWI)*

Doch was untersuchen Wissenschaftler(innen), wenn sie von „Fremden“ sprechen? Georg Simmel beschreibt den „Fremden“ als einen Gast, „der heute kommt und morgen bleibt“. Erst durch das Bleiben und die darauf folgenden Konflikte baut sich jene Spannung auf, die den Gast in den Augen der Einheimischen zum „Fremden“ werden lässt. Bei Alfred Schütz dagegen wird der Neuankömmling durch seine Absicht, in den „Kulturkreis“ der Ankunftsgesellschaft aufgenommen zu werden zum „Fremden“. Um als vollwertiges Mitglied akzeptiert zu werden, hat er die Kultur- und Handlungsmuster der Ankunftsgesellschaft zu übernehmen. Gelingt ihm dies vollständig, so Schütz, ist er kein „Fremder“ mehr. Erfolgt diese Übernahme jedoch unvollständig, zweifeln Einheimische an seinem Integrationswillen und seiner Loyalität. So wird er zu einem „Fremden“ – einem „Bastard an der Grenze von zwei verschiedenen Mustern des Gruppenlebens“ wahrgenommen, „der nicht weiß, wohin er gehört“.

Simmel und Schütz beleuchten wichtige Aspekte, die dazu führen, dass Menschen als „Fremde“ klassifiziert werden. Gleichwohl lassen sie aber eine wichtige Frage offen: **Wie ist zu erklären, dass in vielen Fällen Immigranten trotz erfolgreicher Übernahme der Kultur- und Handlungsmuster der Ankunftsgesellschaft die Akzeptanz verweigert wird?** Beispielhaft ist die Situation von Migrant(innen) schwarzafrikanischer Herkunft in Großbritannien, die trotz hohem soziokulturellen Integrationsgrad und britischer Staatsbürgerschaft weiterhin als „Fremde“ und nicht als Zugehörige der britischen Nation angesehen werden.

In der Literatur finden sich dazu drei Erklärungsansätze, die erstens auf das offizielle nationale Selbstverständnis, zweitens auf

gesetzliche Rahmenbedingungen und drittens auf Ausgrenzungsprozesse hinweisen. Das offizielle Selbstverständnis der Briten als eine „weiße Nation“ zum Beispiel trägt dazu bei, dass Migranten dunkler Hautfarbe vielfach die Akzeptanz verweigert wird, während bei Immigranten mit „weißer“ Hautfarbe die Aussicht auf Einbeziehung in die eigene Nation deutlich höher liegt.

Auf der Ebene der rechtlichen Rahmenbedingungen zählt hierzu beispielsweise das Staatsangehörigkeitsgesetz in vielen Ländern (auch in Deutschland). Es knüpft die Einbürgerung an sozio-ökonomische Kriterien. Genannt seien etwa die Nichtinanspruchnahme von Transferleistungen, Kenntnis der Geschichte, Zustimmung zur Kultur und zum politischen System des Landes sowie der Nachweis ausreichender Sprachkenntnisse. Diese Voraussetzungen erschweren die Einbürgerung und tragen somit dazu bei, dass Immigranten in einem rechtlichen Status („Ausländer“) leben müssen, was wiederum ihre Wahrnehmung und Klassifizierung als „Fremde“ begünstigt.

Zu nennen wäre auch der Zugang zum Arbeitsmarkt, indem bei bestimmten Gruppen die Berechtigung zur Erwerbstätigkeit hinausgezögert wird – wie beispielsweise bei Asylbewerbern während des Antragsverfahrens (AsylVfG, § 61). Ein weiterer Aspekt, der in diesem Zusammenhang von Bedeutung ist, bezieht sich auf den vorrangigen Zugang zum Arbeitsmarkt, der Arbeitnehmern mit deutscher Staatsbürgerschaft und Bürgern der EU-Staaten vorbehalten ist (vgl. § 39 (2)1a, AufenthG). Diese gerade genannten Barrieren zum Arbeitsmarkt tragen dazu bei, dass viele Zuwanderer und insbesondere politische Flüchtlinge durch rechtliche Un-

sicherheiten und die Abhängigkeit von Transferleistungen oft die mediale Aufmerksamkeit auf sich ziehen. So wird eine Differenzierung festgelegt, die Fremdeitzuschreibungen verstärkt.

Abschließend ist auf Erklärungsansätze hinzuweisen, welche die Bedeutung von alltäglichen Ausgrenzungsbemühungen dominanter Akteure hervorheben. Konkrete Beispiele finden sich in einer empirischen Studie von Janßen und Polat. Darin wird festgestellt, dass bei der Neueinstellung und Wohnungsvergabe durch Wohnungsunternehmen häufig die negativen Vorstellungen der Entscheidungsträger über die Interessenten ausschlaggebend werden. Eine Benachteiligung auf dem Wohnungsmarkt finde auch durch das Bestreben der Unternehmen statt, den Anteil an Migranten in bestimmten Miethäusern niedrig zu halten. Exemplarisch für die individuelle Diskriminierung von Migrant(innen) ist des Weiteren die Zuschreibung negativer Charaktereigenschaften beispielsweise an türkische Jugendliche. Dass in ihrem Handelsgeschäft keine türkischen Migranten beschäftigt sind, rechtfertigen viele der befragten Entscheidungsträger damit, dass türkischen Jugendlichen die „Teamfähigkeit“ fehle und ihnen es an professioneller Demut ermangele, welche im Einzelhandel unentbehrlich seien.

LITERATUR

Aydın, Y. (2009): *Topoi des Fremden: Zur Analyse und Kritik einer sozialen Konstruktion*, UVK Universitätsverlag, Konstanz.

Die im Text erwähnte Literatur von Georg Simmel (1992), Alfred Schütz (1972) und Andrea Janßen / Ayça Polat (2005) entnehmen Sie bitte dem oben genannten Buch des Autors.

Krise in der Wirtschaft(swissenschaft)

Im Zuge der Wirtschaftskrise ist sowohl die praktische als auch die grundlagenorientierte wirtschaftswissenschaftliche Forschung in erhebliche Kritik geraten. Der praktischen Wirtschaftsforschung wurde vorgeworfen, nicht rechtzeitig vor der Krise gewarnt zu haben. Ihre wirtschaftspolitischen Empfehlungen wurden kritisiert, weil sie scheinbar im Widerspruch zu vorherigen Ratschlägen standen. Und auch die wirtschaftswissenschaftliche Grundlagenforschung wurde kritisiert, weil sie die Effizienz der Märkte überbetont hätte. Inwieweit sind diese Vorwürfe berechtigt und inwiefern erfordern sie eine grundlegende Neuorientierung der Wirtschaftswissenschaft? *Von Michael Bräuninger*

Die Immobilienblase in den USA wurde lange beobachtet und die Möglichkeit ihres Platzens wiederholt als Risiko dargestellt. Unterschätzt wurden gewiss die Folgen des Platzens für die weltweiten Finanzmärkte. Dies hat es erforderlich gemacht, dass Zentralbanken und Regierungen das Finanzsystem retten mussten: Die Zentralbanken haben die Banken weiter mit Liquidität versorgt, so dass es zunächst nicht zu einer Wirtschaftskrise gekommen ist. Erst mit dem Zusammenbruch von Lehman Brothers kam es weltweit zu einem Vertrauensverlust, in dessen Folge Aufträge storniert wurden und weltweit Produktion und Handel einbrachen. Dieser dramatische Einbruch der Weltwirtschaft ist von keinem Konjunkturbeobachter vorab prognostiziert worden. Dazu hätten sowohl der Zusammenbruch von Lehman Brothers als auch die Folgen für das weltweite Vertrauen vorhergesehen werden müssen. Beides sind singuläre Ereignisse, die sich so bisher nicht beobachten ließen. Solche Ereignisse werden auch zukünftig trotz neuer Methoden nicht prognostizierbar sein. Was aber möglich ist und zu einer Verbesserung der Prognosen beitragen würde, sind genauere Beschreibungen von Risiken.

Schon im Verlauf der Finanzkrise haben die großen Zentralbanken unorthodoxe Maßnahmen ergriffen, um die Märkte zu stabilisieren. Nach dem Übergreifen auf die Realwirtschaft haben der Internationale Währungsfonds auf internationaler Ebene und die Forschungsinstitute in Deutschland fiskalpolitische Maßnahmen gefordert. Diese wurden weltweit umgesetzt und haben dazu beigetragen, eine

tiefe, langandauernde Depression zu verhindern sowie eine konjunkturelle Kehrtwende einzuleiten. Damit ist die Politik den Ratschlägen im Wesentlichen gefolgt. Zugleich wurden die Institute dafür kritisiert, dass ihre Empfehlungen im Widerspruch zu früheren stünden. Dies übersieht jedoch die Tatsache, dass sich die Krise von vorherigen durch Ursachen und Ausmaß unterscheidet und dass deshalb andere Maßnahmen erforderlich wurden. Dabei ist zum einen bedeutsam, dass es sich um eine Nachfragekrise handelt, die deshalb auch mit Nachfragepolitik bekämpft werden kann. Zum anderen würde die Krise ohne wirksame Politik sehr lange andauern, so dass die fiskalischen Maßnahmen auf jeden Fall innerhalb und nicht erst nach Beendigung der Krise wirken.

Neben der angewandten Wirtschaftsforschung ist auch die Grundlagenforschung in die Kritik geraten. Hier sind insbesondere die mathematischen Modelle und die Annahmen eines allgemeinen Gleichgewichts angegriffen worden. Die mathematische Modellierung ist eine streng logische Analyseform, die grundsätzlich für verschiedenste Fragestellungen offen ist. Insofern ist der Vorwurf an die Modellierungsform völlig unangemessen. Kritischer ist hingegen die Annahme eines allgemeinen Gleichgewichts. Hier stellt sich die Frage, ob alle Märkte immer im Gleichgewicht sind und ob alle Individuen im Sinne der unterstellten Modelle ökonomisch rational handeln. Dabei ist insbesondere die unterstellte vollständige Kenntnis aller relevanten Informationen und der vollständigen Voraussicht problematisch. Modelle

unter diesen Annahmen sind im Wesentlichen ungeeignet, die aktuelle Krise zu beschreiben oder zu verstehen. Zum Glück waren diese Modelle – obwohl sie zeitweise die theoretische Diskussion dominiert haben – nie das alleinige Instrument theoretischer Analysen. In Lehre und Forschung haben eher traditionelle, verhaltensorientierte makroökonomische Modelle immer eine wichtige Rolle gespielt. Darüber hinaus bestehen erste Ansätze dafür, Unsicherheit sowie unvollständige und asymmetrische Informationen in makroökonomische Modelle einzubeziehen.

Als Summe dieser Überlegungen zeigt die Krise, dass die theoretische und empirische Forschung weiterentwickelt werden muss. Dabei ist zum Teil eine neue Gewichtung in den grundlegenden Annahmen und Ansätzen vorzunehmen. Aber so wie die Welt nach der Krise keine andere ist als vor der Krise, muss auch die wirtschaftswissenschaftliche Forschung nicht grundsätzlich anders ausgerichtet sein.

Am 9. Dezember 2009 fand an der Helmut-Schmidt-Universität / Universität der Bundeswehr Hamburg die **Antrittsvorlesung von Prof. Dr. Michael Bräuninger** mit dem Titel „Krise in der Wirtschaft(swissenschaft)“ statt. Dieser Beitrag stellt eine gekürzte Fassung der Vorlesung dar. Prof. Dr. Michael Bräuninger leitet im HWWI den Kompetenzbereich „Wirtschaftliche Trends“. Er ist verantwortlich für die HWWI-Konjunkturprognose und wirkt maßgeblich an zahlreichen Studien zu den langfristigen globalen Zukunftstrends und deren ökonomischen Auswirkungen auf die deutsche Volkswirtschaft mit.