

KOMMENTAR

Brennelementesteuer – Quid pro quo?

Müssen die Betreiber der Kernkraftwerke die Kernbrennstoffsteuer – umgangssprachlich auch Brennelementesteuer genannt – zahlen, obwohl die Laufzeiten nun doch nicht verlängert werden? Die Bundesregierung hält trotz des baldigen Ausstiegs aus der Kernkraft an der Brennelementesteuer fest. E.ON argumentiert, das eine sei mit dem anderen verbunden und daher hätte die Steuer ihre Berechtigung verloren und klagt dagegen. Auch RWE behält sich einen solchen Schritt vor. Tatsächlich gibt es gute Argumente für beide Positionen. An der Diskussion zur Brennelementesteuer werden zwei Dinge deutlich: Erstens ist der Entschluss zum Ausstieg aus der Kernkraft keine Kategorie von richtig oder falsch, vernünftig oder unvernünftig, sondern eine Entscheidung aufgrund einer geänderten Einstellung zum Risiko der Kernkraft. Zweitens ergeben sich aus dem raschen Ausstieg eine Reihe von Folgeproblemen, die heute noch nicht in ihrer Gänze abzusehen sind. Die Hoffnung von Bundesminister Röttgen, der Ausstieg bringe die Energiepolitik nach Jahrzehnten des Streits aus der Kampfzone, könnte sich als verfrüht erweisen. Der Kernenergieausstieg ist nicht nur eine Chance, er ist auch ein Risiko.

SSCH

IN DIESER AUSGABE

Deutsche Wirtschaft boomt –
Fortsetzung ist möglich Seite 1/2

Demografie und Arbeitsmarkt-
integration im Ostseeraum Seite 3

Der Hamburger Hafen –
fit für die Zukunft? Seite 4

KONJUNKTUR

Deutsche Wirtschaft boomt – Fortsetzung ist möglich

Die deutsche Wirtschaft ist in den ersten Monaten dieses Jahres weiter kräftig gewachsen. Trotz Zuspitzung der europäischen Staatsschuldenkrise und einer Reihe weiterer störender Einflüsse von außen, insbesondere der kräftige Preisanstieg bei Öl und anderen Rohstoffen, hat die deutsche Wirtschaft ihren Aufholprozess nach der tiefen Krise 2008/2009 in hohem Tempo fortgesetzt. Von Michael Bräuning und Jörg Hinze

Im ersten Quartal dieses Jahres hat in Deutschland – anders als in anderen wichtigen EU-Ländern – das reale Bruttoinlandsprodukt das Vorkrisenniveau wieder überschritten. Der Arbeitsmarkt entwickelte sich noch günstiger; die Zahl der Erwerbstätigen ist um gut eine halbe Million höher als damals und die der registrierten Arbeitslosen ist mittlerweile unter die 3-Millionen-Marke und damit auf den niedrigsten Stand seit fast zwanzig Jahren ge-

sunken. Der Preisanstieg auf der Verbraucherstufe lag zuletzt mit 2,3 % zwar über der Stabilitätsmarke von 2 %, ist vor dem Hintergrund der boomenden Konjunktur und kräftiger Inflationsanstöße von außen aber noch akzeptabel, zumal die Lohnentwicklung moderat blieb.

Die deutsche Wirtschaft befindet sich – abgesehen von großteils witterungsbedingten Schwankungen und deren Nachwirkungen

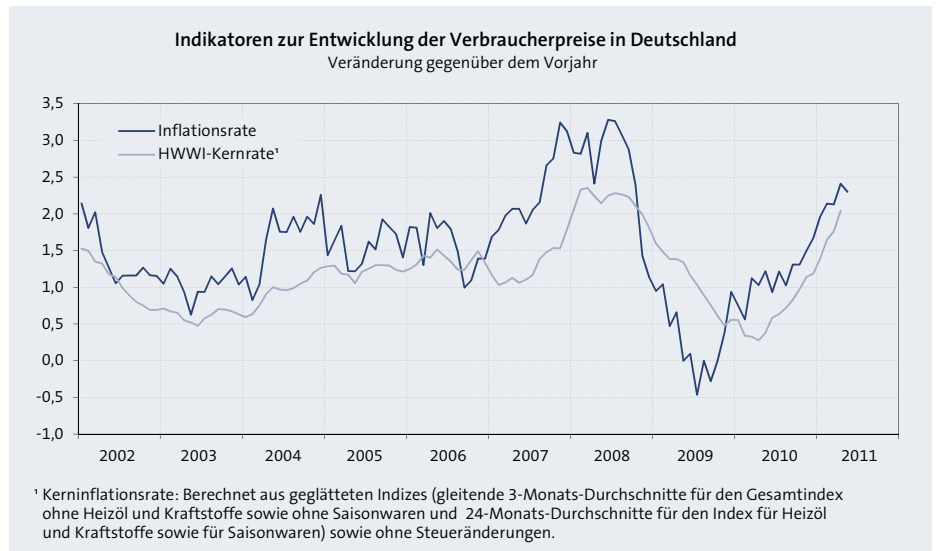
Eckdaten der Konjunkturprognose für Deutschland
Veränderung in % gegenüber dem Vorjahr

	2008	2009	2010	2011	2012
Bruttoinlandsprodukt ¹	1,0	-4,7	3,6	3,5	2,2
Private Konsumausgaben	0,7	-0,2	0,5	1,7	1,2
Konsumausgaben des Staates	2,3	2,9	1,9	1,0	0,5
Anlageinvestitionen	2,5	-10,1	6,0	8,2	5,5
Ausrüstungen	3,5	-22,6	10,9	14,2	9,0
Bauten	1,2	-1,5	2,8	3,2	1,8
Sonstige Anlagen	6,5	5,6	6,4	6,4	6,6
Inlandsnachfrage	1,2	-1,9	2,4	2,5	2,0
Ausfuhr	2,5	-14,3	14,7	8,8	6,9
Einfuhr	3,3	-9,4	13,0	7,0	6,8
Arbeitsmarkt					
Erwerbstätige	1,4	0,0	0,5	1,1	0,5
Arbeitslose (Mio. Personen)	3,26	3,41	3,24	2,95	2,71
Arbeitslosenquote ² (in %)	7,5	7,8	7,4	6,7	6,2
Verbraucherpreise (in %)	2,6	0,4	1,1	2,4	2,4
Finanzierungssaldo des Staates (in % des BIP)	0,1	-3,0	-3,3	-1,5	-0,5
Leistungsbilanzsaldo ³ (in % des BIP)	6,2	5,6	5,7	5,9	6,3

¹ Preisbereinigt. – ² Arbeitslose in % der inländischen Erwerbspersonen (Wohnortkonzept). – ³ In der Abgrenzung der Zahlungsbilanzstatistik.
Quellen: Statistisches Bundesamt; Deutsche Bundesbank; Bundesagentur für Arbeit; 2011 und 2012: Prognose des HWWI.

– auf einem stetigen Aufwärtstrend. Dieser basierte zunächst auf außen-, inzwischen aber noch mehr auf binnenwirtschaftlichen Auftriebskräften. Die hohe konjunkturelle Grunddynamik spiegelt sich am deutlichsten in der regen Investitionstätigkeit der Unternehmen wider. Die Ausrüstungsinvestitionen steigen schon seit Anfang 2010 außerordentlich kräftig; im ersten Quartal 2011 waren sie um fast 20 % höher als vor Jahresfrist. Die Bauinvestitionen werden im Wohnungsbereich durch die nach wie vor sehr niedrigen Zinsen angetrieben und im öffentlichen Bereich wirken noch die Konjunkturprogramme aus der Krisenzeit nach. Darüber hinaus festigte sich auch der private Konsum mehr und mehr und lag zuletzt um knapp 2 % über Vorjahrsniveau. Schließlich kommen dank der anhaltenden globalen Erholung weiterhin vom Außenhandel merkliche Wachstumsbeiträge. Lediglich die Vorratsveränderungen weisen negative Wachstumsbeiträge aus, aber auch das ist im Aufschwung normal, wenn die Produktion nicht so rasch ausgedehnt werden kann wie die Endnachfrage steigt.

Der Erholungsprozess basiert damit auf einer breiten Basis und die binnenwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind derart günstig, dass sie für sich eine Fortsetzung



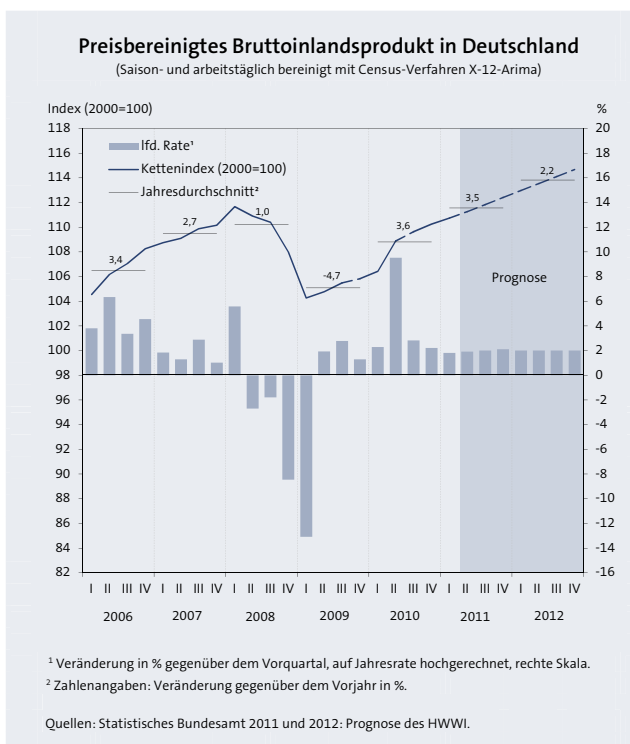
des Aufschwungs erwarten lassen. Die Unternehmen wollen die Beschäftigung weiter erhöhen, sodass mit steigenden Einkommen auch der private Konsum weiter zunehmen wird. Und die hohe Kapazitätsauslastung wird die Investitionstätigkeit hoch halten. Trotz der starken Binnenkonjunktur wird sich die hohe Dynamik von Anfang des Jahres nicht fortsetzen: diese war zum einen durch die Nachholeffekte wegen der ungünstigen Witterungsbedingungen Ende 2010 überzeichnet und zum anderen auch aus zyklischen Gründen.

Allerdings gibt es eine Reihe externer Risiken, bei deren Zuspitzung der Aufschwung gefährdet ist. Da wäre zuvorderst die andauernde Staatsschuldenkrise zu nennen. Ein Staatsbankrott Griechenlands könnte eine ähnliche „Lawine“ wie die Lehman-Pleite auslösen. Aber selbst bei Zustandekommen eines neuen Rettungspakets für Griechenland wäre die Staatsschuldenkrise nicht überwunden. Hinzu kommen die Unruhen in Nordafrika und Nahost, die sich ausweiten könnten. Die aktuelle „Verschnaufpause“ bei den Rohstoffpreisen, speziell bei Öl, könnte sich

dann wieder in einen möglicherweise noch rapideren Anstieg wandeln. Weltweit sind aber auch konjunkturelle Rückschläge nicht auszuschließen, sei es in den USA oder auch in wichtigen Schwellenländern, etwa im Gefolge restriktiver Maßnahmen dort zur Bekämpfung von Inflationsentwicklungen, insbesondere bei Nahrungsmitteln, oder von Blasen an den Immobilienmärkten.

Solange diese Risiken realwirtschaftlich nicht virulent werden, werden auch vom Außenhandel weiter positive Wachstumsbeiträge kommen. Das reale Bruttoinlandsprodukt wird dann im Jahresdurchschnitt 2011 ähnlich wie 2010 um 3 1/2 % wachsen. Die Beschäftigung wird weiter zunehmen und die Zahl der Arbeitslosen weiter sinken. Der Preisauftrieb wird sich unter den gegebenen Bedingungen im Laufe von 2011 eher noch etwas verstärken und im Jahresdurchschnitt annähernd 2 1/2 % betragen.

Für 2012 sind die Aussichten ähnlich denen für dieses Jahr: Günstigen binnenwirtschaftlichen Rahmenbedingungen stehen nicht unerhebliche Risiken von außen gegenüber. Lassen sich letztere in den Griff bekommen, wird sich der Aufschwung auch im kommenden Jahr fortsetzen. Lediglich wegen eines deutlich niedrigen Überhangs würde das Wirtschaftswachstum im Jahresdurchschnitt dann mit 2,2 % geringer als in diesem Jahr sein. Eine Verschärfung oder gar Eskalation der aktuellen Probleme würde die Konjunktur entsprechend beeinträchtigen.



Demografie und Arbeitsmarktintegration im Ostseeraum

In den Ostseeanrainern (ohne Russland) waren im Jahr 2009 etwa 67 Millionen Menschen erwerbstätig. Dies entspricht 31 % aller Erwerbstätigen in der Europäischen Union (EU). Seit 1999 ist in den Ländern im Ostseeraum mit Ausnahme von Russland und Litauen ein positiver Trend bei der Anzahl der Erwerbstätigen zu beobachten. Für die zukünftige ökonomische Entwicklung der Region wird es insbesondere darauf ankommen, die technologische Leistungsfähigkeit und Innovationskraft zu sichern und auszubauen.

Von Max F. Steinhardt und Jan Wedemeier

Vor allem die östlichen Ostseeanrainer weisen weiterhin einen hohen ökonomischen Aufholbedarf auf und sind in einer noch nicht abgeschlossenen Transformationsphase. Deshalb ist eine ausreichende Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften eine zentrale Bedingung für die Zukunftsfähigkeit des Ostseeraumes. Allerdings wird die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter im Zuge des demografischen Wandels voraussichtlich in allen Ländern mit Ausnahme von Schweden in den kommenden Jahrzehnten abnehmen (siehe Abbildung). Da Wanderungsbewegungen die skizzierten demografischen Entwicklungsprozesse in den Ländern abschwächen oder verstärken können, wird das Thema Zuwanderung für die Ostseeanrainer zukünftig an Bedeutung gewinnen. Während die Baltischen Staaten und Polen in den letzten zehn Jahren durch massive Abwanderungen gekennzeichnet waren, weisen die Staaten im westlichen Teil des Ostseeraums in der Regel positive Zuwanderungssalden auf.

Seit dem 1. Mai 2011 gilt die volle Arbeitnehmerfreizügigkeit (und Dienstleistungsfreiheit) für alle Staatsbürger der EU-8 (Est-

land, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn) auch in Deutschland und Österreich. Welche Auswirkungen diese Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Arbeitsmarktintegration in der EU haben wird, ist aufgrund des einmaligen Charakters der Situation nur schwer abzuschätzen. Unter anderem ist es problematisch vorherzusagen, inwiefern die Umlenkungseffekte der Migrationsbewegungen, die es durch die unterschiedliche Anwendung der Arbeitnehmerfreizügigkeit in den europäischen Ländern gegeben hat, nachhaltig sein werden. Zum Beispiel ist nicht abzusehen, ob Großbritannien und Irland auch in Zukunft einen Großteil der Zuwanderer aus den EU-8 aufnehmen werden, oder ob diese sich – bedingt durch den starken Aufschwung der deutschen Wirtschaft – zukünftig wieder vermehrt Deutschland zuwenden werden.

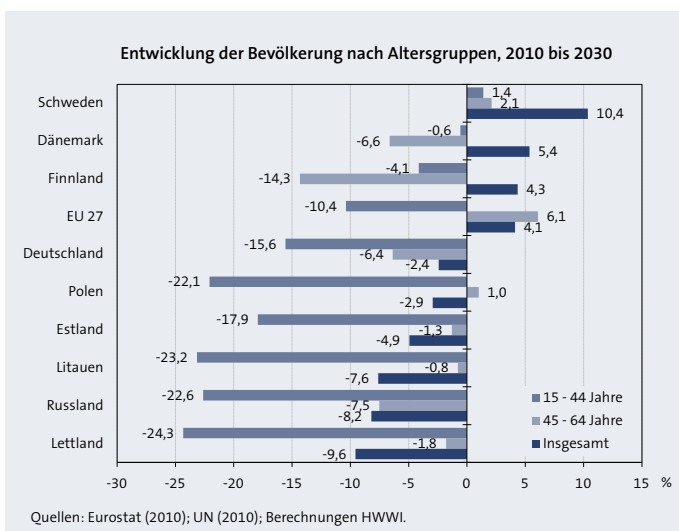
Erste Prognosen des Institutes für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung gehen davon aus, dass die EU-15 aus den EU-8 Staaten ab 2011 jährlich eine Nettozuwanderung von 220 000 Personen zu erwarten hat, die bis 2020 auf ca. 100 000 absinken wird. Für

künftig vermehrt qualifizierte Fachkräfte aus Osteuropa nach Deutschland wandern würden. Hier wird oft vergessen, dass Deutschland bereits vorzeitig den Arbeitsmarkt für Ingenieure (2007) und Akademiker (2009) aus den neuen EU-Mitgliedstaaten geöffnet hat. Es ist deshalb fragwürdig, ob es im Zuge des Auslaufens der Übergangsfristen zu einer verstärkten Zuwanderung in diesem Bereich kommen wird. Offen bleibt auch, wie sich die Arbeitskräfte aus den EU-8 Staaten verhalten werden, die in den letzten Jahren als Saisonarbeitnehmer in Deutschland gearbeitet haben.

Zuletzt bleibt festzuhalten, dass Deutschland trotz der Übergangsfristen zwischen 2004 und 2010 im Schnitt eine Nettozuwanderung von ca. 35 000 Personen aus den EU-8 Staaten pro Jahr zu verzeichnen hatte, während der entsprechende Zuwanderungssaldo in Zeitraum 2000 bis 2003 bei lediglich 21 500 Personen lag. Im Bereich der vermittelten Saisonarbeitnehmer aus Polen, die mit Abstand die größte Gruppe aus den neuen EU-Mitgliedstaaten stellen, fielen die Zahlen seit 2003 hingegen von 263 000 auf knapp 180 000 Personen im Jahr 2009. Es bleibt daher abzuwarten, wie sich die späte Öffnung des deutschen Arbeitsmarktes auf die zukünftige quantitative und qualitative Dimension der Zuwanderung aus Osteuropa auswirken wird.

EMPFEHLENSWERTE LITERATUR

Stiller, S., Wedemeier, J. (2011): Zukunft Ostseeraum: Potenziale und Herausforderungen, *HWWI Policy Report Nr. 16*, Hamburg.
Steinhardt, M. (2009): The Dimensions and Effects of EU Labour Migration in Germany, in: Galgóczi, B. et al. (Hrsg.): *EU Labour Migration since Enlargement – Trends, Impacts and Policies*, Ashgate and Gower, Surrey.



Deutschland wird, je nach Szenario, mit einer jährlichen Nettozuwanderung zwischen 52 000 und 137 000 gerechnet.

Darüber hinaus wird in den öffentlichen Diskussionen über das Ende der Übergangsfrist für die Arbeitnehmerfreizügigkeit oft die Hoffnung geäußert, dass zu-

Der Hamburger Hafen – fit für die Zukunft?

Die Aussichten für eine weiterhin positive Entwicklung des Hamburger Hafens sind vor dem Hintergrund eines wachsenden Welthandels sehr gut. Hamburg profitiert dabei von seiner Ausrichtung auf das Fahrtgebiet Asien, welches einen Anteil von 60 % am gesamten Hamburger Containerumschlag hat. Von Franziska Biermann

Von dem weiteren Wachstum der Hafenumschläge können positive Effekte auf die gesamte Metropolregion Hamburg ausgehen. Die herausgehobene Bedeutung des Hafens zeigt sich schon darin, dass etwa 12 % der Arbeitsplätze und 15 % des Bruttoinlandsprodukts der Hansestadt hafenabhängig sind. Die Voraussetzung dafür, dass der Hafen dauerhaft ein ökonomischer Impulsgeber für die Metropolregion bleibt, ist seine beständige Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere gegenüber den direkten Konkurrenten in der Nordrange, aber auch gegenüber Mittelmeer- und Ostseehäfen.

Der im Bau befindliche Tiefwasserhafen bei Wilhelmshaven, der Jade-Weser-Port, wird in der Aufbauphase seine seewärtigen Erreichbarkeitsvorteile vor allem in ausgewählten Transportsegmenten (Schiffe mit Tiefgang > 13 m) vermarkten. Engpässe in der Hinterlandinfrastruktur und ein noch aufzubauendes hafenwirtschaftliches Dienstleistungsumfeld in Verbindung mit einem schwachen lokalen Wertschöpfungsaufkommen werden in der ersten Betriebsphase die Konkurrenzposition des Jade-Weser-Ports auch gegenüber Hamburg schwächen. Nach einem Ausbau der Infrastruktur wird der Jade-Weser-Port wegen gemeinsamer Hinterland-Regionen besonders mit Rotterdam konkurrieren. Für den Hamburger Hafen könnte sich eine Konkurrenz im Bereich des Transshipments in den Ostseeraum ergeben.

Hier wird die Konkurrenz auch aufgrund eines Ausbaus der Ostseehäfen, insbesondere Danzigs, zunehmen. Aufgrund seiner geografischen Lage scheint Danzig gut geeignet, das künftige Tor zum Wachstums-

markt Osteuropa zu werden. Sollte der direkte Handelsweg von China in die Ostsee weiter ausgebaut werden, könnte Danzig zukünftig ebenfalls eine Konkurrenz zum *Transshipment* in Hamburg werden. Nach einem Rückgang der Containerumschläge mit dem Fahrtgebiet Ostsee im Jahr 2009 konnte der Hamburger Hafen 2010 und im 1. Quartal 2011 jedoch bereits wieder deutliche Zuwächse erzielen.

Eine Voraussetzung für einen effektiven Wettbewerb ist, dass die Häfen nicht durch fehlende Infrastruktur behindert werden. Wenn weiterhin Raum für die Expansion der Umschläge besteht und die erforderlichen infrastrukturellen Voraussetzungen für den Hafen gesichert sind, dann resultieren hieraus positive Entwicklungspotenziale. Umgekehrt gilt, dass eine Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafens und hiermit einhergehend eine ungünstige Entwicklung der Umschlagszahlen sich negativ auf die Realisierung von Wachstumspotenzialen im Zusammenhang mit dem Hafen auswirken.

Dabei ist für die weitere Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens zum einen die Elbvertiefung notwendig. Bisher konnte Hamburg von dem Größenwechsel bei den Containerschiffen profitieren. Dieser hat sich bisher in einer Ausweitung der Containerkapazität auf Schiffe mit mehr als 8 000 TEU gezeigt. Zukünftig wächst insbesondere das Segment der *Ultra Large Container Ships* mit einer Stellfläche von über 10 000 TEU. Hier ist bis 2013 mit einer Verfünfachung des Bestands zu rechnen. Die Containerkapazität auf Schiffen dieser Größe wird, gemessen an der Gesamtcontainerkapazität, von knapp 4 % auf über 14 %

steigen. Diese neuen Kapazitäten werden überwiegend in dem für Hamburg wichtigen Asien-Verkehr eingesetzt. Ohne Elbvertiefung würde Hamburg von einigen Liniendiensten nicht mehr angelaufen werden. Damit würden auch Größenvorteile schwinden, sodass die Position des Hamburger Hafens geschwächt würde.

Neben der Elbvertiefung ist die Verbesserung der Hinterlandanbindungen eine wichtige Voraussetzung für das weitere Wachstum des Hamburger Hafens. Ein dringendes Projekt ist die Hafenuferspanne, die einen direkten Anschluss des Hafens an die Autobahnen A 7 (im Westen) und A 1 (im Osten) herstellt. Außerdem muss die Anbindung der Hafenbahn an das Bahnnetz verbessert werden. Als drittes wichtiges Projekt ist der Bau der Y-Trasse zu nennen. Diese würde die bestehenden Gleisstrecken entlasten und so den Weitertransport der Güter vom Hamburger Hafen vereinfachen.

Weiterhin ist zu klären, ob die Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens durch Kooperationen mit anderen Häfen verbessert werden kann. Sofern Hafenkooperationen den Ausbau der Infrastruktur nicht behindern, sondern verbessern, dienen sie der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens.

PARTNERPUBLIKATION

Biermann, F., Bräuninger, M., Stiller, S., Teuber, M. (2011): Gut gerüstet für die Zukunft? Der Hafen als Impulsgeber für den Logistikstandort Hamburg. *Das Haspa Mittelstandsbarometer Hafen & Logistik 2011*, Hamburg. Download unter: www.hwwi.org (Publikationen, Dossier Hafenwirtschaft).