

## KOMMENTAR

### Nicht mehr, aber besser

Die Finanzmarktkrise hat nicht nur weltweit die Ökonomien erschüttert. Sie bedeutet auch für die Ökonomik einen fundamentalen Einschnitt. Die ökonomischen Einsichten von gestern vermögen die Welt von heute offenbar nicht (mehr) zutreffend zu erklären. Das heißt nicht, dass sie falsch waren. Aber die Welt hat sich in den letzten Jahrzehnten enorm verändert. Insbesondere das Tempo der Finanzmärkte – beispielsweise beim Hochgeschwindigkeitshandel von Devisentransaktionen – läuft heutzutage mit der Geschwindigkeit der Abläufe und Veränderungen in der realen Wirtschaft nicht (mehr) synchron. Das schadet der realen Wirtschaft, die sich niemals so schnell anpassen kann.

Um realitätsnähere und damit relevantere Einsichten in das Zusammenspiel von Real- und Finanzwirtschaft zu liefern, muss die Ökonomik das Wesen und die Spieler der Finanzmärkte besser analysieren. Dabei sollte sie davon ausgehen, dass Eigeninteresse der Spieler und Eigendynamik der Prozesse zu einem Eigenleben der Finanzmärkte führen.

Aus Sicht der realen Wirtschaft bedarf es nicht unbedingt mehr, aber zumindest einer besseren Regulierung der Spieler und ihrer Verhaltensweisen, damit Finanzmärkte effizient funktionieren. TS

Den gesamten Beitrag finden Sie in „liberal“ 1/2013 ([www.libmag.de](http://www.libmag.de)).

## IN DIESER AUSGABE

Luftfahrtindustrie – Wachstumsmotor für Norddeutschland Seite 1/2

Sanktionen im Alg-II-Bezug: Wirkungen und Nebenwirkungen Seite 3

Konjunkturprognose des HWWI Seite 4

## LUFTFAHRT

# Luftfahrtindustrie – Wachstumsmotor für Norddeutschland

Forschungsintensive und technologieorientierte Industrien sind Treiber für wirtschaftliches Wachstum und die Beschäftigung von Fachkräften. Die Luftfahrtindustrie ist vielerorts in Norddeutschland die dominierende Spitzentechnologie. Ihre Bedeutung für die norddeutschen Bundesländer Hamburg, Bremen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein untersucht eine aktuelle Studie des HWWI, die im Auftrag von Airbus erstellt wurde.

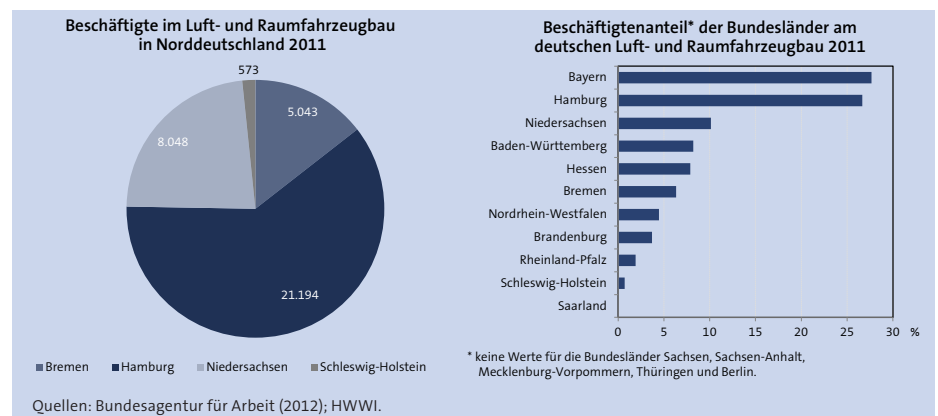
Von Franziska Biermann und Henriette Bunde

Deutschlandweit steigen die Beschäftigung und die Umsätze in den Unternehmen der Luft- und Raumfahrtindustrie. Norddeutschland bildet ein wichtiges Zentrum dieser räumlich konzentrierten Branche. Mit ihrem Luftfahrtcluster ist die Metropolregion Hamburg neben Seattle, Toulouse und Montréal einer der weltweit führenden Standorte der zivilen Luftfahrtindustrie.

Der Großteil der Umsätze der Luftfahrtindustrie findet auf Auslandsmärkten statt. Deshalb stehen die Zukunftsaussichten für die norddeutschen Unternehmen der Branche im engen Zusammenhang mit der weltweiten Nachfrage nach Flugzeugen. Aufgrund steigender Pro-Kopf-Einkommen und eines globalen Bevölkerungswachstums wird das Passagier- und Frachtauf-

kommen im Flugverkehr bis 2030 deutlich zunehmen. Dies setzt voraus, dass die Fluggesellschaften ihre Flotten ausbauen. Prognosen der führenden Fluggesellschaften zufolge beträgt die Anzahl der von 2012 bis 2031 neu ausgelieferten Passagier- und Frachtmaschinen rund 30.000, wobei der asiatische Absatzmarkt dominiert. Die Unternehmen in Norddeutschland sind in diese weltwirtschaftlichen Entwicklungen eingebunden, die große Absatzpotenziale eröffnen.

In den norddeutschen Bundesländern Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein ist der Flugzeugbau eine beschäftigungsstarke Industrie. Rund 35.000 Menschen und somit 43 % aller Beschäftigten im deutschen Luft- und Raumfahr-



zeugbau arbeiten in diesen Bundesländern. Jeder vierte Beschäftigte dieser Industrie hat seinen Arbeitsplatz in Hamburg (siehe Grafik auf Seite 1). Damit zählt die Hansestadt in diesem Wirtschaftszweig fast so viele Mitarbeiter wie Bayern. Die norddeutsche Luftfahrtindustrie setzt sich aus mehreren großen sowie zahlreichen kleinen und mittelständischen Unternehmen zusammen. Neben den Flugzeugbauern sind Zulieferer, Wartungs- und Instandhaltungsbetriebe, Ingenieurdienstleister, Unternehmen der Kreativwirtschaft, Forschungseinrichtungen und andere Institutionen Teil dieser breit gefächerten Branche. Sie sind in Netzwerken regional und international organisiert. Die Landesinitiativen der Luftfahrt in Hamburg und Niedersachsen zählen 300 beziehungsweise 250 Unternehmen, das größte Bremer Netzwerk hat 50 Mitglieder.

Die regionale Bedeutung der Branche zeigt sich auch daran, dass jeder zehnte hoch qualifizierte Beschäftigte in Norddeutschland seinen Arbeitsplatz im Luft- und Raumfahrzeugbau hat. Deutschlandweit arbeiten 2,7 % der Beschäftigten mit Hochschul- und Fachhochschulabschluss in diesem Wirtschaftszweig. Umgekehrt heißt dies, dass jeder vierte Beschäftigte im norddeutschen Luft- und Raumfahrzeugbau einen akademischen Abschluss hat. Dieser Anteil ist dreimal so hoch wie in der norddeutschen Wirtschaft insgesamt. Die Branche weist auch einen besonders hohen Anteil an Akademikern auf, die in der Forschung und Entwicklung tätig sind. Damit trägt die Luftfahrtindustrie als Spitzentechnologie zum wissensbasierten Strukturwandel bei.

Während die Industriebeschäftigung in Norddeutschland insgesamt auf dem Rückzug ist, entstehen im Luft- und Raumfahrzeugbau neue Arbeitsplätze. Von 2007 bis 2011 sank die Zahl der Beschäftigten in den vier norddeutschen Bundesländern im verarbeitenden Gewerbe um 0,2 %, was vor allem auf Beschäftigungsrückgänge in arbeitsintensiven Industrien zurückzuführen ist. Neue Arbeitsverhältnisse entstehen aufgrund des wissensbasierten Struktur-

wandels dagegen in forschungsintensiven und technologieorientierten Industrien, wie dem Luft- und Raumfahrzeugbau. Hier wuchs die Beschäftigung in Norddeutschland im selben Zeitraum um 5,1 %.

Die Unternehmen des Luft- und Raumfahrzeugbaus in Deutschland investieren pro Arbeitsplatz mehr als doppelt so viel in Forschung und Entwicklung (FuE) wie ein durchschnittliches Industrieunternehmen. Gemessen am Umsatz ist sie sogar die Industrie mit den höchsten FuE-Ausgaben. Insgesamt wurden im Jahr 2010 in Deutschland im Luft- und Raumfahrzeugbau rund 3,4 Mrd. Euro für FuE aufgewendet. Zwei Drittel davon wurde von den Unternehmen und ein Drittel von öffentlichen Institutionen finanziert. Etwa jeder dritte von Unternehmen aufgewendete Euro kommt in Form von Auftragsarbeiten anderen Unternehmen und Instituten zugute.

Vor dem Hintergrund des wachsenden Luftverkehrsaufkommens steht die Luft- und Raumfahrtindustrie auch vor ökologischen Herausforderungen. Viele Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten haben deshalb die Verbesserung der Umweltverträglichkeit zum Ziel. Von 2020 an will die zivile Luftfahrt CO<sub>2</sub>-neutral wachsen und ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2050 um 50 % im Vergleich zu 2005 reduzieren. Die norddeutschen Unternehmen und Forschungseinrichtungen forschen in diesem Zusammenhang an Triebwerken, Aerodynamik, alternativen Kraftstoffen, neuen Materialien und operativen Maßnahmen, um Kraftstoffverbrauch, Treibhausgasemissionen und Lärmbelästigung der Luftfahrt zu mindern.

In vielen Bereichen, wie dem Treibstoffverbrauch, geht ein höheres Maß an Umweltverträglichkeit mit ökonomischen Effizienzgewinnen einher. Andere Branchen, wie der Automobilbau und die Windkraftindustrie, können ebenfalls von Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten in der Luftfahrtindustrie profitieren. Der Einsatz neuer Materialien zum Beispiel ist auch für diese Industrien von Bedeutung,

weshalb bereits branchenübergreifende Forschungsprojekte bestehen.

Insgesamt ist Norddeutschland in der Luftfahrtindustrie gut aufgestellt. Dennoch gibt es wichtige Handlungsfelder, um den Standort weiter zu stärken. Dabei haben der Ausbau der Bildungs- und Forschungskapazitäten sowie die Fachkräftegewinnung einen besonderen Stellenwert. Denn für technologieorientierte Unternehmen ist ihre Innovationsfähigkeit ein zentraler Erfolgsfaktor.

Die für die Zukunft zu erwartende Expansion des Flugzeugbaus in Norddeutschland geht mit einer zunehmenden Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften einher. Perspektivisch wird sich aufgrund der demografischen Veränderungen der Wettbewerb um Fachkräfte weiter verschärfen. Gleichzeitig führt der wissensbasierte Strukturwandel in allen norddeutschen Branchen zu einem steigenden Fachkräftebedarf. Insofern konkurrieren die Unternehmen der Luftfahrtindustrie nicht nur untereinander um die Fachkräfte, sondern auch mit anderen Industrien.

Grundlegend für Innovationserfolge und Produktivitätssteigerungen ist ein effizienter Transfer von Forschungsergebnissen in die industrielle Nutzung, zum Beispiel durch die Entstehung von Spinn-Offs, Unternehmensausgründungen aus Forschungseinrichtungen. Darüber hinaus sind Internationalisierungsstrategien, welche auch den kleinen und mittelständischen Unternehmen einen besseren Zugang zu den wachsenden Auslandsmärkten ermöglichen, ein wichtiges Handlungsfeld.

STUDIE



Biermann, F.; Bräuninger, M.; Bunde, H.; Stiller, S. (2012): Im Steigflug. Die Luftfahrtindustrie als Wachstumsmotor für Norddeutschland, Studie im Auftrag von Airbus, Hamburg. Eine Website zur Studie finden

Sie unter: [www.luftfahrtimnorden.de](http://www.luftfahrtimnorden.de).

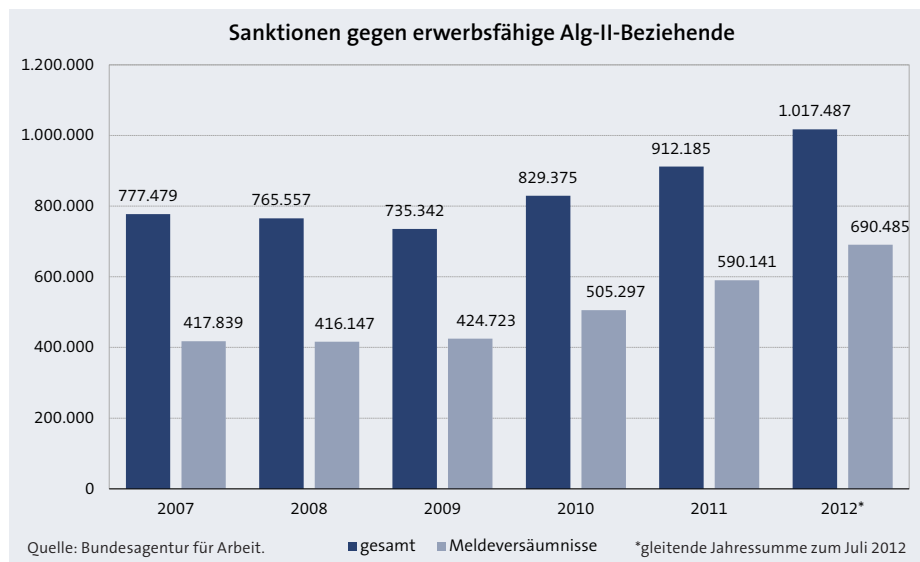
## Sanktionen im Alg-II-Bezug: Wirkungen und Nebenwirkungen

Mit Einführung des Arbeitslosengeldes II, bekannt als „Hartz IV“, wurde ein umfassendes Kontroll- und Sanktionsregime installiert. Seit 2009 stieg die Zahl der Sanktionen gegen Alg-II-Bezieher immer weiter an. Dieses Jahr wurde zum ersten Mal die Millionengrenze überschritten. In einer aktuellen Studie werden Effekte auf das Erwerbsverhalten sanktionierter Haushalte untersucht. Von Ingrid Hohenleitner

Das SGB II sieht für „Meldeversäumnisse“, das heißt nicht eingehaltene Termine beim Jobcenter oder Medizinischen Dienst, dreimonatige Kürzungen von 10 % der Regelleistung vor. Alle anderen „Pflichtverletzungen“ werden erstmalig mit einer Kürzung von 30 % des Regelsatzes, zweimalig mit 60 % geahndet, jeweils für drei Monate. Für Jugendliche ab 15 Jahren und junge Erwachsene unter 25 Jahren gelten, mit Ausnahme der Meldeversäumnisse, noch drastischere Kürzungsvorschriften. Ihnen wird bereits bei erstmalig regelwidrigem Verhalten 100 % der Regelleistung gestrichen. Zudem werden arbeitslose Leistungsbezieher unter 25 Jahren mehr als zweieinhalb Mal so häufig sanktioniert wie diejenigen im Alter von 25 bis 50 Jahren.

Totalsanktionen werden ab der dritten „Pflichtverletzung“ derselben Kategorie verhängt. Für Jugendliche und junge Erwachsene gilt dies bereits ab dem zweiten Regelverstoß. Konkret bedeutet dies die Streichung der gesamten Leistungen inklusive Krankenversicherungs- und Wohnkosten für drei Monate. Im Jahr 2011 mussten jeden Monat durchschnittlich mehr als 10.400 Alg-II-Berechtigte mit einer Totalanktion leben. Die Gesamtzahl der jährlich verhängten Sanktionen stieg seit 2009 immer weiter an und überschreitet dieses Jahr erstmals die Millionengrenze (siehe Grafik).

Wesentliche Intention des Sanktionsregimes ist es, eine Verhaltensanpassung dahingehend zu bewirken, dass Leistungsbezug erst gar nicht stattfindet oder – möglichst durch die Aufnahme einer Erwerbstätigkeit – schnell beendet oder reduziert wird. Eine Reihe europäischer Studien kommt zu dem Ergebnis, dass Sanktionen tatsächlich zu einer schnelleren Arbeitsaufnahme beziehungsweise zu einer schnelleren Beendigung des Leistungsbezuges



führen. In der Regel unberücksichtigt bleiben negative Effekte unter anderem auf Qualität, Entlohnung und Stabilität der folgenden Erwerbstätigkeit, wie sie durch eine Analyse von Arni et al. (2009) für die Schweiz nachgewiesen wurden. Diese Studie offenbart den Zielkonflikt zwischen einer schnellen Arbeitsaufnahme und einer langfristig stabilen und möglichst gut entlohnten Beschäftigung.

Auch die kürzlich als HWWI Research Paper (siehe Kasten) erschienene Studie zur Wirkung von Sanktionen im Alg-II-Bezug zeigt, dass der bloße Fokus auf eine möglichst schnelle Arbeitsaufnahme – selbst bei einer rein ökonomischen Betrachtung – deutlich zu kurz greift. Darüber hinaus werden erstmalig nicht nur die unmittelbar Sanktionierten, sondern auch ihre mit betroffenen Haushaltsangehörigen in die Analyse einbezogen. Ergebnis für die Gesamtheit der erwerbsfähigen Haushaltsmitglieder ist, dass Sanktionen nicht nur die Wahrscheinlichkeit einer Arbeitsaufnahme erhöhen, sondern auch die Wahrscheinlichkeit, zumindest zeitweise aus dem Arbeitsmarkt auszuscheiden, das heißt weder arbeitslos gemeldet noch erwerbstätig zu sein.

Über diese politisch teils beabsichtigten, teils unbeabsichtigten Wirkungen und Nebenwirkungen von Sanktionen hinausgehend, stehen Leistungskürzungen als Entzug des Lebensnotwendigen unter ganz grundsätzlicher Kritik. So stellt das Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) in seinem Kurzbericht 10/2010 fest, dass „die besondere Brisanz von Sanktionen in der Grundsicherung“ darin liegt, dass Sanktionierte – und häufig auch die im gleichen Haushalt lebenden Angehörigen – zumindest zeitweise unterhalb des soziokulturellen Existenzminimums leben. Wie vom IAB untersucht, gibt es erhebliche Kritik aus den Reihen der Mitarbeiter in den Jobcentern, die die Sanktionsvorschriften umsetzen. Außerdem wird auf ein „Bündnis aus Politik, Wissenschaft, Kultur und Verbänden“ verwiesen, das ein Sanktionsmoratorium fordert, also „Sanktionen in der Grundsicherung auszusetzen“.

### HWWI RESEARCH PAPER

Hillmann, K.; Hohenleitner, I. (2012): Impact of Benefit Sanctions on Unemployment Outflow – Evidence from German Survey Data, *HWWI Research Paper 129*. Download unter: [www.hwwi.org](http://www.hwwi.org) (Publikationen, Research).

# Rezession im Euroraum infiziert deutsche Konjunktur

Nach gutem Start zu Jahresbeginn hat sich die konjunkturelle Entwicklung in Deutschland im Laufe dieses Jahres mehr und mehr verlangsamt. Rückläufige Auftragseingänge und andere Frühindikatoren lassen im Jahresschlussquartal einen Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Produktion erwarten. Hauptursache für diesen Abschwung war, dass die deutsche Wirtschaft sich immer weniger der Eurokrise und der sich im Euroraum ausbreitenden Rezession entziehen konnte. *Von Jörg Hinze*

Die Nachfrage aus den Euroländern ist kräftig gesunken. Überdies verlor auch in anderen Regionen der Welt die Wirtschaft zeitweilig an Schwung. Die Verunsicherung durch die Euro-Krise und die Verschlechterung der Konjunkturerwartungen schlugen sich besonders in einer zurückhaltenden Investitionstätigkeit der Unternehmen nieder. Wenn dies alles nicht noch stärker die deutsche Konjunktur belastete, dann, weil die Exporte in die Länder außerhalb des Euroraums dank der dort besseren Konjunktur wie auch der Abwertung des Euro deutlich zunahmen. Überdies wurde weiter kräftig in den Wohnungsbau investiert. Die private Konsumnachfrage hat im abgelaufenen Jahr, gestützt durch die hohe Beschäftigung und stärker steigende Löhne, insgesamt moderat zugenommen. Die konjunkturelle Abschwächung macht sich inzwischen auch auf dem Arbeitsmarkt bemerkbar. Der Anstieg der Beschäftigung ist ausgelaufen und die Arbeitslosigkeit nimmt seit dem Frühjahr leicht zu.

Trotz des ungünstigen Jahresausklangs 2012 überwiegt für 2013 die Hoffnung auf eine Besserung der Konjunktur in Deutschland. Einige Stimmungsindikatoren haben sich stabilisiert und deuten auf eine Bodenbildung hin. Sicherlich gibt es nach wie vor erhebliche Risiken, von denen insbesondere die Eurokrise zu nennen wäre, des Weiteren das sogenannte „fiscal cliff“ in den USA, zur Jahreswende auslaufende Steuerermäßigungen und automatische Ausgabenkürzungen. Für den Haushaltsstreit in den USA wird davon ausgegangen, dass die Parteien sich soweit einigen, dass das moderate Wachstum dort nicht abgebremst wird. In der Eurozone dürfte sich die Situation nach den Kre-

ditzahlungen an Griechenland aufsteigen und angesichts der Rezession in vielen Ländern werden diese vorläufig kaum neue Sparmaßnahmen ergreifen. Mit dem Nachlassen der kontraktiven Wirkungen früherer Maßnahmen sollten die rezessiven Tendenzen in der Eurozone abflauen und in der zweiten Jahreshälfte könnte dann

eine allmähliche Wiederbelebung einsetzen. In anderen Regionen der Welt scheint die Wachstumsschwäche bereits überwunden.

Bei dieser Entwicklung der Weltwirtschaft werden im nächsten Jahr wieder zunehmende Impulse vom Welthandel kommen. Mit günstigeren Exportaussichten dürfte sich auch die Investitionszurückhaltung der Unternehmen wieder auflösen. Zusammen mit nach dem diesjährigen Einbruch sich wieder stabilisierenden öffentlichen Investitionen dürften dann diese bislang kontraktiven Effekte von binnenwirtschaftlicher Seite wegfallen. Der private Konsum und der Wohnungsbau werden 2013 weiterhin stützend wirken. Der Staat wird mit Blick auf die angestrebte Konsolidierung seine konsumtiven Ausgaben nur mäßig erhöhen. Da die Importe eher etwas stärker als die Exporte zunehmen werden, werden insgesamt gese-

**Eckdaten der Konjunkturprognose für Deutschland**  
Veränderung in % gegenüber dem Vorjahr

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bruttoinlandsprodukt <sup>1</sup>	1,1	-5,1	4,2	3,0	0,8	0,5
Private Konsumausgaben	0,8	0,1	0,9	1,7	0,6	1,0
Konsumausgaben des Staates	3,2	3,0	1,7	1,0	1,1	1,0
Anlageinvestitionen	1,3	-11,6	5,9	6,2	-2,3	0,7
Ausrüstungen	2,9	-22,5	10,3	7,0	-5,0	0,0
Bauten	-0,7	-3,2	3,2	5,8	-0,7	0,7
Sonstige Anlagen	6,2	-2,9	3,3	3,9	1,0	4,0
Inlandsnachfrage	1,2	-2,5	2,6	2,6	-0,3	0,8
Ausfuhr	2,8	-12,8	13,7	7,8	4,1	3,5
Einfuhr	3,4	-8,0	11,1	7,4	2,3	4,4
Arbeitsmarkt						
Erwerbstätige	1,2	0,1	0,6	1,4	1,0	0,1
Arbeitslose (Mio. Personen)	3,26	3,41	3,24	2,98	2,90	2,94
Arbeitslosenquote <sup>2</sup> (in %)	7,5	7,8	7,4	6,7	6,5	6,6
Verbraucherpreise (in %)	2,6	0,4	1,1	2,3	2,0	1,9
Finanzierungssaldo des Staates (in % des BIP)	-0,1	-3,1	-4,1	-0,8	-0,1	-0,1
Leistungsbilanzsaldo <sup>3</sup> (in % des BIP)	6,2	5,9	6,0	5,7	6,5	5,9

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

hen die maßgeblichen Wachstumsbeiträge von der Binnennachfrage kommen.

Unter diesen Bedingungen wird sich die deutsche Konjunktur im ersten Halbjahr 2013 wieder allmählich beleben und im weiteren Jahresverlauf an Schwung gewinnen. Im Durchschnitt von 2013 wird das Wirtschaftswachstum wegen des gedämpften Jahresanfangsniveaus aber mit 0,5 % geringer sein als 2012 (0,8 %). Mit der konjunkturellen Erholung dürfte auch die Beschäftigung wieder zunehmen. Die Arbeitslosigkeit wird dann wieder sinken, im Jahresdurchschnitt aber etwas über dem diesjährigen Niveau von 2,9 Millionen Personen liegen. Inflationsdruck wird unter diesen konjunkturellen Bedingungen nicht aufkommen; die Teuerungsrate auf der Verbrauchstufe dürfte knapp unter der Stabilitätsmarke von 2 % bleiben.