

Anzeige



Deutschland  
Land der Ideen

In Kooperation mit  
Deutsche Bank

365 Orte im Land der Ideen

Jeden Tag eine Erfolgsgeschichte aus Deutschland

Heute:

**Volltreffer Deutsch**

Ein Sprachförderprojekt für Schüler mit Leistungs- oder Motivationsdefiziten kombiniert Fußball mit dem Fach Deutsch.

www.land-der-ideen.de

Mehr dazu jede Woche in der Welt am Sonntag

Medienpartner  
WELT  
GROUP

Kolumne

## Im Schuldenrausch?



Otto Graf Lambsdorff

Warum die schwarz-gelbe Koalition nicht munter Geld unter die Leute bringen darf

Alle Experten sehen für dieses Jahr sinkende Steuereinnahmen voraus. Gleichzeitig sieht der Koalitionsvertrag Steuerentlastungen und neue Subventionen in Milliardenhöhe vor. Wie geht das zusammen? Endet die versprochene Entlastung der Bürger, bevor sie begonnen hat? Wer weniger einnimmt, kann weniger ausgeben. So einfach ist das.

Doch leider versucht die Koalition, diese Wahrheit zu negieren und weniger Einnahmen mit mehr Ausgaben zu begegnen, Schulden zu erhöhen, Konsolidierung auf den Sankt-Nimmerleins-Tag zu verschieben und auf Wirtschaftswachstum in absehbarer Zeit zu hoffen.

Der Spaltplatz hat sich auf jeden Fall schon ausgebreitet unter den drei Koalitionen, bevor die Tinte auf dem Koalitionsvertrag trocken ist. So bekennt der designierte Finanzminister Wolfgang Schäuble, ein Haushalt ohne neue Schulden sei Utopie. Gleichzeitig betonen die Liberalen, nach wie vor eine Etatkonsolidierung anzustreben.

Dabei sind die Aussichten nicht rosig: Die Wirtschaftsleistung wird in diesem Jahr um circa fünf Prozent sinken, von Wachstum sind wir also weit entfernt. Und nirgendwo sehe ich eine Quelle, die für den Fiskus kräftig sprudeln könnte.

In diesen Kontext muss man die Steuergeschenke der Neukoalitionäre stellen:

- Die Familienförderung mit erhöhtem Kindergeld und Kinderfreibetrag und der reduzierte Mehrwertsteuersatz für Beherbergungsleistungen kosten circa zehn Milliarden Euro. Vom Sinn beider Maßnahmen bin ich nicht überzeugt.

- Die Reform der Erbschaftsteuer senkt die Einnahmen der Länder um circa eine Milliarde Euro pro Jahr – das ist im Vergleich nicht so viel. Die Reform der Unternehmensteuern schlägt mit weiteren 2,3 Milliarden Euro zu Buche. Diese Reformen sind richtig, stellen aber trotzdem weitere Ausfälle dar.

- Der Einkommensteuertarif soll 2011 in einen Stufen Tarif überführt und reformiert werden. Richtig. Auch

hier ist eine Reform überfällig. Aber auch diese kostet Geld.

- Die Bundesanstalt für Arbeit (BA) erhält einen nicht rückzahlbaren Zuschuss von 16 Mrd. Euro. Zumindest deren Defizit steigt dadurch nicht weiter. Das Defizit des Staates schon.
- Hinzu kommen noch einige unklare, eventuell kostenträchtige Zusagen wie etwa die steuerliche Förderung von Forschung und Entwicklung.

Fazit der ganzen Steuerpakete: Der Bundeshaushalt ist so defizitär wie nie zuvor.

Die Länder sehen das mit Sorgen. Sie warnen vor einer Überforderung durch Steuerentlastungen und gleichzeitige höhere Bildungsausgaben. Eine dauerhafte Unterfinanzierung der Länder ist eine reale Gefahr: Die Länder haben 2,6 Milliarden Euro Ausfall zu verkraften, die Kommunen 1,2 Milliarden Euro, der Bund trägt etwa 4,6 Milliarden Euro. In Bildung zu investieren ist richtig. Aber Länder und Kommunen bei der Umsetzung im Regen stehen zu lassen, ist falsch. Das ist eine Prüfung des föderalen Systems.

Ich habe nichts gegen Steuersenkungen, im Gegenteil. Niedrige Steuern können die Wirtschaft stimulieren. Wie neue empirische Untersuchungen zeigen, können steigende Staatseinnahmen trotz Steuersenkungen möglich sein.

Steuern zu senken kann also auch jetzt funktionieren, aber nur dann, wenn der Blick für den Ausgleich klar bleibt und nicht dem Dauerfeuer der Lobbys nachgegeben wird.

Also Schuldenrausch statt Konsolidierung? So sieht es momentan aus. Ich hoffe aber auf Lerneffekte. Die getroffenen Weichenstellungen erlauben Korrekturen.

Die Schuldenbremse macht klare Vorgaben. Ich bin gespannt, wie Finanzminister Wolfgang Schäuble dieses Dilemma zu lösen gedenkt. Noch gespannter bin ich, ob die Liberalen den Mut aufbringen, einige unüberlegt in den Koalitionsvertrag hineingeschriebene Geschenke wieder einzusammeln, um ihren Ruf als Steuer-senkungspartei zu retten.

Wenn nicht, spielt Schwarz-Gelb dieselbe Melodie wie Schwarz-Rot zuvor. Das ist dann kein Neuanfang, sondern Weiterwurschteln im immer tiefer werdenden Schuldensumpf. Aber ich meine, dass es noch viel zu früh ist, den Stab über diese Koalition zu brechen.

Denn alle Beteiligten wissen: Der Staat hat nicht das Recht, anders als seine Bürger zu wirtschaften. Es ist seine Pflicht als Sachverwalter des Allgemeinwohls, bei einer Krise auch Ausgaben zu senken. Sonst wirtschaftet er nicht für die Bürger, sondern gegen sie.



Auslieferungsturm von VW in Wolfsburg: Derzeit sind in Deutschland 1,4 Millionen Menschen in der Automobilindustrie

## Autobauer müssen indisch und chinesisch denken

Große Chancen für deutsche Industrie – Berater von A.T. Kearney erwarten deutlichen Stellenabbau im Inland

Von Marco Dalan  
und Nikolaus Doll

DÜSSELDORF – Martin Winterkorn ist Realist. Die guten Absatzzahlen in Deutschland, die leichte Erholung auf den Exportmärkten und die Erfolge des eigenen Unternehmens sind für den Vorstandsvorsitzenden von Volkswagen kein Grund zur Ausgelassenheit. „Das Geschäftsklima in unserer Branche ist und bleibt rau“, sagte Winterkorn vor wenigen Tagen bei einem Kongress. Obwohl die Talsohle erreicht zu sein scheint, gilt es in der Industrie als sicher, dass die Krise noch mindestens bis 2010 oder 2011 andauern wird.

Um diese Schwächephase zu überstehen, werden sich die deutschen Automobilhersteller und ihre Zulieferer wandeln müssen. „Die Karten werden neu gemischt“, sagt Götz Klink, Automobil-spezialist bei der Unternehmensberatung A.T. Kearney und Mitautor der Studie „Nachhaltige Restrukturierung des Wirtschaftsstandorts Deutschland“, die der WELT exklusiv vorliegt.

Konkret heißt das: Die Hersteller werden Macht abgeben und Zulieferer an Einfluss gewinnen, neue Märkte und Technologien werden viel wichtiger werden für den Unternehmenserfolg. Zum Schaden der heimischen Branche muss dies nicht sein. Denn die Experten bei

A.T. Kearney sind zuversichtlich für den Automobilstandort Deutschland, wenn die heimische Industrie konzentriert Wachstumskerne angeht. Dazu gehören der automobiler Premiumbereich, die nachhaltige Mobilität oder auch Super-Billig-Autos (Ultra Low Cost Cars/ULCC).

Winterkorns Skepsis wird derweil durch die Prognose von A.T. Kearney untermauert. Nach Ansicht der Berater wird die Pkw-Nachfrage erst im Zeitraum 2013 bis 2015 wieder das Niveau des Jahres 2007 erreichen. Vor zwei Jahren wurden weltweit rund 70 Mio. Autos verkauft. Im laufenden Jahr werden es voraussichtlich trotz Abwrackprämien in vielen Ländern nur noch knapp 60 Mio. Fahrzeuge sein.

Für die deutsche Automobilindustrie bedeutet dies vor allem, dass sie – wie zahlreiche andere Hersteller auch – gezwungen sein wird, Kapazitäten abzubauen. Dies wird nach Ansicht von A.T. Kearney zu einem deutlichen Stellenabbau im Inland führen.

Nach Einschätzung der Beratungsgesellschaft werden in Deutschland zwischen den Jahren 2009 und 2013 rund 240 000 Stellen bei Herstellern, Zulieferern, im Handel sowie im Service und in Werkstätten wegfallen. Derzeit sind in Deutschland 1,4 Millionen Menschen in der Automobilindustrie (Entwicklung, Produktion, Vertrieb und Service von Fahrzeugen) beschäftigt.

Den stärksten Schwund wird es in den Bereichen Produktion, Teilefertigung und Handel geben. Der Hauptgrund für den Stellenabbau im Bereich Fahrzeugbau liegt in der Zunahme der Produktivität bei Herstellern und Zulieferern. Bis zum Ende der Krise werden in Deutschland zudem rund ein Drittel der Zulieferer und etwa 20 Prozent der 15 000 heimischen Händlerbetriebe akut von der Insolvenz bedroht sein.

Andererseits wird es laut A.T. Kearney wiederum auch zu einem Stellenaufbau von 110 000 bis 130 000 Arbeitsplätzen in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Produktion oder Service/Reparatur kommen. Treiber dieser Entwicklung dürfte das starke globale Wachstum im Bereich nachhaltiger Mobilität sein.

„Vor allem Zulieferer werden dabei von der kontinuierlichen Verschiebung der Wertschöpfung bei alternativen Antrieben profitieren“, sagt Martin Haubensak, A.T.-Kearney-Partner und Automobil-experte. Insgesamt wird die Zahl der Beschäftigten in der deutschen Automobilindustrie bis zum Jahr 2013 daher lediglich von 1,4 auf 1,27 bis 1,29 Millionen Beschäftigte sinken.

Trotz der eher düsteren Aussichten für die Beschäftigten ist

der A.T.-Kearney-Experte Klink vor allem für die deutschen Oberklasse- und Luxushersteller BMW, Daimler und die VW-Tochtergesellschaft Audi positiv gestimmt. „Im Premiumbereich ist Deutschland in der Poleposition“, sagt Klink. Vor drei Jahren lag der Weltmarktanteil der drei deutschen Edelschmieden bei rund 50 Prozent. Dahinter folgen mit weitem Abstand Marken wie die Chrysler-

### Wie Deutschland aus der Krise kommt

Tochter Jeep, die Toyota-Edelmarke Lexus oder die Noch-Ford-Gesellschaft Volvo aus Schweden.

Bis 2020, sagt Klink weiter, wächst der Premiummarkt – getrieben vor allem durch die Nachfrage in China – jährlich um drei Prozent. So wird der Absatz im gehobenen Segment zwischen 2006 und 2020 von weltweit 6,1 Mio. auf 9,4 Mio. Fahrzeuge steigen. Allein in China etwa werden die Edelfahrzeugverkäufe in diesem Zeitraum von 100 000 auf 1,4 Mio. Fahrzeuge wachsen. Deutsche Premiumhersteller mit ihren starken Marken und dem positiven Image werden nach Ansicht von A.T. Kearney von der steigenden Nachfrage nach Luxus- und Oberklassefahrzeugen profitieren können. Wenn die deutschen Hersteller ihre Spitzenposition halten wollen, müssen sie jedoch gewaltige Anstrengungen vollbringen.

Dabei geht es nicht nur die bestehenden Überkapazitäten abzubauen,

Kooperationen einzugehen oder die Kosten zu senken. Die Hersteller müssen vor allem auch auf der Produktseite aktiver werden. „Die deutschen Hersteller sollten die Schwächen anderer nutzen und attraktive Fahrzeugkonzepte schneller und agiler einführen“, fordert Haubensak. Dazu zählt einerseits, verstärkt Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, die näher an den Kundenbedürfnissen sind. Dazu müssten sich BMW, Daimler und Audi aber erst mal die Frage stellen: Was ist Premium in China? Was in Indien? Bislang wird Luxus- und Oberklasse vor allem am europäischen Geschmack ausgerichtet. Andererseits definiert sich Premium nach den Worten Klinks auch am Vertrieb und Service. „Die Hersteller und der Handel müssen ihre Spitzenprodukte dem Kunden professioneller verkaufen“, sagt der Autoexperte.

Erfolgreich können die kommenden Jahre vor allem auch für die Zulieferer werden. Deutschlands Lieferanten von Teilen, Systemen und Komponenten werden zunächst von der Verschiebung der Wertschöpfung bei alternativen Antrieben profitieren. So werden im Jahr 2015 durchschnittlich 75 Prozent der Teile eines Autos von Zulieferern entwickelt, produziert und in den Auto-fabriken der Automobilkonzerne nur noch montiert. Heute sind es noch knapp 60 Prozent. Insbesondere die Entwicklungsleistung werde, zum Beispiel bedingt durch alternative Antriebe und Elektrofahrzeuge, deutlich ansteigen.

„Innerhalb der Zulieferindustrie wird es bis 2015 nur leichte Verschiebungen geben“, heißt es bei A.T. Kearney. Innerhalb der Top 100 profitieren deutsche und japanische Zulieferer von ihrer Innovationsstärke, amerikanische Zulieferer werden weiter Marktanteile verlieren. Ein Viertel aller Zulieferer aus den Top 100 haben ihren Hauptsitz in Deutschland. Tendenz weiter steigend.

Bestenfalls werden dürfte diese Entwicklung durch Zukäufe. Dabei werden Deutschlands Zulieferer sich einerseits selektiv in einzelnen Bereichen verstärken und zukaufen, während sie andere Sparten, die keine oder kaum eine Zukunft haben, abstoßen werden. Der wichtigere Teil der Zukunftsstrategie der Zulieferer wird jedoch darin bestehen, bestehende zukunfts-trächtige Bereiche zu verstärken. „Die Größe eines Zulieferers wird sich künftig stärker am Anteil in seinem Produktsegment messen“, glaubt Haubensak.

Ein weiterer wesentlicher Bereich, von dem die deutsche Automobilindustrie profitieren kann, ist das Super-Billig-Segment, die Bereitstellung von „Basismobilität“. Allerdings wird dies weniger für deutsche Hersteller von Bedeutung sein. Der starke Einkommensanstieg auch in den Schwellenmärkten und verfügbare ULCC führten zu einem deutlichen Anstieg der automobilen Grundversorgung. Bis 2013, so schätzt A.T. Kearney, wird die Zulieferindustrie stärker von dieser Entwicklung profitieren als die Hersteller. Schon heute sind etwa im indischen Billigfahrzeug Tata Nano Teile von Bosch (zum Beispiel Bremsen), Continental (Benzin-pumpe) oder auch ZF Friedrichshafen (Antriebswelle) verarbeitet. Der Absatz solcher Super-Billig-Wagen wird von derzeit rund 2,5 Mio. Fahrzeugen bis 2020 auf etwa 15,4 Mio. Fahrzeuge steigen.

### Handlungsempfehlungen an die Politik

- Die Experten der Unternehmensberatungsgesellschaft A.T. Kearney halten die Zeit für die nachhaltige Restrukturierung des Unternehmensstandortes Deutschland für gekommen. Für die WELT haben die Berater einen Forderungskatalog für die Bundesregierung erarbeitet:

- Stimulierung der Nachfrage nach alternativen Antriebstechnologien, um schnell eine kritische Masse im Markt aufzubauen und Infrastrukturinvestitionen abzusichern.

- Zusätzliche steuerliche Begünstigung alternativer Antriebstechnologien.
- Beschleunigung der Entwicklung von Schlüsseltechnologien und Infrastruktur durch Kredit- und Bürgschaftsprogramme sowie Forschungsförderung.
- Weitere Flexibilisierung und Reduzierung der Personalkosten durch Verlängerung des Kurzarbeitergeldes oder Reduzierung der Arbeitgeberbelastung während der Kurzarbeitperiode. DW

### Die Studie

- A.T. Kearney hat in der Studie „Nachhaltige Restrukturierung des Wirtschaftsstandorts Deutschland“ Schlüsselbranchen untersucht. Die WELT stellt die Ergebnisse exklusiv immer montags vor. Lesen Sie am 9. November die Aussichten für die Gesundheitsbranche. DW

### Chancen und Risiken bis 2013

Für die Auto- und Zulieferindustrie

Beschäftigung



Absatz



Insolvenzen



DIE WELT INFOGRAFIK Quelle: A.T. Kearney

### WELT ONLINE

Warum jene Unternehmen besonders schnell aus der Krise kommen, die in den vergangenen Monaten stark gelitten haben: welt.de/ATKearney

## Wichtiger Sicherheitshinweis

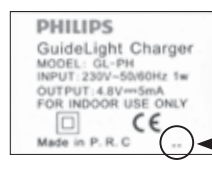
Rückruf des weißen Philips GuideLight-Modells GL-PH

Einige Philips GuideLights entsprechen nicht den geforderten Sicherheitsbedingungen. Im Falle einer Überladung kann es zu einem Akkusaustausch kommen. In seltenen Fällen ist ein Ausbrennen des Akkus möglich.

Obgleich das Risiko als sehr gering einzuschätzen ist, ist es Philips ein Anliegen, jegliches Risiko auszuschließen. Philips hat sich daher entschlossen, alle weißen GuideLights des Modelltyps GL-PH, die zwischen August 2006 und September 2007 hergestellt worden sind, zurückzurufen.

Betreffend  
**Philips weißes GuideLight**  
Modell GL-PH; Produktionscode 6 oder 7

Den Produktionscode finden Sie auf der Rückseite der Ladestation



Produktionscode 6 oder 7

**Wie finden Sie heraus, ob Ihr Produkt betroffen ist?**  
Die betroffenen Produkte können anhand des Produktionscodes erkannt werden, der deutlich sichtbar auf der Rückseite der Ladestation zu finden ist. Der Produktionscode enthält einen Buchstaben und eine Nummer. Sofern die Nummern 6 oder 7 im Code enthalten sind, ist Ihr Produkt betroffen.

**Was ist als nächstes zu tun?**  
Wenn Sie ein betroffenes weißes GuideLight besitzen, trennen Sie das Produkt bitte vom Stromnetz und rufen unsere Service-Telefonnummer 00800 - 74454775 (kostenfrei aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkgebühren können abweichen) an. Sie erhalten dann alle erforderlichen Informationen, wie Sie das betroffene Produkt zurückgeben und kostenfrei ersetzt bekommen. Die Telefonnummer ist von 09:00 bis 18:00 Uhr von Montag bis Freitag erreichbar. Weitere Informationen erhalten Sie auch auf unserer Webseite [www.philips.de/guidelight-rueckruf](http://www.philips.de/guidelight-rueckruf)

Philips legt großen Wert auf die Qualität seiner Produkte und angebotenen Dienstleistungen. Wir bitten um Entschuldigung für die entstandenen Unannehmlichkeiten.