

Deutscher Exportüberschuss: Auch die europäischen Nachbarn profitieren

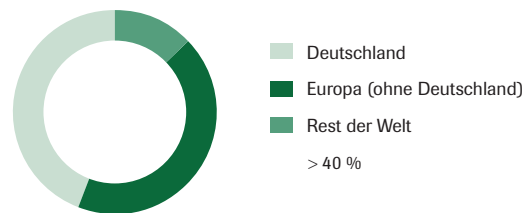
Die EU-Kommission bringt ein altes Thema zurück auf das Tableau. Sie fordert von Deutschland „entschlossene politische Maßnahmen“, um den Exportüberschuss abzubauen. Frankreich hingegen erhält eine verlängerte Frist, um sein jährliches Haushaltsdefizit wieder in geordnete Bahnen zu lenken. Die Brüsseler Stoßrichtung ist nicht neu – dennoch überrascht sie. Denn die EU-Kommission hatte zu ihrem Amtsantritt ein reformpolitisches Umdenken angekündigt, das Europa so dringend benötigt. Dafür wären jedoch andere Signale notwendig. Der Vorwurf, Deutschland verschärfe mit seiner vermeintlichen „Sparpolitik“ die Krise in der Eurozone, geistert offenbar weiterhin durch manche Brüsseler Amtsstube. Im Maschinenraum der europäischen Wirtschaft sorgt diese Haltung für Erstaunen. Denn die Fakten sprechen eine andere Sprache.

Unbestritten ist: Deutschland konnte im vergangenen Jahr einen neuen Ausfuhrrekord aufstellen. Auch die deutsche Automobilindustrie legte bei den Exporten zu – im Vergleich zum Vorjahr um 2,5 Prozent. Die Ausfuhren nach Asien stiegen sogar um 8 Prozent. Insgesamt 4,3 Mio. Pkw wurden 2014 exportiert. Das sind gut 17.000 Fahrzeuge pro Arbeitstag. Daraus wird deutlich: Die Nachfrage nach hervorragender Qualität aus deutscher Fertigung ist weiterhin erfreulich. Und die deutsche Industrie krempelt die Ärmel hoch, damit dies so bleibt – mit harter Arbeit, mit voller Innovationskraft und mit Rekordinvestitionen in Forschung und Entwicklung. Davon profitiert unser Gemeinwesen: Die Zahl der Stammbeschäftigten ist 2014 weiter gestiegen. Und der Staat kann sich über die sprudelnden Steuereinnahmen freuen.

Sind nun aber die Verlierer im Ausland zu finden? Auch hier hilft ein Blick auf die Zahlen: Die deutschen Importe sind im vergangenen Jahr ebenfalls gestiegen, allerdings etwas langsamer als die Exporte. Hauptgrund sind die gesunkenen Ölpreise. Dies ist aber eher ein willkommener Konjunkturschub für die gesamte EU als ein Anlass zu besonderer Sorge. Vor allem aber bestätigen die Daten, dass die europäischen Nachbarn am deutschen Exporterfolg teilhaben. Ihr Anteil an den deutschen Importen ist weiter gestiegen. Auch deutsche Pkw-Hersteller beziehen viele Komponenten und Bauteile von Zulieferern aus Europa. An einem durchschnittlichen Pkw aus deutscher Fertigung beträgt der Wertschöpfungsanteil europäischer Zulieferer außerhalb Deutschlands mehr als 40 Prozent (vgl. Graphik).

Doch damit nicht genug. Ob in Spanien oder Polen, ob in der Slowakei oder in Ungarn: Deutsche Automobilhersteller und -zulieferer sind an vielen europäischen Standorten die Triebfeder für qualifizierte Beschäftigung und regionalen Wohlstand. All diese Fakten lassen nur einen Rückschluss zu: Deutschland ist mit seinem starken industriellen Fundament nicht für wirtschaftliche Fehlentwicklungen in der Eurozone verantwortlich zu machen, sondern ist vielmehr sogar das Zugglied des europäischen Karrens.

Automobilproduktion ist international: Europäische Zulieferer haben an der Wertschöpfung deutscher Autos einen erheblichen Anteil.



Quelle: VDA

Wie aber kann die schwelende Eurokrise endlich gemeistert werden? Der dringendste Handlungsbedarf besteht nach wie vor in den Krisenländern selbst. Entscheidend ist und bleibt, die eigene Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Einen anderen Weg gibt es nicht. Ein funktionierendes Steuersystem, eine effiziente Verwaltung und ein flexibler Arbeitsmarkt sind unverzichtbare Eckpfeiler, um als Investitionsstandort neues Vertrauen gewinnen zu können. Klar muss sein: Mit Geld allein kann nachhaltiger Aufschwung nicht gekauft werden.

Hilfreich ist auch ein Blick in andere EU-Staaten: Im Baltikum, in Irland und in Spanien sind die Früchte beschwerlicher Reformarbeit bereits sichtbar. Auch hier hat es große Anstrengungen gekostet, Widerstände zu überwinden und tiefgreifende Strukturreformen durchzuführen. Die Ergebnisse aber zeigen: Mut und Entschlossenheit werden belohnt.

Kann sich Deutschland nun also zurücklehnen? Im Gegenteil: Die sozialpolitischen Wohltaten der vergangenen Monate sind eine schwere Hypothek für die Zukunft. Die Arbeitskosten in der Automobilindustrie sind 2014 auf über 50 Euro pro Stunde gestiegen. Der Abstand zu den anderen europäischen Standorten hat sich damit weiter vergrößert. Weitere Belastungen müssen fortan vermieden werden. Stattdessen braucht die deutsche Industrie vertretbare Energiepreise, flexible Beschäftigungsmöglichkeiten, Impulse für die Innovations- und Investitionskraft sowie Maß und Mitte in der Klimaschutzpolitik. Auch der erfolgreiche Abschluss eines umfassenden TTIP-Abkommens wäre ein wichtiger Schub für Wachstum und Beschäftigung – nicht nur für Deutschland sondern für ganz Europa. Gerade die noch junge EU-Kommission sollte in diese Zielrichtung vorangehen. Sie hat bereits mehrfach betont, die so wichtige Reindustrialisierung in Europa einleiten zu wollen. Nun ist es höchste Zeit, in diesem Sinne entschlossen zu handeln.