



Wechselhafte Aussichten

IW-Verbandsumfrage. Die Stimmung in der deutschen Wirtschaft ist deutlich schlechter als vor einem Jahr. Vor allem die Metall- und Elektro-Industrie, die bereits in einer Rezession steckt, blickt mit einer großen Portion Skepsis auf das Jahr 2020. IW-Präsident Arndt G. Kirchhoff gibt sich dagegen im iwd-Interview recht optimistisch. Zugleich nimmt er die Politik in einem entscheidenden Punkt in die Pflicht.

—> [Seiten 2-6](#)

Mittelstand

Unterschiedliche Firmenkulturen verhindern oft, dass Mittelstand und Start-ups erfolgreich kooperieren. Beide Seiten müssen aufeinander zugehen.

—> [Seiten 7-9](#)

Krankenstand

Die Fehlzeiten der Arbeitnehmer in Deutschland werden immer länger. Dies führt auch zu steigenden Entgeltfortzahlungen der Unternehmen.

—> [Seiten 10-11](#)

Gemischte Gefühle in der M+E-Industrie

IW-Verbandsumfrage. Zum Beginn des neuen Jahres steht die deutsche Industrie so schlecht da wie lange nicht. Eine branchenübergreifende Rezession ist nicht auszuschließen, in der Metall- und Elektro-Industrie hat sie bereits eingesetzt. Entsprechend blicken die M+E-Verbände zum Teil recht skeptisch auf 2020.

Das vergangene Jahr lief für die Metall- und Elektro-Industrie in Deutschland nicht wie gewünscht – sie rutschte in die Rezession. Entsprechend ist die Stimmung in den Unternehmen der M+E-Branchen nicht allzu gut, das zeigt die Verbandsumfrage des Instituts der deutschen Wirtschaft (Grafik):

Im Vergleich zum Jahreswechsel 2018/2019 machten sieben M+E-Verbände bei ihren Mitgliedern

eine schlechtere Stimmungslage aus. Lediglich im Schiffbau sowie in der Feinmechanik und Optik blieb die Stimmung unverändert.

Große Sorgen bereiten den Unternehmen vor allem die handelspolitischen Unsicherheiten durch den anhaltenden wirtschaftlichen Konflikt zwischen den USA und China und der nun konkret werdende Brexit. Außerdem ist das Verhältnis zwischen den Vereinigten Staaten

IW-Verbandsumfrage für 2020: Metall- und Elektro-Industrie pessimistisch

Ergebnisse der Befragung der M+E-Verbände

1.

Wie ist nach Ihrer Einschätzung die allgemeine Stimmungslage in den Unternehmen Ihres Wirtschaftszweigs gegenüber dem Jahreswechsel 2018/2019?

2.

Welches Produktionsergebnis (gegebenenfalls preisbereinigtes Umsatz- beziehungsweise Geschäftsergebnis) erwartet Ihr Wirtschaftszweig für das Jahr 2020 im Vergleich zu 2019?

Wirtschaftszweig	besser	genauso	schlechter	etwas höher	gleichbleibend	etwas niedriger
1. NE-Metallindustrie			-	+		
2. Gießereien			-		○	
3. Stahl- und Metallverarbeitung			-			-
4. Maschinen- und Anlagenbau			-			-
5. Automobilindustrie			-		○	
6. Luft- und Raumfahrzeugbau			-	+		
7. Schiffbau und Meerestechnik		○		+		
8. Elektroindustrie			-		○	
9. Feinmechanik und Optik		○			○	
Insgesamt	0	2	7	3	4	2

Metall- und Elektro-Industrie: Jobs in Gefahr

Ergebnisse der Befragung
der M+E-Verbände

3. Wie werden sich die Investitionen 2020 im Vergleich zu 2019 in Ihrem Wirtschaftszweig entwickeln?

4. Wie wird sich 2020 die Anzahl der Beschäftigten im Vergleich zu 2019 in Ihrem Wirtschaftszweig voraussichtlich entwickeln?

Wirtschaftszweig	3. Investitionen			4. Beschäftigte		
	mehr werden	gleich bleiben	weniger werden	mehr werden	gleich bleiben	weniger werden
1. NE-Metallindustrie			–		○	
2. Gießereien			–			–
3. Stahl- und Metallverarbeitung		○			○	
4. Maschinen- und Anlagenbau			–			–
5. Automobilindustrie		○				–
6. Luft- und Raumfahrzeugbau			–			–
7. Schiffbau und Meerestechnik	+			+		
8. Elektroindustrie		○			○	
9. Feinmechanik und Optik		○			○	
Insgesamt	1	4	4	1	4	4

Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft
© 2020 IW Medien / iwd

iwd

und der EU immer noch angespannt, Strafzölle stehen weiterhin im Raum.

Trotz alledem sind die Produktionserwartungen für 2020 eher positiv:

Sieben der neun M+E-Verbände erwarten für das laufende Jahr ein gleichbleibendes oder leicht steigendes Produktionsergebnis.

Dabei gilt es allerdings zu berücksichtigen, dass die meisten Branchen zuletzt einen Rückgang verzeichnen mussten. Somit geht es für viele Unternehmen um die Stabilisierung auf einem niedrigeren Niveau als vor der jüngsten konjunkturellen Schwächephase.

Mit dem Maschinenbau rechnet zudem eine wichtige Branche mit einer weiter sinkenden Produktion. Bereits 2018 und 2019 war hier die Produktion rückläufig – damit gingen die Fertigungszahlen erstmals seit 2002/2003 zwei Jahre in Folge zurück. Der Auftragsmangel wirkt sich negativ auf die Auslastung der Betriebe aus – im Oktober 2019 hatte mehr als ein Drittel der Unternehmen im Maschinenbau mit unterausgelasteten Kapazitäten zu kämpfen.

Die derzeit schwierigen Rahmenbedingungen für die M+E-Industrie haben auch Konsequenzen für die Personalplanungen. M+E-Unternehmen haben zuletzt vermehrt Überstunden abgebaut und Kurzarbeit angemeldet. Dieser Trend wird sich aller Voraussicht nach 2020 fortsetzen. In einigen Branchen rechnet man sogar mit sinkenden Beschäftigungszahlen im Vergleich zu 2019 (Grafik):

In der Automobilindustrie, dem Maschinenbau, den Gießereien sowie im Luft- und Raumfahrzeugbau wird es 2020 voraussichtlich zu einem Stellenabbau kommen.

Einige Autobauer haben bereits angekündigt, ihre Belegschaft zu verkleinern. Dies soll vornehmlich dadurch erfolgen, dass die Unternehmen frei werdende Stellen nicht neu besetzen. Auch große Zulieferer reduzieren ihr Personal.

Neben den Auswirkungen der Handelskonflikte sind vor allem die veränderten Anforderungen an die Mobilität der Grund für die Einsparungen in der Automobilbranche.

Ähnlich wie beim Personal sehen die Einschätzungen für 2020 auch bei den geplanten Investitionen aus:

Nur der Schiffbau geht von höheren Investitionen der eigenen Branche im Vergleich zu 2019 aus.

Weniger investieren wollen unter anderem die NE-Metallindustrie und die Gießereien. Diese Branchen sind stark von den Produktionsrückgängen in der Automobilindustrie und im Maschinenbau betroffen, für die sie als Zulieferer fungieren.

IW-Kurzbericht 86/2019

Michael Grömling: Zaghafte Zuversicht – IW-Verbandsumfrage für 2020

iwkoeln.de/verbandsumfrage_2020

„Die Digitalisierung kann viele globale Probleme lösen“

Interview. Wird 2020 ein gutes oder ein schlechtes Jahr für die deutsche Industrie? Und was bringt uns eigentlich der technische Fortschritt? **Arndt G. Kirchhoff**, Präsident des Instituts der deutschen Wirtschaft und geschäftsführender Gesellschafter der Kirchhoff-Gruppe, blickt optimistisch in die Zukunft – selbst für die eigene, viel kritisierte Zunft der Autobauer und Zulieferer.

In der aktuellen IW-Verbandsumfrage gibt es mehr Optimisten als Pessimisten, was die Perspektiven für 2020 betrifft. Woher die Zuversicht?

Unternehmerinnen und Unternehmer sind von Grund auf Optimisten: Wir wollen Menschen begeistern, Vorhaben voranbringen, Ziele erreichen. Das wirkt sich sicherlich auf unsere Einschätzung der wirtschaftlichen Perspektiven aus.

Aber die Einschätzung der Verbände hat bestimmt auch damit zu tun, dass sich die aktuelle Krise stark von jener vor zehn Jahren unterscheidet. Damals hatte der Abschwung ganz andere Vorzeichen, die Banken waren in Schieflage geraten, es gab für Unternehmen kaum noch Kredite. Heute geht es viel eher um Ermüdungserscheinungen: Wir hatten in den vergangenen zehn Jahren in der Bundesrepublik den längsten Konjunkturaufschwung der Geschichte und haben nun schlichtweg einige Grenzen erreicht, beispielsweise auf dem Arbeitsmarkt: Nicht nur in Deutschland, sondern auch in den USA und in vielen osteuropäischen Ländern findet man einfach keine neuen Mitarbeiter mehr.

Es gibt also Eintrübungen in der heimischen Wirtschaft, aber echte Bremsspuren sehen ganz anders aus. Und der private Konsum sowie die Bauwirtschaft laufen ja unbeirrt weiter. Hinzu kommt, dass mithilfe moderner Technik viele Dinge erst möglich werden, wie beispielsweise die bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

Was hätten Sie 2019 von der Politik erwartet?

Natürlich sind Politiker momentan verunsichert. Es gibt einfach zu viele Wünsche – die Menschen wollen ein

besseres Klima, weniger Verkehr, bezahlbare Wohnungen und vieles andere mehr.

Die Politik muss sich deshalb in erster Linie die Frage stellen: Welche Rahmenbedingungen brauchen wir für all diese Herausforderungen? Vor allem in puncto Planungsrecht muss die Politik mutiger und schneller werden. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, die Stromnetze, neue Gewerbegebiete – all das dauert viel zu lange. Mit den jetzigen Planungsverfahren werden wir die großen Klimaziele nicht rechtzeitig erreichen, das passt einfach nicht zusammen.

Nicht, dass Sie mich falsch verstehen: Natürlich müssen die Prozesse demokratisch sein und der Rechtsweg muss all jenen offenstehen, die gegen ein Vorhaben sind. Aber auch das muss schneller gehen. Und eine Gerichtsentscheidung darf nicht immer wieder infrage gestellt werden.

Sie sagen, global gibt es momentan eigentlich nur eine G2 – die USA und China. Wie könnte daraus G3 werden, mit Deutschland am Tisch?

Deutschland allein ist viel zu klein, um global eine Rolle zu spielen, wir stellen nur 1 Prozent der Weltbevölkerung. Aber Europa könnte das gelingen. Die EU ist allerdings noch nicht fertig, der Binnenmarkt muss und kann noch besser werden. In vielen Bereichen brauchen wir einheitliche Standards – etwa in der Energiewirtschaft, in der Verkehrsinfrastruktur, in Digitalisierungsfragen. All das macht ja nicht an den Ländergrenzen halt.

Blicken wir also nach Europa: Was halten Sie von Ursula von der Leyens Green Deal?



Politisch ist es immer leicht, so ein Konzept in den Raum zu stellen. Aber es dann für einen ganzen Kontinent umzusetzen, ist eine riesige Herausforderung.

Meiner Meinung nach haben wir in Europa schon eine ganze Menge sehr grüner Produkte und Prozesse. Was wir aber dringend brauchen, ist eine funktionstüchtige Infrastruktur, die es uns ermöglicht, sie zusammenzuführen. Wenn uns das gelingt, könnten wir zum nachhaltigen Vorbild in der Welt werden – und unser diesbezügliches Know-how exportieren.

Sie sind Automobilzulieferer und auch -hersteller. Damit stehen Sie für eine Branche, die einige bereits abgeschrieben haben ...

Ich halte das Auto – auch in Deutschland – weiterhin für ein wesentliches Element von Freiheit. Und diese Freiheit sollten wir aufrechterhalten. Weltweit betrachtet haben die meisten Menschen diese Möglichkeit zur individuellen Mobilität noch gar nicht, deswegen wird der Markt für Automobile auch weiter wachsen.

Dieses Wachstum lässt sich durchaus umweltfreundlich gestalten. Natürlich gibt es im Pkw-Bestand große Dreckschleudern. Aber mittlerweile produzieren wir Motoren, die die Luft sogar sauberer machen.

Wichtig ist es außerdem, den Verkehr zu verflüssigen. Zwei Beispiele: Die Parkplatzsuche verursacht Staus, verbraucht jede Menge Sprit, kostet Zeit und Nerven. Wenn das Auto oder eine App den Fahrer zu einem freien Parkplatz lotsen würde, hätte das also jede Menge Vorteile.

Ein anderes Beispiel sind die Busse im öffentlichen Nahverkehr. Die fahren immer die gleiche Strecke. Wenn es einen Stau gibt, stellen sie sich hinten an – obwohl sie oft ohne Weiteres eine andere Route nehmen könnten. Beide Probleme lassen sich mithilfe der Digitalisierung lösen.

Auch die mangelnde Lade-Infrastruktur für E-Mobilität ist kein unüberwindbares Hindernis. Hier sage ich ganz klar: Das ist nicht Aufgabe von Bund oder Land, sondern Job der jeweiligen Kommune.

Fast alle Autohersteller und viele Zulieferer haben einen massiven Stellenabbau angekündigt. In der IW-Verbandsumfrage gehen die Automobilbauer allerdings von einer gleichbleibenden Produktion für 2020 aus – wie passt das zusammen?

Ein Auto ohne Verbrennungsmotor ist schneller und einfacher zu bauen, weil es weniger Teile hat. Entsprechend ist die Montage künftig mit weniger Arbeitskräften möglich. Das ist aber keine Tragödie, denn dafür entstehen an anderer Stelle neue Jobs. Wenn wir bei uns im Unternehmen beispielsweise keine Gabelstaplerfahrer mehr brauchen, weil die Hubwagen autonom fahren, fallen diese Jobs weg. Doch gleichzeitig brauchen Carsharing-Anbieter neue Mitarbeiter, die Fahrzeuge in die Werkstatt bringen oder in die Waschanlage fahren.

Aber es entstehen nicht nur neue Jobs: Ungefähr 50 Prozent der Arbeitsplätze, sagen Forscher, werden sich teils radikal verändern. Es wird künftig mehr Dienstleistungsjobs und Arbeitsplätze mit Steuerungsfunktionen geben, dafür weniger in der Produktion. In einer Fabrik zu arbeiten – in der Hitze eines Stahlwerks oder mit krummem Rücken in einer Gießerei – ist nicht schön. Da ist der Fortschritt, den Digitalisierung und Automatisierung für die Arbeitswelt bringen, doch ein Segen.

„Digitalisierung und Automatisierung führen zu einer vierten industriellen Revolution“, haben Sie einmal gesagt. Wo stehen wir da momentan auf einer Skala von 0 bis 100?

Dieses neue Zeitalter wird niemals enden, denn wir können immer größere Rechenleistungen bewerkstelligen und auch immer größere Datenmengen sammeln. Mithilfe der Massendatenverarbeitung kann alles immer noch besser und schneller werden.

Was bedeutet diese Revolution für den einzelnen Menschen?

Sie kann zu einem sehr langen Aufschwung führen, zum viel beschworenen Wohlstand für alle: Wir können das Klima retten, Menschen besser versorgen, sie aus Armut und Krankheit holen.

Eine Revolution wird es beispielsweise in der Lebensmittelproduktion geben: Mithilfe von satellitengesteuerten Saat-, Bewässerungs- und Erntemaschinen kann die Nahrungsmittelproduktion deutlich gesteigert werden, sodass sie auch für eine wachsende Weltbevölkerung reicht. Die Technik dafür gibt es bereits und vielerorts wird sie auch schon angewendet. Weltmarktführer für diese Saatmaschinen ist übrigens eine deutsche Firma.

Doch auch im Kleinen gibt es Verbesserungen. Wir haben gerade die mitdenkende Füllstandsmessung für Mülleimer erfunden, sodass das Müllauto künftig erst dann kommt, wenn die Tonne voll ist. Mitdenkend ist die Messung deshalb, weil das Messgerät zusätzlich noch erkennt, was in der Tonne gelagert wird. Auch das spart Ressourcen.

Ich bin jedenfalls überzeugt davon, dass die digitale Revolution unterm Strich für mehr Arbeitsplätze sorgt.



Und vielleicht arbeiten wir künftig auch einfach weniger, womöglich ist in zehn Jahren die Viertagewoche für alle ganz normal. Überlegen Sie mal, wie viel unsere Vorfahren noch arbeiten mussten – für ein deutlich niedrigeres Wohlstandsniveau. Warum sollte sich dieser Fortschritt nicht weiter fortsetzen lassen? Ich halte die Digitalisierung für eine große Chance.

Früher hätten Sie mit der Kutsche vom Sauerland nach Köln einen halben Tag gebraucht. Wie sind Sie heute von Iserlohn nach Köln gekommen?

Mit einem Auto mit Verbrennungsmotor.

Welches Verkehrsmittel werden Sie in zehn Jahren für diesen Weg wählen?

Wahrscheinlich wird es ein Hybrid-Fahrzeug sein, also ein Auto, das sowohl elektrisch als auch mit Benzin fährt, oder aber ein Brennstoffzellenauto.

Ich glaube ohnehin nicht, dass es künftig nur den einen Antrieb geben wird. In den Städten wird die Mobilität wahrscheinlich rein elektrisch sein. Außerhalb der urbanen Zentren braucht es wohl auch in Zukunft Autos mit Verbrennungsmotoren, die dann mit umweltfreundlich produzierten synthetischen Kraftstoffen betankt werden. Denn man darf nicht vergessen: Rund die Hälfte der Bevölkerung lebt und arbeitet in ländlichen Gebieten. Und diese Menschen wollen auch in Zukunft zur Arbeit kommen.

Gemeinsam geht's besser

Mittelstand. Kooperationen mit jungen Firmen können etablierten mittelständischen Unternehmen unter anderem helfen, ihre Innovationsfähigkeit zu steigern. Doch oft wird die Zusammenarbeit durch unterschiedliche Unternehmenskulturen erschwert oder gar verhindert. Mittelstand und Start-ups müssen folglich stärker aufeinander zugehen. Aber auch der Staat ist gefordert.

Jedes Unternehmen kämpft für sich allein – dieses Bild von einem knallharten Wettbewerb ist so plakatativ wie falsch. Denn die Potenziale, die neue Technologien und vor allem die Digitalisierung bergen, lassen sich besser ausschöpfen, wenn Fir-

men zusammenarbeiten. Der Mittelstand kann gerade von Kooperationen mit digitalen Start-ups profitieren, wie eine Analyse des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) zeigt.

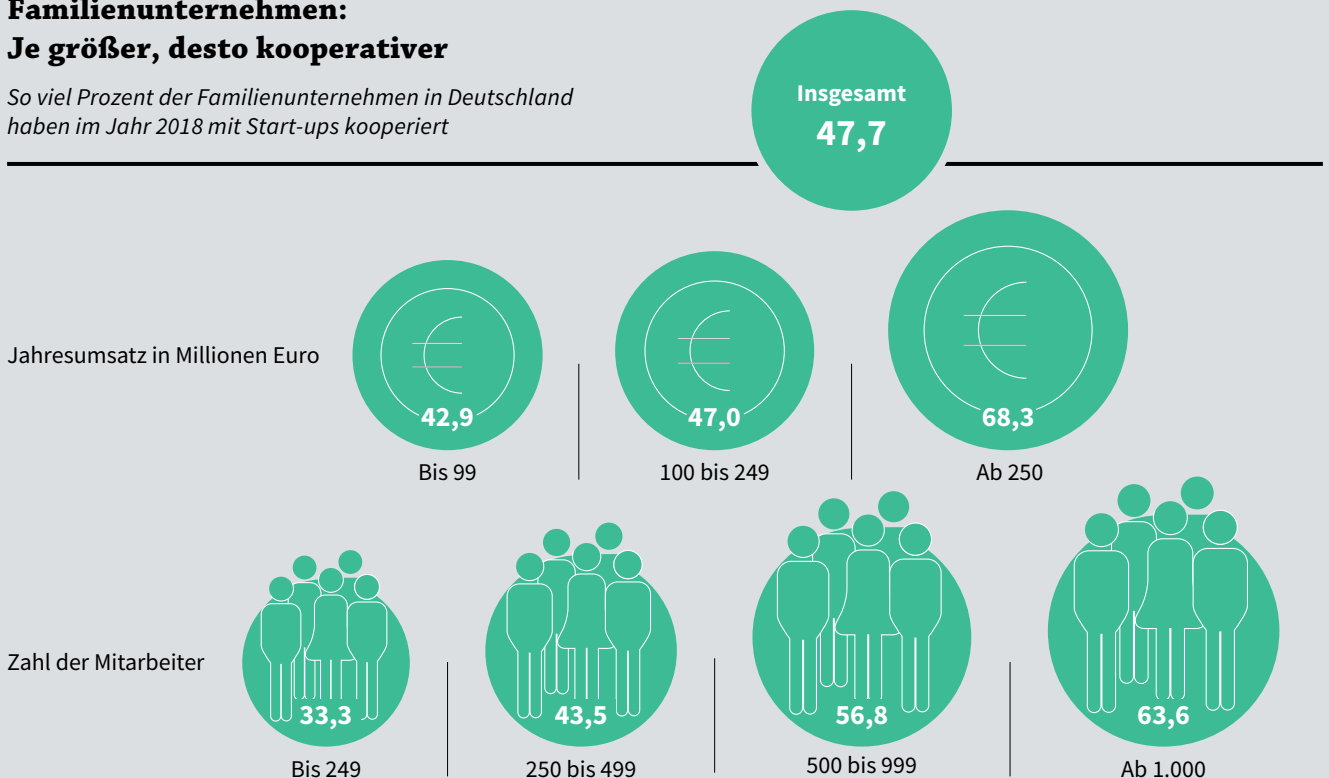
Statistische Auswertungen, aber auch ausführliche Interviews mit

mittelständischen Unternehmern, Start-up-Gründern und Experten aus Verbänden belegen, dass Mittelständler, die sich mit Start-ups vernetzen, oft schneller in der Lage

Fortsetzung

Familienunternehmen: Je größer, desto kooperativer

So viel Prozent der Familienunternehmen in Deutschland haben im Jahr 2018 mit Start-ups kooperiert



Befragung von 248 Familienunternehmen von März bis Mai 2018

Quelle: Bundesverband der Deutschen Industrie/Institut für Mittelstandsforschung Bonn
© 2020 IW Medien / iwd

sind, neue Produkte und Prozesse zu entwickeln. So können Start-ups jenes Know-how beisteuern, das etablierte Firmen zur Umsetzung von Industrie-4.0-Technologien benötigen. Denn durch die vollständige Digitalisierung der Wertschöpfungsketten im Rahmen der Industrie 4.0 verwischen die Grenzen zwischen klassischer industrieller Fertigung und Dienstleistungen immer mehr. Und insbesondere in diesem Grenzbereich sind zahlreiche Start-ups aktiv.

Den Gründern wiederum bietet die Zusammenarbeit mit den etablierten Firmen die Chance, von deren Erfahrungen in der Produktentwicklung und Prozesssteuerung zu lernen und zusätzliche Aufträge zu erlangen.

Eine Win-win-Situation also. Dennoch ist in der Praxis in Sachen Kooperationen noch Luft nach oben, wie eine vom Institut für Mittelstandsforschung Bonn für den Bundesverband der Deutschen Industrie durchgeführte Befragung zeigt (Grafik Seite 7):

Im Jahr 2018 hat lediglich knapp jedes zweite der meist mittelständischen Familienunternehmen in Deutschland mit Start-ups kooperiert.

Von den kleineren Familienbetrieben mit weniger als 250 Mitarbeitern gab sogar gerade einmal jeder dritte an, 2018 mit Start-ups zusammengearbeitet zu haben.

Diejenigen Familienunternehmen, die mit jungen Gründern kooperierten, taten dies vor allem, um neue Technologien zu erschließen, die Digitalisierung ihres Betriebs zu gestalten und/oder neue Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln. Und das funktioniert anscheinend auch, zumindest gibt es bei jenen Unternehmen, die sich auf die Kooperation einlassen, kaum lange Gesichter (Grafik Seite 9):

Fast 70 Prozent der Familienunternehmen, die 2018 mit Start-ups kooperierten, waren mit der Zusammenarbeit zufrieden oder sogar sehr zufrieden. Nur 3 Prozent gaben ein negatives Urteil ab.

Doch warum kooperieren trotz der augenscheinlichen Vorteile nicht noch mehr mittelständische Betriebe mit jungen Firmen? Ein grundlegendes Problem ist sicherlich, in der internationalen und dynamischen Start-up-Landschaft überhaupt geeignete Kooperationspartner auszumachen. Vor allem aber wirkt sich offenbar negativ aus, dass

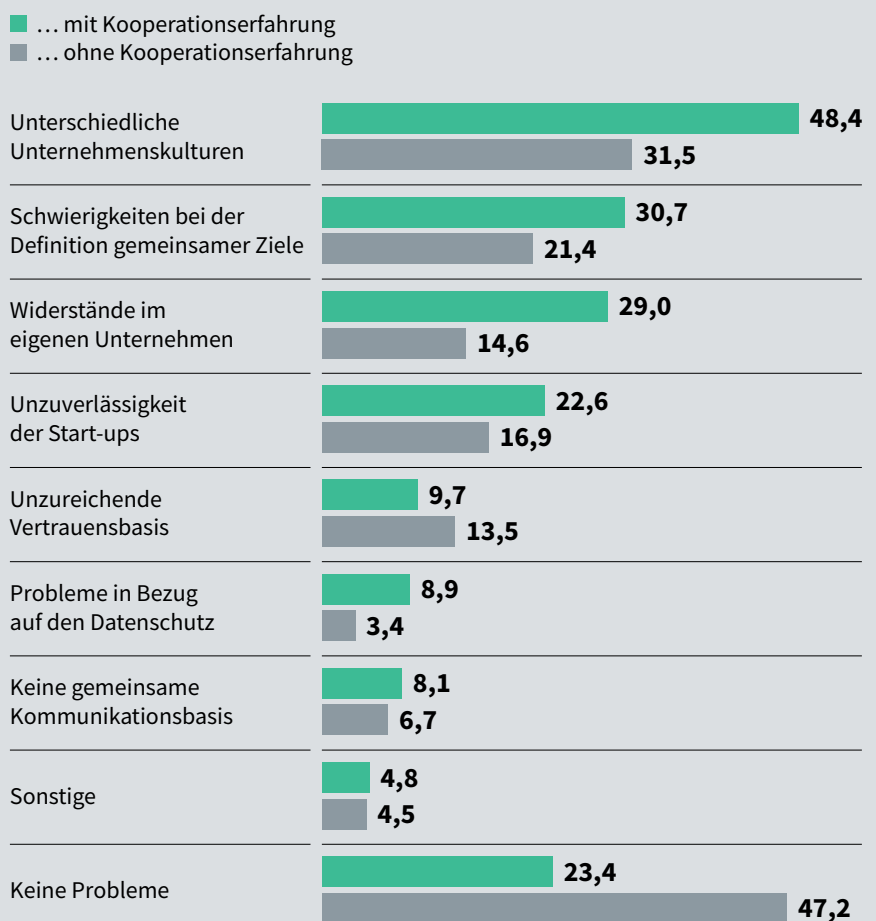
Mittelständler und Start-ups unterschiedlich ticken (Grafik):

Fast die Hälfte jener Familienunternehmen, die bereits mit Start-ups zusammengearbeitet haben, empfand die unterschiedlichen Unternehmenskulturen als Hindernis.

Dabei dürfte unter anderem eine Rolle spielen, dass die Hierarchien in Start-up-Firmen sehr flach sind. Zudem ändern sie bei Bedarf auch kurzfristig ihren geschäftlichen Kurs, während sich Familienbetriebe durch langfristig etablierte Strukturen und Arbeitsweisen auszeichnen.

Familienunternehmen: Die Kooperationshürden

So viel Prozent der deutschen Familienunternehmen ... nannten im Jahr 2018 folgende (potenzielle) Probleme in der Zusammenarbeit mit Start-ups

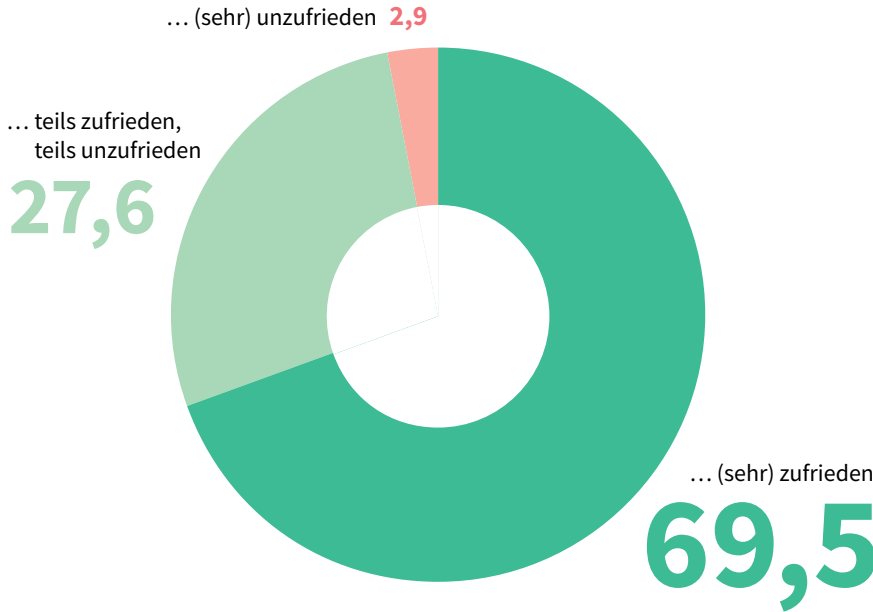


Befragung von 213 Familienunternehmen von März bis Mai 2018

Quelle: Bundesverband der Deutschen Industrie/Institut für Mittelstandsforschung Bonn © 2020 IW Medien / iwd

Familienunternehmen: Kooperationen laufen meist gut

So viel Prozent der Familienunternehmen in Deutschland waren mit ihren Kooperationen mit Start-ups im Jahr 2018 ...



Befragung von 105 Familienunternehmen von März bis Mai 2018

Quelle: Bundesverband der Deutschen Industrie/Institut für Mittelstandsforschung Bonn © 2020 IW Medien / iwd

Außerdem sind die etablierten Mittelständler stark in ihrem oft ländlich strukturierten Umfeld verankert. Dies steht in hartem Kontrast zu den typischen Start-up-Gründern – Digital Natives, die in den Großstädten leben und deren Denken und Verhalten stark durch US-amerikanische Vorbilder beeinflusst wird. Die fehlende räumliche Nähe zwischen Mittelstands- und Start-up-Clustern führt aber auch dazu, dass persönliche Kontakte nicht so leicht geknüpft werden können, was die Entstehung gemeinsamer Netzwerke erschwert.

Nicht zuletzt sind Start-up-Gründer im Schnitt 35 Jahre alt, während die Mehrzahl der mittelständischen Unternehmer die 50 deutlich überschritten hat. Das kann zu markant unterschiedlichen Einstellungen und Verhaltensweisen führen.

Darüber hinaus unterscheiden sich etablierte Unternehmen und Start-ups oft auch durch ihr Inno-

ventionsverhalten. Denn während Letztere auf komplett neue Technologien und Geschäftsmodelle setzen, stellen Mittelständler eher auf kontinuierliche Verbesserungen ihrer Produkte und Prozesse ab, die oft gemeinsam mit den Kunden erarbeitet werden. Doch dieses Vorgehen eignet sich kaum, um Industrie-4.0-Technologien mit der nötigen Geschwindigkeit einzuführen.

Doch wie lassen sich die bestehenden Hürden überwinden? Das IW und im Rahmen der Studie befragte Experten geben unter anderem diese Empfehlungen:

- **Kooperationsplattformen verstärkt nutzen.** Digitale Kooperationsplattformen wie Alphazirkel oder start.connect erleichtern die Vernetzung. Auch die Verbände werden immer stärker aktiv, um Kooperationen zwischen jungen und etablierten Firmen zu fördern. Die Industrie- und Handelskammern haben gemeinsam mit den Auslandshandelskammern

60 entsprechende Matching-Formate und -Initiativen ins Leben gerufen. Darunter sind auch sogenannte Pitches, in denen sich Start-ups mittels kurzer Präsentationen vorstellen.

Außerdem können Unternehmensberatungen von Mittelständlern beauftragt werden, geeignete Start-up-Partner zu finden. Hinzu kommen klassische Formate wie Messen, die für die persönliche Begegnung wichtig sind.

- **Digitale Infrastruktur ausbauen.** Wollen Unternehmen zum Beispiel in der Produktentwicklung kooperieren, braucht es sehr hohe Bandbreiten für den Datenaustausch zwischen den Partnern. Doch selbst in den urbanen Zentren klappt dies noch nicht reibungslos – von den löchrigen Funknetzen und fehlenden Glasfaserleitungen in ländlichen Regionen gar nicht zu reden. Hier muss die Politik aufs Tempo drücken.

- **Rahmenbedingungen für Kooperationen verbessern.** Die vom IW interviewten Experten fordern unter anderem verstärkte Gründungsschulungen während des Ingenieurstudiums. Zudem sollten bürokratische Hürden bei der Unternehmensgründung abgebaut werden. Diese Maßnahmen würden dazu beitragen, die Start-up-Szene in Deutschland als potenziellen Kooperationspartner für den Mittelstand zu stärken. Ferner plädieren die befragten Fachleute für staatliche Finanzierungsmaßnahmen, mit denen Kooperationsforschung und -plattformen gefördert werden.

IW-Analysen Nr. 134

Barbara Engels, Klaus-Heiner Röhl: Start-ups und Mittelstand – Potenziale und Herausforderungen von Kooperationen

iwkoeln.de/start-ups_mittelstand

iwd

Das Fieber steigt

Krankenstand. Der langjährige Trend zu steigenden Fehlzeiten setzt sich nach einer kurzen Verschnaufpause fort: Im Schnitt war jeder Arbeitnehmer in Deutschland 2018 für 18,5 Tage krankgeschrieben. Im Jahr zuvor waren es noch 17,7. Die häufigste Krankheitsursache waren Muskel- und Skeletterkrankungen. Hier spielen sowohl Verschleißerscheinungen in körperlich anstrengenden Berufen als auch die mit Bürotätigkeiten einhergehenden Probleme wie Rückenschmerzen eine große Rolle. Am längsten fielen allerdings Arbeitnehmer mit psychischen Erkrankungen aus – im Durchschnitt wurden sie je Fall für 37 Kalendertage krankgeschrieben.

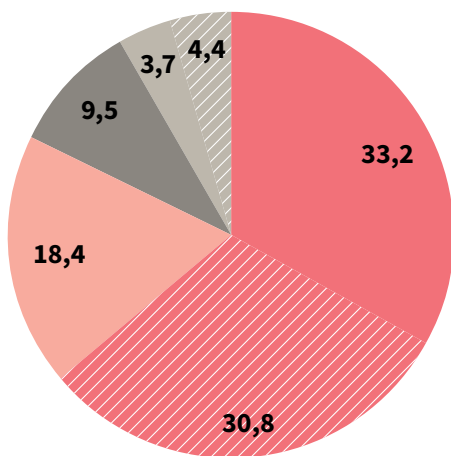
Der höhere Krankenstand wirkt sich – wie die steigenden Löhne – auf die Entgeltfortzahlung aus. Knapp 62 Milliarden Euro mussten die Unternehmen in Deutschland im Jahr 2018 für die Gehälter kranker Mitarbeiter aufbringen. Seit 2011 sind die Ausgaben der Firmen um mehr als 50 Prozent gestiegen.



Viele nur für kurze Zeit krank

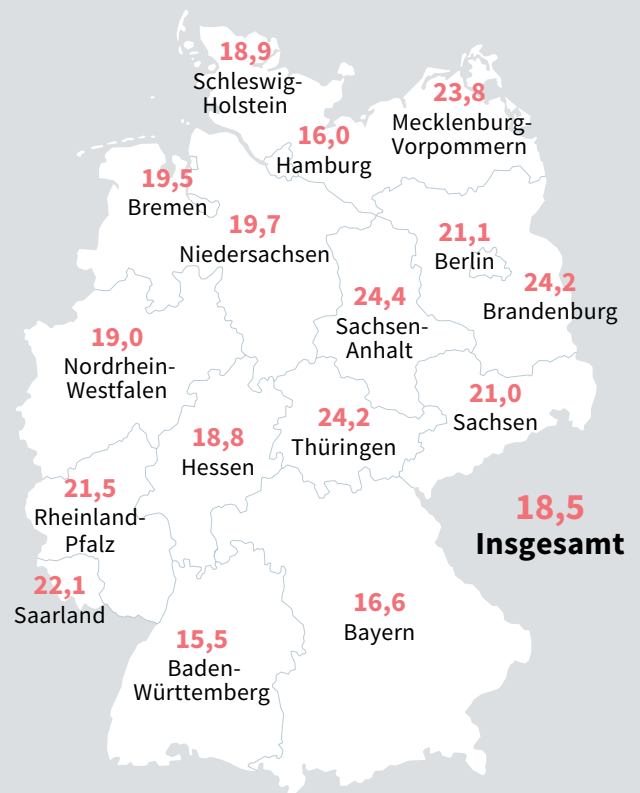
So viel Prozent der Krankheitsfälle 2018 dauerten ...

- 1 bis 3 Tage ■ 4 bis 7 Tage ■ 1 bis 2 Wochen
- 2 bis 4 Wochen ■ 4 bis 6 Wochen ■ mehr als 6 Wochen



Eine Frage der Region

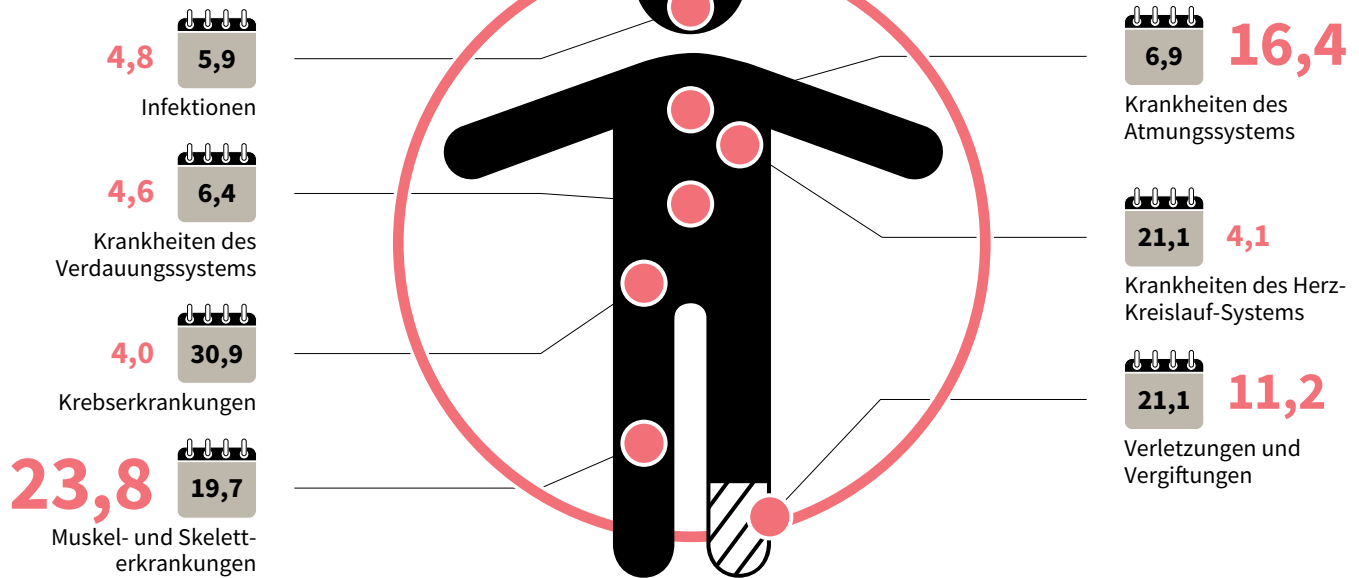
Krankheitstage 2018 je beschäftigtes Mitglied der Betriebskrankenkassen



Längste Ausfallzeiten durch psychische Probleme

So viel Prozent der Krankheitstage entfielen 2018 auf ...

■ Krankheitstage je Fall



Die Krankheitstage nach Berufsgruppen

Krankheitstage 2018 je beschäftigtes Mitglied der Betriebskrankenkassen

Die fünf Berufsgruppen mit den wenigsten Krankheitstagen

Lehr- und Forschungstätigkeit an Hochschulen	5,1
Wirtschaftswissenschaften	7,3
Geologie, Geografie und Meteorologie	7,8
Geschäftsführung und Vorstand	7,9
Human- und Zahnmedizin	7,9

Die fünf Berufsgruppen mit den meisten Krankheitstagen

Industrielle Keramikherstellung und -verarbeitung	30,7
Kunsthandwerkliche Keramikherstellung und -verarbeitung	30,4
Textiltechnik und -produktion	29,2
Altenpflege	29,2
Bau- und Transportgeräteführung	28,4

61,9
Milliarden Euro



mussten die Unternehmen in Deutschland 2018 schätzungsweise für die Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall ausgeben, vier Jahre zuvor waren es erst

50,1 Milliarden Euro

IW-Kurzbericht 1/2020

Jochen Pimpertz: 62 Milliarden Euro für Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall

iwkoeln.de/entgeltfortzahlung

Die EU ist der zweiten Geige überdrüssig

Währungspolitik. *Noch immer ist der Dollar die wichtigste Währung der Welt, mit gewaltigem Abstand zum Euro und zu anderen Währungen. Die wirtschaftliche Bedeutung der USA rechtfertigt diese Dominanz zwar längst nicht mehr, doch am Status quo dürfte sich nur schwer etwas ändern lassen. Die EU-Kommission hat dennoch gute Gründe, es zumindest zu versuchen.*

Der Ölpreis gehört zur Wirtschaftsberichterstattung wie die Wettervorhersage zu jeder Nachrichtensendung. Und ganz selbstverständlich wird der Preis in Dollar pro Barrel angegeben – schließlich erfolgt auch der Handel in Dollar. Die USA zählten in den vergangenen Jahren neben Russland und Saudi-Arabien zudem zu den drei wichtigsten Ölförderländern. Mit Blick auf die Erdölreserven spielen sie indes keine gewichtige Rolle: Die größten Erdölvorräte werden in Venezuela, Saudi-Arabien, Kanada, dem Iran und Irak vermutet.

Wird der Euro als Leitwährung gestärkt, bringt das europäischen Unternehmen Vorteile

Trotzdem gilt es als ausgemacht, dass der Dollar das Maß aller Dinge beim Ölpreis bleiben wird – so wie in den meisten Wirtschaftsbereichen (Grafik):

Fast 63 Prozent der Devisenreserven wurden 2017 in Dollar gehalten und über 56 Prozent der Kredite.

Der Euro war zwar die zweitwichtigste Währung, konnte allerdings in fast allen Bereichen nicht einmal ansatzweise mit der internationalen Bedeutung des Dollar mithalten. Das ist aus europäischer Perspektive insofern misslich, als die Wirtschaftsleistung der Euroländer insgesamt kaum hinter jener der USA zurücksteht:

Fast 12 Prozent des weltweiten kaufkraftbereinigten Bruttoinlandsprodukts entfielen 2017 auf die Eurozone, rund 15 Prozent auf die USA.

Auch andere Währungen hätten in dieser Betrachtung mehr Gewicht verdient – allen voran der chinesische Renminbi. Schließlich kommt China inzwischen auf rund 19 Prozent der weltweiten Wirtschaftsleistung.

Einzig beim Zahlungsverkehr hat der Euro mittlerweile eine ähnliche Bedeutung wie der Dollar:

Während im Jahr 2017 fast 40 Prozent der weltweiten Zahlungen, zum Beispiel per Überweisung, in Dollar erfolgten, kam der Euro auf knapp 36 Prozent.

Das ist allerdings nicht überraschend, denn der Euro ist das gesetzliche Zahlungsmittel in 19 EU-Staaten mit mehr als 340 Millionen Einwohnern. Zusätzlich haben 60 Länder wie der Kosovo oder Monaco und Gebiete fernab des Kontinents, zum Beispiel Französisch-Guayana, mit insgesamt rund 175 Millionen Einwohnern ihre eigene Währung direkt oder indirekt an den Euro gekoppelt oder diesen als Zahlungsmittel übernommen.

Damit sind der Dollar und der Euro jene beiden Währungen, die in besonders vielen anderen Ländern als Leitwährung genutzt werden. Entscheidungen der amerikanischen Notenbank und der Europäischen Zentralbank wirken also weit über die eigenen territorialen Grenzen hinaus. Allerdings hat der Euro als Leitwährung zuletzt kaum noch an Bedeutung gewonnen – die Dominanz des Dollar ist weiterhin ungebrochen.

Dabei hätte es für die Euroländer entscheidende Vorteile, wenn ihre Währung häufiger den Ton angäbe:

- **Kreditzinsen.** Wenn der Euro für Investoren attraktiver wird, stellen sie mehr Finanzmittel in dieser Währung zur Verfügung. Dann können sich europäische Unternehmen und Staaten günstiger Geld beschaffen.
- **Zugang zu Finanzmitteln.** Wenn sich Unternehmen Kapital in einer Fremdwährung besorgen, werden sie anfälliger für finanzielle Instabilitäten im zugehörigen

Land. Je besser die Möglichkeiten für Firmen sind, sich in Euro zu verschulden, desto kleiner wird dieses Problem.

- **Autonomie.** Das Risiko für Verbraucher und Unternehmen reduziert sich, Opfer von Sanktionen durch Drittstaaten zu werden. Ein aktuelles Beispiel sind die US-Sanktionen gegen das Zahlungsverkehrssystem des Iran, die sich auf deutsche Firmen auswirken.
- **Wechselkurse.** Wenn mehr Transaktionen in Euro getätigt werden, können weniger Produkte oder Vorleistungen für Unternehmen oder Verbraucher über Nacht deutlich teurer werden.

Das Wechselkurssthema ist für Europa aber auch mit Blick auf die Rohstoffversorgung entscheidend:

Die EU ist der weltweit größte Energieimporteur, sie deckt 90 Prozent des Erdöl- und 70 Prozent des Erdgasbedarfs über Einfuhren.

Doch nicht nur Erdöl und Erdgas, sondern auch die meisten anderen Rohstoffe werden in Dollar abgerechnet. Damit ist Europa unmittelbar von der Wirtschaftspolitik der USA betroffen. Gerade in der aktuellen weltpolitischen Lage sind die zugehörigen Unwägbarkeiten hoch.

Entsprechend ist es verständlich, dass auch die neue EU-Kommission den Euro als Leitwährung stärken will.

Unter anderem sollen die **Zahlungssysteme** gestärkt werden: Bislang hapert es in der Eurozone an der Interoperabilität der bestehenden Systeme – die Sofortzahlungssysteme ermöglichen oft nur in der Theorie Zahlungen innerhalb von Sekunden.

Auch die **Referenzzinssätze** will die Kommission reformieren, um sie weniger anfällig für Manipulationen – man denke an den Libor-Skandal – zu machen. Das könnte Anlagen in Euro für internationale Investoren attraktiver machen.

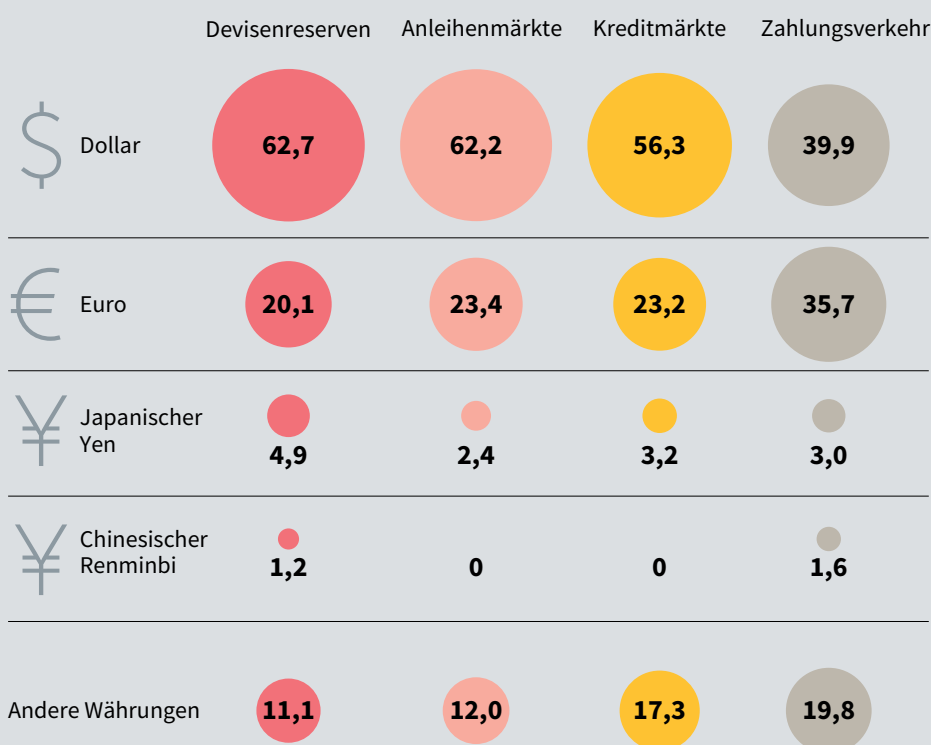
Zudem will die Kommission die **Wirtschaftsdiplomatie** ausbauen, den **Zugang zu Drittmärkten** für europäische Unternehmen fördern und die EU für ausländische **Direktinvestitionen** attraktiver machen.

Nur so, argumentiert Brüssel, könne es gelingen, dass künftig häufiger in Euro statt in Dollar gehandelt wird.

Allerdings dürfte das für die Europäer kein Spaziergang werden: Auch andere Nationen – allen voran die Chinesen – haben großes Interesse daran, ihrer eigenen Währung zu einer größeren Bedeutung zu verhelfen.

Dollar dominiert die Weltwirtschaft

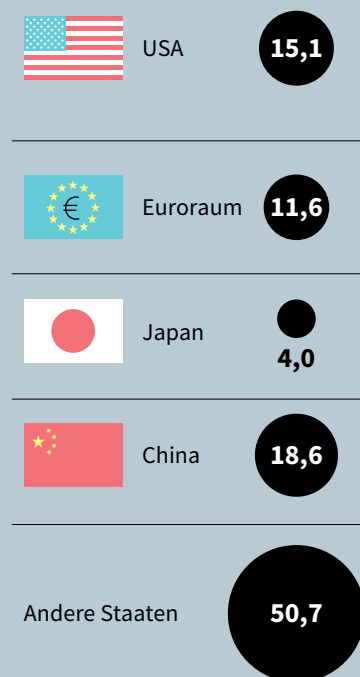
Anteil am jeweiligen globalen Marktvolumen im Jahr 2017 in Prozent



Zahlungsverkehr: alle offiziell erfassten Zahlungen, sowohl bar als auch bargeldlos oder per Scheck

Quellen: Europäische Zentralbank, Weltbank
© 2020 IW Medien / iwd

Anteil am weltweiten kaufkraftbereinigten Bruttoinlandsprodukt 2017 in Prozent



Nur wenige Unternehmen in Turbulenzen

Insolvenzen. Trotz der angespannten Konjunkturlage in Deutschland dürfte die Zahl der Unternehmen, die zahlungsunfähig werden, auch im Jahr 2020 sinken. Das IW hat die Gründe für dieses Phänomen untersucht.

Mit der Zahlungsunfähigkeit von Thomas Cook, von der auch die Tochtergesellschaften Condor und Neckermann betroffen sind, hat es im Jahr 2019 einen prominenten Reiseveranstalter getroffen. Ende November wurde das Insolvenzverfahren beim deutschen Ableger von Thomas Cook eröffnet. Auch die Fluggesellschaft Germania, die Modekette Gerry Weber, der TV-Hersteller Loewe sowie die Beate-Uhse-Gruppe meldeten im vergangenen Jahr Insolvenz an, einige bereits zum zweiten Mal.

Gefühlt ist die Zahl der heimischen Unternehmen, die in letzter Zeit Konkurs gemacht haben, ausgesprochen hoch – zumal so viele Verbraucher unmittelbar betroffen sind. Aber ist dem auch wirklich so? Eine Analyse des Instituts der deutschen Wirtschaft unter Mitwirkung des Bundesverbands der Deutschen Volks- und Raiffeisenbanken gibt Entwarnung (Grafik):

Im gerade abgelaufenen Jahr haben etwa 18.850 Unternehmen in Deutschland Insolvenz angemeldet – das waren 450 Pleiten weniger als im Jahr 2018.

Blickt man etwas weiter in die Vergangenheit, ist der Rückgang sogar noch deutlich größer: Im Vergleich zum Höhepunkt des

Insolvenzgeschehens im Jahr 2003, als mehr als 39.000 Unternehmen in Deutschland in Konkurs gingen, hat sich die Zahl mittlerweile in etwa halbiert – und wieder das niedrige Insolvenzniveau von 1994 erreicht.

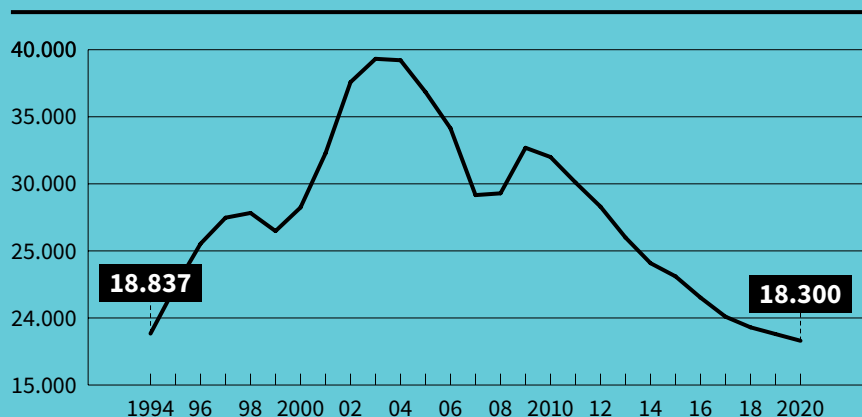
Dass aktuell so wenige Unternehmen in Deutschland in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten, ist besonders erstaunlich, wenn man bedenkt, dass die heimische Industrieproduktion seit Anfang 2018 durchgängig zurückgeht. Sollte die Industriekrise auf die Gesamtwirtschaft übergreifen, könnte dies auch

die Zahl der Unternehmensinsolvenzen wieder nach oben treiben. Dies wäre jedoch erst dann der Fall, wenn das Bruttoinlandsprodukt um mehr als 1 Prozent sinken würde.

Für eine Zunahme der Insolvenzzahlen gibt es momentan allerdings keinerlei Anhaltspunkte. Das IW prognostiziert für 2020 rund 18.300 Pleiten in Deutschland, das wären abermals 500 Insolvenzen weniger als 2019. Das liegt daran, dass nicht nur die Konjunktur, sondern auch andere Faktoren wie die Bilanzqualität der Unternehmen eine wichtige

Insolvenzen: Seit zehn Jahren rückläufig

Zahl der Unternehmensinsolvenzen in Deutschland

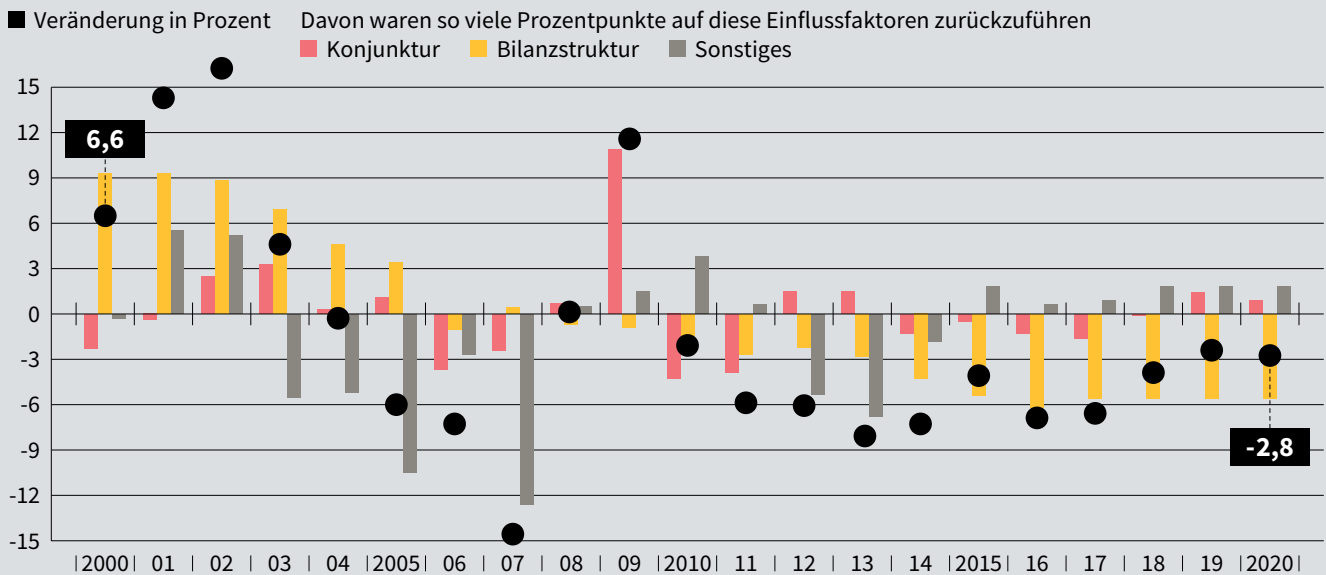


2019, 2020: Prognose

Quellen: Bundesverband der Deutschen Volksbanken und Raiffeisenbanken, Statistisches Bundesamt, Institut der deutschen Wirtschaft
© 2020 IW Medien / iwd

Insolvenzentwicklung: Die Einflussfaktoren

Veränderung der Unternehmensinsolvenzen gegenüber dem Vorjahr



Bilanzstruktur: basiert auf einer Auswertung der Jahresabschlüsse mittelständischer Unternehmen und berücksichtigt die Eigenkapitalquote, die Gesamtkapitalrentabilität, den dynamischen Verschuldungsgrad sowie die Liquidität; 2019, 2020: Prognose

Quellen: Bundesverband der Deutschen Volksbanken und Raiffeisenbanken, Statistisches Bundesamt, Institut der deutschen Wirtschaft
 © 2020 IW Medien / iwd

iwd

Rolle für das Insolvenzgeschehen spielen (Grafik):

Die durchschnittliche Bilanzqualität der Unternehmen erklärt langfristig zu rund einem Drittel, wie sich die Zahl der Insolvenzen verändert.

Die relativ geringe konjunkturelle Abhängigkeit des Insolvenzgeschehens in Deutschland hat im Wesentlichen drei Gründe:

Erstens hat sich die Bilanzqualität der Unternehmen in den vergangenen 15 Jahren kontinuierlich verbessert. Nach der Jahrtausendwende stiegen infolge der Basel-II-Anforderungen im Bankensektor die Eigenkapitalquoten der Unternehmen. Als Reaktion auf die Finanzmarktkrise von 2009 wurden die

Eigenkapitalquoten noch mal nachjustiert, wodurch spiegelbildlich die Verschuldung abnahm. Inzwischen weisen die Unternehmen in Deutschland überwiegend grundsolide Bilanzen auf.

Zweitens können die deutschen Unternehmen schon seit Längerem ziemlich problemlos Kredite aufnehmen – und das dank des niedrigen Zinsniveaus zu günstigen Konditionen. Angesichts der deutlichen Konjunkturabschwächung und der kürzlich eingeleiteten expansiven Gegenmaßnahmen der Europäischen Zentralbank ist eine Zinswende zudem eher unwahrscheinlich. Firmen in Deutschland dürften also auch weiterhin vergleichsweise leicht an Fremdkapital kommen.

Drittens begrenzen sich die rezessiven Tendenzen der deutschen Konjunktur auf das Verarbeitende Gewerbe. Und selbst in diesem Sektor gab es zuletzt nur wenige Unternehmenspleiten:

Im Jahr 2018 verzeichnete das Verarbeitende Gewerbe gerade einmal 1.402 Insolvenzen.

Ihr Anteil an allen Insolvenzfällen betrug nur 7,3 Prozent, sodass ein Anstieg allein der Industriepleiten zahlenmäßig kaum ins Gewicht fällt.

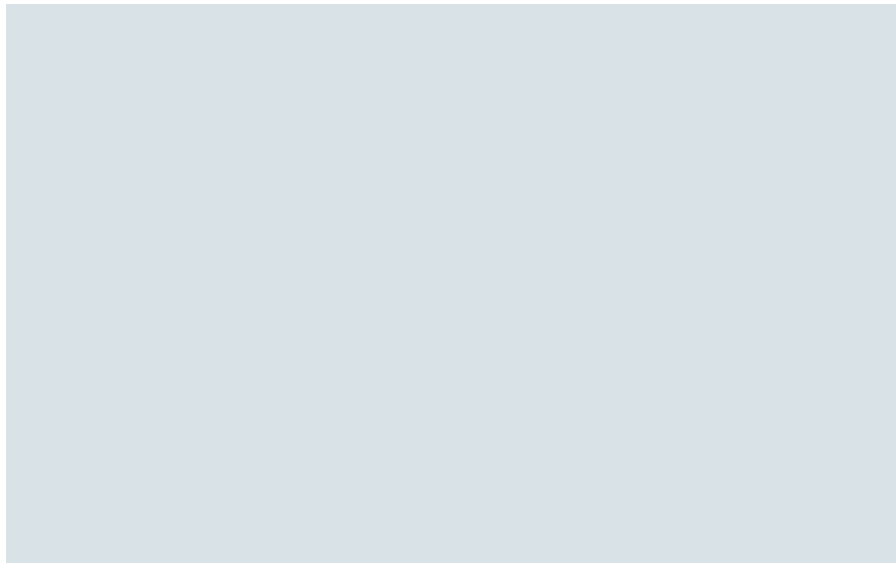
Aus IW-Trends 4/2019

Klaus-Heiner Röhl, Gerit Vogt:
 Unternehmensinsolvenzen in
 Deutschland – Trendwende voraus?
iwkoeln.de/insolvenzen

Impressum



Herausgeber: Institut der deutschen Wirtschaft Köln e.V. · Präsident: Arndt Günter Kirchhoff · Direktor: Prof. Dr. Michael Hüther · Mitglieder: Verbände und Unternehmen in Deutschland · **Redaktionsleiter:** Jork Herrmann (verantwortlich) · **Redaktion:** Berit Schmiedendorf (stellv.), Andreas Wodok (Textchef), Lara Blankenberg, Carsten Ruge, Alexander Weber · **Redaktionsassistent:** Anja Hüpper · **Grafik:** IW Medien GmbH · **E-Mail:** iwd@iwkoeln.de · **Bezugspreis:** € 11,89/Monat inkl. Versand und MwSt., Erscheinungsweise 14-täglich · **Abo-Service:** Therese Hartmann, Telefon: 0221 4981-443, hartmann@iwkoeln.de · **Verlag:** Institut der deutschen Wirtschaft Köln Medien GmbH, Postfach 10 18 63, 50458 Köln · Telefon: 0221 4981-0, Fax: 0221 4981-445 · **Druck:** Henke GmbH, Brühl · Rechte für Nachdruck oder elektronische Verwertung über: lizenzen@iwkoeln.de · Zur Abwicklung des Vertriebs erforderliche Daten werden nach den Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes verwaltet, E-Mail: datenschutz-iwd@iwmedien.de.



Top-Liste: Ganz schön abgehoben

Flugscham, so etwas gibt es offenbar nur in der Theorie. Denn in der Praxis lassen sich so viele Passagiere durch die Luft befördern wie noch nie: 8,8 Milliarden Menschen sind 2018 weltweit geflogen – 6,4 Prozent mehr als 2017. Und zum ersten Mal in der Geschichte der Aeronautik gibt es mittlerweile neben dem Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport einen weiteren, der die Marke von 100 Millionen Passagieren geknackt hat: den Airport von Peking. Möglicherweise überholt er sogar schon bald den US-Flughafen, der seit 1998 den Passagierrekord hält.

Die größten Flughäfen der Welt

So viele Millionen Passagiere wurden 2018 abgefertigt

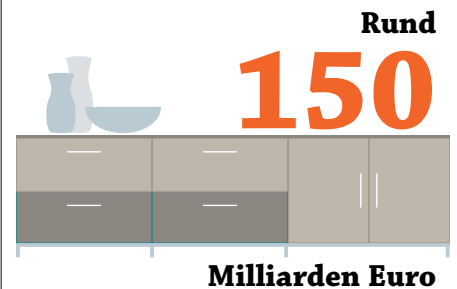


1	Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport (USA)	107,4
2	Beijing Capital International Airport (China)	101,0
3	Dubai International Airport (Vereinigte Arabische Emirate)	89,1
4	Los Angeles International Airport (USA)	87,5
5	Flughafen Tokio-Haneda (Japan)	87,1
6	Chicago O'Hare International Airport (USA)	83,3
7	London Heathrow (Großbritannien)	80,1
8	Hongkong International Airport (China)	74,5
9	Shanghai Pudong International Airport (China)	74,0
10	Paris Charles-de-Gaulle (Frankreich)	72,2
...		
14	Flughafen Frankfurt am Main (Deutschland)	69,5

Quelle: Airports Council International
© 2020 IW Medien / iwd

iwd

Zahl der Woche



haben Konsumenten auf der ganzen Welt im Jahr 2019 für Möbel und andere Einrichtungsgegenstände ausgegeben, schätzt das Marktforschungsinstitut CSIL. Das war in etwa so viel wie im Vorjahr, für das laufende Jahr rechnen die Marktforscher mit einem Plus von 2,4 Prozent. In Deutschland lief das Möbelgeschäft im vergangenen Jahr etwas besser als global: Der Möbel-, Küchen- und Einrichtungsfachhandel setzte mit 34,2 Milliarden Euro rund 4 Prozent mehr um als 2018. Das meiste Geld geben Verbraucher für Küchenmöbel aus, 26 Prozent der Möbelumsätze in Deutschland entfallen auf dieses Segment. Am zweithäufigsten werden Polstermöbel (Umsatzanteil: 22 Prozent), am dritthäufigsten Schlafzimmermöbel (Umsatzanteil: 13 Prozent) gekauft.

Neu auf iwd.de:



Was beim Dating hilft

Wer heute Single ist, muss investieren: in ein Haus, ein Auto oder zumindest in einen Hund. Denn Alleinstehende schätzen bei potenziellen Datingpartnern vor allem Symbole der Sicherheit und des Wohlstands. Weniger attraktiv sind Tattoos, Piercings – und Kinder.