

„Nicht mit Holzhammer eingreifen“

BZ-INTERVIEW mit dem Freiburger Volkswirt Oliver Landmann über den deutschen Außenhandel und die Tücken der Statistik

FREIBURG. Kraftfahrzeuge und die Teile dafür sind Deutschlands wichtigstes Exportgut. Das zeigt die Außenhandelsstatistik 2018, die das Statistische Bundesamt am Mittwoch veröffentlicht hat (Grafik). Autos und Autoteile gehören aber auch zu den Gütern, von denen die Bundesrepublik am meisten importiert. Bei chemischen Erzeugnissen ist es ähnlich: Deutschland führt sie in großen Mengen aus, aber auch ein. Über die Hintergründe sprach Barbara Schmidt mit dem Freiburger Ökonomen Oliver Landmann.

BZ: Herr Landmann, wenn Deutschland Bananen oder Kaffee importiert, ist das logisch, weil solche exotischen Pflanzen hierzulande nun einmal nicht wachsen. Aber Autos und Autoteile? Die stellen wir doch selbst in großen Mengen und hoher Qualität her.

Landmann: Für Außenhandel gibt es verschiedene Motive. Eines davon ist dasjenige, das Sie ansprechen: Wir exportieren, was wir haben oder besonders gut herstellen können, und wir importieren, was wir nicht haben, beispielsweise Rohstoffe.

BZ: Oder Bananen und Kaffee.

Landmann: Ja. Das war die ganz ursprüngliche Logik des Außenhandels; im Grunde einfach die Ausdehnung des Prinzips von Spezialisierung und Tausch auf die Weltwirtschaft.

„Die Exportstatistik misst nicht die Wertschöpfung.“

BZ: Was meinen Sie damit?

Landmann: Das Grundprinzip der Marktwirtschaft ist die Arbeitsteilung. Jeder spezialisiert sich auf das, was er am besten kann, also etwa auf einen Beruf. Er konsumiert aber eine breite Palette an Gütern, die er mit seinem Einkommen erstehen kann. Schon vor über 200 Jahren hat der große Vordenker der Volkswirtschaftslehre Adam Smith festgestellt: Es macht keinen Sinn, dass der Schneider sein Brot backt und der Bäcker seine Kleider schneidert. Sondern sie spezialisieren sich und tauschen. Der internationale Handel überträgt dieses Prinzip auf die Weltwirtschaft.

BZ: Das erklärt aber nicht, warum wir Autos sowohl aus- als auch einführen.

Landmann: Der Grund dafür ist, dass die moderne Globalisierung eine internationale Fragmentierung der Wertschöpfungsketten bewirkt hat.

BZ: Was heißt das?

Landmann: Das heißt, dass die Produktion von Gütern und Dienstleistungen auf mehrere Länder verteilt wird. Der Standort Deutschland zum Beispiel ist eingewoben in ein enges internationales Produktionsnetzwerk – vor allem mit seinen europäischen Nachbarn. Bis zum Beispiel ein Automobil fertig ist, durchläuft es viele Produktionsschritte. Jeder Schritt wird dort ausgeführt, wo er am günstigsten zu stehen kommt. Ein bedeutender Teil eines Automobils, das Deutschland exportiert, ist somit nicht deutsche Wertschöpfung. Die Statistik der Exporte und Importe zeigt den Bruttowert an, und nicht das, was effektiv an Produktion im Land selbst stattgefunden hat.

Die wichtigsten deutschen Export- und Importgüter

Warenwert in Milliarden Euro, gerundet



woben in ein enges internationales Produktionsnetzwerk – vor allem mit seinen europäischen Nachbarn. Bis zum Beispiel ein Automobil fertig ist, durchläuft es viele Produktionsschritte. Jeder Schritt wird dort ausgeführt, wo er am günstigsten zu stehen kommt. Ein bedeutender Teil eines Automobils, das Deutschland exportiert, ist somit nicht deutsche Wertschöpfung. Die Statistik der Exporte und Importe zeigt den Bruttowert an, und nicht das, was effektiv an Produktion im Land selbst stattgefunden hat.

BZ: Die von Deutschland exportierten Autos aus der Statistik sind also gar nicht zu 100 Prozent deutsche Autos?

Landmann: Nein, sind sie nicht. Denn es stecken viele Vorleistungen drin, die aus dem Ausland bezogen wurden. Die ausländische Vorleistung verlässt Deutschland wieder, wenn das Auto exportiert wird. Die Exportstatistik misst deutschen Export, nicht deutsche Wertschöpfung. Um eine Größenordnung zu nennen: Von Deutschlands Gesamtexporten sind nur etwa drei Viertel deutsche Wertschöpfung. Von den Exporten in die Länder der Europäischen Union sind es sogar nur 60 Prozent.

BZ: Hauptabnehmer für deutsche Kfz und Kfz-Teile waren laut Statistischem Bundesamt im vergangenen Jahr die USA. Von dort importiert hat Deutschland viel weniger Autos. Dieser Unterschied in der Handelsbilanz ist US-Präsident Donald Trump ein Dorn im Auge. Sie sagen, die Statistik gebe

ein verfälschtes Bild wieder. Ist Trumps Kritik unberechtigt?

Landmann: Im Falle des Handels zwischen Deutschland und den USA ist die Differenz zwischen Export- und Wertschöpfungsströmen nicht so groß. Was Trump aber scheinbar übersieht, ist, dass auch die amerikanische Industrie viel Wertschöpfung ins Ausland ausgelagert hat. So sind die Schwellenländer Asiens zu eigentlichen Werkstätten amerikanischer Industrieunternehmen geworden. Das muss man sich vergegenwärtigen, um das Zerstörungspotenzial zu ermessen, das einer protektionistischen Handelspolitik innewohnt. Wenn die amerikanische Regierung pauschal Zölle auf Importe aus China schlägt, dann trifft sie damit eben nicht nur die Chinesen und auch nicht nur die amerikanischen Verbraucher, sondern sie zerreißt auch die Wert-

schöpfungsketten der globalisierten amerikanischen Industrie.

BZ: Einen hohen Importüberschuss hat Deutschland bei Erdöl und Erdgas, aber auch bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen. Warum importieren wir so viele Gurken und Tomaten aus Holland oder Spanien, obwohl wir sie selbst anbauen könnten?

Landmann: Auch hier greift wieder das Prinzip der Spezialisierung. Spanien hat einfach das bessere Klima. Holland schafft es sich in den Gewächshäusern künstlich.

BZ: Doch das hat Nebenwirkungen. Wie sollen unter diesen Vorzeichen der Verkehr und die damit verbundene Schädigung von Klima und Umwelt eingedämmt werden?

Landmann: Klar, internationaler Handel schafft eine Nachfrage nach Transportdienstleistungen. Doch es wäre falsch, den ökologischen Nebenwirkungen dadurch zu begegnen, dass man mit dem Holzhammer in den Außenhandel eingreift. Es ist vielmehr Aufgabe der Umweltpolitik, dafür zu sorgen, dass die Transportkosten wirklich die vollen Kosten beinhalten, also auch die Kosten der Umweltbelastungen. Dann werden nur noch diejenigen Güter hin und her verschoben, für die sich dies unter Berücksichtigung der wahren Kosten rechnet.



Oliver Landmann

FOTO: WOLFGANG GRABHERR

Oliver Landmann (Jahrgang 1952) ist ordentlicher Professor für theoretische Volkswirtschaftslehre an der Albert-Ludwigs-Universität Freiburg.