KONJUNKTUR

Spaltpilz Euro

Die gemeinsame Währung sollte das Wachstum in der ganzen Union beflügeln. Profitiert hat zuletzt vor allem Deutschland. Doch nun erreicht der Abschwung auch die hiesigen Firmen.

Als der Vorstand der Commerzbank am Dienstag vergangener Woche tagte, hätte eigentlich auch Stefan Otto seinen Auftritt haben sollen. Der oberste Mann der Deutschen Schiffsbank war extra nach Frankfurt am Main beordert worden, um die Zahlen der Commerzbank-Tochter zu präsentieren. Doch daraus wurde nichts, das Rechenwerk aus Hamburg brauchten die Frankfurter gar nicht mehr, ihre Entscheidung war längst gefallen: Mit der deutschen Schifffahrt will die Commerzbank in Zukunft nichts mehr zu tun haben.

Über die Kehrtwende des Mutterkonzerns wurde der Vorstand der Schiffsbank vorab nicht informiert. Auch der Aufsichtsrat wurde überrumpelt. Noch vor drei Monaten hatte Bank-Chef Martin Blessing die Finanzierung von Schiffen und Gewerbeimmobilien zum Kerngeschäft erklärt, das zwar schrumpfen solle, für das man aber ein eigenes Segment schaffen wolle.

Doch die Manager hatten unterschätzt, welche Risiken die europäische Staatsschuldenkrise für die Commerzbank birgt und wie viel Kapital das Schiffs- und Immobiliengeschäft bindet. Nun tritt Blessing hart auf die Bremse. Die Volte des Mutterkonzerns erklärt Schiffsbank-Chef Otto denn auch als „Entscheidung eines vorsichtigen Kaufmanns und nicht eines Fallschirmspringers“.

Zwar hat die Commerzbank in einem Kraftakt gerade die Kapitalvorgaben der Europäischen Bankenaufsicht (EBA) übererfüllt. Doch verschärft sich die Euro-Krise weiter, dürften bald neue Lücken entstehen, heißt es in Bankenkreisen.

Allein in Spanien ist die Commerzbank mit 14,2 Milliarden Euro im Risiko, bei Banken, Unternehmen und dem Staat. Je schlechter die Rating-Agenturen die Kreditwürdigkeit der Gläubiger einschätzen, desto mehr Kapital muss das Institut künftig für diese Geschäfte zurücklegen – von möglichen Ausfällen ganz zu schweigen.

Mit solchen Problemen ist die Commerzbank nicht allein. Fast alle europäischen Banken leiden unter der Euro-Krise und höheren Kapitalauflagen der Regulatoren. Und weil in den Kreditinstituten die Angst wächst, dass die Euro-Zone zerfällt, rüsten sie sich für den Ernstfall: Sie ziehen sich auf ihre Heimatmärkte zurück und fahren viele Geschäfte herunter.

Das hat gravierende Folgen für Wirtschaft und Konjunktur – nicht mehr nur an den Rändern der Euro-Zone, sondern auch in Deutschland, das sich bislang als krisenfest erwies und boomte.

Bisher bauten die Firmen darauf, dass das Wachstum in den Schwellenländern die Schwäche der Euro-Zone ausgleicht. Nun kehrt auch hier Ernüchterung ein. „In den Schwellenmärkten schwächt sich das Wachstum auf breiter Basis ab“, heißt es in einer Studie der Citigroup.

Vergangene Woche schockierte der Chip-Hersteller Infineon mit einer Gewinnwarnung. Siemens-Finanzchef Joe Kaeser stimmte die Anleger auf schwerere Zeiten ein, und auch Wirtschaftsforscher verlässt allmählich der Glaube, Deutschland könne im Euro-Krisenmeer eine Insel der Glückseligen bleiben.

Die deutsche Wirtschaft werde wegen der Euro-Krise bis zum Herbst stagnieren, erklärte Hans-Werner Sinn, Chef des Münchner Ifo-Instituts vor wenigen Tagen. Das Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung (IMK) sieht die hiesige Wirtschaft in diesem und im nächsten Jahr in einer Stagnation. „Die Krise im Euro-Raum, die strikte Sparpolitik und die damit verbundene Rezession in zahlreichen EU-Ländern“ hielten die deutsche Konjunktur im Griff. Die Ökonomen der Citigroup erwarten 2012 und 2013 eine Rezession in der Euro-Zone.

Ähnlich wie im Herbst 2008 nach der Pleite der Investmentbank Lehman Brothers stecken die siechen Banken die übrige Wirtschaft an. „Die Finanzierung über Grenzen hinweg geht in Europa zurück“, sagt Michael Keller, Geschäftsführender Gesellschafter der Unternehmensberatung Keller & Coll.

Von einer „Balkanisierung“ bei Europas Banken spricht die Investmentbank Morgan Stanley. Dies werde „gravierende Implikationen“ für die Verfügbarkeit von Krediten und für das Wachstum in einigen Ländern haben. Der Euro, der das Wachstum in Europa beflügeln sollte, wird in der Krise zum Spaltpilz.

Vor allem am Rande der Union reißen die geschwächten Banken die Unternehmen mit nach unten. „Firmen machen in den Peripheriestaaten der Euro-Zone nur noch Geschäfte, die sie vor Ort finanzieren können“, sagt Berater Keller.

THOMAS NIEDERMUELLER / GETTY IMAGES

Produktion bei Mercedes-Benz in Sindelfingen

H. & D. ZIELSKE / LOOK-FOTO

Mikrochip-Fertigung bei Infineon in Dresden

TOBIAS KLEINSCHMIDT / DPA

Motorenkontrolle bei MTU in Friedrichshafen

Doch das Beispiel Deutsche Schiffsbank zeigt, wie sich auch hierzulande die Probleme der Finanzbranche auf die übrige Wirtschaft übertragen könnten. Frisches Geld will die Bank an Reedereien überhaupt nicht mehr verleihen. Von rund 20 Milliarden Euro, die noch in den Büchern der Bank stehen, sollen die Schiffskredite auf null zurückgefahren werden. Selbst für gute Kunden wird es schwierig, ihre Darlehen zu verlängern.

In der Regierung, mit 25 Prozent an der Commerzbank beteiligt, regt sich Unmut. Er wolle die Entscheidung nicht kritisieren, „aber ich bin natürlich nicht erfreut. Das ist ein Signal zur Unzeit“, sagt Hans-Joachim Otto (FDP), Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft. Die Reeder könnten sich ohnehin kaum noch finanzieren, weil sich auch andere Banken abwenden. Die Finanzierungsklemme der Schifffahrt aber ist für Otto nur Teil eines gravierenderen Problems: „Es wird immer deutlicher, dass alle langfristigen Projekte Finanzierungsprobleme haben, das betrifft die Energiewende, Infrastrukturinvestitionen oder Rohstoffförderung.“ Alles Themen, die künftig für Wachstum sorgen sollen.

Trotzdem schienen die deutschen Vorzeigebranchen bis vor kurzem unberührt von Euro-Krise und Wachstumsschwäche. Die Autoindustrie, von der jeder achte Job in Deutschland abhängt, rauscht bisher durch das Jahr 2012, als sei sie unverwundbar. BMW, Daimler und der VW-Konzern melden Rekordzahlen bei Absatz und Gewinn. Mercedes-Benz-Vertriebschef Joachim Schmidt sagt, seine Marke werde 2012 „so viele Fahrzeuge verkaufen wie noch nie zuvor“.

Die drei Konzerne verdanken ihre Stärke zwei Besonderheiten: Sie produzieren meist Autos für das etwas höhere Preissegment, in dem die Nachfrage nicht so stark von der Konjunktur abhängt. Vor allem aber profitieren sie bislang von den Wachstumsmärkten China, Indien, Russland und Brasilien. Alles bestens also?

Keineswegs. Zur Branche zählt auch Opel, die Tochter des US-Autoriesen General Motors. Opel beschäftigt in seinen Werken in Kaiserslautern, Eisenach, Bochum und Rüsselsheim gut 20 000 Mitarbeiter. Und weil Opel fast sein gesamtes Geschäft in Europa macht, ist das Unternehmen hart von der Krise getroffen. Der Absatz bricht ein, die Verluste häufen sich, und es scheint unvermeidlich, dass Opel in den nächsten Jahren in Deutschland mehrere tausend Arbeitsplätze streicht und die Werke in Bochum und Eisenach schließt.

Auch VW hat die Krise erwischt. Die spanische Tochter Seat ist eine Art Opel im VW-Konzern. Seat verkauft fast nur in Europa. Die Marke, die in den vergangenen fünf Jahren Verluste von fast einer Milliarde Euro angehäuft hat, blickt in eine ungewisse Zukunft. Noch scheut sich VW, die Konsequenz zu ziehen und das Kapitel Seat abzuschließen. Aber hält die Krise in Europa an, wird der Konzern um die Entscheidung kaum herumkommen.

Auch die deutschen Maschinenbauer geben sich nicht mehr besonders optimistisch. „Wir spüren die Kaufzurückhaltung im Euro-Raum natürlich schon“, sagt Olaf Wortmann, Konjunkturexperte beim Branchenverband VDMA. Mancher Investor sei verunsichert und schiebe Aufträge lieber nach hinten. Auch der rückläufigen Nachfrage auf dem chinesischen Markt könnten sich die Unternehmen nicht entziehen. So ging der Auftragseingang der deutschen Maschinenbauer zwischen Februar und April um real neun Prozent im Vergleich zum Vorjahr zurück.

Während es im vergangenen Jahr vor allem darum gegangen sei, schnell liefern zu können, „spielt seit einigen Wochen der Preis in den Verhandlungen wieder eine stärkere Rolle“, sagt Hans-Gert Mayrose, Vorstand der Mittelstands-Holding Gesco. Mit einer Krise wie im Jahr 2009, als viele Unternehmen Kurzarbeit anmelden mussten, rechnet Mayrose aber bislang nicht – jedenfalls solange der Euro-Raum nicht auseinanderbreche.

Am deutschen Arbeitsmarkt ist denn auch die Euro-Krise bisher nicht angekommen. Vergangene Woche verkündete Frank-Jürgen Weise, Chef der Bundesagentur für Arbeit (BA), einen Rekord: Mit 2,8 Millionen Erwerbslosen sank die Arbeitslosenquote auf 6,6 Prozent; weniger Jobsucher gab es zuletzt vor 21 Jahren.

Doch im Konjunkturzyklus gilt der Arbeitsmarkt als „nachlaufender“ Indikator: Geht es mit der Wirtschaft aufwärts oder abwärts, ist dies bei den Jobs erst mit bis zu sechs Monaten Verzögerung spürbar. So ist der deutsche Arbeitsmarkt noch immer robust. Doch sieht BA-Chef Weise „Anzeichen einer schwächeren Entwicklung“.

Monat für Monat fragt die BA Frühindikatoren bei allen 176 Arbeitsagenturen im Land ab, um die Entwicklung für die kommenden Monate zu prognostizieren. Danach wird sich die Lage auf dem Arbeitsmarkt bis in den Herbst hinein nicht verschlechtern. Aber „für 2013 sind wir angespannt, da sind all diese Risiken mit der Staatsverschuldung im Euro-Raum da“, sagt BA-Chef Weise.

Bei der Commerzbank geht die Angst vor einem Jobabbau schon heute um. Mehr als tausend Beschäftigte arbeiten in Eurohypo und Schiffsbank, die nun abgewickelt werden sollen. Arbeitnehmervertreter drängen auf Gespräche mit dem Vorstand. Doch womöglich ist das noch nicht alles. Der Vorstand unterzieht alle Bereiche einer strategischen Überprüfung. „Auf den Fluren herrschen Angst und Verunsicherung“, sagt ein Commerzbanker.

Markus Dettmer, Katrin Elger, Dietmar Hawranek, Martin Hesse, Isabell Hülsen