

IM KLARTEXT

INFORMATIONEN ZUR SOZIALEN MARKTWIRTSCHAFT

Die Ludwig-Erhard-Stiftung ist bei aller Entschiedenheit ihres Engagements für Freiheit und Verantwortung in Staat, Gesellschaft und Wirtschaft von Parteien und Verbänden unabhängig. Sie ist als gemeinnützige Vereinigung voll anerkannt.

November 2005



Nichts ist in Ordnung, wenn Steuern drücken

Steuern werden erhöht, um die Staatsfinanzen in Ordnung zu bringen. Was ist das für eine „Ordnung“, die die Politik uns da bescheren will? Es ist wahr: Die öffentlichen Haushalte sind in Unordnung geraten, weil zu vieles zu lange auf Kredit finanziert wurde. Vor dieser Unordnung und ihren Folgen haben Fachleute aber seit langem gewarnt. Sie haben darauf hingewiesen, dass mit hochverschuldeten öffentlichen Haushalten keine Schulpolitik zu machen ist, die es allen Kindern und Jugendlichen ermöglicht, einen wirtschaftlich erfolgreichen Lebens- und Berufsweg zu finden. Die Fachleute haben vorgerechnet, dass eine wachsende Zinslast einer Politik im Wege steht, die den Standort Deutschland mit einer guten Infrastruktur für Investitionen attraktiv machen könnte.

Die Berater haben auch eine Antwort auf die Frage gegeben, wie die Haushalte in Ordnung gebracht werden könnten. Jahr für Jahr ist den Politikern vorgerechnet worden, dass schon durch die Kürzung aller Subventionen um zehn Prozent der Schuldenberg um Milliardenbeträge abgetragen und die Zinsverpflichtungen verringert werden könnten. Der Staat hätte sich dabei nicht von den Bürgern abwenden müssen, im Gegenteil: er hätte freie Mittel gewinnen können, um Zukunftsaufgaben – von der Grundlagenforschung bis zur Altersmedizin – zu bedienen. Aber zu dieser Art von „Ordnung schaffen“ hat sich die Politik nicht aufschwingen können. Die Phantasie für das Erfinden von Ausreden – meist waren es die Konjunktur und die angeblich vorübergehende Schwäche des Arbeitsmarktes – war größer als die Energie für den Beginn des Sparens.

Nun aber soll Ordnung geschaffen werden mit höheren Steuern. Das wird eine Fehlrechnung werden! Denn nichts wird in Ordnung sein, wenn die Steuern noch mehr drücken: nicht das Investieren in Deutschland, nicht das Produzieren mit mehr Arbeitskräften, nicht die Umsätze und Beschäftigungsmöglichkeiten in Kaufhäusern und Handwerksbetrieben. Im Sparen des Staates läge die richtige Antwort auf die Unordnung seiner Etats, nicht bei höheren Steuern.

Hans D. Barbier

Subventionsgrab Regionalflyghafen

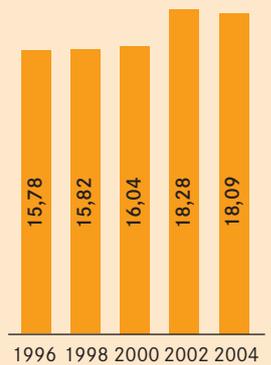
Die staatlichen Zuschüsse für den Aus- und Neubau von Regionalflyghafen summieren sich auf mindestens 400 Millionen € pro Jahr. Bei Großflyghafen wie Frankfurt und München beschränken sich diese Zuschüsse auf Investitionszulagen und liegen bei rund 0,50 € pro Fluggast. Dagegen erhalten kleinere Flyghafen durchschnittlich 5,90 € Investitionszulagen und zusätzlich 3,30 € Betriebskostenzuschüsse pro Passagier, denn diese Flyghafen können nicht einmal ihre laufenden Betriebskosten erwirtschaften. Eine Studie der Deutschen Bank kommt zum Schluss: Die Subventionen für Regionalflyghafen kommen vor allem ausländischen Billigfluggesellschaften zugute.

Genießen für die Staatskasse

Alkohol, Tabak und andere Genussmittel bescherten Bund und Ländern 2004 Steuereinnahmen von knapp 18,1 Milliarden €. Wie das Statistische Bundesamt ausgerechnet hat, waren die Tabaksteuer mit 13,6 Milliarden € und die Branntweinsteuer mit 2,2 Milliarden € am einträglichsten. Auch der Kaffeegenuss brachte den Finanzministern von Bund und Ländern gut eine Milliarde € ein. Weitere 790 Millionen € wurden durch die Biersteuer einge-

Verbrauchssteuern

Tabak-, Kaffee-, Branntwein-, Schaumwein-, Zwischenerzeugnis- und Biersteuern in Milliarden €



Quelle: Bundesmin. der Finanzen

nommen – sie steht als einzige Verbrauchssteuer den Ländern zu. Die Steuern auf Schaumwein und Zwischenerzeugnisse spülten immerhin noch 460 Millionen € in die öffentlichen Kassen.

Neuer Ausweis für Immobilien

Im kommenden Jahr sollten Hausbesitzer und Mieter zusätzliche Nebenkosten einkalkulieren: Ab Januar 2006 benötigen Immobilien in allen EU-Mitgliedsstaaten einen Energieausweis, der bei jedem Verkauf oder Mieterwechsel vorgelegt werden muss. Mieter oder Käufer können sich dann vor dem Einzug informieren, ob sie mit hohen oder niedrigen Energiekosten rechnen müssen. Die Kosten für den Pass lagen bei einem Feldversuch

der Deutschen Energie-Agentur bei ungefähr 300 € pro Immobilie. Den Energiepass dürfen nur lizenzierte Energieberater ausstellen, die bei der Energie-Agentur registriert sind.

Ökostrom kostet Milliarden

Wer Strom aus erneuerbaren Energien erzeugt, erhält dank gesetzlicher Vorgaben im Durchschnitt 9,5 Cent je Kilowattstunde. Diese Vergütung ist etwa drei Mal so hoch wie der Durchschnittspreis für Strom aus anderen Energieträgern, zum Beispiel Kohle oder Gas.

Die staatliche Bevorzugung von Ökostrom bedeutet, dass jeder der 39,1 Millionen Haushalte durchschnittlich rund 69 € mehr für seinen Strom in diesem Jahr bezahlen muss. Insgesamt fallen 2005 dank des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) 2,7 Milliarden € Mehrkosten an. 2006 wird dieser Betrag um weitere 200 Millionen € steigen. Inzwischen stehen in Deutschland 16 543 Windenergieanlagen, weitere Windräder sollen gebaut werden. Sie rentieren sich, weil der Staat den Strompreis hoch hält.

Ökostrom-Förderung

Mehrkosten durch EEG
in Millionen €

2000	900
2001	1 200
2002	1 600
2003	1 900
2004	2 300
2005	2 700
2006*	2 900

* Schätzung

Quelle: Verband der Elektrizitätswirtschaft

Autobahnfinanzierung: Wer soll zahlen?

Für Ausbau und Erhalt des deutschen Autobahnnetzes gibt der Staat jährlich etwa drei Milliarden € aus. Dieser Betrag reicht aber offenbar nicht. Zunehmender Verkehr und defekte Fahrbahnen erfordern höhere Investitionen: Mindestens zehn Prozent des Autobahnnetzes sind renovierungsbedürftig. Wie soll das Geld dafür aufgebracht werden?

In Deutschland werden Autobahnbau und -betrieb bislang aus zwei Quellen gespeist. Zum einen kommen die Mittel aus dem allgemeinen Steueraufkommen. Dadurch finanzieren beispielsweise auch Bürger die Autobahnen, die keinen Pkw besitzen. Zum anderen wird seit 1. Januar 2005 eine Lkw-Maut ausschließlich von denen erhoben, die auf den Autobahnen fahren: Für Lkw gilt das so genannte Verursacherprinzip.

Die Einnahmen aus der Lkw-Maut werden zweckgebunden verwendet. In diesem Jahr werden voraussichtlich drei Milliarden € an Mautgebühren eingenommen. Trotzdem fehlt Geld für die Autobahnen. Für sie wären laut ADAC jedes Jahr etwa sieben Milliarden € nötig. Derzeit gibt der Bund aber nur rund drei Milliarden € für den Neubau und Erhalt der Autobahnen aus.

Weil die Einnahmen nicht mehr ausreichen, wird erwogen, künftig auch von Pkw-Fahrern eine Maut zu erheben. Außerdem wird über die Privatisierung der Autobahnen nachgedacht. Auch in diesem Fall wären Mautgebühren die Folge, denn private Investoren würden die Autobahnen nur kaufen, wenn sich die Investition auszahlt und sie auf ihren Strecken eine Nutzungsgebühr erheben dürfen.

Für den Verkauf der Autobahnen werden dieselben drei

Argumente angeführt, mit denen schon andere Privatisierungen, zum Beispiel der Post, begründet wurden:

■ Private Organisationen sind flexibler, entscheidungsfreudiger und arbeiten daher besser und kostengünstiger.

■ Damit die Vorzüge des Wettbewerbs zwischen den Privaten – zum Beispiel mehr Effizienz durch marktgerechte Preise – zur Geltung kommen, muss das staatliche Monopol beseitigt werden.

■ Die staatliche Aktivität sollte sich grundsätzlich auf Bereiche beschränken, in denen keine privaten Interessen geduldet werden können. Der Staat soll nur die so genannten hoheitlichen Aufgaben wie Verteidigung, Justizwesen oder Steuererhebung erfüllen.

Autobahnen: Privat- oder Staatseigentum?

Taugen diese Argumente im Fall der Autobahn-Privatisierung?

Beim ersten Argument – Privatunternehmen können besser und billiger arbeiten – handelt es sich um eine Behauptung, die nicht immer zutreffen muss. Allerdings spricht die Erfahrung dafür, dass die Annahme zumindest in der Tendenz richtig ist.

Tatsächlich setzt das Bundesverkehrsministerium schon seit Jahren verstärkt auf private Lösungen: Nicht nur die Ausführung von Neubau- oder Reparaturarbeiten wird

an private Bauunternehmen vergeben. Private Anbieter können bereits heute Ausbau und Betrieb von Streckenabschnitten übernehmen. Sie sind dann auch für einen großen Teil der Finanzierung zuständig und bekommen im Gegenzug die Einnahmen aus der Lkw-Maut, die auf dem entsprechenden Autobahnabschnitt anfallen. Nach diesem Muster soll beispielsweise die A8 zwischen Ulm und München zu einer durchgehend sechsspurigen Trasse erweitert werden.

Was kosten Autobahnen?

Jährliche Kosten für Instandhaltung und Betrieb pro Kilometer in €

Erhalt Bausubstanz	70 000
Schadensbeseitigung	9 000
Grünpflege	6 500
Reinigung/Müll	6 500
Winterdienst	5 000
Technik, Beleuchtung Tunnel, Fernmeldenetz	4 500
Insgesamt	101 500

Quelle: Straßenbaubericht 2004

Bei anderen Projekten dürfen private Betreibergesellschaften nicht nur von Lkw-Fahrern eine Maut erheben, zum Beispiel beim kürzlich fertig gestellten Herrentunnel in Lübeck. Bei solchen, so genannten Public-Private-Partnership-Projekten, die eine lange, aber begrenzte Laufzeit – in der Regel 30 Jahre – haben, ist der Staat Eigentümer der Autobahnen, Tunnel oder Brücken. Der Betreiber ist le-



„Mobilität von Menschen und Gütern ist nicht Folge, sondern Grundlage unseres Wohlstands.“

Eberhard von Kuenheim, ehem. BMW-Manager

diglich Konzessionär. Damit hat der Staat einen Weg gefunden, sich die Geschäftstätigkeit privater Unternehmer und Finanziers zunutze zu machen, ohne die Verkehrsinfrastruktur im eigentlichen Sinne zu privatisieren.

Lieber verpachten als verkaufen

Das zweite Argument, der Wettbewerb: Selbst wenn jede Autobahn an einen anderen privaten Betreiber verkauft wird, dürfte sich nur in seltenen Ausnahmefällen Wettbewerb einstellen. Wettbewerb gäbe es nur, wenn Autofahrer zwischen zwei oder mehr – in etwa gleich langen und zeitaufwändigen – Routen wählen könnten.

Im Regelfall fehlen solche Alternativen; wer von Hannover nach Frankfurt will, muss die A7 nehmen, wenn sich die Fahrzeit nicht unmäßig verlängern soll. Eine Ausweichmöglichkeit besteht lediglich in der Wahl eines anderen Verkehrsmittels wie Flugzeug oder Bahn. Diese Möglichkeit existiert aber unabhängig von der Frage, ob die Autobahn vom Staat oder von Privaten betrieben wird. Das Wettbewerbsargument trägt im Falle der Autobahnen nicht.

Autobahnbau ist „hoheitliche Aufgabe“

Zur Frage schließlich, ob Autobahnbau und -erhaltung zu den Kernaufgaben des Staates gehören, ist die Gesetzeslage eindeutig: „Bau und Ausbau der Bundesfernstraßen sind Hoheitsaufgaben des Bundes“, heißt es im Fernstraßenbaugesetz. In der Tat würde der Handlungsspielraum des

Staates kleiner, wenn ein volkswirtschaftlich wichtiger Teil der Verkehrsinfrastruktur wie das Autobahnnetz der politischen Kontrolle entzogen wäre. Autobahngesellschaften könnten die Maßnahmen der Raum- und Städteplanung oder der Wirtschaftsförderung zunichte machen, wenn sie beispielsweise den Ausbau bestimmter Strecken verweigern oder extrem hohe Mautgebühren beziehungsweise öffentliche Zuschüsse dafür verlangen.

Alles in allem läuft die Argumentation für die Privatisierung der Autobahnen ins Leere; ein Verkauf wäre also nicht zu vertreten.

Eine Maut mit Macken

Dennoch spricht nichts dagegen, künftig nicht nur Lkw-Fahrer, sondern alle Autobahnbenutzer an den Kosten

Autobahnen	
Längenentwicklung in km	
Bestand jeweils 1. Januar	
1950	2 128,0
1955	2 186,6
1960	2 551,2
1965	3 204,3
1970	4 110,3
1975	5 741,8
1980	7 292,0
1982	7 806,0
1984	8 080,0
1986	8 350,0
1988	8 618,0
1990	8 822,0
1992	10 995,0
1994	11 080,0
1996	11 090,0
1998	11 309,0
2000	11 515,0
2002	12 037,0
2004	12 044,0

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

für die rund 12 000 Autobahnkilometer im Land zu beteiligen. Unbeantwortet ist bislang allerdings die Frage, wie das technisch geschehen soll. Die ökonomisch und umweltpolitisch sinnvollste Lösung wäre eine exakte Berechnung nach gefahrenen Autobahnkilometern. So wird auch die Lkw-Maut abgerechnet. Allerdings ist dazu ein enormer technischer Aufwand nötig.

Auf den Autobahnen lässt sich das Toll-Collect-System der Lkw-Maut leicht auf die Pkw-Erfassung programmieren. Aber in die Pkw muss entweder ein Gerät eingebaut werden, das per Satellitenortung und Funkkontakt zu einem Rechenzentrum die Abrechnungsdaten selbständig ermittelt, oder die Fahrer müssen „Autobahnfahrkarten“ am Automaten ziehen oder im Internet kaufen.

Das eine wäre zu teuer: Bei einem Preis von rund 150 € für ein Bordgerät würden sich bei 40 Millionen Fahrzeugen die Gesamtkosten auf sechs Milliarden € summieren. Zusätzliche Kosten entstehen durch Wartung und Reparatur der Geräte sowie durch Abrechnung und Kontrolle der Gebühren. Das andere, der „Fahrkartenkauf“ vor jeder Autobahnfahrt, ist dagegen zu umständlich.

Offensichtlich lassen sich Aufwand und Ertrag nicht decken: Um die drei Milliarden € zu sparen, die derzeit vom Bund für die Autobahnen aufgewendet werden, müssen zunächst sechs Milliarden € von den Autofahrern aufgewendet werden. Kein Wunder, dass sich Autofahrer als „Melkkühe der Nation“ sehen: Sie zahlen

Steueraufkommen		
in Milliarden €		
	Mineralöl-	Kfz-Steuern
1990	17,7	4,3
1991	24,2	5,6
1992	28,2	6,8
1993	28,7	7,2
1994	32,6	7,2
1995	33,2	7,1
1996	34,9	7,0
1997	33,8	7,4
1998	34,1	7,8
1999	36,4	7,0
2000	37,8	7,0
2001	40,7	8,4
2002	42,4	7,6
2003	43,2	7,3
2004	41,8	7,7

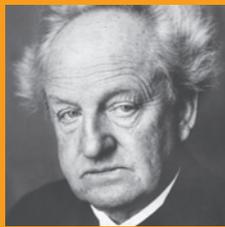
Quelle: Bundesmin. der Finanzen

pro Jahr bereits rund 50 Milliarden € an Mineralöl- und Kfz-Steuern. Dieses Geld fließt zum Großteil in andere Bereiche als in den Straßenbau.

So bleibt – zumindest auf kurze Sicht – nur die Vignette. Doch auch sie hat Tücken: Zum einen würden sporadische Autobahnnutzer genauso stark belastet wie Vielfahrer. Zum anderen könnte die Pauschalgebühr einige Autobesitzer davon abhalten, hin und wieder die umweltfreundlichere Bahn zu benutzen – der Preis für die Vignette soll ja schließlich wieder „herausgefahren“ werden.

Bundesfernstraßennetz	
Aufwendungen von 2001 bis 2015 in Milliarden €	
Autobahnneubau	14,8
Autobahnerweiterung	13,2
Bundesstraßen	18,1
davon Ortsumgehungen	11,5
Sonstiges (Refinanzierung)	5,4
Insgesamt	51,5

Quelle: Verkehrswegeplan 2003



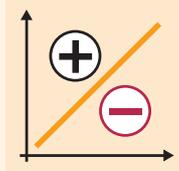
„Man kann eine widerspenstige Rinderherde mit Peitschen treiben, aber man kann sie während des Peitschens nicht an die gute Weide glauben machen, zu der man vorgibt, sie zu treiben.“

Gerhart Hauptmann

IM KLARTEXT

November 2005

INDEX



Die Soziale Marktwirtschaft im November 2005

Ludwig Erhard hat mit der Sozialen Marktwirtschaft eine Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung realisiert, in der jeder die Chance hat, seine Lebensumstände in eigener Verantwortung zu gestalten. Wie es um die Soziale Marktwirtschaft heute steht, lässt sich nicht mit wenigen Worten sagen. Die Ludwig-Erhard-Stiftung möchte dennoch eine komprimierte Beurteilung vornehmen. Sie beleuchtet Monat für Monat einen besonderen Aspekt der Grundziele, die sich aus dem Leitbild der Sozialen Marktwirtschaft ergeben: Vollbeschäftigung, Geldwertstabilität und Eigenverantwortung.

Vollbeschäftigung



Laut Lehrstellenbilanz 2005 waren Ende September – beim Start des Ausbildungsjahres 2005/2006 – bundesweit noch 40 900 Bewerber ohne Ausbildungsplatz. Die Zahl der jungen Erwachsenen ohne Lehrstelle ist damit um gut 3 000 kleiner als im Vorjahr.

Bundesregierung und Wirtschaftsverbände sind überzeugt, dass bis Jahresende der größte Teil der bislang noch Unversorgten nachträglich vermittelt werden kann. Das Versprechen, das mit dem Ausbildungspakt gegeben wurde – jeder Bewerber, der einen Ausbildungsplatz sucht, wird auch einen erhalten – soll eingehalten werden.

Lehrstellenbilanz

	unbesetzte Lehrstellen	nicht vermittelte Bewerber
2000	25 690	23 642
2001	14 840	35 015
2002	18 005	23 383
2003	14 840	35 015
2004	13 378	44 084
2005	12 636	40 916

jeweils Ende September
Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Was unbeachtet bleibt: Die Anzahl der Jugendlichen, die in den vergangenen Jahren die Schule verlassen und keinen Ausbildungsplatz in einem Betrieb erhalten haben, wächst. Aktuelle Schätzungen gehen von 200 000 bis 300 000 Jugendlichen aus, die sich in Warteschleifen – in berufsorientierenden Maßnahmen, an Berufsfachschulen und in anderen außerbetrieblichen Qualifikationen – befinden.

Geldwertstabilität



Die deutschen Lebensversicherungen garantieren ihren Kunden eine Mindestverzinsung. Damit die Versicherungsgesellschaften keine unhaltbaren Versprechen geben und keine zu großen Risiken bei der Kapitalanlage eingehen, schreibt das Bundesfinanzministerium eine Höchstgrenze für den Garantiezins vor. Sie liegt derzeit bei 2,75 Prozent. Jetzt wurde angeregt, den Zins ab 1. Januar 2007 auf 2,25 Prozent abzusenken.

Wenn – wie Wirtschaftsforscher und Europäische Zentralbank (EZB) für das kommende Jahr prognostizieren –

Garantiezins

Lebensversicherungen	
1960 bis 1986	3,0 %
1987 bis 1994	3,5 %
1995 bis 1999	4,0 %
2000 bis 2004	3,25 %
2004 bis 2006	2,75 %
ab 2007	2,25 %

Quelle: Thomson Financial Datastream, Frankfurter Allgemeine Zeitung

die Inflationsrate bei zwei Prozent und höher liegt, bleibt vom zugesagten Garantiezins nichts mehr übrig. Die Inflation macht die Sparanstrengungen der Versicherten zunichte, zumal sich der Garantiezins nicht auf die gesamte Versicherungsprämie bezieht, sondern lediglich auf den so genannten Sparanteil: Von 100 € Versicherungsbeitrag werden in der Regel nur 65 bis 75 € tatsächlich verzinst.

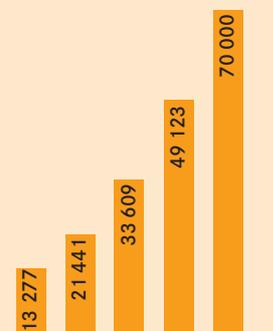
Eigenverantwortung



Immer mehr Menschen versuchen, sich durch ein gerichtliches Verfahren zu entschulden. Das ermöglicht ihnen die 1999 in Kraft getretene Insolvenzordnung: Sie bestimmt,

dass nicht nur Unternehmen, sondern auch Privatpersonen zahlungsunfähig werden können. Von Januar bis August 2005 hat das Statistische Bundesamt bereits rund 42 900 private Pleiten – so genannte Verbraucherinsolvenzen – gezählt. Für dieses Jahr werden bis zu 70 000 private Insolvenzen erwartet; das wäre ein neuer Höchststand. Die Arbeitslosigkeit ist Hauptursache für die wachsende Zahl der Menschen, die ihre finanziellen Verpflichtungen aus eigener Kraft nicht mehr erfüllen können.

Verbraucherinsolvenz



* Schätzung
Quelle: Statistisches Bundesamt

Impressum:

Herausgeber: Ludwig-Erhard-Stiftung · Johanniterstraße 8 · 53113 Bonn
Telefon 0228 / 5 39 88-0 · Telefax 0228 / 5 39 88-49
Redaktion: Andreas Schirmer · Fotos: picture alliance / dpa
Druck und Herstellung: Druckerei Gerhards GmbH, Bonn-Beuel
erscheint monatlich · www.ludwig-erhard-stiftung.de

ludwig-erhard-stiftung