

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.

Juli 2010



Taktisches Rechnen in einer Welt ohne Grenzen

Das ist der Charme einer offenen Welt: Ländergrenzen spielen keine Rolle, und Regierungen verlieren einen Teil ihrer Macht zur Besteuerung. An diese Erfahrung muss sich auch die deutsche Bundesregierung gewöhnen. Die Idee, die Kapitalmärkte mit einer „Finanztransaktionssteuer“ und einer „Bankenabgabe“ zu regulieren, findet nicht die Zustimmung jener großen internationalen Ländergruppe, die man der Einfachheit halber mit dem Kürzel „G20“ kennzeichnet.

Von der Konferenz der „G20“ in Toronto kommen Bundeskanzlerin Merkel und der französische Staatspräsident Sarkozy ernüchtert zurück: So einfach ist bei den Regierungen der übrigen Länder für diesen Plan nicht zu werben. Nun muss man nicht glauben, dort säßen Regierungen, die sich aus moralischen Gründen scheuten, in die Taschen der Bürger zu greifen. Die Zurückhaltung der amerikanischen Regierung, aber auch anderer Länder, hat einen leicht nachzuvollziehenden ökonomischen Grund. Diese Regierungen denken sich: „Sollen doch die anderen auf ihren Märkten Steuern und Abgaben erheben. Große Finanzgeschäfte mit hohen Steuererträgen werden dann bei uns abgewickelt.“

Man mag solche Argumente unter dem Gesichtspunkt der Moral bewerten, wie man will: Es zeigt sich auch an diesem Beispiel die machtbegrenzende Kraft des Wettbewerbs. Sähen die Länder mit bedeutenden Kapitalmärkten die Chance, ein haltbares politisches Kartell der Besteuerung zu gründen, dann müsste man nicht lange auf die Nachricht warten: „G20 einig über die Stabilisierung der Kapitalmärkte“.

Aber in einer offenen Welt ohne Grenzen für den Fluss des Kapitals sind solche Vereinbarungen nicht haltbar – daher kommen sie nicht zustande. Auch die Moral der Steuerschönung braucht ihre materiellen Begründungen; es spricht nicht gegen die Moral, dass sie sich gelegentlich der Ökonomie bedient.

Hans D. Barbier

Staatshilfe I

Auf rund 1,9 Millionen beziffert die Bundesregierung die Anzahl der Neu- und Jahreswagen, die dank der Abwrackprämie einen Käufer gefunden haben. Bis Ende April 2010 wurden Abwrackprämien im Gesamtwert von 4,8 Milliarden Euro ausgezahlt. Mithilfe der Prämie habe laut Bundesregierung ein gravierender Einbruch im Automobilbereich, der nicht zuletzt aufgrund eines dramatischen Rückgangs beim Export zu befürchten gewesen sei, vermieden werden können (Bundestags-Drucksache 17/1831). Knapp jedes dritte Auto, das verschrottet wurde, war älter als 16 Jahre.

Dass der – von Bundesregierung und Automobilindustrie hochgelobten – Abwrackprämie ein böses Erwachen folgen würde, war vielen klar. Also sollte es niemanden überraschen, dass die Verbraucher in

Deutschland inzwischen einen großen Bogen um den Autohandel machen. In den ersten sechs Monaten wurden insgesamt 1,47 Millionen Pkw für den Straßenverkehr neu zugelassen. Das Vorjahresergebnis wurde um 28,7 Prozent unterschritten; im Vergleich zu 2008 sind es immer noch rund zehn Prozent weniger Zulassungen.

dipbt.bundestag.de/dip21.web/bt

Staatshilfe II

Der im Herbst 2008 von der Bundesregierung ins Leben gerufene „Sonderfonds Finanzmarktstabilisierung“ (Soffin) muss für das Jahr 2009 einen Verlust in Milliardenhöhe verbuchen. Der Fehlbetrag belief sich auf 4,26 Milliarden Euro. Hauptgrund dafür war eine Wertminderung der Beteiligung an der Immobilienbank Hypo Real Estate (HRE). Neben der HRE ist der Soffin unter anderem auch bei der Commerzbank, der WestLB und der Aareal Bank engagiert.

Florian Toncar, Vorsitzender des parlamentarischen Kontrollgremiums für den Soffin, war vom Milliardenverlust nicht überrascht: Jeder habe gewusst, dass der Einstieg bei den Banken aus der Not heraus geschehen sei. Er fordert: „Wir müssen der Öffentlichkeit klar sagen, dass die Rettung von Banken kein Geschäft ist.“

Ende Oktober 2008, kurz nach Ausbruch der Banken- und Finanzkrise, war der am-

Schrottautos

Anzahl demontierter Fahrzeuge



Quelle: BAFA; Statistisches Bundesamt

tierende Bundesfinanzminister Peer Steinbrück überzeugt: „Erst zwischen 2010 und 2013 werden wir sehen, ob das Rettungspaket echte Kosten verursacht oder ob der Staat seine Anteile, die er von den Banken als Gegenleistung für Unterstützungsmaßnahmen erhalten hat, so verkaufen kann, dass er Verluste ausgleichen kann.“

www.soffin.de/de/presse/pressemitteilungen

Staatshilfe III

Zum Jahresende 2009 waren von 4,9 Millionen erwerbsfähigen Hilfebedürftigen knapp 130 000 von der vollständigen Kürzung ihres Arbeitslosengeldes II – umgangssprachlich auch „Hartz IV“ genannt – betroffen.

Insgesamt wurden rund 437 000 Sanktionen mit Leistungskürzungen verhängt. In mehr als der Hälfte der Fälle (245 575) wurde als Grund für die Kürzung ein „Meldeversäumnis“ angegeben. Mit großem Abstand folgten 83 000 Betroffene, die gegen Verpflichtungen aus der Eingliederungsvereinbarung verstoßen hatten. An dritter Stelle lagen Hartz-IV-Empfänger, die sich geweigert hatten, Eingliederungsmaßnahmen fortzusetzen (62 400 Verstöße). Die Weigerung, eine zumutbare Arbeit anzunehmen, führte lediglich in knapp 8 000 Fällen zu Kürzungen.

Von den 437 000 Kürzungsentscheidungen wurden rund 16 500 vollständig oder teilweise aufgehoben, und zwar 13 000 im sogenannten Widerspruchsverfahren, sowie weitere 3 500 im Klageverfahren vor den Sozialgerichten.

www.bundestag.de/presse/hib/index.html

Vision 2020: Steckdose statt Tanksäule

In zehn Jahren sollen eine Million Fahrzeuge mit Elektromotoren über deutsche Straßen rollen. Um diesem Ziel näher zu kommen, hatte die Bundesregierung Anfang Mai 2010 Vertreter der Industrie – vor allem aus dem Automobilbau und der Energiewirtschaft – sowie einige Wissenschaftler zum „Elektromobilitätsgipfel“ nach Berlin geladen.

„Mit vereinten Kräften wollen die Bundesregierung und die deutsche Wirtschaft Deutschland zum internationalen Leitmarkt für Elektromobilität machen“, so war nach dem Gipfel in der Pressemitteilung der Bundesregierung zu lesen. Um das voranzutreiben, wurde die „Nationale Plattform Elektromobilität“ ins Leben gerufen. Die Plattform, mit rund 150 Vertretern aus Politik, Industrie, Wissenschaft, Kommunen und Verbraucherorganisationen besetzt, ist beauftragt, in ihren sieben Arbeitsgruppen „konkrete Vorschläge für die Erreichung der Ziele des Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität“ zu erarbeiten. Erste Vorgabe: In zehn Jahren sollen in Deutschland eine Million Elektromobile (E-Mobile) fahren, die mit nachhaltig erzeugtem Strom angetrieben werden.

Projekt E-Mobilität

Schon die Vorgängerregierung, die Große Koalition aus CDU, CSU und SPD, hatte den „Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität“ mit dem Eine-Million-Ziel vorgelegt. Die Vorteile elektrisch betriebener Fahrzeuge scheinen verlockend. Sie dienen dem Klimaschutz, sofern die Antriebsenergie ihrer Motoren aus erneuerbaren Quellen stammt. Immerhin sorgen die Verbrennungsmotoren der

zeit für rund 14 Prozent des CO₂-Ausstoßes, und eben jene CO₂-Verschmutzung soll ja – Stichwort Kyoto-Protokoll – drastisch verringert werden. Weiterer erhoffter Effekt bei mehr E-Mobil-Verkehr: Ballungsräume würden von Staub, Lärm, Stick- und Schwefeloxiden und anderem mehr entlastet.

Besonders interessant ist der elektrische Antrieb in Bezug auf die Energieausbeute. Elektromotoren haben einen Wirkungsgrad von 80 bis 90 Prozent. Technisch ausgereifte Verbrennungsmotoren erreichen derzeit höchstens 40 Prozent. Weiterer Vorteil der strombetriebenen Fahrzeuge: Politik und Automobilindustrie erwarten einen Innovationsschub, wie Bundeskanzlerin Angela Merkel auf dem Elektromobilitätsgipfel hervorhob. Neue Technologien benötigen neue Arbeitskräfte, von Facharbeitern bis zu Ingenieuren. Ebenfalls nicht zu vernachlässigen: Sollte ein Umstieg auf strombetriebene Fahrzeuge stattfinden, könnte eines Tages die Abhängigkeit vom Erdöl drastisch sinken.

Doch wo Licht ist, ist auch Schatten. Am 1. Januar 2010 waren in Deutschland 50,2 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen, davon waren 41,7 Millionen Fahrzeuge Pkw. Selbst wenn es gelingen sollte, im Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge durch

Deutschland rollen zu lassen, wäre der Anteil gemessen an der Gesamtzahl der Fahrzeuge gering. Im Jahr 2009 wurden laut Kraftfahrtbundesamt im Übrigen 162 Elektrofahrzeuge zugelassen.

Gesucht: Der ideale Stromspeicher

Diverse Studien und Kommissionen, darunter auch die von der Bundesregierung etablierte „Expertenkommission Forschung und Innovation“ sehen zudem noch „erheblichen Bedarf“ an Forschung und Entwicklung. Zwar liegen bereits Konzepte und Modelle zur Erschließung der E-Mobilität vor, doch insbesondere bei der Stromspeichertechnik für die automobilen Zukunft hapert es noch. Die Speichersysteme – Batterien, Akkus – sind einhelliger Expertenmeinung nach eine der größten Hürden für einen Ausbau der Elektromobilität.

Die Aufladedauer beträgt im Idealfall eine halbe, üblicherweise aber bis zu acht Stunden. Die Spannbreite der Ladedauer ist abhängig davon, ob der Akku an einer konventionellen Haushaltssteckdose oder an einer speziellen Schnellladestation geladen wird.

Hoffnungsträger Lithium

Lithium-Ionen-Akkus, wie sie bereits in Laptops, Mobiltelefonen und Akkuschaubern



„Ich glaube, wir können die Faszination der Mobilität der Zukunft in die Köpfe der Menschen in Deutschland tragen, weil wir sehr stolz darauf sein können, das Auto des 20. Jahrhunderts sehr stark mitbestimmt zu haben. Daraus sollte der Ehrgeiz, aber auch die Zuversicht erwachsen, dass wir das für das Auto des 21. Jahrhunderts auch können.“

Angela Merkel

millionenfach eingesetzt werden, gelten als aussichtsreichste Kandidaten für das künftige Speichersystem. Sie haben die höchste Energiedichte und damit die größte Reichweite, etwa die zwei- bis dreifache im Vergleich zu anderen Stromspeichern. Aber auch sie büßen im Lauf der Zeit und mit jedem Ladezyklus ein wenig ihrer Leistungsfähigkeit ein, sodass eine Herausforderung an den Automobilbau der Zukunft darin bestehen wird, auch für Akkus die aktuelle Fahrzeuglebensdauer von zehn bis fünfzehn Jahren zu erreichen und zu gewährleisten.

Ein weiteres Manko: Auch bei den Lithium-Ionen-Akkus sind die Ladezeiten noch zu lang, die Zahl der Ladezyklen zu gering. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass sie bei einem Verkehrsunfall bersten. Lithium setzt bei Kontakt mit Wasser Wasserstoff und Wärmeenergie frei, sodass es zur Explosion kommen kann. Auch bei Überhitzung der Akkus auf mehr als hundert Grad Celsius drohen Explosionen, wenn es zum „thermischen Runaway“ – bei dem die Trennmembran zwischen Plus- und Minuspol zerstört wird – kommen sollte. Durch Modifikationen versucht man, diese Nachteile zu beseitigen.

Rohstoffversorgung

Zumindest in den offiziellen Reaktionen ist ein weiterer wesentlicher Punkt ungenannt: Die Versorgungssicherheit mit dem Rohstoff Lithium. Er findet sich in Mineralien, vor allem aber in großen Salzseen in Chile, Boli-

vien und Tibet. Sollte demnächst die Ära der Elektroautos anbrechen, würden von dem Metall entsprechend große Mengen benötigt.

2008 wurden weltweit 27 400 Tonnen Lithium abgebaut, die weltweiten Vorkommen werden auf gut zehn Millionen Tonnen geschätzt. Aufgrund lückenhafter Infrastruktur und teilweise extremer Arbeitsbedingungen in den Fördergebieten – die größten Vorkommen in Bolivien und Chile liegen in mehr als 3 000 Metern Höhe – ist der Abbau aber aufwändig. Sollte in naher Zukunft tatsächlich ein E-Mobil-Boom ausbrechen, müsste viel mehr Lithium gewonnen werden als bisher.

Das bedeutet aber auch: Der ökologische Fortschritt durch Elektroautos ist abhängig von den Produktionsländern. Da die Lithium-Vorkommen – ähnlich dem Erdöl – regional begrenzt auftreten, tauschen Industrie und Autofahrer ihre Abhängigkeit von den Ölquellen möglicherweise gegen die Abhängigkeit von Lithium-Lieferanten.

Viele Fragen – wenige Antworten

Neben den bisher genannten Problemen gibt es weitere Barrieren. Die Reichweiten aktueller Fahrzeuge mit Lithium-Ionen-Akkus liegen zwischen 100 und 200 Kilometern. Mit der Anzahl elektrischer Bauteile in den Fahrzeugen, zum Beispiel Klimaanlage und diverse elektronische Fahrhilfen, sinkt die Reichweite entsprechend. Das dürfte bei Kaufentscheidungen für oder ge-

gen ein E-Mobil eine Rolle spielen.

Noch gravierender könnte der Kaufpreis ins Gewicht fallen. Der Aufpreis für Elektromobile gegenüber üblichen Pkw liegt – je nach Fahrzeuggröße – zwischen fünf- und fünfzehntausend Euro. Auch der Fahrzeugbau selber muss gut bedacht sein: Durch den Einsatz neuer Materialien und eventueller Verwendung von Leichtbauteilen verändert sich beispielsweise das Crash-Verhalten der Fahrzeuge bei Unfällen.

Unbeantwortet ist ebenfalls, ob die nötigen Strommengen für die Elektrifizierung des Individualverkehrs überhaupt lieferbar sind: Jedes Kilowatt, das zum Aufladen der Akkus gezapft wird, fehlt schließlich für andere elektrische Verbraucher in Privathaushalten und Betrieben. Und: Wird das bestehende Stromnetz die Lasten bewältigen können, wenn die E-Mobil-Fahrer demnächst alle nach Feierabend Strom zapfen? Das zurzeit vorhandene Stromnetz steht am Rand der Belastung, der Netzausbau stockt – wie sollen mehr Stromverbraucher verkraftet werden?

Wird ein neues Subventionsfeld erschlossen?

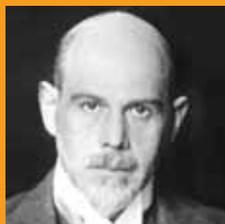
Von marktreifen Fahrzeugen in ausreichender Stückzahl ist die Automobilindustrie noch weit entfernt. Selbstverständlich wollen alle Beteiligten Mängel beseitigen, auch mithilfe der Politik, die die „richtigen“ Rahmenbedingungen schaffen soll. Da überrascht wenig, dass bereits im Vorfeld des Elektropipfels staatliche Unterstützungen

für die Markteinführung von E-Mobilen gefordert wurden.

Noch hält sich die Bundesregierung zurück, konkrete Hilfen zu nennen. Im kürzlich veröffentlichten „Umsetzungsbericht zum Förderprogramm Modellregionen Elektromobilität“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist immerhin zu lesen, dass die Bundesregierung in acht Modellregionen – meist kommunale, also staatliche Projekte unter Federführung von Energiekonzernen – bereits mehr als 190 Einzelprojekte zur Elektromobilität fördert und dafür 100 Millionen Euro ausgegeben hat. 80 Prozent der Fördermittel gehen dem Bericht zufolge an private Unternehmen, die Eigenbeteiligung der Firmen liege in den meisten Fällen deutlich über 50 Prozent der verwendeten Fördergelder. Im Konjunkturpaket II der großen Koalition wurden immerhin schon 500 Millionen Euro für Projekte zur E-Mobilität ausgewiesen.

Je näher das Zieljahr 2020 heranrückt, umso wahrscheinlicher ist – wie die Erfahrung mit politischem Handeln und Entscheiden in der Vergangenheit zeigt –, dass die Rufe nach staatlicher Förderung lauter werden. Immerhin will die spanische Regierung bereits im kommenden Jahr den Kauf eines E-Mobils mit 6 000 Euro fördern. Kann die deutsche Bundesregierung in dem Land, in dem der Automobilbau eine Spitzenstellung innehat, da lange mit Subventionen hintenanstehen? Es steht zu befürchten, dass die Antwort darauf „Nein“ lauten wird.

Andreas Schirmer

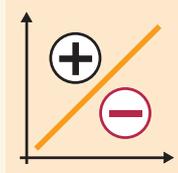


„Tatsächlich und normalerweise gelten neun Zehntel der politischen Tätigkeit den wirtschaftlichen Aufgaben des Augenblicks, der Rest den wirtschaftlichen Aufgaben der Zukunft.“
Walter Rathenau, deutscher Industrieller und Politiker

IM KLARTEXT

Juli 2010

INDEX



Die Soziale Marktwirtschaft im Juli 2010

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

Die Zahl der Arbeitslosen ist von Mai auf Juni 2010 um 88 000 auf 3,15 Millionen gesunken. Im Juni 2009 waren noch rund 256 000 Menschen mehr arbeitslos.

Wie wenig aussagekräftig die Zahlen – ungeachtet statistischer Modifikationen und politischer Schaukämpfe – sind, konnte ein paar Tage später in einer Veröffentlichung des Statistischen Bundesamtes nachgelesen werden. Danach würden 8,6 Millionen Menschen zwischen 15 und 74 Jahren gern mehr

arbeiten, als sie es derzeit tun. Dazu gehören nicht nur die offiziell gezählten Millionen Menschen ohne Arbeit. Hinzu kommen weitere 1,2 Millionen aus der „stillen Reserve“, die sich in Warteschleifen und Fortbildungen befinden oder ohne Möglichkeit zur Betreuung ihrer Kinder sind. Außerdem gibt es Millionen Teilzeitbeschäftigte, die ihre Arbeitszeit gern aufstocken würden, und auch manche Vollzeitkraft könnte sich Mehrarbeit vorstellen, um ihr Einkommen aufzubessern.

Eigenverantwortung

Für die meisten Bürger liegen die Prioritäten für das Geldausgeben fest: Zwar werden vorrangig die alltäglichen Dinge des Lebens gekauft; aber gleich danach werden Schulden getilgt, in die Altersvorsorge investiert oder gespart. Freizeitvergnügen stehen dagegen abgeschlagen am Ende der Ausgabenliste.

Allerdings hat eine Studie der Comdirect Bank auch ergeben, dass die meisten Deutschen bei Finanzthemen abschalten. Nur jeder Dritte

Wichtige Ausgaben

zwei Nennungen möglich, in Prozent

Alltägliche Ausgaben	49
Schuldentilgung	32
Altersvorsorge	28
Sparen	27
Großkonsum (Auto, TV etc.)	17
Ausbildung	11
Hobby	7

Quelle: Comdirect

interessiert sich stark oder sehr stark für Fragen rund um Altersvorsorge oder sichere Geldanlage.

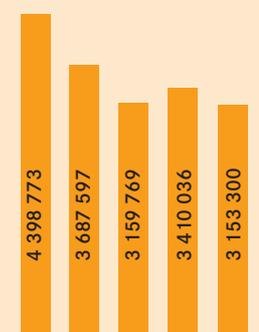
Geldwertstabilität

Sparen, so ein Wörterbuch, bedeutet „zurücklegen, nicht ausgeben (Geld)“. Sparen will auch die Bundesregierung, und sie hat beschlossen, im kommenden Jahr rund 307 Milliarden Euro auszugeben, 3,8 Prozent weniger als 2010. Der Bundesfinanzminister erwartet Steuereinnahmen in Höhe von 222 Milliarden Euro; dazu kommen 28 Milliarden Euro sonstige Einnahmen, zum Beispiel Dividenden. Die verbleibende Lücke – das „Haushaltsloch“ – hat eine rechnerische Größe von 57,5 Milliarden Euro; dieses

muss mit neuen Schulden geschlossen werden.

Besonders hervorgehoben wird, dass bereits in diesem Jahr gespart werde, denn die Neuverschuldung lag nach alter Finanzplanung bei 80 Milliarden Euro; vermutlich würden in diesem Jahr aber „nur“ 65 Milliarden Euro neue Kredite benötigt. Nicht näher benannt wird dagegen, wessen Kaufkraft in Zukunft zur Bedienung der Kredite geschmälert werden soll. Wie auch immer: Weniger Schulden machen ist nicht sparen!

Arbeitslose

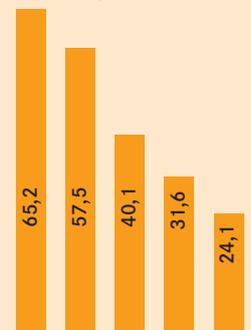


jeweils Juni

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Nettokreditaufnahme

des Bundes, in Milliarden €



ab 2011 Planung, Stand Juli 2010

Quelle: Bundesmin. der Finanzen

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: CDU (innen), dpa/picture alliance
Druck und Herstellung: Druckerei Gerhards GmbH, Bonn-Beuel
erscheint monatlich · www.ludwig-erhard-stiftung.de

Ludwig Erhard