

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.

April 2013



Das Retten macht Europa ärmer

Die Europäische Zentralbank (EZB) hat vor der wachstumsbremsenden Wirkung hoher Staatsschulden gewarnt. In der derzeitigen Konjunkturlage seien „Strategien für einen Schuldenabbau von entscheidender Bedeutung“, heißt es in ihrem jüngst veröffentlichten Monatsbericht. Das Kernargument der EZB: „Schieben die Regierungen die Konsolidierung der Staatsfinanzen auf, schwächt das die Wachstumsaussichten und stellt eine zusätzliche Belastung für die Tragfähigkeit der öffentlichen Finanzen dar.“

Die EZB stellt sich damit gegen – die sich stets als „fachlich fundiert“ in der Selbstbezeichnung vorstellenden – Stimmen, die für das unbesorgte Hinausschieben der Konsolidierung plädieren und behaupten, das starke die ökonomische Kraft der schwächeren Mitgliedsländer der Euro-Union und damit der Europäischen Union insgesamt: Wachstum durch Schulden! Die EZB fordert dagegen eine Politik, die eben nicht die ohnehin schwächeren Mitgliedsländer der Währungsunion – und damit die ganze Währungsunion, und damit wiederum die Kraft und das Ansehen der gesamten Europäischen Union – belastet. In Kurzform: Hohe Verschuldung bremst das Wachstum.

Hindert das die Granden der EU daran, einen im ökonomischen Sinn hochstehenden Fachdialog zur Finanzpolitik zu führen? Nein, und man sollte sich nicht darüber wundern, wer in welchem Sinne diesen Dialog maßgeblich steuert. Da ist zum Beispiel zu hören und zu lesen, die Bundeskanzlerin erinnere in Phasen bei Verhandlungsstillstand daran, Geld sei „genug da“. Jetzt müsse „das Geld zu den Menschen kommen“.

In der Tat: Wer – in einer Schwatzrunde wie der EU – so rettet, der rettet den Euro noch zugrunde. Im Ernst: Wäre das so schlimm? Doch wäre ein feierlicher Auflösungsbeschluss der Eurozone nicht die angemessene Lösung?

Hans D. Barbier

Reise, Reise

Die Deutsche Zentrale für Tourismus – sie vertritt das „Reiseland Deutschland“ im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie und wird von diesem gefördert – gab Anfang Februar 2013 frohe Kunde: Deutschland stand 2012 als beliebtes Reiseziel der Europäer zum dritten Mal in Folge auf Platz zwei, hinter Spanien und vor Frankreich. Laut Angaben des Statistischen Bundesamtes sind insgesamt knapp 69 Millionen ausländische Übernachtungen in „Beherbergungsbetrieben mit zehn und mehr Betten“ gezählt worden, ein Plus von 8,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Mit über 75 Prozent stammt der Großteil ausländischer Übernachtungsgäste aus Europa. Insbesondere die direkten Nachbarländer sorgten für Zuwächse, allen voran Niederländer (plus 2,9 Prozent) und Schweizer (plus 9,4 Prozent). Neben den europäischen Besuchern haben auch Gäste aus Asien, den arabischen Golfstaaten und den sogenannten BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China) zu den Zuwächsen des vergangenen Jahres beigetragen.

<http://goo.gl/ulgsc>

rund 100 000 Versicherte in wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Sie können ihre Beiträge nicht bezahlen. Die Schulden der säumigen GKV-Mitglieder summieren sich mittlerweile auf knapp 2,2 Milliarden Euro. Allein im Jahr 2012 stiegen die Beitragschulden gemäß Spaltenverband der GKV um weitere 600 Millionen Euro an. Dabei wird davon ausgegangen, dass ein Großteil der betroffenen Schuldner als Selbstständige freiwillig in der GKV versichert ist. Weitere rund 2,4 Milliarden Euro Schulden gehen im Übrigen auf das Konto säumiger Arbeitgeber, die mit den Zahlungen ihres Anteils an den Sozialversicherungsbeiträgen im Rückstand sind.

Auch die private Krankenversicherung (PKV) – neun Millionen sind hier als „Krankenvollversicherte“ Mitglied – hat Beitragsschuldner. Bis zum Jahresende 2011 (neuere Zahlen liegen nicht vor) haben in der PKV rund 140 000 säumige Beitragszahler 550 Millionen Euro Rückstände aufgetürmt.

Einnahmen der GKV

in Milliarden Euro
2005 969,4
2006 976,0
2007 988,8
2008 1 018,7
2009 1 028,1
2010 1 049,7
2011 1 073,3

Quelle: Bundesministerium für Gesundheit

Schuldenfalle Krankenkasse?

Von 52 Millionen Mitgliedern in der gesetzlichen Krankenversicherung (GKV) stecken

Ursache für die Beitragschulden: stark schwankende Einkommen bei gleichbleibend hohem Beitrag sowie Säumniszuschläge von fünf Prozent pro Monat auf den schuldig gebliebenen Beitrag. Ein neues Gesetz legt nun fest, dass der Säumniszuschlag für ausstehende Beiträge von 60 auf 12 Prozent pro Jahr beziehungsweise von fünf auf ein Prozent pro Monat gesenkt wird. Allerdings gilt der verminderte Zinssatz nur für neue Schulden; die angehäuften Summen müssen – wie auch immer – bedient werden.

<http://goo.gl/n56Zn>

Steuer- und Beitragsplus

Die Einnahmen von Bund, Bundesländern, Gemeinden und Sozialversicherungen stiegen auf Basis vorläufiger Ergebnisse im Jahr 2012 gegenüber dem Vorjahr um 1,5 Prozent auf knapp 1,2 Billionen Euro. Sie lagen damit um 17,1 Milliarden Euro über den Einnahmen des entsprechenden Vorjahreszeitraums.

Da könnten doch glatt ein paar Schulden zurück gezahlt werden, oder? Lieber nicht, denken sich wohl die Verantwortlichen: Die öffentlichen Ausgaben nahmen im gleichen Zeitraum um 1,3 Prozent zu, auf exakt 1 182,2 Milliarden Euro. Sie lagen damit um 15,5 Milliarden Euro über dem Ausgabenniveau des Vorjahres.

Aus der Differenz von öffentlichen Ausgaben und Einnahmen ergibt sich für das Jahr 2012 ein Finanzierungsdefizit von 10,5 Milliarden Euro. Das Defizit fiel damit 1,6 Milliarden Euro geringer aus als im Jahr 2011 – immerhin.

<http://goo.gl/rJjBM>

Nächster Halt: Wettbewerb

Tarifstreits zwischen der Deutschen Bahn AG und ihren Lokführern und dem Servicepersonal, regelmäßige Fahrpreiserhöhungen, Pannen: Bis zum Jahresbeginn 2013 hatten Reisende bei solchen Vorkommnissen kaum Ausweichmöglichkeiten. Der eine oder andere wird vielleicht aufs Auto umgestiegen sein, Geschäftsleute werden eventuell mit dem Flugzeug ihre Zielorte erreicht haben. Mancher musste im ungünstigsten Fall zu Hause bleiben.

Inzwischen gibt es eine weitere Möglichkeit für alle Reisenden außerhalb des DB-Schienennetzes: den Fernbus. Bis Ende 2012 war die Bahn durch einen Passus im Personenbeförderungsgesetz – die Vorschrift stammte aus den 1930er Jahren – vor Konkurrenz weitgehend sicher. Paragraph 13 sollte einstmals die Existenz der staatlich betriebenen Reichsbahn sichern und sie vor „ungesundem Wettbewerb“ schützen. Erstaunlicherweise wurde das Gesetz auch nach 1945 beibehalten.

Damit war der Linienverkehr mit Bussen auf Fernstrecken praktisch unterbunden. Ausnahmen wurden nach dem Zweiten Weltkrieg nur aufgrund der besonderen „Insellage“ West-Berlins gemacht: In der Zeit des „Kalten Krieges“ wollte man im Verkehr von und nach Berlin nicht allein von der DDR-Reichsbahn abhängig sein.

Darüber hinaus wurde der Zubringerdienst zu Flughäfen genehmigt, nämlich dann, wenn diese nicht per Bahn erreichbar waren. Für Auslandsreisen per Bus gab es dagegen keine Beschränkungen. Überraschend ist, dass zwar innerdeutsche Busreiselinien unterbunden wurden, innerdeutsche Flugverbindungen aber nicht.

Ende eines Monopols

Seit 1. Januar 2013 dürfen Fernbusse als Alternative zur Bahn nun auch deutsche Städte miteinander verbinden. Damit fiel ein Monopol, welches zu den ältesten der Bundesrepublik Deutschland zählte. Bundesregierung und Opposition einigten sich im September 2012 darauf, die bislang geltenden gesetzlichen Beschränkungen aufzuheben. Der Bundesrat stimmte im November ebenfalls zu. Maßgebliches Argument war bei fast allen Beteiligten, dass es für das Bahn-Monopol keinen Grund mehr gäbe und der Wegfall disziplinierend auf die Preisgestaltung der Bahn wirke.

Völlig vorschriftenfrei geht das Busreisen durch Deutschland allerdings nicht: Erforderlich sind ein Mindestabstand von 50 Metern zwischen den Bushaltestellen und eine Fahrzeit von mindestens einer Stunde. Der öffentliche Personennahverkehr soll von der Markttöffnung unberührt bleiben.

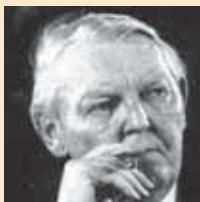
Selbstverständlich benötigen die Anbieter von Buslinien auch eine amtliche Genehmigung. Mitte Februar meldeten die Verkehrsminister der Bundesländer 23 neue innerdeutsche Strecken im Fernbus-Liniенverkehr. Für weitere 53 Strecken wurden bis Anfang April 2013 Konzessionen beantragt. Werden alle erteilt, hätte sich die Zahl der Fernbus-Linien seit Ende 2012 auf dann 162 verdoppelt.

In den letzten Tagen war zu lesen, dass Aldi ins Fernbus-Geschäft einsteigen wird. Im Jahresverlauf will auch die Post – in Kooperation mit dem ADAC – prüfen, ob eigene Fernbuslinien etabliert werden. Der Wettbewerb kommt in Gang. Die Reisenden profitieren vor allem von den niedrigeren Preisen: Schätzungsweise zwischen 25 und 40 Prozent günstiger als Bahn-Tickets sind die Fahrscheine der Fernbus-Betreiber derzeit.

Omnibusse

Anzahl öffentlicher und privat betriebener Busse in Deutschland	
1991	80 164
1995	82 078
2000	84 958
2005	85 508
2006	83 954
2007	83 549
2008*	75 068
2009	75 270
2010	76 433
2011	76 463
2012	75 988

* Änderung der Zulassungsverordnung
Quelle: Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen



„Ich bin sehr für Wettbewerb, aber ich
meine damit nicht den Wettbewerb,
der mit den Mitteln der Macht für sich und seine Gruppe
das herausschlägt, was eben nur Macht erzwingen kann.“
Ludwig Erhard

Vorfahrt für den Wettbewerb

Wettbewerb, das wissen Ökonomen, ist positiv. Er sorgt in der Regel für günstige Preise, gute Qualität und innovative Angebote. Ob der Wettbewerb seine Aufgabe erfüllt, hängt wesentlich von den Bedingungen ab, unter denen er funktionieren soll. Negativ wäre beispielsweise, wenn einzelne Wettbewerber unter staatlichem Schutz stehen oder gar von ihm finanziert – subventioniert – werden. Die Erfahrung zeigt, dass die staatlich gestützten Anbieter Konkurrenten mit besserem Angebot verdrängen. Wenn aber die guten Angebote verschwinden, schadet das Kunden und Wettbewerb gleichermaßen.

Und siehe da, auch im Fall der innerdeutschen Buslinien zeigen sich Licht und Schatten. Zum einen wird der öffentliche Personennahverkehr der Bahn geschont, vor allem wohl, weil er mit Steuermitteln kofinanziert wird. Außerdem bekommt die Bahn Subventionen: 2012 wurden 4,5 Milliarden Euro für den Erhalt oder den Neubau von Netz und Bahnhöfen aus der Staatskasse an die Deutsche Bahn AG überwiesen.

Zum anderen drängt sich aber auch im Fall des Fernbusmarktes der Verdacht auf, dass der Wettbewerb – bewusst oder unbewusst – verzerrt wird. Das geschieht allerdings weniger offensichtlich als bei der Unterstützung der Deutschen Bahn, die ja immer noch zu 100 Prozent Staatseigentum ist.

■ Für einen Bus fällt laut § 3 Kraftfahrzeugsteuergesetz

keine Kraftfahrzeugsteuer an, wenn er zu mehr als 50 Prozent im Linienbetrieb fährt. zieht man einen vergleichbaren LKW heran (24t), müsste der Halter – je nach Emissionsklasse – zwischen 1 500 und 4 300 Euro Steuern pro Jahr abführen.

■ Anders als für vergleichbare LKW wird für Omnibusse keine Maut auf den Autobahnen verlangt.

■ Busse, üblicherweise Fahrzeuge mit Dieselmotor, profitieren von der um gut 18 Cent niedrigeren Energiesteuer auf getankten Dieselfunkstoff im Vergleich zu Fahrzeugen mit Benzin.

■ Städte können Busse von der Pflicht zur Feinstaubplakette befreien. Vor allem größere Touristenziele – zum Beispiel Berlin und München – haben entsprechende Verordnungen in Kraft gesetzt.

■ Vor allem Umweltverbände und die Allianz Pro Schiene – das Bündnis wird finanziell von rund 100 Unternehmen aus der gesamten Bahnbranche getragen – betonen, dass der Straßenverkehr stark subventioniert werde. Davon würden auch Fernbus-Unternehmen profitieren, weil sie für die Nutzung der Infrastruktur nicht zahlen müssen. Zudem entstünden „externe Kosten“. Zugrunde liegende Berechnungen sind aber umstritten, denn externe Kosten – damit sind zum Beispiel Umwelt- oder Unfallfolgekosten gemeint, die nicht den Verursachern zugerechnet, sondern auf die Allgemeinheit abgewälzt werden – bestehen weitgehend aus Schätzungen.

Kostenwahrheit für alle

Wichtig für echten Leistungswettbewerb wäre, keinen Fernreise-Anbieter bevorzugt zu behandeln. Die Politik hätte nur eine einzige, aber umso wichtigere Aufgabe: die Kostentransparenz des Angebotes sichern. Sie müsste dafür sorgen, dass – ob Straße oder Schiene – im Preis nicht enthaltene „externe“ Kosten internalisiert werden. Jedes Verkehrsunternehmen müsste die Kosten, die zu tragen sind, auf den Fahrpreis umlegen. Dann würde sichtbar, welcher Aufwand für die jeweilige Fahrt anfällt. Die Kunden könnten entscheiden, welche Form der Reise für sie infrage kommt.

Branchenexperten zufolge wären auch bei dieser ordnungspolitischen Lösung die neuen Fernbuslinien konkurrenzfähig. Das Umweltbundesamt hat für verschiedene Verkehrsträger unter typischen Auslastungen die Verbrauchsäquivalente von Benzin ermittelt: Während beim Auto gut sechs Liter pro 100 Personenkilometer (Pkm) anfallen, werden bei einer Flugreise 4,8 Liter/100 Pkm, bei der Bahn im Fernverkehr 2,3 Liter/100 Pkm und bei Reisebussen schließlich 1,3 Liter/100 Pkm errechnet – nicht nur bei den derzeit hohen Kraftstoffpreisen eine recht eindeutige Angelegenheit.

Neben den preislichen Vorteilen für die Kunden dürften auch Umwelt und Verkehr auf Deutschlands stark frequentierten Straßen von den neuen Anbietern profitieren: Immerhin macht es einen Unterschied, ob 50 Personen im je-

weils eigenen Auto unterwegs sind oder gemeinsam in einem Reisebus.

Wettbewerb oder Industriepolitik?

Zum jetzigen Zeitpunkt bleibt abzuwarten, wie sich die Marktoffnung bei den innerdeutschen Fernreisen entwickeln wird. Einerseits haben die Politiker sich in diesem Fall die Erkenntnis zu eigen gemacht, dass Wettbewerb Monopolstrukturen vorzuziehen ist. Dass diese Erkenntnis – wider besseres Wissen? – nicht auch auf andere Bereiche übertragen wird, ist erstaunlich.

Andererseits scheint die Politik vom Sinn des Wettbewerbs nicht völlig überzeugt, denn immerhin sind in der neuen Reisefreiheit Wettbewerbsverzerrungen angelegt. Hoffentlich entwickelt sich nicht das, was Franz Böhm, einer der Mitstreiter Ludwig Erhardts, schon vor Jahrzehnten beklagte: Politik und Verbände würden vor allem Großunternehmen fördern und nähmen sogar wider besseres Wissen in Kauf, dass wettbewerbsbeschränkende oder sogar marktbeherrschende Unternehmen entstehen.

Anstelle des Wettbewerbs trete mehr und mehr Industriepolitik: Bestimmte Unternehmen erhielten besondere Aufmerksamkeit und würden gehätschelt. Aus der Marktwirtschaft entstehe eine Machtwirtschaft. Übrig bleibe nur noch eine Art „Röchelwettbewerb“, den die Wettbewerbspolitik dann vor dem endgültigen Aus schützen wolle.

Andreas Schirmer



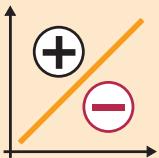
„Die Spareinlagen sind in Deutschland und in allen europäischen Ländern sicher, weil die Vorstellung, dass irgendein europäisches Land zahlungsunfähig wird, unrealistisch ist.“

Wolfgang Schäuble, Bundesminister der Finanzen

IM KLARTEXT

April 2013

INDEX



Die Soziale Marktwirtschaft im April 2013

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 Lage auf dem Arbeitsmarkt war im März – trotz des anhaltenden Winterwetters – „robust“. Auch für die kommenden Monate rechnet die Bundesagentur für Arbeit (BA) mit „einer soliden Entwicklung“. Die offizielle Zahl der Menschen ohne Arbeit verringerte sich im Vergleich zum Februar um 58 000 auf knapp 3,1 Millionen. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl der arbeitslosen Männer und Frauen dagegen um 70 000 an.

Auch die Kurzarbeit nahm ab. Nach BA-Angaben war die

Zahl der Kurzarbeiter zum Jahreswechsel noch einmal deutlich von 74 000 auf 88 800 gestiegen, inzwischen sanken die Anmeldungen: Hatten die Betriebe im Februar vorsorglich für 43 000 Männer und Frauen Kurzarbeitergeld beantragt, waren es nach jüngsten BA-Hochrechnungen nur noch 30 000.

Eigenverantwortung

2012 wurden lediglich 134 000 Betriebe neu gegründet, deren Rechtsform und Beschäftigtenzahl auf eine größere wirtschaftliche Bedeutung schließen lässt. Das waren sieben Prozent weniger als 2011 und so wenige wie noch nie seit 1996, dem Beginn der Erhebung durch das Statistische Bundesamt. Im selben Zeitraum gab es 122 000 größere Betriebe auf.

Die Zahl neu gegründeter Kleinunternehmen – Betriebe ohne Angestellte und ohne Eintrag ins Handelsregister – sank ebenfalls auf das niedrigste Niveau seit dem Start dieser Berechnungen: Sie fiel gegenüber 2011 um 17 Prozent auf rund 243 000, wäh-

Gewerbeanmeldungen

im Jahr 2012

Neuerrichtung	621 900
davon Neugründung	618 800
mit größerer Bedeutung	134 200
Kleinunternehmen	243 400
Nebenerwerb	241 200
Umwandlung	3 100
Zuzug	81 200
Übernahme	54 300
Anmeldungen gesamt	757 400

Quelle: Statistisches Bundesamt

Land wird die Politik als Nächstes auf Sparguthaben und Altersrückstellungen zugreifen?

Allerdings werden Sparer und Anleger schon seit mehr als zwei Jahren enteignet. Der Grund dafür: Die Zinsen für Sparguthaben und andere Geldanlagen liegen andauernd unterhalb der Inflationsrate. Für die im März versteigerte fünfjährige Anleihe der Bundesrepublik gab es beispielsweise 0,45 Prozent Zinsen. Zinsen auf Tages- oder Festgeld lagen bei manchen Banken und Sparkassen sogar noch darunter. Die Inflationsrate betrug im selben Monat 1,4 Prozent. Der reale Zinssatz war damit negativ.

Arbeitslose



jeweils März
Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Renditen

Bundeswertpapiere (jährliche Zinszahlung), fünf Jahre Restlaufzeit*	
November 2012	0,44 %
Dezember 2012	0,38 %
Januar 2013	0,76 %
Februar 2013	0,48 %
März 2013	0,31 %

* Monatsendstand

Quelle: Deutsche Bundesbank

Impressum:

Herausgeber: Ludwig-Erhard-Stiftung · Johanniterstraße 8 · 53113 Bonn
Telefon 0228 / 5 39 88-0 · Telefax 0228 / 5 39 88-49
Redaktion: Andreas Schirmer · Foto: BMF/Ilya C. Hendel
Druck und Herstellung: Druckerei Engelhardt GmbH, Neunkirchen
erscheint monatlich · www.ludwig-erhard-stiftung.de

herrschirmer