

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 2005



Im feinen Staub die Richtung verloren

Das Einatmen feinen Staubes schadet den Lungen. Die politische Befassung mit Feinstaub scheint das Denkvermögen zu stören. Pläne, den Einbau von Dieselfiltern steuerlich zu fördern, sind jedenfalls ein starkes Indiz für den zweiten Befund. Er gehört zum Gesamterscheinungsbild Deutschlands: schwächelnd als Folge einer auch den Stärksten niederdrückenden Ansammlung von ökonomischen Torheiten.

Unbestritten scheint zu sein: Wer sich für den Kauf und Betrieb eines dieselgetriebenen Autos entscheidet und auf die Anschaffung eines Fahrzeugs mit Rußfilter verzichtet, der gefährdet die Gesundheit anderer Leute. Welche Lösung bietet sich dann dem unverbildeten Verstand an, und welche Lösung würde man als leicht verrückt einordnen? Richtig geraten: Die vernünftige Lösung liegt darin, den Betreibern von Dieselfahrzeugen die Anschaffung und den Einbau von Filtern auf ihre eigenen Kosten vorzuschreiben. Sie sind die Verursacher des Schadensrisikos. Sie haben die Kosten der Vermeidung zu tragen. Schräg zur Vernunft verlaufend erscheint dagegen die Vorschrift, zum Schutz der Volksgesundheit und zur Stabilisierung der Krankheitskosten müssten nun alle Straßenpassanten auf ihre Rechnung eine Mund-und-Nasen-Atemmaske anschaffen und tragen.

Die Maskenlösung ist deswegen offensichtlich verrückt, weil sie das Verursacher- und Haftungsprinzip auf den Kopf stellt. Die gleiche Verrücktheit, durch die verschrobene Sprache der Politik aber weniger deutlich zu erkennen, liegt in dem Plan, die Anschaffung von rußfilterbewehrten Autos oder den nachträglichen Einbau von Filtern zu Lasten der Steuerzahler zu bezuschussen.

Das wird dann als „mikroökonomisch-neoklassisch fundierte Innovations- und Umweltpolitik“ verkauft. Philipp Wolter – Seiten 2 und 3 in dieser Ausgabe – zeigt, warum die Politik hier im feinen Staub die Richtung verloren hat.

Hans D. Barbier

Tanktourismus

Der Höhenflug der Kraftstoffpreise treibt immer mehr deutsche Autofahrer an die Zapfsäulen hinter der Landesgrenze. Die Tankstelle der Wahl liegt immer öfter in Österreich, Polen, Tschechien oder Luxemburg. Nach Schätzung der Interessengemeinschaft mittelständischer Mineralölverbände verursacht der Tanktourismus im Haushalt von Bundesfinanzminister Hans Eichel 1,5 Milliarden € Mindereinnahmen im Jahr.

Zuletzt zapften deutsche Autofahrer rund 2,5 Milliarden

den Liter Benzin im Ausland; in den 1990er Jahren waren das im Durchschnitt eine Milliarde Liter. Zusätzlich füllten sie 2,7 Milliarden Liter Diesel in die Tanks ihrer Fahrzeuge. Beim Diesel hat sich der Tanktourismus sogar umgekehrt: Bis zum Jahr 2000 kamen die europäischen Nachbarn zu uns, um vor allem ihre Lkw mit dem in Deutschland günstigeren Kraftstoff zu betanken.

www.diw.de/deutsch/produkte/publikationen/wochenberichte/docs/04-41-2.html

Prima Klima?

Raubbau bedroht die Gesundheit und könnte in den kommenden 50 Jahren gravierende Folgen für die Weltbevölkerung haben. Darauf verweist die Ende März veröffentlichte Umweltstudie „Millennium Ecosystem Assessment“, an der rund 1 300 Forscher aus 95 Ländern gearbeitet haben. Bedrohlich sind vor allem die Überdüngung der Meere, die Rodung der Wälder sowie der verschwenderische Umgang mit Trinkwasser.

Bei den Lösungen bleibt der 2 500 Seiten umfassende Report vage: Es wird ein Mix aus verändertem Konsumverhalten, besserer Bildung, neuen Technologien und einem „höheren Preis“ für Umweltschäden vorgeschlagen. Vielleicht geben die nächsten Publikationen des weltweiten Projektes konkretere Hinweise: Im Jahresverlauf sollen Detailberichte

Spritpreise

in € pro Liter	Benzin	Diesel
Belgien	1,109	0,871
Dänemark	1,127	0,930
Deutschland	1,113	0,969
Estland	0,688	0,704
Frankreich	1,081	0,933
Großbritannien	1,515	1,006
Italien	1,132	1,023
Luxemburg	0,943	0,744
Niederlande	1,269	0,915
Norwegen	1,178	1,057
Österreich	0,935	0,855
Polen	0,893	0,827
Russland	0,414	0,361
Schweden	1,115	1,006
Schweiz	0,905	0,989
Tschechien	0,809	0,814
Ungarn	0,981	0,940
USA	0,387	0,404
Zypern	0,763	0,746
Durchschnitt EU	0,955	0,870

Stand 31. Januar 2005
Quelle: Bundesverband Freier Tankstellen

zu den Themen Wirtschaft und Industrie, Biodiversität, Wüstenbildung, Gesundheit sowie Feuchtgebiete erscheinen.

www.millenniumassessment.org/en/index.aspx

Niedriglöhne: Sprungbrett oder Fallgrube?

Während Gewerkschaftsvertreter über die Zunahme von „Billig-Beschäftigung“ klagen, fordern einige Ökonomen und Oppositionspolitiker den Ausbau des Niedriglohnsektors. Ihr Argument: Gering bezahlte Beschäftigung sei besser als gar keine Arbeit. Außerdem dienen Niedriglohnjobs als Sprungbrett für den Aufstieg in besser bezahlte Arbeit. Geringverdiener ist laut OECD, wer im Monat weniger als 1 630 € Brutto verdient, Urlaubs- und Weihnachtsgeld inklusive.

Was theoretisch plausibel klingt, trifft in der Praxis immer seltener zu: Eine Untersuchung des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) zeigt, dass sich die Aufstiegschancen von Geringverdienern in den vergangenen Jahren verschlechtert haben. Von 1986 bis 1991 schafften noch über die Hälfte der im Niedriglohnbereich Beschäftigten den Sprung über die Niedriglohnschwelle. Im Beobachtungszeitraum 1991 bis 2001 gelang es aber nur noch einem knappen Drittel der Geringverdiener, in höhere Gehaltsklassen vorzustoßen. Das IAB sieht die Tendenz zur „Verfestigung der Niedriglohnbeschäftigung“.

iab.de/iab/presse/kb0305.htm

Den Staub wegsteuern?

Die Bundesregierung will Autokäufer dazu veranlassen, nur noch Dieselfahrzeuge mit Rußfilter zu bestellen und ältere Modelle nachzurüsten. Statt klare Ge- und Verbote zu erlassen, setzt die Politik einmal mehr auf Dirigismus – auf das „Steuern mit Steuern“.

65 000 Deutsche sterben angeblich jedes Jahr an Herz- und Kreislauferkrankungen, die durch winzige Staubpartikel in der Luft hervorgerufen oder verstärkt werden. Feinstaub entsteht unter anderem bei Verbrennungsprozessen in Motoren, Heizungen und Kraftwerken, aber auch durch Reifenabrieb im Straßenverkehr oder bei der Verarbeitung bestimmter Materialien in der Industrie. Besonders hoch ist die Feinstaubkonzentration in verkehrsreichen Städten.

Nach der seit Januar verbindlichen EU-Rahmenrichtlinie zur Luftqualität darf die Partikelkonzentration an höchstens 35 Tagen im Jahr über 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft liegen. Messwerte aus München, Stuttgart oder Berlin übersteigen diese Grenze deutlich; die 35-Tage-Marke wurde an einigen Messpunkten bereits im März überschritten. Laut Weltgesundheitsorganisation reduziert eine Steigerung um zehn Mikrogramm je Kubikmeter Luft die durchschnittliche Lebenserwartung um ein halbes Jahr.

Zwar kommen nur 19 Prozent der EU-weiten Feinstaubemissionen aus den Auspuffrohren von Dieselfahrzeugen. Feinstaub entsteht auch beim Zigarettenrauchen, durch Samenpollen oder Saharastaub. Aber was soll es: Die für ihre Sparsamkeit gerühmten Dieselfahrzeuge sind in Verruf geraten.

Dieselfahrzeuge im Blickpunkt der Umweltschützer

Um die Feinstaubbelastung kurzfristig zu senken, setzen Umweltschützer in erster Linie auf verkehrspolitische Maßnahmen: Fahrverbote oder Einführung einer City-Maut, die das Verkehrsaufkommen reduziert. Vor allem ältere Dieselfahrzeuge, die besonders viele Rußpartikel in die Luft blasen, dürften dann nicht mehr oder nur gegen hohe Gebühren in Stadtteilen mit hohen Feinstaubkonzentrationen fahren.

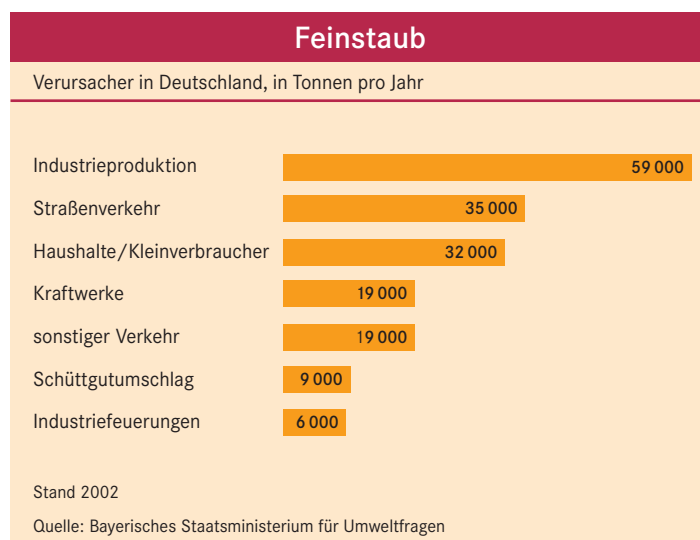
Zudem hat es einen praktischen Grund, dass sich Umweltschützer auf die Dieselmotoren konzentrieren: Technisch lässt sich das Rußproblem relativ leicht lösen. Rußfilter – bei den Fahrzeugen von Peugeot und Citroën seit fünf Jahren im Angebot, bei Volkswagen (VW) erst seit Jahresende 2003 für einige

Modelle verfügbar – können den Partikelausstoß auf weniger als ein Hundertstel reduzieren.

Autoindustrie sträubt sich gegen schärfere Gesetze

EU-Industriekommissar Günter Verheugen hat angekündigt, in Kürze eine neue Abgasnorm vorzulegen, die für die Feinstaubemission von Neuwagen ab 2010 eine Obergrenze von fünf Milligramm pro Kilometer setzt (aktuell gilt ein Wert von 25 Milligramm). Autoherstellern wie VW, die sich lange gegen die Filtertechnik gesträubt und mit intensiver Lobbyarbeit versucht haben, laxere Bestimmungen durchzusetzen, wird dann nichts anderes übrig bleiben, als ihre Dieselfahrzeuge durchgehend mit Rußfiltern auszustatten.

Dennoch wird es wohl noch Jahre dauern, bis die ver-





„Für das, was das Kyoto-Abkommen in einem Jahr kostet, könnten wir allen Menschen der Erde sauberes Trinkwasser liefern. Damit würden wir jährlich zwei Millionen Tote verhindern.“
Bjørn Lomborg, Professor für Statistik an der Universität Aarhus/Dänemark

schärfte Abgasnorm zu messbaren Resultaten führt. Zum einen dürfen bis 2010 ja noch Fahrzeuge mit relativ hohem Partikelaustritt verkauft werden; zum anderen fahren ältere Autos, Lkw und Busse auch nach dem Stichtag weiter.

Politik ködert Produzenten und Verbraucher

Um den Umstellungsprozess zu beschleunigen, wollen Bundeskanzler Schröder und Bundesumweltminister Trittin mit steuerpolitischen Mitteln nachhelfen: Wer sich für den Kauf eines Dieselfahrzeugs entscheidet, das bereits heute die kommende Abgasnorm („Euro 5“) erfüllt, soll mit einer Kraftfahrzeugsteuer-Befreiung von einmalig 350 € belohnt werden. Besitzer älterer Dieselaautos, die einen Rußfilter nachrüsten, sollen eine einmalige Vergünstigung von 250 € bekommen.

Widerstand gegen dieses Verfahren regt sich vor allem unter den Finanzministern der Länder, in deren Kassen die Kfz-Steuer fließt. Sie fürchten die absehbaren Steuerausfälle. Das Bundesumweltministerium hält dagegen, dass die Länder in Zukunft eher mehr Geld einnehmen werden, wenn der Trend zum Diesel dank steuerlicher Förderung anhält, da Dieselfahrzeuge – nach Ablauf der Steuerbefreiung – höher besteuert werden als Benzin.

Prinzipielle Bedenken gegen die Förderung äußern nur wenige Politiker, darunter der niedersächsische Finanzminister Sander, der meint: „Es werden ja auch nicht bessere Bremsen staatlicherseits bezuschusst.“

Kfz-Steuer

Eine spezielle Steuer für motorgetriebene Fahrzeuge wurde bereits kurz nach Erfindung des Automobils (1886) – als Luxussteuer – z.B. 1899 in Hessen-Darmstadt erhoben. Ab 1906 mussten stempel-, und damit gebührenpflichtige Erlaubniskarten gelöst werden. 1922 ersetzte ein Kraftfahrzeugsteuergesetz, das auch Lkw erfasste und den Hubraum des Motors zur Bemessungsgrundlage der Steuer erklärte, diese Regelung. Die Hälfte des Ertrags aus dieser Reichssteuer wurde an die Länder überwiesen. Von 1933 bis 1946 waren – im Interesse der Wirtschaftsbelebung – Pkw steuerbefreit. 1949 wurde das Abkommen aus der Kfz-Steuer den Ländern zugewiesen.

Seit 1985 wird die Kfz-Steuer als ökologisches Lenkungsinstrument eingesetzt, indem schadstoffarme Pkw befristet von der Steuerpflicht befreit werden. Nicht mehr nur der Hubraum, sondern Motorart – Benzin oder Diesel – und Schadstoffausstoß gemäß Euro-Norm bestimmen die Steuerhöhe.

Der Vergleich hinkt zwar, aber die Frage ist berechtigt, ob sich hinter der ökologisch motivierten Steuererleichterung nicht eine indirekte Subvention für die Automobilindustrie und ihre Kunden verbirgt. Selbstverständlich gehört es zu den Aufgaben des Staates, den Rahmen abzustecken, innerhalb dessen Produktion und Verwendung gesundheitsschädlicher Güter zulässig sind. Aus diesem Grund erlässt die Politik Umweltgesetze und legt Abgasnormen fest. Aber ist es ordnungspolitisch gerechtfertigt, vorläufig auf klare Vorschriften zu verzichten – im Fall der Rußfilter bis 2010 – und Konsumenten wie Produzenten stattdessen mit Geldgeschenken auf den „richtigen“ Weg zu locken?

Klare Entscheidungen statt finanzieller Anreize!

Für Politiker ist dieser Ansatz bequem, denn scheinbar haben alle etwas davon: Die Autoindustrie ist zufrieden,

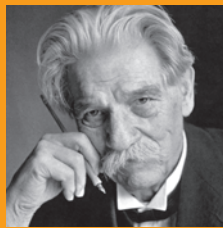
dass noch reichlich Zeit bleibt, um die Produktion umzustellen. Der Verband der Automobilindustrie hat schon freiwillig zugesagt, dass ab 2008 alle neuen Diesel mit Rußfiltern ausgestattet werden sollen. Die Mühen der Produktionsumstellung werden den Autokonzernen durch die Steuersubvention entgolten. Zwar geht die Steuergutschrift nicht direkt an sie, sondern an die Autokäufer, aber die Produzenten bekommen auf diese Weise Spielraum für Preiserhöhungen.

Auch die Verbraucher freuen sich: Zum einen sind sie überzeugt, umweltbewusst zu handeln. Zum anderen sparen sie auch noch Steuern. Gleichzeitig bedeutet das allerdings, dass grundsätzliche Entscheidungen des Umwelt- und Gesundheitsschutzes nicht nach medizinischen oder ökologischen Gesichtspunkten, sondern nach Kassenlage getroffen werden: Wenn Steuergutschrift und Kontostand eine gewisse Mindesthöhe erreicht haben, wird auf umweltfreundliche Technik umgerüstet, anderenfalls eben nicht.

Das besonders Problematische ist: Eine Politik, die „finanzielle Anreize“ setzt, statt verbindliche Entscheidungen zu treffen, entzieht sich ihrer Verantwortung. Ein starker Staat sollte Farbe bekennen. Das heißt: Wenn es keine ernsthaften Zweifel an den von Wissenschaftlern diagnostizierten Gesundheitsrisiken durch ungefilterte Dieselaabgase gibt, muss der Einbau von Partikelfiltern in alte wie neue Fahrzeuge gesetzlich vorgeschrieben werden – übrigens: nicht 2010, sondern sofort.

Philipp Wolter

Fahrzeugbestand		
in Tausend, 2003	davon mit Dieselmotor	
Pkw	44 916	7 966
Lkw	2 603	2 359
Sattelzugmaschinen	180	180
Krafträder	3 736	-
Mofa, Mokick, Moped	1 665	-
restliche Zugmaschinen	876	860
Kraftomnibusse	86	86
sonstige Kfz	686	584
Kfz gesamt	54 748	12 035
Quelle: DIW		



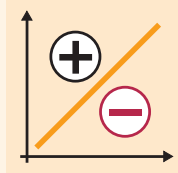
„Perfektion der Mittel und Konfusion der Ziele
kennzeichnen meiner Ansicht nach unsere Arbeit.“

Albert Schweitzer (1875 - 1965)

IM KLARTEXT

April 2005

INDEX



Die Soziale Marktwirtschaft im April 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



Zwar gibt es nur noch 9 000 unversorgte Lehrstellenbewerber aus dem letzten Jahr, doch schon zeichnet sich erneut ein Engpass ab, weil die Zahl der Lehrstellenangebote in diesem Jahr um fast acht Prozent zurückgegangen ist.

Zur Halbzeit des Berufsberatungsjahres 2004/2005 wurden 339 000 Lehrstellen gemeldet. Derzeit droht eine ähnlich große Lehrstellenlücke wie im Vorjahr, als 31 200 junge Menschen keine Lehrstelle fanden. Allerdings gebe es laut Bundesagentur für Arbeit (BA) auch weniger Bewerber als 2004. Deshalb ist Frank-J. Weise, Vorstandsvorsitzender der BA, zuversichtlich, dass der Ausbildungspakt – ähnlich wie im Vorjahr – ein

Ausbildungsplätze

jeweils Ende März gemeldet

	Lehrstellen	Bewerber
2001	468 618	550 710
2002	451 537	572 744
2003	393 061	523 389
2004	368 271	537 050
2005	339 018	532 309

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

weites Aufklaffen der Lücke verhindern wird.

Wie sich die Situation im Verlauf des Sommers auch immer entwickeln mag: Seit Jahren bleiben in jedem Herbst einige Tausend Jugendliche ohne Ausbildung.

Geldwertstabilität



Volkswirte warnen immer eindringlicher vor steigenden Immobilienpreisen in der Eurozone. Diese Gefahr für die Geldwertstabilität werde übersehen, weil Preissteigerungen bei Vermögensgegenständen nicht in der „offiziellen“ Inflationsrate enthalten sind. Die von der EZB ausgewiesene Rate erfasse nur Veränderungen der Konsumgüterpreise.

Auch die Entwicklung von Grundstücks-, Gebäude- oder Wertpapierpreisen könne außer Kontrolle geraten. Auf dem Immobilienmarkt könnte eine Spekulationsblase entstehen wie Ende der 1990er Jahre an den Wertpapierbörsen. Sollte sich bei Immobilien wiederholen, was an den Börsen mit einem Crash endete, wären die Folgen vermutlich gravierender: Die meisten Investoren ha-

Hauspreis-Index

Veränderung zum Vorjahr in Prozent

Spanien	17,2
Frankreich	16,0
Italien	9,7
Belgien	9,3
Irland	8,5
Deutschland	-1,3

Stand 4. Quartal 2004
Quelle: The Economist

ben sich für den Immobilienkauf oder -bau verschuldet und nicht nur – wie beim Aktienkauf – „überschüssiges“ Geld angelegt.

Der EZB ist das Problem bewusst; sie sucht aber noch nach Rezepten, um der Gefahr zu begegnen.

Eigenverantwortung



2004 sind laut Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) 687 000 Unternehmen – ohne Freie Berufe – gegründet worden, rund 6 000 mehr als im Vorjahr. Den Zuwachs registrierte der KfW-Gründungsmonitor fast ausschließlich in den neuen Bundesländern, und hier vor allem durch Gründungen aus Arbeitslosigkeit heraus: Während in den

alten Bundesländern nur 29 Prozent der Neugründer vorher arbeitslos waren, starteten 57 Prozent der ostdeutschen Gründer als Arbeitslose in die Selbständigkeit.

Die Inanspruchnahme der von der Bundesagentur für Arbeit (BA) angebotenen Förderinstrumente „Überbrückungsgeld“ und „Existenzgründungszuschuss“ – besser bekannt als Ich-AG – haben dazu geführt, dass 2004 mehr als die Hälfte der Gründungen (360 559 Betriebe) durch die BA gefördert wurden. Besser als Arbeitslosigkeit ist der Aufbau einer selbständigen Existenz allemal.

Gründer mit Amtshilfe

Staatlich geförderte Gründungen aus der Arbeitslosigkeit

	Überbrückungs- geld	Ich-AG
1998	98 296	-
1999	98 114	-
2000	92 604	-
2001	95 656	-
2002	123 268	-
2003	158 968	97 253
2004	184 939	175 620

Quelle: Institut für Mittelstandsforschung

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: Copenhagen Consensus, dpa - Bildfunk

Druck und Herstellung: Druckerei Gerhards GmbH, Bonn-Beuel

erscheint monatlich · www.ludwig-erhard-stiftung.de

Ludwig Erhard