

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.

Juni 2005



Erhards Botschaft – gefragt wie nie zuvor

In der Rolle des Guru hätte er sich wohl nicht gerne gesehen. Aber Ludwig Erhard würde sicherlich nicht ohne Befriedigung erfahren, wie sehr sein Rat heute gefragt wird. Seit in der Öffentlichkeit das Bewusstsein dafür wächst, dass Deutschland den Kurs der Wirtschaftspolitik grundsätzlich überdenken muss, wenn Land und Leute nicht in schwer beherrschbare wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten sollen, sind die wirtschaftspolitischen Rezepte Erhards als Anleitung zum „Wohlstand für alle“ begehrt wie nie. Die Vorstellung, so etwas wie einen Neuanfang im Geiste der Botschaft Ludwig Erhards jetzt in Szene zu setzen, ist in weiten Teilen der Öffentlichkeit konkreter und noch drängender geworden, seit über die Möglichkeit einer vorgezogenen Bundestagswahl spekuliert und diskutiert wird.

Die Botschaft klingt einfach: Nutzt die Kräfte des Marktes – auch und gerade, wenn es gilt, die Mittel zu erwirtschaften, die die Gesellschaft für diejenigen bereitstellen will, die ihren Unterhalt nicht aus eigener Kraft bestreiten können. Lasst euch nicht beirren: Die Marktwirtschaft ist sozial, weil die Freiheit Kräfte zur Entfaltung bringt, die verlässliche Solidarität ermöglichen. In der Gewährung der Freiheit und in der Inanspruchnahme ihrer Kräfte liegt die Überlegenheit der Sozialen Marktwirtschaft gegenüber dem organisierten Sozialstaat. Nehmt dies zur Richtschnur eurer Reformarbeit!

Soweit die Botschaft. Und wie würde es um Ludwig Erhards Glauben stehen, dass sein Rat zum politischen Programm gerät und umgesetzt wird? Dass die Bereitschaft, sich der Freiheit anzuvertrauen, in allen Teilen der Gesellschaft ein knappes Gut ist, hat Ludwig Erhard mehr als einmal erfahren müssen. Dennoch würde er gewiss nicht zögern, jetzt denen Mut zu machen, die auf die Soziale Marktwirtschaft in seinem Sinne setzen wollen: eben im Sinne der Freiheit.

Hans D. Barbier

Ölpreissteigerungen

Mineralöl ist seit Jahresbeginn 2005 um zehn Prozent teurer geworden. Die Großhandelspreise für Benzin und Diesel sind sogar um 20 Prozent gestiegen. Nach Aussage der Experten des Mineralölwirtschaftsverbands konnten die Steigerungen beim Kraftstoff aber nicht komplett an die Autofahrer weitergegeben werden. Von der Verteuerung hätten die Unternehmen drei Cent je Liter selbst tragen müssen.

Dass trotzdem Gewinne erwirtschaftet werden, liegt an der hohen Nachfrage aus den USA. Weil die amerikanischen Raffinerien nicht in der Lage sind, Kraftstoff entsprechender Qualität in den geforderten Mengen herzustellen, wurden 2004 allein von europäischen Raffinerien rund 40 Millionen Tonnen Benzin in die USA geliefert. Zum Vergleich: Der gesamte Benzinabsatz in Deutschland lag im vergangenen Jahr bei 25 Millionen Tonnen.

Kraftstoffpreise

in Cent pro Liter		
	Eurosuper	Diesel
Kaufpreis	118,2	103,2
Importpreis	28,3	32,5
Mineralölsteuer	65,5	47,0
Mehrwertsteuer	16,3	14,2
Vermarktung und Gewinn	8,1	9,5
Stand Mai 2005		
Quelle: Mineralölwirtschaftsverband		

Schlecht für die Autofahrer, gut für die Raffinerie-Betreiber: Die amerikanische Nachfrage bot den Raffinerien in Europa die Gelegenheit, Produktionsüberschüsse – die anderenfalls den Spritpreis in Europa gedrückt hätten – zu exportieren.

Auslandsinvestitionen

Ende 2003 hatten deutsche Investoren Mehrheitsbeteiligungen an 19 900 ausländischen Unternehmen. Umgekehrt standen lediglich rund 8 400 deutsche Unternehmen unter ausländischer Kontrolle. Fast die Hälfte der deutschen Beteiligungen – 9 165 – entfielen auf Unternehmen innerhalb der EU. Jeweils um die 3 000 Unternehmensbeteiligungen von deutscher Seite gab es in den USA und in Reformländern (darunter Polen, Ungarn, Tschechien sowie der Volksrepublik China).

Im Ausland arbeiteten gut 3,7 Millionen Beschäftigte in Unternehmen mit deutscher Mehrheitsbeteiligung. Umgekehrt beschäftigten ausländische Kapitaleigner knapp 1,9 Millionen Arbeitnehmer in Deutschland.

www.bundesbank.de/download/volkswirtschaft/monatsberichte/2005/200505mb_bbk.pdf

Steuermilliarden

„Steuereinnahmen brechen weg“, „Eichel fehlen 66,8 Milliarden €“, „Finanznöte in Deutschland“ – so oder ähn-

lich titelten Presse, Funk und Fernsehen nach der Steuer-schätzung Mitte Mai. Die Steuerausfälle sind jedoch fiktiv: Es fließen nicht weniger Steuern in die Kassen der Finanzminister und Stadtkämmerer, sondern frühere Schätzungen mussten korrigiert werden.

Die Steuerschätzer kalkulieren nur die voraussichtlichen Steuereinnahmen, wie sie sich aus den Prognosen der Bundesregierung zum Wirtschaftswachstum ergeben. Steigendes Wachstum schafft mehr Einkommen, mehr Einkommen führt zu höherem Steueraufkommen, so die Überlegung. Allerdings hat die Bundesregierung ihre Wachstumsprognosen regelmäßig zu hoch angesetzt. Dadurch stimmen dann auch die geschätzten Steuereinnahmen nicht mehr.

Das tatsächliche Steueraufkommen wird 2005 vermutlich über dem Vorjahresstand liegen: 2004 kamen knapp 443 Milliarden € Steuern und Zölle zusammen. In diesem Jahr dürften rund 445 Milliarden € erreicht werden – von Steuermindereinnahmen keine Spur.

Staatseinnahmen	
Steuern und Zölle, in Milliarden €	
1970	78,8
1975	123,7
1980	186,6
1985	223,5
1990	281,0
1995	416,3
2000	467,2
2005*	444,9
* geschätzt	
Quelle: Bundesministerium der Finanzen	

Käufer gesucht

Der Verkauf von Automobilen stagniert, die Hersteller überbieten sich mit Rabatt-Aktionen. Trotzdem stehen weltweit Millionen Autos auf Halde.

Die Kapazitätsauslastung der deutschen Industrie lag im März 2005 bei 82,7 Prozent. Das entspricht in etwa dem Durchschnittswert der letzten 15 Jahre. In einzelnen Wirtschaftsbereichen war die Auslastung der Fabriken unterschiedlich hoch: Während in der Stahlindustrie gut 90 Prozent der Kapazitäten genutzt werden, liegt in der deutschen Autoindustrie rund ein Drittel der Fertigungskapazitäten brach.

Die Automobilbranche ist in Deutschland nach dem Maschinenbau und der Elektroindustrie der drittgrößte Industriezweig. Knapp 800 000 Arbeitnehmer – oft in Großbetrieben mit mehreren Zehntausend Werksangehörigen – sind direkt in der Fahrzeugproduktion beschäftigt. Zuliefererbetriebe inklusive, arbeiten fast zwei Millionen Beschäftigte in der Autoindustrie.

Rückgrat der Wirtschaft

Insgesamt ist in Deutschland jeder siebte Arbeitsplatz – in Baden-Württemberg sogar jeder fünfte – vom Automobilbau abhängig. 5,2 Millionen Autos sind 2004 aus deutschen Werkshallen gefahren. Weitere 4,2 Millionen PKW haben die Montagebänder in ausländischen Produktionsanlagen deutscher Autohersteller verlassen.

Rund um den Globus werden derzeit rund 53 Millionen PKW pro Jahr gebaut. Jährlich benötigen die Autobauer da-

für 15 Prozent des weltweit produzierten Stahls, 25 Prozent des erzeugten Glases und 50 Prozent des Gummis. Das Autofahren verbraucht fast die Hälfte der weltweiten Ölförderung. Verständlich, dass der Automobilbau in allen Industrieländern als „Rückgrat der Wirtschaft“ bezeichnet wird. Doch der Wirtschaftsmotor ist ins Stottern geraten. Der Autoabsatz ist in den letzten Jahren zurückgegangen.

Im Verlauf der 1990er Jahre hat in der Autoindustrie weltweit ein Konzentrationsprozess stattgefunden. Mittlerweile verkaufen die weltweit größten sechs Automobilkonzerne – General Motors, Toyota, Ford, Renault/Nissan, VW und Daimler-Chrysler – gut 70 Prozent aller Fahrzeuge. Durch Kostensenkung versuchen die Autohersteller, ihre Weltmarktpositionen auszubauen.

So wurden nach und nach die benötigten Montagezeiten verkürzt. Produktivster Hersteller ist zurzeit Toyota. Beim weltweit zweitgrößten Autokonzern benötigen die Monteure durchschnittlich 27,9 Stunden pro Fahrzeug. Konkurrent Nissan folgt mit 29,4 Stunden, und Honda benötigt 32 Stunden, bis ein Auto fertig montiert ist. Der amerikanischen Daimler-Tochter Chrysler ist es im vergangenen Jahr in ihren US-Werken gelungen, die Montagezeit pro Fahrzeug von 48 auf 36 Stunden zu senken.

Was bringt der Zeitgewinn? Nach Verlassen der Werkhallen müssen die fabrikneuen Fahrzeuge bis zu 80 Tage auf ihre Käufer warten. In dieser Zeit ist das für die Herstellung eingesetzte Kapital in Warenform gebunden. Sonne, Wind und Regen setzen den Autos zu, und wenn es schlimm kommt, wechselt auch noch die Mode.

Die Lagerbestände gehen in die Millionen. Der US-Konzern General Motors – zu dem der deutsche Hersteller Opel gehört – hatte in diesem Frühjahr 1,23 Millionen Fahrzeuge auf Lager; das entspricht annähernd 40 Prozent des jährlichen Neuwagenumsatzes in Deutschland. Bei Ford erreichte die Zahl der Lagerfahrzeuge zum 1. April 2005 rund 823 000 Autos. Selbst im „Boommarkt“ China mussten Ende 2004 etwa 650 000 Autos auf den Werksgebieten parken.

Risikoverlagerung

Die Automobilindustrie steckt finanziell in der Klemme. Einsparungen bei den Produktionskosten sollen helfen, sich freizustrampeln. Deshalb wird vorrangig bei den Zulieferern gespart. Zudem haben die Automobilhersteller die eigene Lagerhaltung bei Bauteilen durch „just-in-time“-Lieferung abgebaut.

Produktentwicklung, Qualitätssicherung und Logistik – und die damit verbundenen Kosten und Risiken – wurden ebenfalls auf die Zulieferer



„Ich glaube an das Pferd.
Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung.“
Wilhelm II., Deutscher Kaiser und König von Preußen

abgewälzt. In vielen Verträgen steht außerdem, dass die Preise der gelieferten Komponenten jährlich um einen bestimmten Prozentsatz sinken müssen. Wer den Vertrag nicht erfüllen will oder kann, verliert den Auftrag.

Statt eigener Fertigung liefern nun externe Produzenten komplett montierte Module an die Hersteller. Damit bleiben in der Endmontage die Vorteile der Massenfertigung erhalten, ohne dass auf Varianten- und Ausstattungsvielfalt verzichtet werden muss. Die aktuelle Palette der General-Motors Tochter Opel umfasst 14 Grundmodelle, über den „Corsa“, „Astra“ bis hin zu Nutzfahrzeugen wie den „Movano“, die es zudem noch mit verschiedenen Motorvarianten gibt.

Doch die Vielfalt ist meist nur vorgegaukelt. Da einheitliche Bauteile in verschiedenen Modellen zum Einsatz kommen, unterscheiden sich die Fahrzeuge kaum noch technisch, sondern hauptsächlich durch ihre Karosserie. Besonders deutlich wird das bei VW: Ob Seat, Škoda oder ein Auto aus Wolfsburg, in allen Fahrzeugen werden baugleiche Teile montiert.

Der Druck, den die Autohersteller auf ihre Zulieferer ausüben, hat immer öfter Nebenwirkungen. Da die Zulieferer auf die Kosten- und Risikoverlagerung reagieren, indem sie ebenfalls schneller produzieren und bei der Materialbeschaffung versuchen, die erzwungenen Kostensenkungen abzufangen, leidet die Produktqualität: Die Zahl der Rückrufe, um Mängel bei neu ausgelieferten Fahrzeugen zu

Werkstattbesuche	
Zahl der Rückrufe in Deutschland	
1998	55
1999	64
2000	72
2001	86
2002	105
2003	97
2004	137

Quelle: Kraftfahrtbundesamt

beheben, hat sich in den vergangenen zehn Jahren annähernd vervierfacht. Eine knappe, nur unvollständige Liste für 2004: DaimlerChrysler musste weltweit 680 000 Fahrzeuge der Marke Mercedes (E- und S-Klasse) wegen elektronischer Probleme in die Werkstätten beordern; Kosten: gut 100 Millionen €. Toyota lud 650 000 Autobesitzer zum außerplanmäßigen Werkstattbesuch. Porsche rief mehr als 60 000 Geländewagen zurück.

Rabattschlachten

Trotz Überkapazitäten entstehen in osteuropäischen Ländern, vor allem aber in China neue Autofabriken. Im Sommer 2004 setzte die chinesische Regierung eine neue Richtlinie zur Entwicklung der Automobilindustrie in Kraft (China's Automotive Industry Policy). Die Autoindustrie wird ausdrücklich zur Säule der chinesischen Wirtschaft erklärt: Bis 2010 soll China die Autowerkstatt der Welt sein. Um Autos und Autoteile „made in China“ in großem Stil auf die Weltmärkte exportieren zu können, sollen Forschung und Entwicklung verstärkt von den ausländischen Autoherstellern in China betrieben werden. Dafür verpflichteten sich die

internationalen Autokonzerne gegenüber der chinesischen Regierung zu Neuinvestitionen in Milliardenhöhe. Dadurch wird sich Chinas Autoherstellung bis 2010 auf fast sieben Millionen verdreifachen. Schon 2005 werden dort doppelt so viele Fahrzeuge gebaut, wie vor Ort zu verkaufen sind. Es ist eine Frage der Zeit, bis chinesische Autos auf die Märkte in Amerika und Europa drängen werden.

Doch auch vermeintlich dauerhaft boomende Märkte stoßen an Grenzen. Deutliches Zeichen dafür sind die seit 2002 ununterbrochen anhaltenden Preiskämpfe der konkurrierenden Hersteller in China. Die Überproduktion gipfelt in Rabattschlachten, die mit Preisnachlässen bis zu 25 Prozent um Käufer in Asien werben. BMW nahm zum Beispiel wegen der stark rückläufigen Verkäufe Anfang 2005 die Preise für seine in China gebauten Autos um bis zu 10 000 € pro Stück zurück.

Mit Rabatten soll auch die schleppende Autokonjunktur in Deutschland angekurbelt werden. Es heißt, die „Preisvorteile“ summieren sich zur Zeit auf durchschnittlich 3 200 € oder 16 Prozent des Verkaufspreises, verglichen mit etwa zehn Prozent Preisnachlass, der noch vor ein, zwei Jahren üblich war. Die Rabattpalette reicht von günstigen Finanzierungen über Sonderausstattungen zum Nulltarif bis zu Tankgutscheinen. Der Verband der Automobilindustrie schätzt die Neuzulassungen für das laufende Jahr trotzdem „nur“ auf 3,4 Millionen Fahrzeuge; das sind etwa so viele wie im Vorjahr.

Vernachlässigt: Wettbewerb um Kunden

In einer Marktwirtschaft hängt die Wettbewerbsfähigkeit eines Unternehmens davon ab, ob es im Vergleich zur Konkurrenz bessere oder preisgünstigere Produkte herstellt. Das Entscheidende: Der Kunde ist Ziel aller Bemühungen. Das haben einige Massenhersteller offenbar aus dem Blick verloren und sich stattdessen mehr am technisch Machbaren als am Kundennutzen orientiert. Doch produktionstechnische oder betriebswirtschaftliche Erwägungen sind in der Sozialen Marktwirtschaft nur sekundär: Es geht in erster Linie um die Bedürfnisse des Verbrauchers.

Dass Kundenorientierung auch in Zeiten der Globalisierung funktioniert, zeigt Porsche. Mit seinen teuren High-tech-Flitzern konnten in den vergangenen zehn Jahren die Umsätze auf 6,4 Milliarden € nahezu verfünffacht werden. Und obwohl auch Porsche zahlreiche Bauteile international zukaufte, stieg die Zahl der Mitarbeiter in Deutschland im selben Zeitraum von knapp 7 000 auf 11 700.

Eine andere Kundengruppe hat Dacia, die rumänische Tochter von Renault, im Visier. Mit einem preisgünstigen Auto, dem Dacia Logan (Kaufpreis in Deutschland: 7 200 €), sollen gezielt Berufsanfänger und junge Familien angesprochen werden. Der Verkauf in Frankreich ist mit durchschlagendem Erfolg gestartet: Alle angebotenen Autos des Billigmodells waren innerhalb einer Woche verkauft. *Andreas Schirmer*



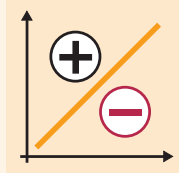
„Wir brauchen mehr Arbeitsplätze,
nicht mehr Druckmittel gegen Arbeitslose.“

Heinrich Franke, ehem. Präsident der Bundesanstalt für Arbeit

IM KLARTEXT

Juni 2005

INDEX



Die Soziale Marktwirtschaft im Juni 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



Am 30. Juni müsste die Bundesregierung darüber berichten, wie erfolgreich die Hartz-Reformen bislang sind. Das zumindest wurde beim Startschuss für die Arbeitsmarktreformen im Herbst 2002 beschlossen. Die Zielvorgabe lautete damals bei knapp vier Millionen Arbeitslosen: Halbierung der Arbeitslosenzahl innerhalb von drei Jahren.

Ungeachtet der ambitionierten Zielsetzung hat die Bundesagentur für Arbeit im

Mai 2005 genau 4 806 589 Menschen ohne Beschäftigung gezählt.

Geldwertstabilität



Im Mai 2005 ist der Verbraucherpreisindex für Deutschland gegenüber Mai 2004 um 1,7 Prozent gestiegen. Das Statistische Bundesamt hat bei der aktuellen Inflationsrate besonders auf den preisstei-

Prozent (Tabak) bzw. 20,1 Prozent (Kfz).

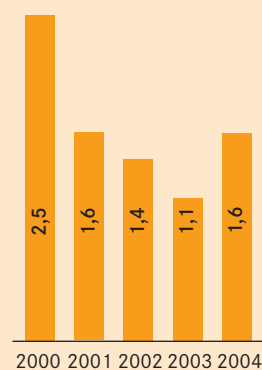
Nach der allgemein anerkannten Definition der Europäischen Zentralbank gilt eine Inflationsrate von 2,0 Prozent als Obergrenze für Preisstabilität. Allerdings würde eine permanente jährliche Geldentwertung in dieser Höhe die Kaufkraft von 1 000 € innerhalb von dreißig Jahren auf 552 € nahezu halbieren.

Behinderungen durch staatliche Vorschriften: Jeweils 56 Prozent sehen darin eine Barriere für Gründer.

Auch die unsichere Wirtschaftslage beeinflusst die Gründungsbereitschaft: Nur 33 Prozent der Amerikaner, aber 61 Prozent der Deutschen sehen die konjunkturelle Lage als Gründungshemmnis.

Teuerungsrate

Preisanstieg, Jahresdurchschnitt in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt

gernden Einfluss höherer Tabak- und Kfz-Steuern hingewiesen. Die entsprechenden Teuerungsrate lagen im Vergleich zum Vorjahr bei 10,7

Eigenverantwortung



Die Politik hätte gern mehr Existenzgründer. 39 Prozent der Deutschen könnten sich auch vorstellen, ihr Geld mit einem eigenen Unternehmen zu verdienen – aber zunehmend beklagen sie bürokratische Regulierungen und die unsichere Wirtschaftslage.

72 Prozent der befragten Deutschen schreckt vorrangig der üppig wuchernde Vorschriftenchmelze. Nur in Italien (77 Prozent) und Portugal (78 Prozent) sehen mehr Befragte in den bürokratischen Regulierungen eine Hürde für Selbständigkeit. Am geringsten fürchten Österreicher und Amerikaner

Unternehmensgründer

Zur Selbständigkeit bereit, in Prozent

Portugal	62
USA	61
Irland	58
Spanien	56
Italien	55
Griechenland	52
Luxemburg	48
Frankreich	42
Großbritannien	41
Deutschland	39
Dänemark	38
Österreich	37
Schweden	35
Belgien	34
Niederlande	33
Finnland	28

Stand 2004

Quelle: Europäische Kommission

Arbeitslose

jeweils Mai, in Millionen



Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Impressum:

Herausgeber: Ludwig-Erhard-Stiftung · Johannerstraße 8 · 53113 Bonn

Telefon 0228 / 5 39 88-0 · Telefax 0228 / 5 39 88-49

Redaktion: Andreas Schirmer · Foto: picture alliance / dpa, picture alliance / ZB

Druck und Herstellung: Druckerei Gerhards GmbH, Bonn-Beuel

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

Ludwig Erhard