

# 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 2011



## An der Wand, an der Wand mit protestierender Hand

„Sie malen mit protestierender Hand das Datum an Schäubles Ministeriumswand“ – zur gehobenen Literatur gehört dieser Knittelvers erkennbar nicht. Wir haben ihn aktuell für „Im Klartext“ erfunden, um einem immer wieder aufscheinenden Konflikt zwischen steuerzahlenden Bürgern und steuereintreibenden Finanzministern ein kleines publizistisches Denkmal zu setzen. Das eingangs erwähnte Datum lag in diesem Jahr auf dem 6. Juli. Es markiert den „Tag des Steuerzahlers“ und will sagen: Bis zu diesem Tag haben die Steuerzahler für den Fiskus gearbeitet. Erst das, was sie jetzt erarbeiten, dürfen sie behalten.

Das ist keine große Literatur zur Theorie der Ungerechtigkeit im Staate. Aber ein solch einprägsamer Knittelvers ist auch nicht ganz ohne Einfluss auf den Dialog zwischen Regierung und Bürgern. Es ist ja wahr, dass die von den Bürgern stets als zu hoch empfundenen Steuern nicht nur gelegentlich einer zupackenden Bremse gegen weitere Anstiege bedürfen. Da ist der Hinweis auf den „Tag des Steuerzahlers“ kein schlechtes Mittel des Meinungsaustausches über die Angemessenheit der Besteuerung.

Richtig ist aber auch, dass der Finanzminister darauf aufmerksam macht, er treibe ja doch die Steuern nicht für sich ein, sondern für die Deckung von Bedürfnissen, die von Schulen über Straßen bis zu Hartz IV reichen.

Das ist wahr. Wahr ist aber auch, dass der Einfluss der Bürger auf die Finanzströme – beispielsweise – in der Eurozone gering ist, um es freundlich auszudrücken. Gewiss muss nicht jede Ausgabe des Staates per Volksbefragung legitimiert werden. Gewählte Politiker müssen einen Spielraum in ihrer Handlungsfreiheit haben. Aber die Bürger haben ein Recht darauf, am „Tag des Steuerzahlers“ nicht nur leise vor sich hin zu grübeln, ob das Hantieren mit dreistelligen Milliardenbeträgen einen – sei es politischen, sei es wirtschaftlichen, sei es humanitären – Ertrag bringt, der es rechtfertigt, dass vielleicht schon im kommenden Jahr der „Tag des Steuerzahlers“ auf den 6. August statt auf den 6. Juli fällt.

Hans D. Barbier

## Mehr Flugverkehr

In den ersten drei Monaten 2011 flogen laut Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes von deutschen Flughäfen 20,3 Millionen Passagiere ab. Das waren 700 000 mehr als im Vorjahr. Während die Zuwächse im Januar (7,9 Prozent) und Februar (6,6 Prozent) deutlich waren, sanken die Passagierzahlen im März um 1,9 Prozent. Ursache dafür war vermutlich, dass die reisestarke Osterzeit 2010 in den März fiel; in diesem Jahr lag Ostern im April.

Flugverkehr	
Flüge in Tausend	
2001	2 561
2003	2 548
2005	2 866
2007	3 115
2009	2 927
2010	2 971

Quelle: Deutsche Flugsicherung GmbH

Im Luftfrachtverkehr überschritt das Volumen (einschließlich Luftpost) erstmals im ersten Quartal eines Kalenderjahres die Schwelle von einer Million Tonnen. Das Wachstum wurde vor allem im Frachtverkehr mit dem amerikanischen Kontinent (19,0 Prozent) erzielt. Aber auch nach Asien und Europa legten die Luftfrachtmengen mit jeweils 9,9 Prozent zu.

<http://goo.gl/2vRxq>

## Weniger Banken

Die Zahl der Finanzdienstleister ist sowohl in der Eurozone als auch in der gesamten EU um jeweils 2,6 Prozent gesunken: Zum Jahresende 2010 hat die Europäische Zentralbank (EZB) im Euroraum 7 865 Institute gezählt, 211 weniger als 2009. Mit dem Beitritt Estlands zum Euro-Gebiet ist die Zahl der Banken seit dem 1. Januar 2011 um 37 Institute gestiegen.

Ein Viertel aller Banken des Euroraumes hat die EZB zum Jahresende 2010 in Deutschland gezählt, exakt 1 999; das sind 19 weniger als ein Jahr zuvor. Zu Beginn der Währungsunion waren es noch 3 280 Institute. Damit beträgt der Rückgang seit 1999 rund 39 Prozent.

<http://goo.gl/t2Ko5>

## Innovative Mobilität?

Nach der Abwrackprämie nun also die nächste Milliardensubvention für die Autoindustrie? Wenn sich die Bundesregierung seit Mitte Mai 2011 entschlossen zeigt, den „Marktdurchbruch“ von Elektroautos mit Milliarden Euro zu fördern: Wem soll das nutzen? Höchstens den Herstellern vermeintlich umweltschonender Zweit- oder Drittautos.

Die Bundesregierung hofft, dass Elektroautos die Lösung für die mit dem Massenverkehr verbundenen Umweltprobleme sind. Doch bei Reichweiten von 100 bis 150 Kilo-

## E-Mobil-Förderung

Konjunkturpaket-II-Zuschüsse an  
Fahrzeughersteller in Euro

Daimler AG	63 893 462
BMW AG	26 833 505
VW AG	17 619 757
Ford-Werke GmbH	4 664 301
MAN Truck & Bus AG	2 335 405
Adam Opel AG	796 642

Quelle: Deutscher Bundestag  
Drucksache 17/6434

metern würden die aktuell verfügbaren E-Mobile mehr Zeit an der Steckdose hängen als fahren. Im Sommerferienstau, womöglich mit laufender Klimaanlage, bestünde die Gefahr, nicht einmal bis zur nächsten Stromzapfsäule zu kommen. Der noch ungelöste Nachteil der E-Mobilität: Im Gegensatz zu fossilen Kraftstoffen ist Strom schlecht speicherbar.

Außerdem entsprechen kleine, umweltschonende Fahrzeuge offensichtlich nicht dem, was Autokäufer nachfragen. Trotz hoher – und tendenziell steigender – Kraftstoffpreise stehen Familienkombis, Großraumlimousinen, SUVs und Vans auf der Wunschliste. Zudem haben die deutschen Autobauer immer leistungsfähigere Motoren in ihre Fahrzeuge montiert, anstatt intensiv nach innovativer Antriebstechnik zu forschen.

Effektiver Umweltschutz ist einfach: Jeder nicht im Auto gefahrene Kilometer entlastet Straßen, Natur und Nachbarn. Der bloße Umstieg von Sprit auf Strom ist wenig innovativ und könnte sogar mehr Verkehr verursachen: Man fährt schließlich ökologisch korrekt zum Einkaufen um die Ecke.

<http://goo.gl/o0qeN>

## Der Traum vom Fliegen

Ferienzeit, Reisezeit – was wäre bequemer, als vom Flughafen „um die Ecke“ in die vermeintlich „schönste Zeit des Jahres“ zu starten? Der Komfort beim Reisen an Traumstrände oder in Metropolen kostet allerdings mehr, als der Schnäppchenpreis für den Ferienflug mit dem Billig-Anbieter erkennen lässt.

In diesen Wochen heben die Reiselustigen wieder reihenweise ab, vorzugsweise zum Schnäppchenpreis. Was soll's sein? Türkei, Griechenland oder Kanaren? Das Schöne daran: Häufig starten die Ferienflieger quasi vor der Haustüre.

Was dem einzelnen Reisenden nutzen mag, ist für die Allgemeinheit ein Zuschussgeschäft. Der überwiegende Teil der regionalen Start- und Landebahnen fährt Verluste ein und häuft Schulden an: Der Flughafen Weeze in Nordrhein-Westfalen hat 34 Millionen Euro Schulden beim Landkreis Kleve. Seit 2005 hat der Flughafen in Lübeck rund 30 Millionen Euro Verlust gemacht. Die Betreiber des Flughafens Hahn – er liegt im rheinland-pfälzischen Hunsrück – melden für 2010 ein Minus von 10,8 Millionen Euro; der Gesamt-schuldenstand beläuft sich auf 124 Millionen Euro. Die Liste ließe sich mit Beispielen von Mecklenburg-Vorpommern (Rostock-Laage) bis Bayern (Hof/Plauen) fast beliebig fortsetzen.

Keiner der rund 40 Regionalflughäfen in Deutschland erreicht die betriebswirtschaftlich notwendige Größe von zwei Millionen Passagieren im Jahr. Luftverkehrsexperten halten den Flugbetrieb erst mit dieser Passagierzahl

für kostendeckend. Trotzdem verteidigen die Betreiber ihre Flughäfen: Sie würden den Tourismus beflügeln und Arbeitsplätze schaffen.

### Lockmittel Regionalflughafen

Die Regionen erhoffen sich durch die Anbindung an den Luftverkehr also touristischen Erfolg. Das wissen auch die Fluggesellschaften, die an den Standort geholt werden sollen, und lassen sich dafür bezahlen oder sichern sich die exklusive Bedienung einer bestimmten Flugroute. Infolgedessen subventionieren viele Regionalflughäfen den Flugbetrieb mit dem Instrument der „Wirtschaftsförderung“. Sie gewähren besonders günstige Start- und Landegebühren, betreiben Werbung oder finanzieren sonstige Aufgaben. Dadurch geraten sie in Abhängigkeit von nur wenigen Fluggesellschaften, wenn nicht gar von nur einem Anbieter.

Eine Studie der Deutsche Bank Research beschreibt die Entwicklung: Öffentliche Eigentümer von Regionalflughäfen führen einen Subventionswettbewerb, um Fluggesellschaften anzulocken. Es fließen, trotz vermeintlich leerer öffentlicher Kassen, Steuergelder, meist an Billigfluganbieter – aufgrund technischer Bedingungen sind häufig nur

kleine und mittelgroße Flugzeuge für die regionalen Flughäfen geeignet – und deren Kunden.

Das ist aber nichts anderes als eine Wettbewerbsverzerrung gegenüber den kostendeckend arbeitenden Standorten und Fluggesellschaften. Genehmigungspflichtige Entgelte und Gebühren sind zwar auf den Websites der Flughäfen zu finden. Was darüber hinaus an Rabatten und Zuschüssen gewährt sowie an flankierenden Werbeaktionen finanziert wird, bleibt im Dunkeln. Transparenz und gleiche Bedingungen im Wettbewerb: Fehlanzeige. Aus Sicht von Flughafeneignern und unterstützter Fluggesellschaft ist verständlich, dass darüber nicht öffentlich diskutiert wird, denn immerhin haben solche Zusatzleistungen das Eingreifen der europäischen Wettbewerbschützer zur Folge.

### Wettbewerbsverzerrungen inklusive

Dass solche Beihilfen wettbewerbsrechtlich fragwürdig sind, hat die EU-Wettbewerbskommission schon des Öfteren gerügt. Vor wenigen Wochen hat die Kommission angekündigt, erneut Beihilfen für den Flughafen Hahn zu prüfen. Die vom Land Rheinland-Pfalz gewährten Hilfen bei Umschuldung und Absicherung von Krediten dienen



„Fliegen muss teurer werden.

Wir machen das Auto zum Umwelt-Buhmann und vergessen die katastrophalen Auswirkungen durch den Flugverkehr.“

Angela Merkel (1995 als Bundesumweltministerin)

der Kommission zufolge lediglich dazu, den Flughafenbetreiber von seinen Betriebskosten zu entlasten.

Bereits vor drei Jahren hatte die EU-Kommission eine Prüfung von Hilfen für den Flughafen Hahn gestartet. Damals ging es unter anderem um Gebührenverträge für die Fluglinie Ryanair. Wettbewerber wie Lufthansa und Air Berlin streiten seit Jahren vor Gericht gegen Vergünstigungen für Ryanair und den Flughafen. Würde sich herausstellen, dass die Hilfen unzulässig waren, müsste der Flughafen sie zurückzahlen. Das Land Rheinland-Pfalz ist übrigens Hauptgesellschafter des Flughafens.

Die Kommission prüft derzeit ebenfalls Beihilfen für Wizz Air am Flughafen Temeswar (Rumänien), Infrastrukturhilfen für den Flughafen Leipzig/Halle und Beihilfen für den Flughafen Dortmund.

Dass im Wettbewerb der Flugesellschaften die Billigflieger profitieren, weil sie mit Sonderkonditionen gelockt werden, wäre vielleicht akzeptabel, wenn private Investoren die Flughäfen betreiben würden. Flughäfen sind aber üblicherweise im Besitz von Bundesländern und Gemeinden, und damit kommt die Allgemeinheit für sämtliche Vergünstigungen auf.

Regionalflugverkehr	
Starts und Landungen 2010	
Dortmund	20 094
Hahn	33 328
Hof/Plauen	2 966
Kassel-Calden	2 812
Lübeck-Blankensee	6 562
Rostock-Laage	8 558
Quelle: Deutsche Flugsicherung GmbH	

Sieben Millionen Euro für zwei Jahre Flugverbindung zwischen dem bayerischen Hof und Frankfurt am Main mögen mit viel gutem Willen als „Strukturpolitik“ durchgehen. Doch das bedeutet, dass pro Fluggast 230 Euro aus öffentlichen Mitteln zugeschossen werden – Regionalpolitik auf Kosten des Steuerzahlers.

Die Beratungsfirma Booz Allan Hamilton warnt zudem: Durch eine rigide Geschäftspolitik der Billig-Flieger liegen die Umsätze pro Passagier um 50 Prozent niedriger als bei Flughäfen mit klassischen Flugliniennetzen. Die Abhängigkeit von ein bis zwei Billig-Anbietern trägt ein hohes Abwanderungsrisiko in sich, und damit den Verlust der Geschäftsgrundlage, wenn Anbieter – wie in den vergangenen Jahren immer wieder geschehen – Standorte kurzerhand verlagern.

### Umweltschutz und Flugverkehr

Neben Wettbewerbsaspekten machen auch ökologische Gründe Regionalflughäfen fragwürdig. Flugverkehr verursacht ökologische Belastungen. Emissionen in höheren Luftlagen sind dabei schädlicher als solche in Bodennähe. Auch der Fluglärm beeinträchtigt Mensch und Umwelt.

Die Anbindung und der Ausbau von Regionalflughäfen fördern den Flugverkehr und damit in vielen Fällen Reisen, die sonst zu Land abgewickelt würden. Insbesondere Billigangebote zielen auf Kunden mit schmalen Geldbeutel, die anderenfalls Bahn oder Pkw nutzen würden. Das heißt, die Regionalflughäfen erzeugen

Verkehrsbedürfnisse, an die ohne 19,99-Euro-Schnäppchen nicht gedacht würde. Da die Preise mit staatlicher Hilfe zustande kommen, erhält der Flugverkehr Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Verkehrsträgern.

Das Umweltbundesamt beziffert in einer Studie die Umweltschäden – sogenannte externe Kosten – für einen Flug von Berlin nach München auf rund zehn Euro pro Passagier. Die externen Kosten vervielfachen sich bei Langstreckenflügen. Andere Untersuchungen (z. B. INFRAS 2007) haben die Durchschnittskosten einzelner Verkehrssysteme inklusive Stau- und Unfallkosten berechnet: Pro Tausend Personenkilometer verursacht das Flugzeug demnach externe Kosten von 52 Euro, die Bahn dagegen kommt auf knapp 22 Euro. Bahnfahren wäre unter Umweltschutzaspekten also deutlich günstiger als fliegen.

Trotzdem: Die Politik setzt auf Wachstum im Flugverkehr. Dabei sprechen Klimaschutz, Ökologie und Energiespargründe eher für eine Flugreduktion. Doch in vielen Fällen wird über Startbahnverlängerungen, nebeltaugliche Landesysteme oder sogar neue Flughäfen diskutiert, die auch den betriebswirtschaftlichen Durchbruch bringen sollen – die Vorleistungen zahlt selbstverständlich der Steuerzahler.

### Fragwürdige Luftverkehrspolitik

Ungeachtet einer Politik, die Milliarden für den Klimaschutz fordert und ausgibt, wird nach wie vor der Ausbau

regionaler Flugfelder propagiert. Aktuelles Beispiel: Der Flughafen Kassel-Calden wird für derzeit kalkulierte 225 Millionen Euro ausgebaut; bis Jahresbeginn 2010 wurden noch Kosten von 151 Millionen Euro geschätzt. An diesem Beispiel zeigt sich ebenfalls Typisches: Nur rund 70 Kilometer nordwestlich von Kassel liegt der Flughafen Paderborn, etwas weiter in südöstlicher Richtung finden Reisewillige den Flughafen Erfurt. Der Ausbau von Kassel schmälert damit die Rentabilitätsaussichten dieser beiden Flughäfen, sogenannte Kannibalisierungseffekte werden in Kauf genommen.

Sind solche Ausbaupläne nicht eher Verschwendung knapper öffentlicher Mittel, die für andere Infrastrukturmaßnahmen benötigt werden? Diverse Studien belegen: Regionalflughäfen sind in den meisten Fällen für die Eigentümer Verlustbringer; volks- und verkehrswirtschaftlich sind sie nicht zwingend notwendig. Die Klagen von Ländern und Gemeinden über leere Kassen können nicht ernst genommen werden, wenn das Prestigeobjekt Flughafen nur durch Subventionen am Leben erhalten wird. Der unbeirrbar Glaube, dass ausgerechnet dieser oder jener Flughafen in Bälde zur internationalen Drehscheibe mutiert, scheint alle Lokal- und Landespolitiker zu einen. Sollte es dann doch dauern, bis sich der Traum vom Fliegen ab Haustür rechnet, ist das kein Problem: Der Steuerzahler wird's schon richten.

Andreas Schirmer



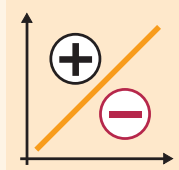
„Unter den unzähligen Übeln, welche den Zerfall ganzer Staaten herbeiführen, sind wohl vier als die vornehmlichsten anzusehen: innere Zwietracht, große Sterblichkeit, Unfruchtbarkeit des Bodens und die Verschlechterung der Münze. Die ersten drei liegen so klar zutage, dass sie schwerlich irgendjemand in Abrede stellen wird. Das vierte Übel jedoch, welches von der Münze ausgeht, wird nur von wenigen beachtet, und nur von solchen, welche ernster nachdenken, weil die Staaten allerdings nicht beim ersten Anlauf, sondern ganz allmählich und gleichsam auf unsichtbare Weise dem Untergang anheimfallen.“

Nikolaus Kopernikus

## IM KLARTEXT

Juli 2011

### INDEX



### Die Soziale Marktwirtschaft im Juli 2011

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 ⊕

Im Juni 2011 registrierte die Bundesagentur für Arbeit (BA) insgesamt 2,893 Millionen Arbeitslose. Das waren 255 000 Menschen weniger als im Juni 2010. Von diesen knapp 2,9 Millionen waren 804 000 Erwerbslose kürzer, die übrigen länger als ein Jahr ohne Arbeit.

Als Arbeitsuchende wurden insgesamt 5,2 Millionen Frauen und Männer registriert, 578 000 weniger als im Juni des Vorjahres.

Die von der BA-Statistik ermittelte „Unterbeschäftigung ohne Kurzarbeit“ betraf im Ju-

ni 2011 rund 4,1 Millionen, 545 000 weniger als im Juni des Vorjahres.

Ebenfalls rückläufig: Die Anzahl der erwerbslosen jungen Erwachsenen unter 25 Jahre. Zudem entwickelt sich im ersten Halbjahr 2011 auch die Situation auf dem Lehrstellenmarkt bislang weitgehend positiv.

### Eigenverantwortung ⊖

Ende März 2011 gab es in Deutschland 14,6 Millionen

gezahlte, wird auf 15 Prozent geschätzt. Das teilte die Bundesregierung Anfang Juni auf eine Anfrage mit. Bis Ende 2008 seien zudem 1,4 Millionen private Rentenversicherungsverträge wieder gekündigt worden.

Sollte es die Politik nicht stutzig machen, wenn zehn Prozent der Riester-Verträge gekündigt und 15 Prozent ruhend gestellt sind? Trotz des Bemühens, eigenverantwortlich vorzusorgen, sind viele scheinbar nicht in der Lage, zusätzliche freiwillige Beiträge auf Dauer zu leisten.

### Rentenanpassungen

in Prozent	alte Bundesländer	neue Bundesländer
2002	2,16	2,89
2003	1,04	1,19
2004	-	-
2005	-	-
2006	-	-
2007	0,54	0,54
2008	1,10	1,10
2009	2,41	3,38
2010	-	-
2011	0,99	0,99

Quelle: Deutsche Rentenversicherung

### Riester-Zulagen

Personen mit Anspruch auf Riester-Förderung	
2003	2 021 771
2004	2 368 961
2005	2 747 723
2006	3 985 243
2007	5 940 843
2008	7 860 818
2009	8 743 706
2010	8 168 415

Quellen: Deutscher Bundestag, Drucksache 17/6050

private Altersvorsorgeverträge, auch als Riester-Rente bekannt. Der Anteil der ruhend gestellten Verträge – für sie werden keine Beiträge mehr

### Geldwertstabilität ⊖

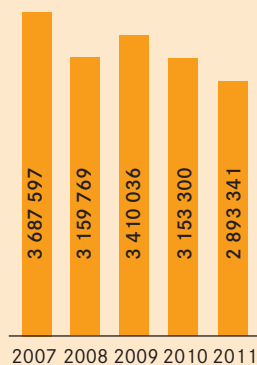
Rund 20,5 Millionen Rentner in Deutschland haben ab 1. Juli eine Rentenerhöhung von 0,99 Prozent erhalten. Der Wertminderungstropfen: Die geringe Rentenerhöhung wird von den steigenden Preisen jedoch konterkariert. Aktuell liegt die Inflationsrate laut Statistischem Bundesamt bei 2,3 Prozent.

Zusätzlich zur Geldentwertung kommen Steigerungen der Krankenkassenbeiträge – Stichwort Zusatzbeiträge – auf die Rentner zu. Damit ergeben

sich insgesamt Kaufkraftverluste für die Rentner.

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales hat ausgerechnet: Im Zeitraum von 2001 bis zum Jahr 2010 betrug die durchschnittliche Preissteigerung rund 1,36 Prozent pro Jahr. Im gleichen Zeitraum wurden die gesetzlichen Renten jahresdurchschnittlich um rund 0,82 Prozent angepasst. Berücksichtigt man die zu zahlenden Beiträge zur gesetzlichen Kranken- und Pflegeversicherung, gab es rund 0,56 Prozent Rentensteigerung pro Jahr.

### Arbeitslose



jeweils Juni  
Quelle: Bundesagentur für Arbeit

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

*Ludwig Erhard*