

## Kostbare Luftfracht

Der Vulkanausbruch in Island hat die Fluggesellschaften hart getroffen. Zwar bewegten sie im vergangenen Jahr weniger als 3 Prozent des gesamten deutschen Exportvolumens von 336 Millionen Tonnen. Da aber vor allem besonders teure Waren per Düsenjet zu den Kunden gelangten, summierte sich die Luftfracht ins Ausland auf fast 13 Prozent des Wertes aller deutschen Ausfuhren von knapp 812 Milliarden Euro; auf der Langstrecke sind es zum Teil sogar 30 Prozent. Dennoch ist die Abhängigkeit der deutschen Exporteure vom Verkehrsmittel Flugzeug geringer als häufig

vermutet. Unterm Strich wurden 2009 die meisten Exportartikel – an ihrem Wert gemessen fast 50 Prozent – per Lkw transportiert. Auf innereuropäischen Routen machten die Ausfuhren über die Straße sogar zwei Drittel des Verkaufswertes aus. Im Handel mit anderen Kontinenten dominiert hingegen das Schiff: Zuletzt erreichten, legt man die Rechnungsbeträge zugrunde, mehr als 60 Prozent der an Kunden außerhalb Europas verkauften Waren ihr Ziel auf dem Wasserweg. Auf die Masse der Exportgüter bezogen lag der Anteil der Schiffsfracht sogar über 90 Prozent.

## In dieser Woche

**Tarifeinheit:** Die Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände und der Deutsche Gewerkschaftsbund fordern die Bundesregierung auf, die Tarifeinheit für die Betriebe gesetzlich zu regeln. Beide Organisationen sehen die Funktionsfähigkeit der Tarifautonomie bedroht, wenn rivalisierenden Spartengewerkschaften keine Schranken gesetzt werden. Seite 2

**Bildung & Ausbildung:** Beim Bildungsgipfel wurde um die Finanzierung von Schulen und Hochschulen gerungen – allerdings ohne ein greifbares Ergebnis. Fakt ist, dass der Staat 2007 je Schüler 8 Prozent mehr ausgegeben hat als noch 2004, für Studenten jedoch 4 Prozent weniger. Seite 3






**„Europa 2020“:** Die Europäische Union hat ihre im Jahr 2000 vereinbarten ökonomischen Ziele nicht erreicht und hinkt den USA noch immer hinterher. Auch die Nachfolgestrategie „Europa 2020“ hat nur dann eine Chance, wenn sie die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen stärkt, statt den Einfluss der Politik zu vergrößern. Seite 4-5

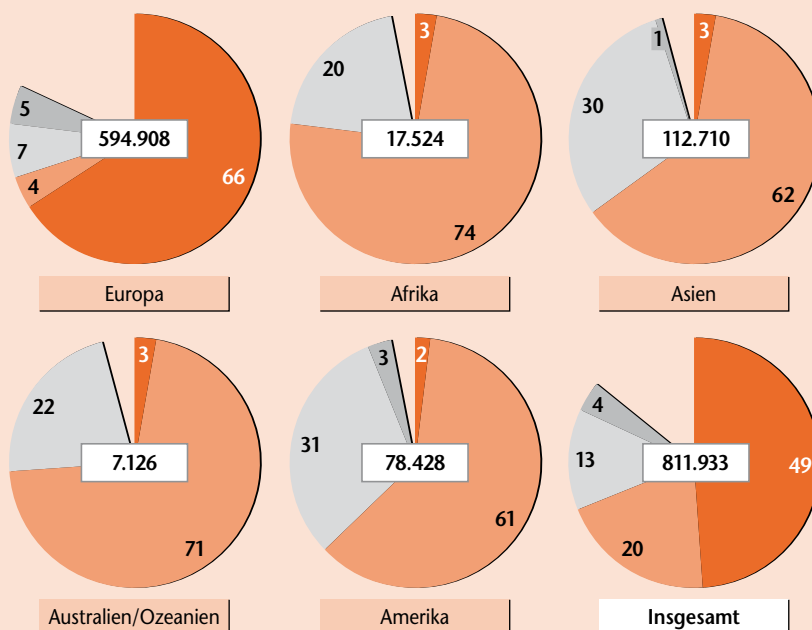
**Stickstoffdioxid:** Die seit Anfang 2010 geltenden NO<sub>2</sub>-Grenzwerte wurden in Deutschland im vergangenen Jahr flächendeckend überschritten. Nun steht in vielen Kommunen die Einführung neuer Umweltzonen zur Debatte. Und auch viele Unternehmen wollen die Umwelt schonen – mithilfe abgasärmerer Autos und einer besseren Logistik. Seite 6-7

**G20-Gipfel:** Auf dem bevorstehenden Treffen geht es vor allem um umfangreiche Reformvorhaben im Finanzsektor. Die bisherigen Fortschritte sind überschaubar – vor allem die risikobezogene Bankenabgabe ist umstritten. Besser sieht es bei der angestrebten Trockenlegung von Steueroasen aus. Seite 8

## Außenhandel: Der Lkw fährt vorneweg

So viel Prozent des wertmäßigen Warenexports aus Deutschland entfielen 2009 auf diese Verkehrsmittel

 Lkw
  Schiff
  Flugzeug
  Eisenbahn  
 Insgesamt in Millionen Euro



Schiff: Binnen- und Seeschifffahrt; alle Exportregionen: Rest zu 100 aufgrund von Meldefehlern nicht zuordenbar, gleiches gilt für unplausible Transportwege; Quelle: Statistisches Bundesamt

## Tarifeinheit

# Neue Spielregeln sind nötig

**Die Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände und der Deutsche Gewerkschaftsbund haben eine gemeinsame Erklärung verabschiedet, in der sie die Bundesregierung auffordern, die Tarifeinheit gesetzlich zu regeln. Beide Organisationen sehen die Funktionsfähigkeit der Tarifautonomie bedroht, wenn dem Gebaren rivalisierender Spartengewerkschaften keine Schranken gesetzt werden.**

In Deutschland gibt es inzwischen eine Handvoll schlagkräftiger und durchsetzungsstarker Spartengewerkschaften. Dazu gehören der Marburger Bund (Ärzte), die Vereinigung Cockpit (Piloten) und die GDL (Lokführer). Diese drei haben zuletzt bei Krankenhäusern, Fluggesellschaften und der Bahn für viel Wirbel gesorgt, weil sie die Interessen der von ihnen vertretenen Berufsgruppen jeweils zulasten der übrigen Belegschaft durchsetzen wollten. Mancher Beobachter beschwört in diesem Zusammenhang schon die englische Krankheit herauf.

Zur Erinnerung: Im Großbritannien der siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts existierten über 400 Gewerkschaften, darunter auch viele Berufsgewerkschaften wie z.B. eine für Gefängniswärter, eine für Feuerwehrleute und eine für Arbeiter in der Strickwaren- und Strumpfproduktion. Jede für sich wollte für ihre Mitglieder bessere Bedingungen als für die Restbelegschaft aushandeln. Die Folge waren permanente Tarifauseinandersetzungen (Grafik):

**In den 1970er Jahren gingen auf der Insel je 1.000 Arbeitnehmer im Schnitt 569 Arbeitstage pro Jahr verloren.**

Nach den sozialen Unruhen des „Winter of Discontent“ (Winter der Unzufriedenheit) 1978/79 hatten die Briten schließlich die Nase voll von dem Chaos und wählten die konservative Politikerin Margaret Thatcher zur Premierministerin.

Die „Eiserne Lady“ bekämpfte die britische Krankheit rigoros. Mit dem 1980 verabschiedeten „Employment Act“ wurden den englischen Gewerkschaften strafbare Zügel angelegt.

Deutschland ist zwar noch weit von den früheren britischen Verhältnissen entfernt. Die neuen Spartengewerkschaften stellen Arbeitgeber und etablierte Branchengewerkschaften gleichwohl vor große Probleme:

- **Die Arbeitgeber** müssen mit mehreren Gewerkschaften in derselben Sache Tarifverhandlungen führen. Es kommt häufiger zu Konflikten, weil sich die Spartengewerkschaften profilieren wollen. Außerdem wird die Friedenspflicht entwertet, weil die verschiedenen Tarifverträge unterschiedliche Laufzeiten haben können. Der Betrieb kommt kaum zur Ruhe.
- **Die Berufsgewerkschaften** wiederum setzen die Branchengewerkschaften unter Druck, in Tarifverhandlungen mehr zu fordern und die Gangart zu verschärfen.

Denn nur so verhindern sie, dass weitere Berufsgruppen unzufrieden werden und sich abspalten.

Die Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) und der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) wollen der Zersplitterung des Tarifsystems und der Spaltung von Belegschaften Einhalt gebieten. Sie fordern deshalb vom Gesetzgeber neue Regeln für Tarifvereinbarungen:

**Überschneiden sich in einem Betrieb die Geltungsbereiche mehrerer Tarifverträge, so soll nur derjenige Abschluss anwendbar sein, der von der Gewerkschaft mit den meisten Mitgliedern im Betrieb abgeschlossen wurde.**

Die kleinere Gewerkschaft dürfte demnach nur dann zu Streiks aufrufen, wenn der „repräsentative“ (für die Mehrheit geltende) Tarifvertrag ausgelaufen ist.

Mit der vorgeschlagenen gesetzlichen Regelung wird kein Monopol für bestimmte Tarifvertragsparteien geschaffen. Arbeitgeber können wie bisher mit unterschiedlichen Gewerkschaften für unterschiedliche Arbeitnehmergruppen Tarifverträge vereinbaren. Das Prinzip der Tarifeinheit ist nämlich auch dann erfüllt, wenn mehrere Tarifverträge bestehen, diese sich aber in ihrem Geltungsbereich nicht überschneiden. Das heißt: Die Lufthansa kann einen Tarifvertrag für Piloten schließen, einen

für die Kabine und einen für das Bodenpersonal. Für jede dieser drei Gruppen kann aber immer nur ein Tarifvertrag gelten.

Das Mehrheitsprinzip hätte einen weiteren Vorteil: Um möglichst viele Mitglieder zu gewinnen, wären Spartengewerkschaften gezwungen, sich für möglichst viele Berufsgruppen zu öffnen. Damit müssten sie die Auswirkungen ihrer Abschlüsse – wie die Gefahr eines Personalabbaus – stärker berücksichtigen und entsprechend moderater auftreten.



## Bildungsausgaben: Kein klarer Trend

Beim Bildungsgipfel wurde um die Finanzierung von Schulen und Hochschulen gerungen – allerdings ohne ein greifbares Ergebnis. Fakt ist: Im Jahr 2007 hat der Staat je Schüler rund 8 Prozent mehr ausgegeben als 2004, für Studenten aber 4 Prozent weniger.

**Schüler.** Lehrer, Schulgebäude, Unterrichtsmittel – die staatlichen Kosten für den Schulbetrieb beliefen sich im Jahr 2007 auf 5.400 Euro je Schüler, 2004 waren es 5.000 Euro. Dabei kommt es stark darauf an, welche Bildungseinrichtung die Kinder besuchen. So gab der Staat für jeden Grundschüler 4.200 Euro aus, für Schüler an Schulen mit mehreren Bildungsgängen 6.200 Euro. Der Grund: An den höheren Schulen sind mehr Lehrer für die Pennäler zuständig – und sie müssen auch länger unterrichten als ihre Kollegen an den Grundschulen.

**Berufsschüler.** Für jeden Schüler an einer beruflichen Schule hatte der Staat 2007 rund 3.600 Euro veranschlagt. Damit waren die Ausgaben im Bundesdurchschnitt rund 300 Euro höher als noch im Jahr 2004. In die Teilzeitberufsschulen im dualen System flossen je Azubi nur 2.200 Euro aus öffentlichen Kassen. Das kommt daher, dass die Auszubildenden nur an ein oder zwei Wochentagen in der Berufsschule sitzen. In der übrigen Zeit lernen sie in den Betrieben, die damit den Großteil der Kosten stemmen.

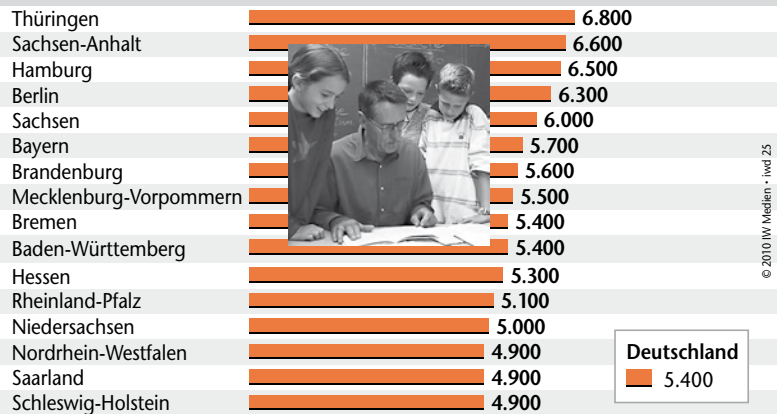
**Studenten.** Im Jahr 2007 wandte der Staat 7.100 Euro je Student auf – 4 Prozent weniger als noch 2006. Spitzenreiter mit 9.400 Euro war Niedersachsen – hier schraubte die Landesregierung zudem die staatliche Hochschulfinanzierung um 12 Prozent nach oben. Bemerkenswert dabei: Sowohl Niedersachsen als auch die Zweit- und Drittplatzierten, Baden-Württemberg und Bayern, verlangen von jedem Studenten jährlich 1.000 Euro Studiengebühren. Das Vorurteil, dass Gebühren zu geringerem staatlichen Engagement führen, bestätigt sich in diesen drei Bundesländern somit nicht.



## Bildung & Ausbildung

### Wie viel die Schule kostet

Staatliche Ausgaben je Schüler an allgemeinbildenden Schulen im Jahr 2007 in Euro

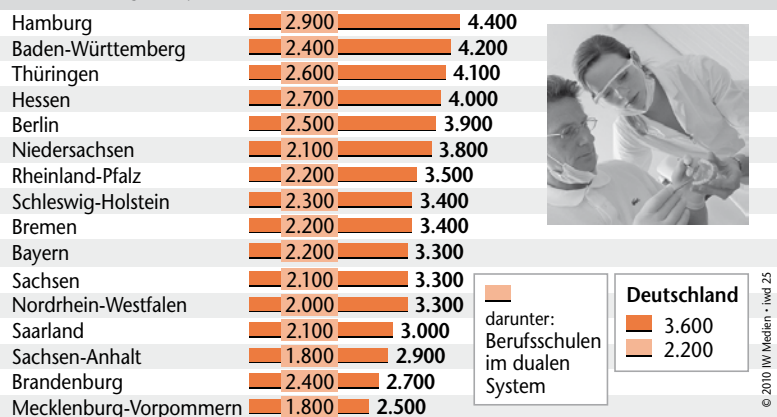


Quelle: Statistisches Bundesamt

Institut der deutschen  
Wirtschaft Köln

### Wie viel die Berufsschule kostet

Staatliche Ausgaben je Schüler an beruflichen Schulen im Jahr 2007 in Euro

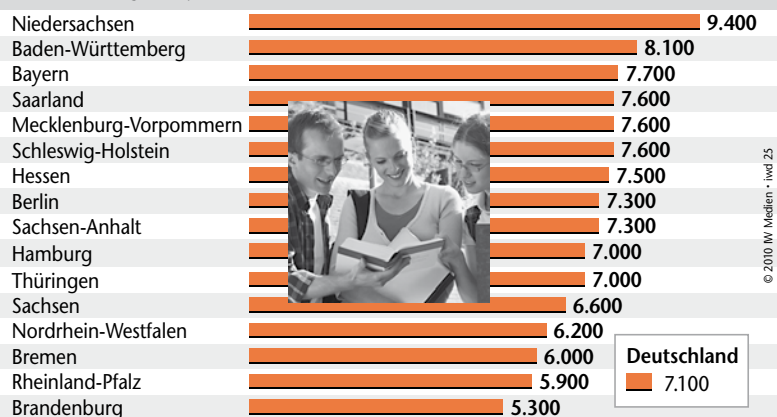


Quelle: Statistisches Bundesamt

Institut der deutschen  
Wirtschaft Köln

### Wie viel die Hochschule kostet

Staatliche Ausgaben je Student im Jahr 2007 in Euro



Ursprungsdaten: Statistisches Bundesamt

Institut der deutschen  
Wirtschaft Köln

„Europa 2020“

# Strategie vom Reißbrett

**Die Europäische Union hat ihre ökonomischen Ziele, die im Jahr 2000 verabredet wurden, nicht erreicht. Noch immer hinkt die Gemeinschaft vor allem den USA hinterher, insbesondere bei Investitionen in Forschung und Entwicklung sowie bei der Arbeitsproduktivität. Auch die Nachfolgestrategie „Europa 2020“ hat nur dann eine Chance, wenn sie die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen stärkt – und nicht wieder den Einfluss der Politik.**

Im Jahr 2000 hatten die Staats- und Regierungschefs der Europäischen Union im portugiesischen Lissabon beschlossen, Europa innerhalb von zehn Jahren zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wissensbasierten Wirtschaftsraum der Welt zu machen, sprich: die USA zu überholen. Die EU wollte ein dauerhaftes Wirtschaftswachstum mit mehr und besseren Arbeitsplätzen ermöglichen sowie einen größeren sozialen Zusammenhalt schaffen – und sich so gegen die Konkurrenz aus aufstrebenden Volkswirtschaften wie Brasilien, Russland, Indien und China wappnen. Zudem machte der EU schon damals die demografische Entwicklung zu schaffen – eine Innovations- und Wettbewerbsfähigkeitsoffensive kam da gerade recht.

Heute, zehn Jahre später, fällt das Ergebnis der sogenannten Lissabon-Strategie ziemlich mager aus. Betrachtet man wichtige Indikatoren wie das Bruttoinlandsprodukt (BIP) je Einwohner, die Arbeitsproduktivität oder die Erwerbstätigenquote, dann zieht die Europäische Union im Vergleich mit dem bisher

stärksten Wirtschaftsraum, den USA, noch immer meist den Kürzeren (Grafik):

- **BIP je Einwohner.** Das um Kaufkraftunterschiede bereinigte Bruttoinlandsprodukt je Einwohner dient allgemein als Maßstab für den Wohlstand – und der ist in den Vereinigten Staaten nach wie vor deutlich höher als in Europa:

**Die 27 EU-Länder kamen im Jahr 2000 auf 62 Prozent des US-BIP je Einwohner, im Jahr 2009 erreichten sie 64 Prozent.**

Die 15 alten Mitgliedsstaaten haben sich in diesem Zeitraum sogar verschlechtert, von 72 auf 70 Prozent des amerikanischen Levels.

- **Produktivität.** Auch beim Indikator Arbeitsproduktivität ist es der EU nicht gelungen, den Vereinigten Staaten die Führungsposition streitig zu machen. Das reale Bruttoinlandsprodukt je geleistete Arbeitsstunde ist zwar von 2000 bis 2009 um 11 Prozent gestiegen, die USA hatten jedoch bereits 2008 ein Plus von 17 Prozent geschafft. Innerhalb der Gemeinschaft hat Italien besonders schlecht abgeschnitten. Die Südeuropäer konnten

noch nicht einmal das Niveau des Jahres 2000 halten.

Nimmt man den offiziellen Lissabon-Indikator für die Arbeitsproduktivität, also die Wirtschaftsleistung je Beschäftigten, ergibt sich ein ähnliches Bild: Der Abstand der EU zu den Vereinigten Staaten hat sich im vergangenen Jahrzehnt sogar vergrößert.

- **Forschung und Entwicklung.** Europa hat auch das selbst gesteckte Ziel verfehlt, die Ausgaben für Forschung und Entwicklung auf 3 Prozent des BIP anzuheben – herausgekommen sind im Schnitt lediglich 1,9 Prozent. Deutlich mehr als 3 Prozent erreichten nur die Finnen mit 3,9 Prozent (2009) und die Schweden mit 3,8 Prozent (2008).

- **Beschäftigung.** Etwas günstiger sieht die Lissabon-Bilanz bei der Beschäftigungsquote aus, also dem Anteil der erwerbstätigen Personen im Alter von 15 bis 64 Jahren an der Gesamtbevölkerung dieser Altersgruppe. Die EU-Quote stieg von 62,2 Prozent im Jahr 2000 auf 64,6 Prozent im Jahr 2009.

Das Lissabon-Ziel von 70 Prozent Beschäftigung haben aber nur wenige EU-Länder erreicht. Von den großen Mitgliedsstaaten lag lediglich Deutschland im Jahr 2009 darüber, Großbritannien immerhin nur knapp darunter. Die besten Arbeitsmarktperspektiven bieten eher die etwas kleineren EU-Länder, etwa die Niederlande mit einer Beschäftigungsquote von 77 Prozent und Dänemark mit knapp 76 Prozent.

Die Ursachen für die insgesamt wenig überzeugende Bilanz sind vielfältig. Die Europäische Union startete ihre Lissabon-Strategie in einer schwierigen wirtschaftlichen und politischen Situation: Die New-Economy-Blase war gerade geplatzt und die Welt wurde von den Anschlägen des 11. September 2001 erschüttert. Sechs Jahre später begann die Immobilienkrise in den USA und mündete 2008 in eine weltweite Rezession.

Insofern war ein durchschnittliches jährliches Wirtschaftswachstum in Höhe von 3 Prozent, das sich die EU für den

## Europa 2020: Die fünf Ziele der EU

**Beschäftigung:** Der Anteil der erwerbstätigen Personen im Alter von 20 bis 64 Jahren an der Gesamtbevölkerung derselben Altersgruppe – die Beschäftigungsquote – soll bis 2020 auf 75 Prozent steigen.

**Forschung und Entwicklung:** Öffentliche und private Investitionen für diese Zwecke sollen 3 Prozent des BIP erreichen.

**Energie und Klima:** Die Treibhausgasemissionen sollen gegenüber 1990 um mindestens 20 Prozent verringert werden, der Anteil erneuerbarer Energien und die Energieeffizienz um jeweils 20 Prozent steigen.

**Bildung:** EU-weit sollen die Schulabbrecherquoten auf unter 10 Prozent sinken und der Anteil der Personen mit Hochschulabschluss oder gleichwertigem Abschluss soll auf mindestens 40 Prozent steigen.

**Armut:** Es sollen weniger Europäer als bisher in Armut leben: Mindestens 20 Millionen Menschen sollen vor dem Risiko der Armut oder der Ausgrenzung bewahrt werden.

Zeitraum 2000 bis 2010 erhofft hatte, kaum realistisch:

**Laut Schätzungen der EU-Kommission lag das reale BIP-Wachstum in der EU-15 im Jahresmittel von 2000 bis 2010 nur bei 1,1 Prozent, in der EU-27 bei 1,2 Prozent.**

Zum Vergleich: Die US-Wirtschaft legte in diesem Zeitraum jahresdurchschnittlich um 1,8 Prozent zu.

Es wäre jedoch falsch, die Ursachen für die schlechte Performance nur im weltwirtschaftlichen Umfeld zu suchen. So sahen die Beschlüsse von Lissabon auch vor, zum Beispiel den Binnenmarkt dort auszubauen, wo er noch nicht recht funktionierte – etwa bei den Dienstleistungen und der Post. Oftmals fehlte aber der politische Wille, echte Neuerungen umzusetzen. Für Dienstleister sollten ursprünglich die gesetzlichen Regelungen ihres jeweiligen Heimatlandes gelten. Dies hätte bedeutet, dass jeder Anbieter aus einem Mitgliedsstaat überall in der EU tätig werden kann. Doch gegen dieses Herkunftslandprinzip sperrten sich verschiedene Staaten, weil sie ihre eigenen Arbeitsmärkte vor Konkurrenz schützen wollten; dem Europäischen Parlament war das Vorhaben ebenfalls nicht recht.

Auch die Liberalisierung der Postmärkte kam nur recht langsam voran; immerhin wurden Übergangszeiträume für eine Reihe von Ländern vereinbart.

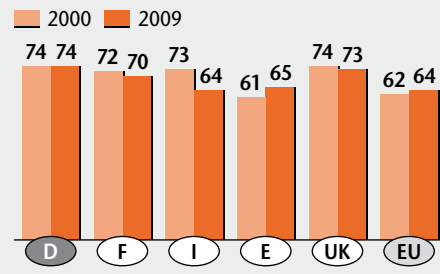
Alles in allem war die Lissabon-Strategie schlichtweg überladen. Nach einer Zählung der Kommission aus dem Jahr 2005 bestand das Paket aus 28 Haupt- und 120 untergeordneten Zielen mit insgesamt 117 verschiedenen Indikatoren – da können Über- und Durchblick schon mal verloren gehen. Die Staats- und Regierungschefs beschloss 2005 denn auch, sich auf die Hauptziele Beschäftigung und Wachstum zu konzentrieren.

Schwerwiegender ist jedoch ein anderer Einwand: Mehr Wettbewerbsfähigkeit

## EU-Ziele: Durchweg verfehlt

Im Jahr 2000 hatten die Staats- und Regierungschefs der Europäischen Union (EU) beschlossen, die Union in einem Zeitraum von zehn Jahren zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wissensbasierten Wirtschaftsraum der Welt werden zu lassen. Als Maßstäbe dienten Indikatoren wie das Bruttoinlandsprodukt je Einwohner, die Arbeitsproduktivität, die Ausgaben für Forschung und Entwicklung oder etwa die Erwerbstätigenquote.

**Bruttoinlandsprodukt je Einwohner**  
in Kaufkraftstandards,  
USA = 100

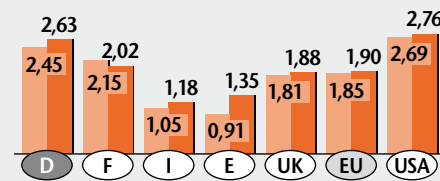


Ursprungsdaten: Eurostat

### Forschung und Entwicklung

Bis 2010 wollten die EU-Staaten die Ausgaben für Forschung und Entwicklung auf 3 Prozent des Bruttoinlandsprodukts erhöhen

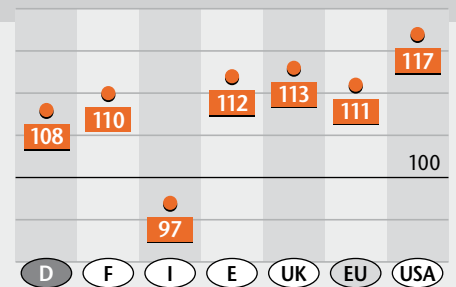
Ausgaben für Forschung und Entwicklung in Prozent  
des Bruttoinlandsprodukts



Quelle: Eurostat

### Produktivität

Arbeitsproduktivität 2009, 2000 = 100

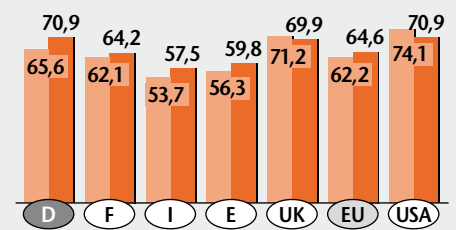


Arbeitsproduktivität: reales Bruttoinlandsprodukt je geleistete Arbeitsstunde; USA 2009: Angaben für 2008  
Ursprungsdaten: OECD, Conference Board

### Beschäftigung

Bis 2010 wollten die EU-Staaten ihre Beschäftigungsquote auf 70 Prozent erhöhen

Beschäftigungsquote



USA 2009: Angaben für 2008; Beschäftigungsquote: Anzahl der erwerbstätigen Personen im Alter von 15 bis 64 Jahren in Prozent der gleichaltrigen Gesamtbevölkerung; Quelle: Eurostat

kann nicht einfach per EU-Dekret verordnet werden. Die Fähigkeit, im marktwirtschaftlichen Wettstreit erfolgreich zu sein, ist primär eine Angelegenheit von Unternehmen – sie setzen sich mit attraktiven Produkten und Dienstleistungen gegen die Konkurrenz durch, realisieren Wertschöpfung und tragen damit zum Wohlstand einer Volkswirtschaft bei. Eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit sollte daher immer auf der Ebene der Unternehmen ansetzen – etwa, wenn es um Be- und Entlastungen der Betriebe durch politische Vorgaben geht.

Mit dem Nachfolgeprojekt „Strategie Europa 2020“ hat die EU-Kommission die Chance, ihre Lissabon-Fehler zu korrigieren. Die Europa-Lenker haben sich eine intelligente, nachhaltige und integrative Wirtschaft auf die Fahnen geschrieben. Diese drei Schwerpunkte werden

durch fünf Ziele (Kasten) und sieben Leitinitiativen untermauert. Der Unterschied zu früheren Strategien: Die neue Initiative hat nicht mehr die Ambition, andere Wirtschaftsräume zu überholen.

Dennoch ist die Gefahr groß, dass der EU in zehn Jahren ein Déjà-vu-Erlebnis widerfährt, sie ihre Ziele also wieder nicht erreicht. Denn wie der Lissabon-Prozess setzt auch die 2020-Strategie zu sehr auf die Plan- und Lenkbarkeit wirtschaftlicher Entwicklungen. Besser wäre es, den mikroökonomischen Grundlagen von Wachstum und Beschäftigung mehr Beachtung zu schenken. Immerhin enthält die neue Strategie einige positive Ansätze wie die Reduzierung der Verwaltungslasten von Unternehmen, die Evaluierung bestehender Rechtsvorschriften und die Beseitigung von Binnenmarkthindernissen.

## Preise für Wissenschaft und Kommunikation



Während die Fußballspieler bei der Weltmeisterschaft in Südafrika noch um den goldenen Pokal kicken, hat das Institut der deutschen Wirtschaft Köln (IW) seine Preise für 2010 schon vergeben: für die beste externe und die beste interne wissenschaftliche Publikation sowie für die beste Kommunikationsleistung innerhalb des IW; jeder Preis ist mit 2.000 Euro dotiert.

Die Auszeichnung für die beste externe Veröffentlichung erhielten Markus Demary und Klaus-Heiner Röhl für ihre Arbeit „Twenty Years after the Fall of the Berlin Wall: Structural Convergence in a Slow-Growth Environment“. Die Studie ist laut Jury – in der die Professoren Juergen B. Donges, Clemens Fuest und Lothar Funk saßen – nicht nur eine „empirisch orientierte und methodisch sorgfältig abgesicherte Studie“, die Forschungsergebnisse „erweitern auch den Kenntnisstand und geben hilfreiche Anregungen für die Wirtschaftspolitik“.

Als beste interne Publikation wurde die Arbeit „Soziale Umverteilung in Deutschland“ von Jochen Pimpertz, Nicole Horschel und Christoph Schröder gewürdigt. Die Untersuchung liefere nicht nur einen neuen methodischen Ansatz zur Analyse der Verteilungswirkungen des Sozialstaats, sondern gehe über die Beschreibung des Ist-Zustands hinaus, indem sie „eine fundierte verteilungspolitische Bewertung konkreter wirtschaftspolitischer Vorschläge“ liefere, wie die Jury lobend befand.

Den IW-Kommunikationspreis, der für Wissenschaftler oder Projekte vergeben wird, die entscheidend zur öffentlichen Reputation des Instituts beitragen, teilen sich in diesem Jahr zwei Preisträger: „PriMa“ und „JUNIOR“.

PriMa ist ein Projekt des IW in Kooperation mit der Unternehmensberatung incon ag und dem Verband der Metall- und Elektro-Industrie Nordrhein-Westfalen. Das Team entwickelt ganzheitliche personalpolitische Konzepte zum Thema Demografiefälle. Unternehmen bekommen damit eine Handlungsanweisung sowie Hilfen, wie sie mit den Folgen einer alternden Belegschaft umgehen können.

Bei JUNIOR handelt es sich um ein Projekt, das seit 1994 Jungen und Mädchen dabei unterstützt, eine Schülerfirma zu gründen und ein Jahr lang zu führen. Etwa 50.000 Jugendliche haben bislang bei dieser Initiative mitgemacht.

## Stickstoffdioxid

# Gefahr noch nicht gebannt

**Seit Anfang 2010 gelten europaweit neue Grenzwerte für das Reizgas Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>). Doch diese Marke wird in der Bundesrepublik flächendeckend überschritten: In den meisten größeren deutschen Städten lag die NO<sub>2</sub>-Belastung im Jahresmittel 2009 über dem jetzt zulässigen Niveau. Da der Straßenverkehr Hauptverursacher für den Luftschadstoff ist, steht in vielen Kommunen die Einführung neuer Umweltzonen zur Debatte. Und auch viele betroffene Unternehmen wollen die Umwelt schonen – mithilfe abgasärmerer Autos und einer besseren Logistik.**

Es ist ein bisschen so wie vor fünf Jahren: Als Anfang 2005 die neuen Grenzwerte für Feinstaub in Kraft traten, wurden viele Kommunen und Unternehmen kalt erwischt. Kaum jemand hatte sich auf die Aufgabe vorbereitet, die Emissionen verringern zu müssen. Zwar rüsteten viele Privatpersonen und Betriebe ihre Dieselfahrzeuge mit Partikelfiltern aus, doch dass die Feinstaubbelastung damals drastisch zurückging, war vor allem den Wetterbedingungen geschuldet: Es gab so viel Wind und Luftaustausch in Deutschland, dass sich der gesundheitsgefährdende Staub nicht in geballter Menge ansammeln konnte. Sichtbarste Folge der Feinstaubregelungen war darüber hinaus die Einführung von Umweltzonen in mehreren deutschen Städten.

Seit Januar 2010 gilt nun ein neuer Grenzwert für Stickstoffdioxid, einen Reizgas, das vor allem bei der Verbrennung von Kraftstoff im Motor entsteht und in sehr hohen Konzentrationen die Lunge schädigen kann. Die neue Regelung sieht vor, dass die Stickstoffdioxidkonzentration in der gesamten Europäischen Union im Jahresmittel unterhalb von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft liegen muss. In Deutschland allerdings wurde dieser Wert im vergangenen Jahr flächendeckend überschritten (Grafik):

**An 81 von insgesamt 251 innerstädtischen Messstationen lag die NO<sub>2</sub>-Konzentration im Jahresmittel 2009 über dem heutigen Grenzwert. Weitere 28 Standorte erreichten mit einem Wert von mindestens 35 und maximal 40 Mikrogramm Stickstoff-**

**dioxid pro Kubikmeter immer noch kritische Werte.**

Die höchste Reizgaskonzentration gab es in München: An der Landshuter Allee betrug der NO<sub>2</sub>-Wert im Jahresdurchschnitt 2009 mehr als 90 Mikrogramm je Kubikmeter. Besonders hoch war die Reizgasbelastung auch in den Innenstädten von Stuttgart, Freiburg, Düsseldorf und Köln. Doch betroffen sind nicht nur Großstädte, auch in kleineren Kommunen wie Itzehoe oder Reinheim kam es zu Überschreitungen.

Wo 2009 zu viel Reizgas in der Luft war, wird auch 2010 kein reines Lüftchen wehen: Mit Sicherheit werden zumindest die Städte, in denen der Grenzwert zuletzt um 20 Prozent und mehr überschritten wurde, auch dieses Jahr wieder zu hohe NO<sub>2</sub>-Konzentrationen aufweisen. Denn wie bei der Feinstaubdebatte 2005 weiß auch derzeit niemand so recht, wie

### NO<sub>2</sub>-Belastung: Vielerorts zu hoch

An so vielen Messstationen in deutschen Stadtgebieten lag die Stickstoffdioxidkonzentration im Jahresmittel 2009 ...

|  |     |
|--|-----|
| über dem aktuell gültigen Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter | 81  |
| zwischen 35 und 40 Mikrogramm pro Kubikmeter                         | 28  |
| unter 35 Mikrogramm pro Kubikmeter                                   | 142 |
| Messstationen insgesamt  | 251 |

© 2010 IW Medien • iwd 25

Quelle: Umweltbundesamt

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

die Konzentration von Stickstoffdioxid praxistauglich gesenkt werden kann: NO<sub>2</sub> ist technisch viel schwerer zu bekämpfen als Feinstaub und auch deutlich weniger wetterabhängig. Hinzu kommt, dass die derzeit existierenden Umweltzonen zur Minimierung des Reizgases offensichtlich nur bedingt beitragen, denn acht der zwölf am stärksten belasteten Städte haben bereits Fahrverbote für bestimmte Autogruppen im innerstädtischen Bereich erlassen.

Um auf die EU-Regularien für Stickstoffdioxid zu reagieren, sind derzeit folgende Maßnahmen möglich oder werden diskutiert:

- **Kommunen**, deren Luft im Schnitt mit mehr als 40 Mikrogramm NO<sub>2</sub> pro Kubikmeter belastet ist, können sich eine Galgenfrist bei der Europäischen Kommission verschaffen. Dabei befreit Brüssel eine Stadt für einige Jahre von der Pflicht, den Grenzwert einzuhalten. Voraussetzung ist allerdings, dass die beantragende Stadt oder Gemeinde einen geeignet erscheinenden Plan vorlegt, wie sie die Belastung in Zukunft unter das maximal zulässige Niveau senken will. Die Erteilung solcher Ausnahmegenehmigungen handelt die EU allerdings recht restriktiv: Bislang hat die Kommission 74 Prozent aller Anträge abgelehnt, wobei die entsprechenden Anfragen aus Deutschland lediglich zu 14 Prozent abgeschmettert wurden.

Positiv ausgewirkt hat sich beispielsweise, dass viele deutsche Kommunen in ihren Fristverlängerungsanträgen auf die Einrichtung neuer oder die Verschärfung bereits vorhandener Umweltzonen setzen. So gibt es in Deutschland immer noch eine Reihe von Städten, die bislang über keine solche Zone verfügen – Hamburg beispielsweise. Und in den Kommunen, in denen es Fahrverbote gibt, variieren die Bestimmungen deutlich. So dürfen etwa in Köln auch emissionsstarke Fahrzeuge mit roter Plakette ge-

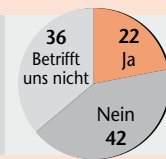
## NO<sub>2</sub>-Reduktion: Vor allem eine Frage des Fuhrparks

Mit diesen Strategien wollen Unternehmen auf die seit Januar 2010 geltenden Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) reagieren, in Prozent

|  | Firmen bis 10.000 Mitarbeiter | Firmen über 10.000 Mitarbeiter | Insgesamt |
|--|-------------------------------|--------------------------------|-----------|
| Veränderung des Fahrzeugparks                    | 83,3                          | 63,6                           | 70,6      |
| Veränderung der Routenplanung im Logistikkonzept | 33,3                          | 45,5                           | 41,2      |
| Jobtickets u.Ä. für Mitarbeiter                  | 0,0                           | 36,4                           | 23,5      |
| Verlagerung von Transporten auf die Schiene      | 0,0                           | 27,3                           | 17,6      |
| Vorfeldverhandlungen mit der Stadt/Gemeinde      | 16,7                          | 18,2                           | 17,6      |
| Sonstige Maßnahmen                               | 16,7                          | 9,1                            | 11,8      |
| Es gibt noch keine konkreten Vorhaben            | 0,0                           | 9,1                            | 5,9       |
| Verlagerung von Standorten                       | 0,0                           | 0,0                            | 0,0       |

© 2010 IW Medien - iwd 25

Gibt es in Ihrem Unternehmen bereits Überlegungen, auf die neuen NO<sub>2</sub>-Grenzwerte zu reagieren? Angaben in Prozent



Befragung von 171 Umweltexperten in Unternehmen im Oktober 2009  
Quelle: IW-Umweltexpertenpanel

Mehrfachnennungen  
Quelle: IW-Umweltexpertenpanel

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

schützte Bereiche befahren; in anderen Kommunen ist dies nur Pkws mit grüner Plakette gestattet – diese Fahrzeuge genügen der Euro-4-Abgasnorm. Experten gehen jedoch davon aus, dass nur die strenge Auto-Abgasnorm Euro 6 den Ausstoß von NO<sub>2</sub> nachhaltig verringert – diese Schadstoffklasse ist für Neuwagen allerdings erst ab dem Herbst 2015 vorgeschrieben.

Umweltverbände plädieren darüber hinaus für zeitweilige Fahrverbote in den stark belasteten innerstädtischen Bezirken oder für die Einführung einer Citymaut, die nach dem Schadstoffausstoß gestaffelt sein sollte.

Techniker haben sogar die – völlig unrealistische – Variante ins Spiel gebracht, den Stickstoffdioxidgehalt an stark belasteten Straßenzügen zu verringern, indem zur besseren Durchlüftung Gebäude abgerissen werden.

• **Unternehmen** sind ebenfalls in der Verantwortung, denn auch sie tragen zum Verkehrsaufkommen und somit zum Ausstoß von Stickstoffdioxid bei. Das Institut der deutschen Wirtschaft Köln (IW) ist deshalb der Frage nachgegangen, ob und gegebenenfalls in welcher Form die Wirtschaft auf die neuen NO<sub>2</sub>-Grenzwerte reagieren will. Das Problembewusstsein war zumindest im Herbst vergangenen Jahres noch nicht sonderlich ausgeprägt (Grafik):

**So gaben im Oktober 2009 nur rund 20 Prozent der befragten Umweltexperten in Unternehmen an, bereits über konkrete Maßnahmen bezüglich der Stickstoffdioxid-Reduktion nachzudenken. Jeder dritte Betrieb sah sich sogar von dieser Problematik gar nicht betroffen.**

Bei denen, die sich aktiv mit dem Thema Reizgas auseinandersetzen, steht vor allem die Mobilität auf dem Prüfstand – und zwar sowohl die der Waren als auch die der Mitarbeiter. Gut 70 Prozent der betroffenen Unternehmen wollen ihren Fahrzeugpark mit abgasärmeren

Modellen bestücken, rund 41 Prozent setzen auf eine optimierte Routenplanung. Die Verlagerung von Transporten auf die Schiene ziehen fast 18 Prozent der Betriebe in Betracht.

Vor allem große Unternehmen erwägen Jobtickets, die den Mitarbeitern das Umsteigen vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel schmackhaft machen sollen. Solche mitarbeiterorientierten Strategien sind für mehr als ein Drittel dieser Betriebe relevant.

Weder die Städte und Gemeinden noch die privaten Firmen können jedenfalls bei ihren Überlegungen auf schnelle Hilfe durch technische Innovationen hoffen. So sind beispielsweise Nachrüst-Systeme zur Reduktion der Stickoxidemissionen für Verbrennungsmotoren so kompliziert und teuer, dass ihnen auf dem Markt kaum eine Chance eingeräumt wird.

## G20-Gipfel

## Bankenabgabe als Zankapfel

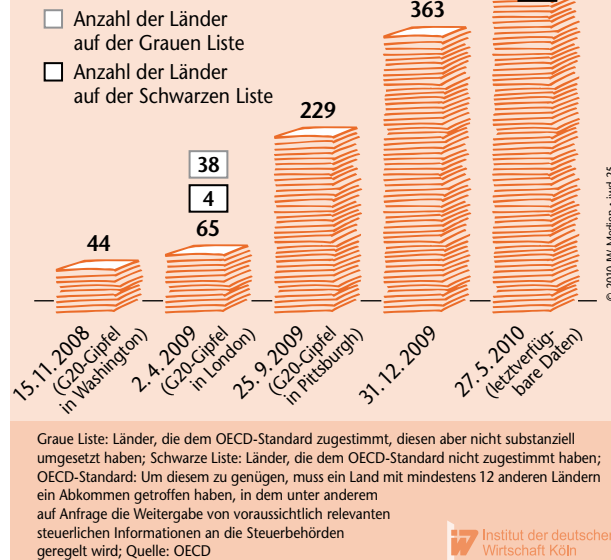
Auf dem bevorstehenden Gipfeltreffen der G20-Staaten stehen umfangreiche Reformvorhaben im Finanzsektor zur Diskussion. Die bisherigen Fortschritte sind überschaubar – vor allem die risikobezogene Bankenabgabe ist umstritten. Besser sieht es bei der angestrebten Trockenlegung von Steueroasen aus.

Am 26. und 27. Juni treffen sich die Staats- und Regierungschefs von 19 Industrie- und Schwellenländern sowie zwei Vertreter der EU im kanadischen Toronto. Das Programm ist ambitioniert – die politischen Spitzen wollen vor allem die Weichen für entscheidende Finanzmarktformen stellen.

Dabei geht es unter anderem darum, zahlreiche neue Vorschriften zur Risikoversicherung von Banken durchzusetzen und die Vergütungssysteme für Manager sowie die Rechnungslegungsvorschriften zu reformieren. Außerdem sollen Hedgefonds und Rating-Agenturen stärker reguliert und unter Aufsicht gestellt werden. Schließlich wollen die G20-Staaten auch die Umsetzung bereits beschlossener Reformen systematisch kontrollieren. Regierungen, die nicht mitziehen, sollen öffentlich

### Steueroasen werden trockengelegt

Anzahl der zwischen jeweils zwei Staaten unterschriebenen Doppelbesteuerungsabkommen oder Abkommen zum Austausch von Steuerinformationen



kritisiert und so zum Einlenken bewegen werden.

In der Realität aber stecken viele Neuerungen noch im frühen Stadium der Diskussion – zum einen, weil die Finanzmärkte komplexe Gebilde sind und über die möglichen Auswirkungen der Reformen große Unsicherheit herrscht. Zum anderen müssen die Vorhaben international mühsam abgestimmt werden. Ein Zankapfel ist besonders groß:

• **Einführung einer risikobezogenen Bankenabgabe.** Mit diesem Instrument beabsichtigt die Politik vor allem, den Bankensektor an den Kosten der jüngsten Finanzmarktkrise, aber auch eventueller künftiger Turbulenzen angemessen zu beteiligen. Allerdings könnte die Abgabe die Banken glauben machen, mit dem gezahlten Geld das Recht auf Rettung durch den Staat zu erwerben. Dann würden sie sich in Zukunft kaum vorsichtiger verhalten als bisher. Diesen Fehlanreiz wollen die G20 aber dadurch begrenzen, dass Banken im Krisenfall mit einer

Abwicklung rechnen müssen – wobei diese so gestaltet sein soll, dass nicht das ganze Finanzsystem kippt.

Jedenfalls erwägen Deutschland, Großbritannien und die USA, die Bankenabgabe einzuführen, sofern die anderen G20-Staaten mitziehen. Zu den Widersachern gehört ausgerechnet der aktuelle Gipfel-Gastgeber Kanada. Aber auch einige Schwellenländer schießen quer. Eine Bankenabgabe ist jedoch nur dann sinnvoll, wenn alle wichtigen Finanzzentren mitmachen, weil andernfalls neue Schlupflöcher entstehen.

Dass Einigkeit stark macht, zeigt sich bei einem ganz anderen Thema:

• **Trockenlegung von Steueroasen.** Um Länder mit laxer Steuergesetzgebung zu disziplinieren, hatte die OECD im April 2009 eine Graue Liste mit 38 Staaten und eine Schwarze Liste mit 4 Staaten vorgelegt, die international nur unzureichend oder gar nicht kooperieren – etwa wenn es um die mögliche Verfolgung von Steuerhinterziehern geht. Zu den „Sünder-Ländern“ gehörten unter anderem die Schweiz, Belgien und Österreich.

Seither haben der öffentliche Druck sowie Sanktionsdrohungen durch die G20-Staaten zu erheblichen Fortschritten geführt. Inzwischen ist die Schwarze Liste leer und auf der Grauen Liste stehen nur noch 14 Länder (Grafik).

Zudem ist die Zahl der bilateralen Vereinbarungen zum Austausch von Steuerinformationen sowie der Doppelbesteuerungsabkommen seit Frühjahr 2009 von 65 auf mehr als 500 gestiegen.

Letztlich muss es jedoch gelingen, alle Staaten unter den steuerlichen Regulierungshut zu bekommen.

Dieser Ausgabe liegt unsere Veröffentlichung „Wirtschaft und Unterricht“ bei.

Für Adressaufkleber