

Qualität schafft Akzeptanz

Achtjähriges Gymnasium. Das Abitur nach acht Jahren weiterführender Schule ist immer noch umstritten. Doch die Bundesländer dürfen nicht der Versuchung erliegen, das Rad zurückzudrehen. Stattdessen sollten sie die Akzeptanz des achtjährigen Gymnasiums erhöhen, indem sie die Qualität der Schule verbessern.

Vor 15 Jahren beschlossen die Bundesländer, die Schüler an Gymnasien in acht statt neun Jahren zum Abitur zu führen. Inzwischen ist die G8-Regelung überall umgesetzt worden und nur in drei Ländern sind die ersten G8-Jahrgänge noch nicht bis zum Abi vorgedrungen.

Doch Schüler, Eltern und Lehrer klagen vielerorts über zu viel Druck

durch das „Turbo-Abitur“. Die Politik reagiert hektisch: In Baden-Württemberg laufen Vorbereitungen, Gymnasien die Rückkehr zur neunjährigen Gymnasialzeit zu ermöglichen; und auch Hessen will die G8-Reform zum Teil rückgängig machen, wohl nicht zuletzt wegen des Unmuts der Lehrer über ihre Unterrichtsbelastung (Grafik):

Im Durchschnitt unterrichten Lehrer an hessischen Gymnasien formal gut 26 Stunden pro Woche – das sind rund 6 Stunden mehr als in Schleswig-Holstein und Thüringen.

Die Unzufriedenheit mit der G8-Regelung dürfte aber auch noch auf anderen Begleiterscheinungen der verkürzten Schulzeit beruhen. So wurde die dreijährige gymnasiale Oberstufe beibehalten. Daher müssen Schüler, die nach sechs Jahren Haupt- oder Realschule aufs Gymnasium wechseln, dort die zehnte Klasse wiederholen. Derzeit dreht immerhin jeder siebte Schüler →

Das Pensum der Lehrer

Wöchentliche Unterrichtsstunden je Lehrer in der Sekundarstufe I an Gymnasien im Jahr 2010

Hessen	26,3	Nordrhein-Westfalen	21,9
Bremen	23,8	Mecklenburg-Vorpommern	21,6
Berlin	23,1	Hamburg	21,4
Brandenburg	22,7	Saarland	21,2
Rheinland-Pfalz	22,6	Sachsen	20,9
Baden-Württemberg	22,1	Sachsen-Anhalt	20,6
Bayern	22,1	Thüringen	20,2
Niedersachsen	22,1	Schleswig-Holstein	20,1

Unterrichtsstunden: auf Vollzeitstellen umgerechnet, einschließlich Abminderungsstunden (z.B. für die Betreuung der Schulbibliothek) und bezahlter Mehrarbeit
Ursprungsdaten: Kultusministerkonferenz

Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

© 2012 IW Medien - iwd 30

Inhalt

Pkw-Markt. Die deutschen Autohersteller fahren ihren europäischen Konkurrenten davon. Die leiden unter der Schwäche ihrer Heimatmärkte und dem Wettbewerb aus Fernost.
Seite 3

Bahnverkehr. Die Seidenstraße zwischen Europa und Asien soll als Schienenweg wiederbelebt werden. Denn mit der Bahn geht es schneller nach China als etwa mit dem Schiff.
Seite 4-5

Warenkorb. Die Kaufkraft der Nettoverdienste ist in den vergangenen 20 Jahren zwar kaum gestiegen. Allerdings muss für viele Dinge heute weniger lange gearbeitet werden.
Seite 6-7

Olympia. Die Kosten für die Olympischen Sommerspiele in London haben sich seit der Bewerbung im Jahr 2003 mehr als verdoppelt – Leidtragende sind die britischen Steuerzahler.
Seite 8

Präsident:
Dr. Eckart John von Freyend
Direktor:
Professor Dr. Michael Hüther
Mitglieder:
Verbände und Unternehmen in Deutschland

Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

→ der Oberstufe eine solche un-
freiwillige Extrarunde.

Vor allem aber haben alle Länder
die wöchentliche Zahl der Unter-
richtsstunden aufgestockt, damit der
Lernstoff bewältigt werden kann.
Die Unterschiede zwischen den Län-
dern sind allerdings groß (Grafik):

**Während sich der wöchentliche Un-
terricht für Berliner Gymnasiasten
seit der G8-Einführung um 16 Pro-
zent auf fast 44 Stunden verlängert
hat, sitzen die Jugendlichen aus dem
benachbarten Brandenburg mit knapp
37 Stunden nur 5 Prozent länger im
Klassenraum als früher.**

Das Überraschende: Mehr Unter-
richt führt nicht unbedingt zu bes-
seren Ergebnissen. In Hessen zum
Beispiel büffeln die Schüler mit gut
40 Stunden je Woche in der Sekun-
darstufe I überdurchschnittlich lan-
ge. Sie haben zudem in den Klassen
fünf bis neun auch mehr Deutsch-
unterricht als ihre Altersgenossen in

Bayern und Baden-Württemberg.
Trotzdem belegten die hessischen
Gymnasiasten beim Deutschtest des
Instituts zur Qualitätsentwicklung
im Bildungswesen zuletzt nur den
zwölften Platz – Bayern und Baden-
Württemberg kamen dagegen aufs
Trepptchen.

Zwar sind Schüler und Eltern
meist zufriedener mit der Schule und
akzeptieren die G8-Reform eher,
wenn es Ganztagsunterricht gibt.
Doch der ist bundesweit erst an je-
dem zweiten Gymnasium Usus und
oft nur freiwillig. Im Jahr 2010 waren
zum Beispiel nur 1,7 Prozent der
hessischen Gymnasien gebundene
Ganztagschulen, haben also ihre
Schüler verpflichtet, an mindestens
drei Wochentagen für jeweils mindes-
tens sieben Zeitstunden am angebo-
tenen Unterricht teilzunehmen.

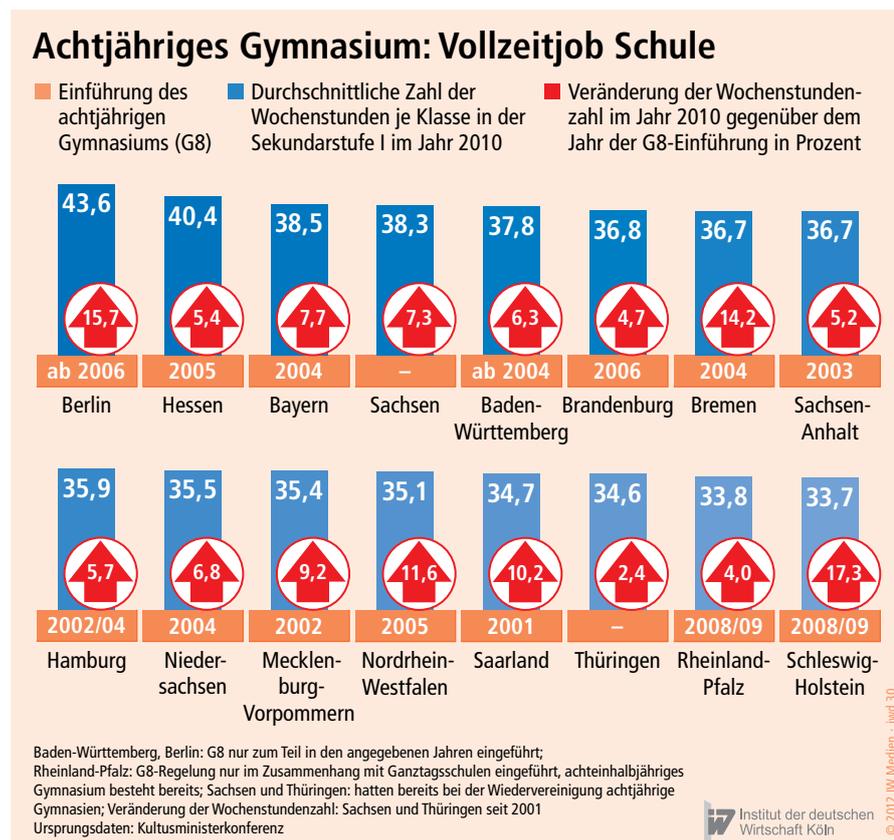
Trotz aller Probleme ist eine gene-
relle Rückkehr zum neunjährigen
Gymnasium nicht sinnvoll. Denn für

eine kürzere Schulzeit gibt es gute
Gründe, schließlich hatte Deutsch-
land im internationalen Vergleich
zuletzt die ältesten Abiturienten und
Hochschulabsolventen (vgl. iwD
41/2010). Gerade angesichts der al-
ternden Bevölkerung sollten junge
Leute – bei gleicher Ausbildungs-
qualität – früher ins Berufsleben
starten können. Damit kommt das
erste Gehalt eher aufs Konto, und
der Staat kann höhere Steuereinnah-
men sowie zusätzliche Sozialversi-
cherungsbeiträge verbuchen.

Folglich sollten die Kultusminis-
ter mehr tun, um die Akzeptanz der
G8-Regelung zu verbessern. Es
kommt vor allem darauf an, dass die
Qualität der Schulen und des Unter-
richts stimmt.

Hier aber besteht Nachholbedarf.
So haben Schulinspektionen in Hes-
sen gezeigt, dass die verschiedenen
Methoden, Wissen und Kompe-
tenzen zu vermitteln, an den Gym-
nasien zu wenig genutzt werden –
anderswo sind die Befunde ähnlich.
Zudem kommt die individuelle För-
derung besonders leistungsstarker
und schwächerer Schüler zu kurz.
Oft fehlt auch ein funktionierendes
Qualitätsmanagement, welches er-
fordert, dass die Schule systematisch
an der Verbesserung des Unterrichts
arbeitet und den Erfolg der getrof-
fenen Maßnahmen überprüft.

Vor diesem Hintergrund sollten
die Bundesländer z.B. die Schullei-
tungen mit Personal- und Budget-
verantwortung ausstatten, sodass sie
etwa Lehrer selbst einstellen und ggf.
auch disziplinarische Maßnahmen
ergreifen können, wenn das Lehrper-
sonal die Anforderungen der Schule
an den Unterricht nicht erfüllt. Denn
nur so könnten die Schulleitungen
besser als bisher selbst für eine hö-
here Unterrichtsqualität sorgen.



Konkurrenz abgehängt

Pkw-Markt. Die deutschen Autohersteller fahren ihren europäischen Konkurrenten davon. Denn französische und italienische Autobauer leiden nicht nur unter der Schwäche ihrer Heimatmärkte. Sie werden auch von den koreanischen Herstellern ausgebremst, die ebenfalls Kleinwagen en masse produzieren.

Dieser Tage macht Opel einmal mehr Schlagzeilen. Von Werkschließungen in Deutschland ist die Rede. Ein Blick in die aktuelle Statistik der Neuzulassungen zeigt, warum das Thema gerade jetzt wieder hochkocht. Im ersten Halbjahr 2012 hat die Opel-Mutter General Motors (GM) in Europa fast 11 Prozent weniger Fahrzeuge verkauft als im Vorjahreszeitraum (Grafik).

Im Vergleich dazu sind die deutschen Autohersteller weitgehend in der Spur geblieben. Daimler konnte bei den Zulassungen sogar leicht zulegen.

Dabei treffen BMW, Mercedes, Audi und VW nicht nur den Geschmack der europäischen Kunden. Auch jenseits der Ozeane kommt Vorsprung durch Technik offenbar gut an:

Weltweit trägt jeder fünfte Neuwagen das Logo einer deutschen Konzernmarke. Im Wachstumsmarkt China liegt Deutschlands Marktanteil sogar noch etwas höher.

Den französischen und italienischen Herstellern, die vorwiegend Kleinwagen für die heimischen Käufer produzieren, brechen dagegen die Märkte weg:

Die Neuzulassungen sanken im ersten Halbjahr 2012 gegenüber dem

Deutsche Autohersteller bleiben in der Spur

Pkw-Neuzulassungen in der EU, Island, Norwegen, Schweiz und Liechtenstein im ersten Halbjahr 2012

		Veränderung gegenüber Vorjahreszeitraum in Prozent	Marktanteil in Prozent
Alle Marken	6.896.348	-6,3	100
darunter			
FIAT-Gruppe	456.191	-16,5	6,6
PSA	827.524	-13,7	12,0
Renault/Nissan	821.749	-13,3	11,9
GM-Gruppe	573.384	-10,7	8,3
Ford	532.819	-9,9	7,7
Toyota-Gruppe	294.593	-1,1	4,3
Volkswagen-Gruppe	1.660.168	-0,8	24,1
BMW-Gruppe	420.820	-0,5	6,1
Daimler	349.312	0,7	5,1
Hyundai	232.454	12,2	3,4
KIA	173.232	25,1	2,5

EU ohne Malta; Quelle: European Automobile Manufacturers' Association

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 2012 IW Medien - iw-d 30

Vorjahr in Frankreich um 14,4 Prozent, in Italien um 19,7 Prozent und in Spanien um 8,2 Prozent.

In der Folge erlitten FIAT, PSA und die Renault-Gruppe starke Absatzeinbußen. Die Neuzulassungen der französischen Marken sanken um jeweils gut 13 Prozent – auch weil die Abwrackprämie 2011 in Frankreich auslief. Italienische Marken wie FIAT schrumpften ebenfalls zweistellig. Sie spüren die durch die Staatsschuldenkrise gewachsene Zurückhaltung der Käufer.

Die Fokussierung der Franzosen und Italiener auf Kleinwagen und ihre Heimatmärkte rächt sich damit. Die Auslastung der Werke in Italien und Frankreich liegt einer aktuellen Studie zufolge nur bei 54 respektive 60 Prozent – zu wenig, um Gewinn zu machen. Damit fehlt Geld für Investitionen und die Entwicklung neuer Antriebskonzepte, die über die Zukunftsfähigkeit der Branche entscheiden.

Allein die deutsche Autoindustrie investiert pro Jahr 20 Milliarden Euro

in die Forschung und Entwicklung, davon 3 bis 4 Milliarden Euro in alternative Antriebssysteme.

Langfristig hat sich die Modellpolitik der deutschen Autohersteller ausgezahlt:

In Deutschland wurden 2011 gut 5,9 Millionen Pkws gebaut, etwa 800.000 mehr als im Jahr 2000.

In Frankreich liefen 2011 nur noch 1,9 Millionen Fahrzeuge vom Band, eine Million weniger als 2000.

In Italien sank die Produktion sogar um zwei Drittel auf gut 500.000 Pkws.

Erschwert wird die Lage der südeuropäischen Hersteller aber auch durch den Erfolg der Koreaner, die sich ebenfalls auf preiswerte Modelle spezialisiert haben und so den europäischen Markt erobern.

Den Weg freigemacht für KIA und Co. hat nicht zuletzt Brüssel. Denn die Europäische Union hat im vergangenen Jahr ein Freihandelsabkommen mit Südkorea geschlossen, das den Import von Pkws stark erleichtert.

Die eiserne Seidenstraße

Bahnverkehr. Die Seidenstraße zwischen Europa und Asien soll als Schienenweg wiederbelebt werden. Denn die Bahn ist schneller als das Schiff in China und günstiger als das Flugzeug. Einige deutsche Firmen nutzen diesen Weg bereits, werden aber noch an den Grenzen ausgebremst.

Über Jahrhunderte war die Seidenstraße die wichtigste Handelsroute zwischen Europa und Asien (Kasten). Heute wird stattdessen meist der Seeweg genutzt. Allein im Hamburger Hafen werden auf der Nord-Ost-Asien-Route jedes Jahr fast vier Millionen Container umgeschlagen. Hamburg, Rotterdam, Antwerpen und all die anderen Häfen werden durch diese riesigen Mengen zum Nadelöhr, denn der Ausbau der Verbindungen ins Hinterland kann mit dem steigenden Container-Aufkommen nicht mehr Schritt halten. In China gibt es ähnliche Probleme.

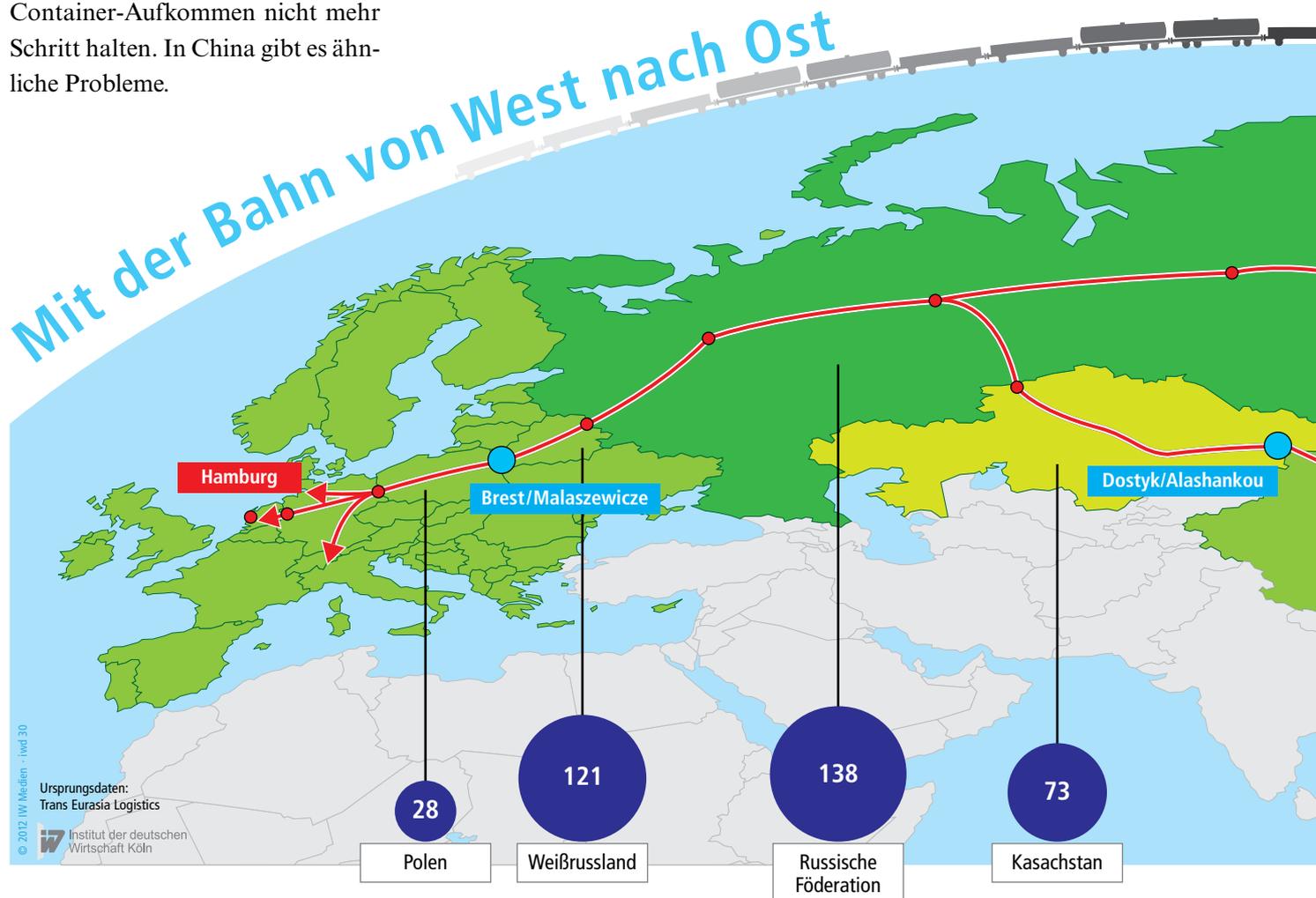
Hinzu kommt, dass in China vor allem die Küstenregionen boomen und die chinesische Regierung nun dafür sorgen will, dass das Binnenland aufschließt. Durch die staatliche Förderpolitik und gestiegene Lohnkosten in den Küstenregionen wandert die Produktion vermehrt in das chinesische Binnenland ab – der Transport muss also teilweise über Land gehen.

Eine besonders wichtige Rolle spielt dabei Chongqing im Süden des Landes: Die größte Stadt der Welt

ist Produktionszentrum und Handelsknotenpunkt. Doch der Transport der Waren bis zum Hafen in Shanghai dauert drei Tage.

Genau deshalb rückt die alte Seidenstraße wieder ins Blickfeld. Was zu Marco Polos Zeiten mit Kamelen erledigt wurde, macht heute die Bahn: Der Transport auf der Schiene ist zum einen schneller als der preisgünstigere Seetransport und zum anderen billiger als die schnellere Luftfracht.

Der Schienenweg nach China wird zunehmend genutzt – entweder über die Transsibirische Eisenbahn oder die südliche Route nach Zentralchina (Karte):



Derzeit fährt täglich ein Güterzug mit Autoteilen von Leipzig ins 11.000 Kilometer entfernte Shenyang und ist für diese Strecke zwischen 21 und 23 Tage unterwegs. Auch die Strecke Duisburg-Chongqing wird regelmäßig bedient.

Der Schienenverkehr ist für einige Gütergruppen künftig eine echte Alternative im Asienhandel. Noch sind die Kapazitäten allerdings beschränkt: Ein Güterzug kann 200 Standardcontainer befördern, große Schiffe weit über 10.000.

Zudem ist der Weg über die eiserne Seidenstraße auch mit Problemen belastet. So müssen die Züge auf der Strecke mehrere Zollgrenzen überschreiten. Vor allem auf dem Weg nach China gibt es häufig Probleme, was auch der Logistics Performance Index der Weltbank zeigt,

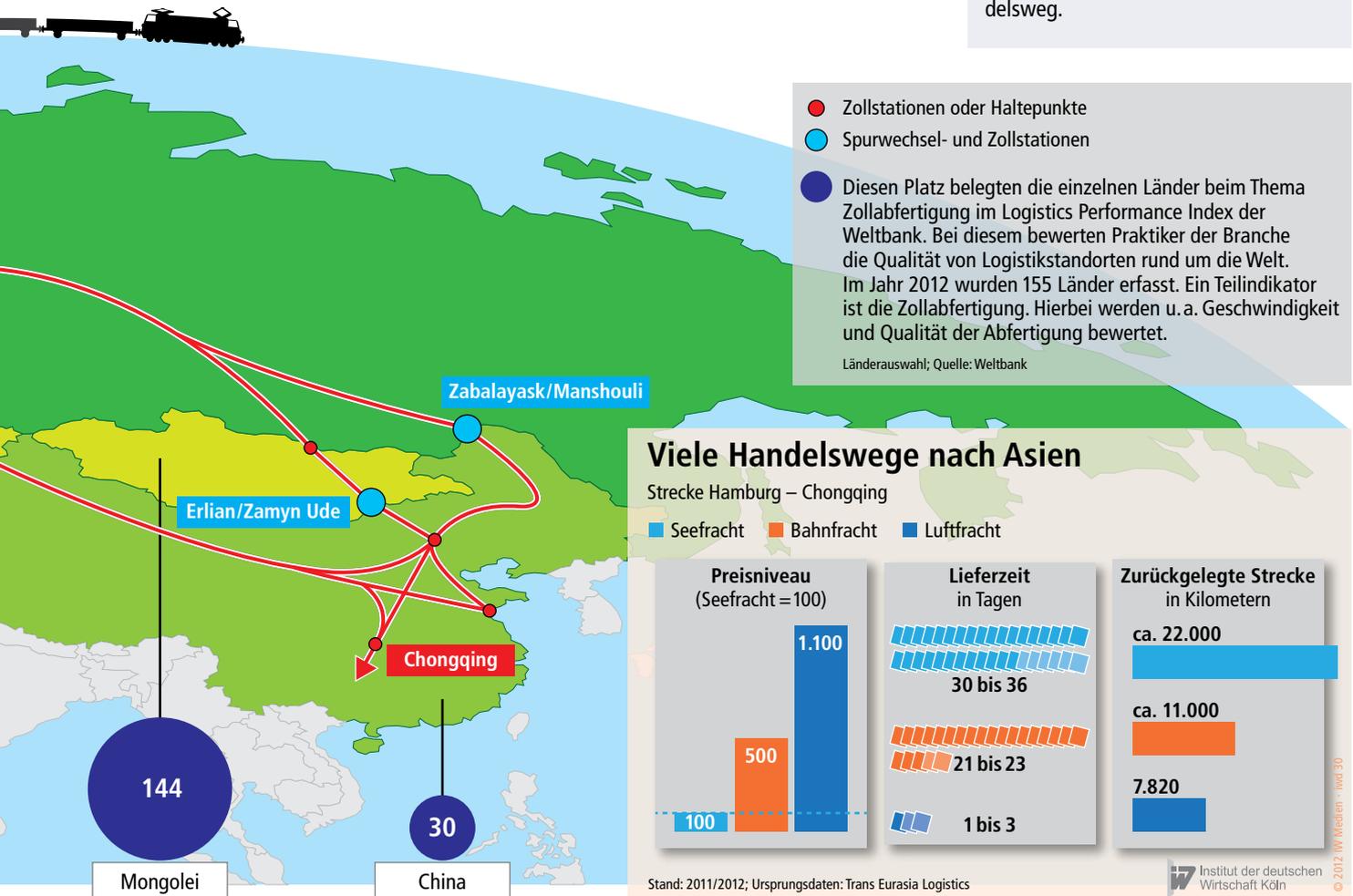
der Logistikstandorte bewertet und etwa deren Geschwindigkeit bei der Zollabfertigung untersucht (Grafik).

Auf dem Weg von Europa nach China fährt die Bahn durch Weißrussland, Russland, die Mongolei und Kasachstan – und muss damit durch einige der kritischsten Zollabfertigungen der Welt.

Hinzu kommt: Im Gebiet des alten Zarenreichs fährt die Bahn auf einer anderen Spurbreite als in Europa und China. Die Züge müssen mindestens zweimal umgesetzt werden, was Zeit und Geld kostet. Wenn aber die administrativen Hindernisse konsequent angegangen werden, etwa durch einen einheitlichen Frachtbrief, sollte die Reise in 12 bis 15 Tagen möglich sein. Das wäre doppelt so schnell wie mit dem Schiff.

Die Seidenstraße

Ihren Namen erhielt die Seidenstraße zwar erst 1877 von dem Geografen Ferdinand Freiherr von Richthofen – genutzt wurde die älteste Handelsroute der Welt aber schon um 100 v. Chr., als die ersten Karawanen von der damaligen chinesischen Hauptstadt Chang'an, dem heutigen Xi'an, in Richtung Mittelmeer starteten. Die Seidenstraße ist nicht nur eine Route, sondern ein Netz aus Handelswegen, und führt u.a. durch China, Indien, Pakistan, Usbekistan und die Türkei. Die alte Seidenstraße – von Xi'an bis Rom – ist 10.000 Kilometer lang. Das gesamte Netz der Handelsroute misst 140.000 Kilometer. Mit Kamelen wurden neben Seide auch Jade, Keramik, Gewürze, Gold und Glas transportiert. Der verstärkte Seehandel machte die beschwerliche Reise über die Seidenstraße spätestens ab dem 15. Jahrhundert immer weniger notwendig. Erst in jüngster Zeit hat die alte Route wieder an Bedeutung gewonnen – zuerst für den Tourismus, dann als Handelsweg.



144
Mongolei

30
China

Männerspielzeug wurde billiger

Warenkorb. Die Kaufkraft der Nettoverdienste ist in den zurückliegenden 20 Jahren zwar kaum gestiegen. Allerdings müssen sowohl die Damen für ihre Schuhe als auch die Männer für ihr Technik-Spielzeug heute weniger lange arbeiten als früher. 

Viele Bundesbürger nörgeln nicht zuletzt deshalb am Euro herum, weil angeblich zu D-Mark-Zeiten alles billiger war als heute. Auf den ersten Blick stimmt das, denn in Westdeutschland sind die Preise in den vergangenen 20 Jahren um 43 Prozent gestiegen. Gleichzeitig wuchsen aber auch die Nettoeinkommen – um 45 Prozent. Unterm Strich können sich die Deutschen heute also sogar etwas mehr leisten als 1991.

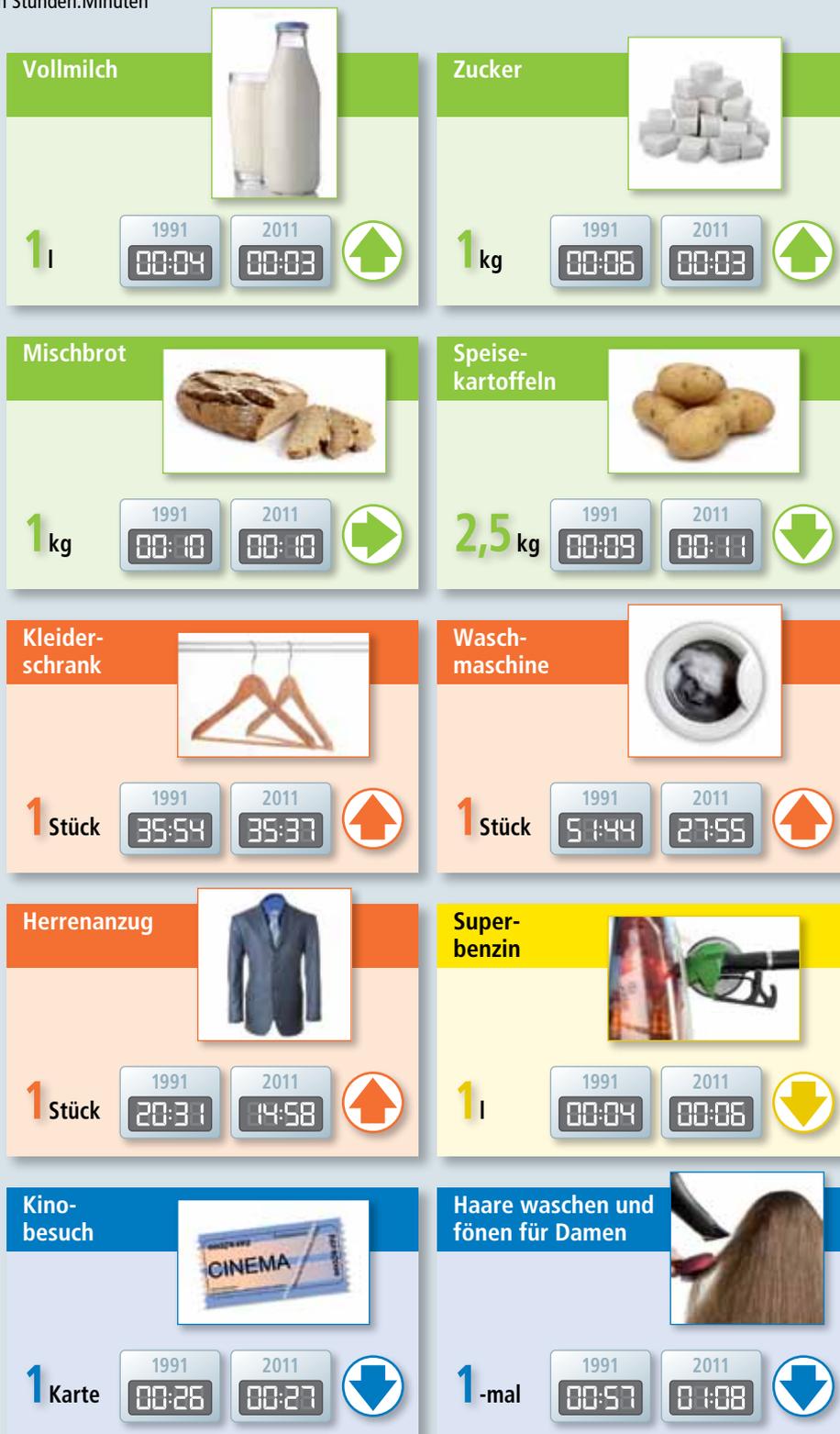
Anders gerechnet: Um den gleichen Warenkorb wie anno '91 zu erwerben, müssen die Bundesbürger heute im Schnitt nicht länger arbeiten als früher (Kasten). Weil aber die Kaufgewohnheiten von Mensch zu Mensch genauso unterschiedlich sind wie die Preisentwicklung für einzelne Güter (Grafik), gibt es auch Zeitgenossen, die für ihren individuellen Warenkorb heute länger oder kürzer arbeiten müssen als vor 20 Jahren. Einige Beispiele:

Nahrungsmittel. Lebensmittel haben sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten nur um knapp ein Drittel verteuert. Deshalb hat sich die Kaufkraft der Lohnminute bei den meisten Nahrungsmitteln positiv entwickelt. Ein Kotelett ist schon nach einer halben Stunde verdient, damals waren 36 Minuten nötig.

Bekleidung. Die Preise für Klammotten und Schuhe sind seit 1991

Kaufkraft in Deutschland: Damals und heute

So lange musste ein westdeutscher Arbeitnehmer im Schnitt für diese Güter arbeiten, in Stunden:Minuten



Basis durchschnittliches Nettoentgelt je geleistete Arbeitsstunde: 1991 = 10,50 Euro, 2011 = 15,20 Euro (Schätzung); Haushaltsstrom: einschließlich Grundgebühr; Ursprungsdaten: IAB, Statistisches Bundesamt

■ Lebensmittel
 ■ Bekleidung, Gebrauchsgüter
 ■ Energie
 ■ Medien, Dienstleistungen
⬆ Kaufkraftgewinn
⬇ Kaufkraftverlust

Markenbutter



250 g

1991
00:06

2011
00:05



Eier



10 Stück

1991
00:08

2011
00:08



Schweinekotelett



1 kg

1991
00:36

2011
00:30



Kabeljau



1 kg

1991
00:55

2011
01:09



Fernseher



1 Stück

1991
76:32

2011
30:15



Damenpumps



1 Paar

1991
06:49

2011
05:05



Haushaltsstrom



200 kWh

1991
03:05

2011
03:32



Porto Standardbrief



1 Brief

1991
00:03

2011
00:02



Herrenschuhe besohlen



1 Paar

1991
01:22

2011
01:31



Abo Tageszeitung



1 Monat

1991
01:09

2011
01:41



Berechnung der Kaufkraft

Basis für die Berechnung der Kaufkraft je Lohnminute sind die vom Statistischen Bundesamt erhobenen Preise ausgewählter Waren und Dienstleistungen. Veröffentlicht werden diese Durchschnittspreise aber nur für die alten Bundesländer. Die Nettolöhne je geleistete Stunde wurden aus den Angaben zur Nettolohn- und -gehaltssumme aller Arbeitnehmer und zu den von ihnen insgesamt geleisteten Arbeitsstunden (jeweils für Westdeutschland) errechnet.

Im Durchschnitt betrug der Nettolohn 2011 je Stunde 15,20 Euro. Dafür konnte sich ein Arbeitnehmer zum Beispiel genau 2 Kilo Kotelett kaufen. Das Berechnungsverfahren nennt sich Kaufkraft der Lohnminute.

nur um 14 Prozent gestiegen. Damenpumps sind demzufolge heute 1 Stunde und 45 Minuten schneller erarbeitet als vor 20 Jahren.

Elektronik. Artikel aus den Technikabteilungen der Kaufhäuser sind in den vergangenen 20 Jahren erheblich billiger geworden. Der Arbeitszeiteinsatz für einen Fernseher ist von über 76 auf nur noch 30 Stunden gesunken – obwohl man für den selben Preis heute ein Flachbildgerät mit Full-HD-Auflösung bekommt.

Energie. Die Preise für Öl und Strom haben sich in den vergangenen 20 Jahren mehr als verdoppelt. Dementsprechend arbeitet man für eine Tankfüllung heute 5 Stunden – fast 2 Stunden länger als 1991.



Deutschland
in Zahlen 2012

Institut der deutschen Wirtschaft Köln (Hrsg.)

Kostenpflichtiger Download unter:
www.iwmedien.de/Bookshop

Pecunia et circenses

Olympia. Wenn am 27. Juli in London die 30. Olympischen Spiele beginnen, steht ein Verlierer bereits fest: der britische Steuerzahler. Denn die Kosten für das Großereignis haben sich seit der Bewerbung mehr als verdoppelt.

Olympische Spiele steigern das Renommee einer Stadt und machen sie weltweit für Touristen attraktiv. Verantwortlich dafür sind die vielen schönen Bilder, die über Millionen Bildschirme flimmern. Bereits 1988, als die Athleten in Seoul um Medaillen kämpften, wurden rund 2.500 Stunden Sendematerial produziert und in 160 Länder ausgestrahlt. In Peking 2008 waren es sogar 5.000 Stunden – und es gab kein einziges Land mehr, in das die Olympischen Spiele nicht übertragen wurden. Die Einnahmen aus den Übertragungsrechten fließen an das Internationale Olympische Komitee (Grafik):

Zwischen den Olympischen Spielen 1972 in München und Peking 2008

haben sich die Einnahmen aus den Rundfunkübertragungsrechten fast verhundertfacht.

Zudem kassiert das IOC Milliarden von Großsponsoren, aus der Vergabe von Produktlizenzen sowie dem Verkauf von Eintrittskarten.

Für London und die englischen Steuerzahler sieht die Situation allerdings weniger rosig aus. Wurden in der Bewerbung aus dem Jahr 2003 noch Gesamtkosten von umgerechnet 5,25 Milliarden Euro angesetzt, wurde diese Schätzung inzwischen auf 11,6 Milliarden Euro korrigiert. Auch bei den Sommerspielen in Sydney und Athen lagen die tatsächlichen Kosten hinterher etwa doppelt so hoch wie ursprünglich veranschlagt, in Barcelona sogar viermal.

Die Gründe dafür: Der Bau der Wettkampfstätten und der Infrastruktur wird hauptsächlich aus öffentlichen Mitteln, also Steuergeldern, finanziert. Um keinen Unmut bei den Steuerzahlern zu wecken und um den Zuschlag zu bekommen, setzen die konkurrierenden Bewerberstädte viel zu niedrige Kosten an.

Organisation und Durchführung der Spiele selbst übernimmt dann wieder das IOC – und das ist clever: Es hat sich vor der Vergabe der Spiele zusichern lassen, dass die ausreichende Stadt und die dazugehörige öffentliche Hand anfallende



Geldmaschine Olympia

Einnahmen des IOC aus Rundfunkübertragungsrechten, in Millionen Euro



Ursprungsdaten: Internationales Olympisches Komitee

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 2012 IW Medien - iwvd 30
Foto: Fotolia, wjssu

Kosten, die nicht in der Bewerbung standen, übernehmen. Dies ist möglich, da das IOC als monopolistischer Anbieter fungiert und die Vergabebedingungen diktiert. Deswegen kann es sich auch Mindestertlöse vertraglich festschreiben lassen.

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

Adressaufkleber

Impressum

Herausgeber:
Institut der deutschen Wirtschaft Köln

Chefredakteur: Axel Rhein
Stellvertreterin: Brigitte Lausch
Redaktion: Alexander Weber (verantwortlich),
Andreas Wodok (Textchef), Jork Herrmann,
Sylvia Miskowicz, Berit Schmiedendorf
Redaktion Berlin: Klaus Schäfer
Redaktionsassistentz: Angelika Goldenberg
Grafik: Michael Kaspers, Ralf Sassen
Telefon: 0221 4981-523, **Fax:** 0221 4981-504
E-Mail: iwvd@iwkoeln.de

Erscheinungsweise wöchentlich
Bezugspreis: € 8,47/Monat, zzgl. € 3,01
Versandkosten, inkl. Mehrwertsteuer
Abo-Service: 0221 4981-443,
hartmann@iwkoeln.de
Verlag: Institut der deutschen Wirtschaft
Köln Medien GmbH,
Postfach 10 18 63, 50458 Köln,
Konrad-Adenauer-Ufer 21, 50668 Köln
Telefon: 0221 4981-0, **Fax:** 0221 4981-445
Druck: Warlich Druck Meckenheim GmbH,
Meckenheim

Dem iwvd wird einmal monatlich
(außer Januar und Dezember)
„Wirtschaft und Unterricht“ beigelegt.

Rechte für den Nachdruck oder die elektro-
nische Verwertung über: lizenzen@iwkoeln.de
Rechte für elektronische Pressespiegel unter:
www.pressemonitor.de

iW.KÖLN.WISSEN
SCHAFFT KOMPETENZ.