

Mehr Investitionen über „gesamtsstaatlichen Sonderhaushalt“?

Schuldenbremse adieu

Das Haushaltsrecht gilt als Königsrecht des Parlaments. Deshalb erstaunt es, daß sich der Bundestag 2009 eine selbstbindende Schuldenbremse auferlegt hat. Traur er sich selbst nicht über den Weg? Lag die Staatsschuldenquote gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP) 1991 noch bei 38 Prozent, so stieg sie infolge der Finanzkrise 2010 auf 80 Prozent, um aktuell mit 60,4 Prozent die Maastricht-Vorgabe knapp zu erfüllen. Als Hauptursache wird gemeinhin auf die Neuregelung der Grundgesetzartikel 109 und 115 verwiesen. Sie setzt den EU-Fiskalpakt (2012) um und erhebt einen ausgeglichenen Etat ohne Neuverschuldung zur Leitlinie. Der Bund darf ein strukturelles Defizit von höchstens 0,35 Prozent des BIP aufweisen. „Strukturell“ heißt: Bei konjunktureller Schiefelage darf es etwas mehr sein, allerdings ist dies in zukünftigen Jahren wieder auszugleichen.



VON DIRK MEYER

»Niedrigzinsen, Konjunktur und ein Investitionsstau zeigen vermeintliche Erfolge.«

Michael Hüther, Direktor des Instituts der deutschen Wirtschaft, hat die Schuldenbremse in Frage gestellt (JF 13/19). Der Konsolidierungserfolg würde vornehmlich auf der guten Konjunktur beruhen. Sie lasse die Steuereinnahmen sprudeln – Kaufkraft, die dem Bürger entzogen wird. Außerdem sanken die Zinsausgaben des Staates infolge der Niedrigzinsen. Zeitgleich habe sich die Struktur der Staatsausgaben verschoben. Der Staatskonsum – Verwaltung, Personal, Bundeswehr, Straßenunterhalt – steige, während die staatlichen Investitionen rückläufig seien. Sprich: Nicht die Schuldenbremse,

sondern die Konjunktur und ein Investitionsstau hätten vermeintliche Erfolge gezeitigt. Diese Analyse deutet auf ein Zukunftsversagen unserer Demokratie hin. Der Medianwähler war bei der letzten Bundestagswahl 52 Jahre alt: 50 Prozent der Wähler waren älter als 52 und beteiligten sich zudem stärkerem Maße an Wahlen. In der Folge lassen sich Wahlen vornehmlich mit Themen wie Rente, Gesundheit, Pflege gewinnen. Die Zukunftsfähigkeit hängt jedoch von Investitionen in Bildung, den Ausbau digitaler Netze und Verkehrswege sowie den Umweltschutz ab.

Hüther schlägt einen bundesstaatlichen Sonderhaushalt vor, der die Investitionen über Kredite finanzieren soll. Damit knüpft er an die „Goldene Regel in der Finanzpolitik“ an, die die öffentliche Neuverschuldung auf die Höhe der öffentlichen Bruttoinvestitionen nach Abzug von Abschreibungen begrenzt.

Die Probleme liegen im Detail. Ein „Investitions- und Innovationsrat“ könnte zur Machtzentrale einer staatlichen Innovations- und Investitionssteuerung werden. Länder und Kommunen würden an Einfluß verlieren. Ein Großteil der Bildungsausgaben sind Personalausgaben und zählen ebenso zum Staatsverbrauch wie Investitionszuschüsse und die Straßenerhaltung. Sie könnten nicht im Vermögenshaushalt geführt werden. Fazit: Idee gut – Durchführung überdenkenswert.

Prof. Dr. Dirk Meyer lehrt Ökonomie an der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg.

Energiewende, Netzausbau und Klimarettung haben ihren Preis

Strom so teuer wie noch nie

Von Jörg Fischer

Wie kommt man mit überschaubarem Werbeetat dennoch in die Schlagzeilen? Man verschickt wie die Münchner Check 24 GmbH eine Pressemitteilung mit der Überschrift „Strom- und Gaspreise im ersten Quartal 2019 auf Rekordniveau“. Fünf Tage später legt die Heidelberger Verivox GmbH nach: „Neuer Höchststand – Strompreise steigen wieder.“ Die Nachrichtenagentur dpa greift dies auf – und alle Medien berichten.

Wenn die Verbraucher nun via Check 24 oder Verivox einen Stromanbieterwechsel vollziehen, hat das Marketing alles richtig gemacht. Wird dabei auch das Konto oder der Versicherer gewechselt, um weitere Euro zu sparen, fließen die Provisionen für die Vergleichsportale noch üppiger. Doch daran, daß Deutschland mit Dänemark um die weltweit höchsten Strompreise wetteifert, ändert das nichts. Im Schnitt kostet eine Kilowattstunde laut Verivox derzeit 29,42 Cent. In Frankreich sind es – auch wegen der Gelbwesten – zehn bis zwölf Cent weniger. Und dank

des Klimaskeptikers Donald Trump können selbst Mindestlöhner in den meisten US-Bundesstaaten wenigstens ihre Stromrechnung noch bezahlen.

Unter dem grünen Umweltminister Jürgen Trittin kostete die „Förderung erneuerbarer Energien“ einen Haushalt tatsächlich nur „so viel wie eine Kugel Eis“. Dank Union, SPD und FDP sind es heute bei 3.500 Kilowattstunden Jahresverbrauch monatlich 22,23 Euro – weitere Abgaben nicht mitgerechnet. „Atom- und Kohleausstieg, Elektromobilität, Netzausbau und immer mehr erneuerbare Energien: Angesichts der großen Herausforderungen, vor denen das deutsche Stromsystem steht, müssen Verbraucher sich auch mittel- bis langfristig auf weiter steigende Strompreise einstellen“, prognostiziert Verivox. Doch da hilft kein Anbieterwechsel, sondern nur eins: Bei den nächsten Wahlen jenen Parteien die Stimme verweigern, die zusätzlich zur teuren Energiewende auch noch eine „Bepreisung der Treibhausgasemissionen“ für unvermeidlich halten (JF 14/19).

Vom Balkanesel zum Verkaufsschlager

Autoindustrie: Die Produktion im einstigen Ostblock feiert Erfolge / Zu wenig Fachkräfte in Rumänien?

ERICH LEITNER

Rumänien spielte im einstigen Ostblock eine gewisse Sonderrolle: Obwohl seit 1955 Warschauer-Pakt-Mitglied, war dessen Armee weder an der Niederschlagung des Ungarnaufstandes 1956 noch an der Prager Frühlings beteiligt. Diktator Nicolae Ceausescu verurteilte den Truppeneinmarsch am 21. August 1968 öffentlich als „schweren Fehler“ und ernste Gefahr für „das Schicksal des Sozialismus in der Welt“. Das beeindruckte westliche Politiker, es sorgte für den Kreditfluß und ließ sie über die Brutalität des KP-Regimes hinwegsehen. Und als einziger im Ostblock hatte Ceausescu keine sowjetische TU-154 oder IL-62, sondern eine langstreckentaugliche Boeing 707-3K1C (YR-ABB) als Präsidentenmaschine. Ab 1974 gab es sogar eine Direktverbindung von Bukarest nach New York.

Automatikgetriebe aus Siebenbürgen für Mercedes

Im Autobau wurden hingegen erst vor elf Jahren wieder Bande nach Amerika geknüpft – Ford übernahm das Olcit-Werk (1976 mit Citroën gegründet) vom damaligen südkoreanischen Eigentümer Daewoo. Dabei hatte Ford bereits ab 1935 Autos in Bukarest gebaut. Doch diese Fabrik wurde nach dem Zweiten Weltkrieg von den Kommunisten enteignet. Ceausescu lehnte 1966 eine Partnerschaft mit Ford ab und ließ ab 1967 von dem französischen Staatskonzern Renault in Colibaşi (heute Mioveni) in der Großen Walachei (Muntenia) eine Autofabrik aufbauen. Hier wurden Renault 8 (Dacia 1100) und Renault 12 (Dacia 1300) gebaut. Nach dem Lizenzablauf 1978 wurden auch Kombis und Pickups auf Renault-12-Basis mit selbstproduzierten Teilen gefertigt – mit zunehmend unterirdischer Qualität, wie Käufer in Ungarn oder der DDR beklagten.

Nach dem blutigen Ende des Ceausescu-Regimes wurde ab 1990 wild privatisiert und das Land deindustrialisiert. Gleichzeitig investierten aber ausländische Zulieferer in Rumänien: Es begann mit Kabelsystemfertigungen durch Firmen wie Leoni, Dräxlmaier und Delphi. Es folgten Hersteller von Zahnrädern und Wälzlagern, Elektrik, Beleuchtung, Batterien sowie von Komponenten aus Kunststoff und Gummi



Produktion des Mini-SUV EcoSport bei Ford România in der Kleinen Walachei: Im 2012 eröffneten dortigen Motorenwerk wird auch der Kleinmotor mit drei Zylindern und einem Liter Hubraum produziert

– dank niedrigem Lohnniveau und bei zunächst noch guter Arbeitskräfteausbildung. Es gab eine Kooperation mit Bildungseinrichtungen und eine verlässliche Energiebasis. Die Transportinfrastruktur verbesserte sich durch staatliche und EU-Beitritts-hilfen. Eine Unternehmensgewinnsteuer von 16 Prozent lockte Investoren wie Adient, Bosch, Continental, Honeywell, Infineon, Pirelli oder Schaeffler an.

Im siebenbürgischen Kudschir (Kudzsir/Cugir) wurde 2001 die Daimler-Tochter Star Transmission gegründet, um von dort Zahnräder, Wellen sowie Komponenten für Motoren, Getriebe und Lenkungen zu beziehen. Aus dem benachbarten neuen Werk in Mühlbach (Szászsebes/Sebes) kamen seit 2013 Fünfgangautomaten und 7G-Doppelkupplungsgetriebe für Mercedes. 2016 wurde die 9G-Tronic-Produktion von Untertürkheim nach Mühlbach verlegt. Daimler investierte 300 Millionen Euro und beschäftigt heute an beiden Stand-

orten 3.000 Mitarbeiter. Die rumänische Autoindustrie erwirtschaftet mit 600 Firmen und über 200.000 Beschäftigten einen Umsatz von umgerechnet 24 Milliarden Euro (davon 17 Milliarden für Komponenten) und ist zu einem Viertel am rumänischen Gesamtexport beteiligt.

Im Westen einst belächelt und im Osten als „Balkanesel“ verflucht, sind heute Autos „Made in Romania“ auf deutschen Straßen nicht mehr wegzudenken – trotz mäßiger Qualität und angejahrter Technik. Vor 20 Jahren übernahm Renault Dacia, und die Franzosen bauten darauf eine globale Billigmarke auf – mit Produktionsstätten nicht nur in Rumänien, sondern auch in Brasilien, Indien, Iran, Kolumbien, Rußland sowie Südafrika und einer Jahresproduktion von etwa 1,4 Millionen Fahrzeugen.

Billige Dacias verdrängen Japaner und Franzosen

In Deutschland hat Dacia 2018 insgesamt 71.746 Autos abgesetzt und Marken wie Peugeot (68.237), Mazda (67.387), Kia (65.797), Citroën (55.223), Mitsubishi (50.803), Nissan (50.366), Volvo (45.405) oder Suzuki (37.530) hinter sich gelassen und zu Fiat aufgeschlossen (81.460). Der SUV Duster (22.664) verkaufte sich besser der Opel Crossland X (22.217) und fast so gut wie der verwandte Renault Captur (23.834). Der Dacia Sandero lag im Europaranking mit 216.306 Verkäufen (+8 Prozent) knapp hinter dem Opel Corsa (217.036/-7 Prozent) auf Rang elf.

Die 21.684 in Deutschland verkauften Mini-SUV EcoSport stammten von Ford România aus Krajowa (Királyi/Craiova). Künftig sollen – dank eines weiteren Ford-Modells und einer auf 6.000 aufgestockten Mitarbeiterbasis

– 200.000 Ford aus der Kleinen Walachei (Oltenia) auf die Weltmärkte rollen. Auch die lauten Ein-Liter-Dreizylinder-motoren in Fiesta, Focus und Mondeo sind „Made in Romania“. Mit 476.769 produzierten Fahrzeugen lag das Land zwar hinter Europameister Deutschland (5,1 Millionen), der Tschechien (1,34 Millionen), der Slowakei (1,1 Millionen), Italien (995.807) oder Polen (653.741), aber vor Ungarn (430.988), Portugal (289.032) und Belgien (265.958).

Trotz dieser Erfolge gibt es erste Schwächezeichen: Die japanische Firma SEWS gab ihre Kabelfertigung im siebenbürgischen Broos (Szászváros/Oraştii) auf, Joyson (Gurte und Airbags) bereitet die Fabrikschließung in Kurtisch (Kürtös/Curcici) an der ungarischen Grenze vor, Yazaki in Urleta im einstigen Erdölbezirk Ploieşti schrumpft seine Kapazität, und Krombert & Schubert (Autoelektrik) in Mediasch (Medgyes/Mediaş) bei Hermannstadt reduzierte sein Personal. Fachkräfte sind in Rumänien inzwischen Mangelware.

Die duale Berufsausbildung wurde nach der Wende aufgegeben. Die Bevölkerung schrumpfte seit 1989 demographisch- und auswanderungsbedingt um 3,9 auf jetzt 19,5 Millionen. Der Mindestlohn verdoppelte sich innerhalb von fünf Jahren auf 430 Euro. Die Inflation schnellte von 1,35 (2017) auf 4,65 Prozent (2018) hoch. Was einerseits Investoren verschreckt, dürfte andererseits nicht ausreichen, um die nach Norden und Westen abgewanderten Fachkräfte zur Rückkehr in die Heimat zu bewegen.

- ▶ www.ford.ro
- ▶ www.gruprenault.ro/en
- ▶ Internationale Autoverkaufszahlen: oica.net/category/production-statistics
- ▶ www.best-selling-cars.com/europe



Billig-SUV von Dacia beim Genfer Autosalon: Bereits 2014 wurde die Auslieferung des millionsten Duster gefeiert

Ihr Bestellschein

JF-Buchdienst · Hohenzollerndamm 27a · 10713 Berlin
Fax: 030-864953-40 · Bestelltelefon: 030-864953-25

Hiermit bestelle ich zur sofortigen Lieferung folgende Titel:
Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen!

Expl.	Bestell-Nr.	Autor/Kurztitel	Euro

abschicken, faxen oder gehen Sie online: www.jf-buchdienst.de

Bestelladresse: Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen! Kundennummer (falls zur Hand):

Vorname/Name:

Straße/Nr. (Kein Postfach):

PLZ/Ort:

Telefon: E-Mail:

Datum/Unterschrift:

Datenschutzhinweis: Ja, ich bin einverstanden, daß mir schriftlich, per E-Mail oder telefonisch weitere interessante Angebote der JUNGE FREIHEIT Verlag GmbH & Co. KG unterbreitet werden und daß die von mir angegebenen Daten für Beratung, Werbung und zum Zweck der Marktforschung durch den Verlag gespeichert und genutzt werden.

Vertrauensgarantie: Eine Weitergabe meiner Daten an andere Unternehmen erfolgt nicht. Meine Einwilligung kann ich jederzeit mit Wirkung für die Zukunft widerrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finde ich unter jfb.de/datenschutz

Versand: Deutschland: Versandkostenfrei bei Bestellungen ab EUR 50,-. Darunter beträgt der Versandkostenanteil EUR 3,90. Auslandslieferung nur gegen Vorkasse! EU: EUR 12,-. Übriges Europa EUR 14,-. Welt: EUR 18,-. Bücher sind vom Umtausch ausgeschlossen!

JF BUCHDIENST

gehen Sie online: jfbuchdienst.de

Markus Krall
Wenn schwarze Schwäne Junge kriegen

Warum wir unsere Gesellschaft neu organisieren müssen
Risikovermeidung gilt als Patentrezept: Zentralfunktionen entkräften die Gefahren unseres Wirtschafts- und Bankensystems mit Unmengen an Geld, und auch die Politik versucht, gesellschaftliche Mißstände unter den Tisch zu kehren. Ohne Risiko gibt es jedoch keinen Fortschritt. 336 S., geb.



Best.-Nr.: 94081

EUR 17,99

Jochen Buchsteiner
Die Flucht der Briten aus der europäischen Utopie

Europa irrt, wenn es den Brexit als Betriebsunfall betrachtet: Die Briten hätten ihren Ruf als vernünftige Nation verspielt. Stimmt das? Oder erleben wir das Gegenteil? Jochen Buchsteiner nimmt den Brexit unter die Lupe und stellt fest, dass er gar nicht so irrational ist. 144 S., Pb.



Best.-Nr.: 94153

EUR 16,00

Daniel Stelter
Das Märchen vom reichen Land

Wie die Politik uns ruiniert
Unsere derzeitigen wirtschaftlichen Erfolge basieren auf Industrien, die wir noch aus dem Kaiserreich haben: Automobil, Maschinen- und Anlagenbau und Chemie dominieren. In neuen Branchen haben wir den Anschluß verloren, die Politik investiert falsch und verspielt unsere Zukunft. 220 S., geb.



Best.-Nr.: 93944

EUR 22,99

Bruno Bandulet
Dexit

Warum der Ausstieg Deutschlands aus dem Euro zwar schwierig, aber dennoch machbar und notwendig ist
Viele Bücher wurden darüber geschrieben, warum der Euro nicht funktioniert. Aber nie wurde diskutiert, ob es nicht besser sei, ihn abzuwickeln? Sollte Deutschland austreten? Bruno Bandulet zeigt den Ausweg aus der Sackgasse von Transferrunion und europäischer Umverteilung. 189 S., geb.



Best.-Nr.: 93978

EUR 19,99

Rainer Zitelmann
Die Gesellschaft und ihre Reichen

Vorteile über eine beneidete Minderheit
Seit der Finanzkrise vor zehn Jahren geraten Reiche immer stärker in die Kritik. Rainer Zitelmann, Historiker und Soziologe, hat die erste internationale Studie zu Vorteilen über Reiche entwickelt. Wodurch entsteht Sozialneid? Und wie unterscheiden sich dabei die Völker? 464 S., geb.



Best.-Nr.: 94151

EUR 34,99

Greg Steinmetz
Der reichste Mann der Weltgeschichte

Leben und Werk des Jakob Fugger
Jakob Fugger ist der reichste Mann, der je gelebt hat. 1459 als Enkel eines Bauern geboren, häufte er dank visionärer Ideen ein unvorstellbares Vermögen an. Er unterstützte die erste Weltumsegelung, forderte Martin Luther heraus und machte Herrscher und Päpste von sich abhängig. 312 S., Abb., geb.



Best.-Nr.: 94152

EUR 26,99

Florian Homm
Der Crash ist da

Was Sie jetzt tun müssen! Anlagen, Immobilien, Ersparnisse, Arbeit



Der Abschwung an den Aktienmärkten war nur ein Vorgeschmack auf das, was uns bevorsteht. Der Börsenkollaps und die nächste Wirtschaftskrise werden länger anhalten und mehr Vermögen vernichten als andere Zusammenbrüche seit 90 Jahren. Informieren Sie sich, bevor es zu spät ist! 300 S., geb.

Best.-Nr.: 94141

EUR 18,99

Abbildungen können vom Original abweichen!