

Im Osten lebt es sich am günstigsten

Eurozone: Große Differenzen der Lebenshaltungskosten / Die Währungsunion funktioniert nur bei fiskalischer Integration

DIRK MEYER

Is ein Euro in Deutschland überall gleich wert? Bezogen auf die privaten Konsumausgaben ist dies nicht der Fall: In einer Großstadt verdient man mehr, aber es lebt sich dort teurer. Eine differenzierte Betrachtung setzt begriffliche Unterscheidungen voraus. Genau genommen geht es um die Kaufkraft des Geldes, in diesem Fall des Euros. Dies bezeichnet zugleich den Geldwert des Euros. Er gibt an, wie viele Güter und Dienstleistungen Verbraucher mit einem Euro gemäß ihren Konsumgewohnheiten kaufen können.

Die durchschnittliche Verwendung des verfügbaren Einkommens aller 41 Millionen Haushalte für den Konsum (Bruttoeinkommen abzüglich Steuern und Sozialabgaben, zuzüglich staatlicher Sozialtransfers, ohne Ersparnisse) ermittelt das Statistische Bundesamt anhand eines repräsentativen Warenkorb, der etwa 700 Konsumgüter und Dienstleistungen umfasst. Gemäß dem Wägungsschema entfallen die größten Positionen (in Prozent) auf Wohnung (25,9), Verkehr (13,8), Nahrung (11,9) sowie Freizeit und Unterhaltung (10,4). Zur Messung der jährlichen Preisentwicklung werden mehrere Hunderttausend Einzelpreise erhoben – woraus sich ein prozentualer Anstieg (Inflation) oder äußerst selten ein Sinken (Deflation) errechnet.

Die jeweilige inflationäre Entwicklung im Zeitverlauf wird durch Verkettung der Inflationsraten bezüglich eines Basisjahres – aktuell das Jahr 2020 – als Verbraucherpreisindex für Deutschland angegeben. Bezogen auf 2020 (100) lag das bundesdurchschnittliche Preisniveau 2025 bei 121,9. Damit hat die Kaufkraft des Euros im Schnitt seit

2020 um rund ein Fünftel verloren. Entscheidend fiel hier die hohe Geldentwertung 2022 (6,9) und 2023 (5,9) ins Gewicht. Seither zogen die Preise weiter an, allerdings mit geringerem Tempo.

Das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) und das Bundesinstitut für Bau-, Stadt und Raumforschung (BBSR) haben einen regionalen Preisindex (RPI) entwickelt, der die Lebenshaltungskosten auf Ebene aller 400 Landkreise und kreisfreien Städte in Deutschland vergleichbar macht. Unter Zugrundelegung des repräsentativen Warenkorb und um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurden in jedem Gebiet die Preise derselben Produkte erhoben und auf Basis des Wägungsschemas zu einem Gesamtindex zusammengefasst. Ein gewisses Problem stellen dabei regional abweichende Anteile der Verausgabung dar. So wird in ländlichen Regionen wahrscheinlich mehr für Mobilität aufgewandt. Zudem sind Wohnungen aufgrund örtlich spezieller Lagen kein gleichwertiges Gut.

Spürbare regionale Kaufkraftunterschiede

Die Untersuchung für das Erhebungsjahr 2024 ergibt drei relativ homogene Regionstypen. Am teuersten lebt es sich mit Abstand in den sieben größten Städten Deutschlands: Berlin, Hamburg, München, Köln, Frankfurt am Main, Düsseldorf und Stuttgart. Sie kennzeichnen sehr große, wirtschaftsstarke Stadtregionen mit starker internationaler Verflechtung. Hier liegen die Lebenshaltungskosten elf Prozent höher als im Bundesdurchschnitt. Speziell München ragt mit 24 Prozent weit hervor, ebenfalls der Landkreis München mit 17 Prozent und die umliegenden Landkreise Starnberg und Fürstenfeldbruck. In die zweite Kategorie fallen die übrigen kreisfreien Großstädte und die städtischen Landkreise, die alle um den Bundesdurchschnitt liegen. Schließlich lebt es sich in dünn besiedelten ländlichen Kreisen im Mittel um fünf Prozent günstiger, wobei die Abweichungen hier eher gering sind. Gera, Görlitz und der Vogtlandkreis liegen am untersten Ende der Kosten für die Lebenshaltung mit bis zu minus zehn Prozent vom Durchschnitt. Generell hat der Osten einen „Preisvorteil“ gegenüber Westdeutschland von vier Prozent.

Dies weist bereits auf den wohl größten Einflussfaktor der Unterschiede hin, nämlich die Besiedlungsdichte bzw. die Anspannung auf dem Wohnungsmarkt. So liegen die Wohnkosten pro Quadratmeter in München etwa 80 Prozent über dem Bundesdurchschnitt. Bei einem Anteil der Wohnungskosten inklusive Nebenkosten von 25,9 Prozent erklärt dies einen Großteil des Unterschiedes. Eine entsprechende räumliche Preisdifferenzierung gibt es bei mobil handelbaren Gütern nicht. Lebensmittel-Discounter oder Möbelketten stehen unter hartem Preiswettbewerb, was die Einheitlichkeit der Preise bewirkt. Demgegenüber besteht im Mietwohnungs- und Immobilienmarkt bei nur begrenzter Konkurrenz Marktmacht mit Preisgestaltungsspielräumen.

Interessant ist, dass die regionalen Differenzen in den Lebenshaltungskosten zwischen 2022 und



Preiserhöhung in Bäckerei: Eine einheitliche Euro-Geldpolitik führt zu Friktionen

2024 recht konstant geblieben sind, obwohl dieser Zeitraum durch die Nach-Corona-Inflation geprägt war, bei zugleich starken Preisbewegungen von Energie, Nahrungsmitteln und Immobilien. Die Ursachen (Zinsanstieg, internationale Knappheiten bei Nahrung und Energie) trafen alle Gebiete eher gleichmäßig, so dass die Inflation räumlich kaum Unterschiede machte.

Neben den Lebenshaltungskosten spielt die Höhe der erzielbaren Netto-Einkommen als Kaufkraft, die Infrastruktur sowie das Kultur- und Freizeitangebot eine wesentliche Rolle für die Attraktivität einer Region. Hier schneiden die „Speckgürtel“ (Hamburger Umland) und attraktiven Peripherien der Metropolen (Starnberg, Tegernsee, Hochtaunus) bei hoher Kaufkraft je Einwohner besonders gut ab. Zwar gibt es in den hochpreisigen Großstädten auch gute Verdienstmöglichkeiten, doch sinkt der Kaufkraftdurchschnitt durch den relativ hohen Anteil an Studenten, Migranten und Grundsicherungsempfängern. Diese Personengruppen sind neben Arbeitnehmern des öffentlichen Dienstes benachteiligt, da ihre Einkommen weitgehend nicht den regionalen Lebenshaltungskosten angepasst sind. In den strukturschwachen Städten des Ruhrgebietes (Duisburg, Gelsenkirchen, Herne), ähnlich Bremerhaven, wird der Vorteil niedriger Lebenshaltungskosten wiederum durch geringe Kaufkraft aufgehoben.

Im Ergebnis ist die Schwankungsweite der Lebenshaltungskosten im Bereich 90 bis 124 bei einem Mittel von 100 relativ überschaubar. Doch was in Deutschland aufgrund der – auch regionalen – Umverteilung durch Steuern, Grundsicherung/Wohngeld und den Länderfinanzausgleich halbwegs funktioniert, stößt innerhalb der Währungsunion und der EU an Grenzen. In der Bundesrepublik sind die Unterschiede auch aufgrund der Vorgaben

des Grundgesetzes (Art. 72 Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse; Art. 20 sozialer Bundesstaat) einzuheben. Eine völlig andere Situation besteht in der EU und speziell der Währungsunion. Hier sind die Unterschiede in der Lebenshaltung erheblich größer. Bei einem durchschnittlichen Preisniveau der Eurozone 2024 von 104 (EU = 100) reicht die Bandbreite von Bulgarien (57) über Deutschland (109) bis hin zu Luxemburg (151).

Einer der Gründe ist die nicht gewollte fiskalische Integration. Denn die planmäßigen Umverteilungen über den EU-Haushalt halten sich bislang – abseits des schuldenfinanzierten Corona-Wiederaufbaufonds (NGEU; 807 Milliarden Euro) – infolge des Widerstands der „sparsamen“ Nordstaaten in Grenzen und sind teils auch durch eher intransparente Mechanismen charakterisiert. Das Verbot der monetären Staatsverschuldung (Art. 123 AEUV) und das Haftungsverbot (Art. 125 AEUV) sollen zudem irreguläre Hilfen zugunsten von Krisenstaaten verhindern.

Doch die Währungsunion kann nur eine einheitliche Geldpolitik („one size fits all“) für alle 21 Mitgliedstaaten vornehmen – was zu Friktionen führt. Dies zeigte sich nicht zuletzt an starken nationalen Abweichungen der Inflation während der Nach-Coronazeit 2023, die in Deutschland überregional einheitlich nahe 6,0 Prozent betrug. Demgegenüber lag die Inflation in Belgien bei 2,3 Prozent, während sie in der Slowakei mit elf Prozent am höchsten war. Abermals zeigt sich: Die Währungsunion passt als geldpolitischer Maßanzug für alle nur dann, wenn ein homogener Wirtschaftsraum vorliegt oder eine fiskalische Integration erfolgt.

Prof. Dr. Dirk Meyer lehrt Ökonomie an der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg.
► wko.at/statistik/eu/europa-inflationsraten.pdf

Condor will ab Herbst die Emirate wieder anfliegen

FRANKFURT. Die deutsche Fluggesellschaft Condor will ab Herbst die Emirate-Flughäfen Abu Dhabi und Dubai anfliegen. „Sicherheit hat für uns höchste Priorität. Wir fliegen nur dann, wenn es die Situation erlaubt“, erklärte Condor-Chef Peter Gerber im *Handelsblatt*. Aber es sei ein vertretbares Risiko, denn „für den Iran spielen nicht nur der Zugang zu eingefrorenen Vermögenswerten, ein Ende der militärischen Angriffe und verlässliche Sicherheitsgarantien eine wichtige Rolle. Bedeutsam ist für ihn auch die Möglichkeit, wieder Öl zu exportieren“, so der frühere Lufthansa-Vorstand. Die USA hätten ein „Interesse daran, eine weitere militärische Eskalation zu begrenzen und die Belastung für ihre Streitkräfte zu reduzieren, zumal eine anhaltende Auseinandersetzung erhebliche wirtschaftliche und militärische Kosten verursacht. Hinzu kommt, dass hohe Energiepreise in den USA innenpolitisch eine wichtige Rolle spielen – gerade mit Blick auf die Zwischenwahlen im November“, erläuterte Gerber. (fis)

► condor-newsroom.condor.com

Skepsis bei Unternehmen zu Teilzeitkrankschreibung

MÜNCHEN. Die durch das im Juli von der Bundesregierung beschlossene GKV-Beitragsstabilisierungsgesetz mögliche Teilzeitkrankschreibung stößt bei Unternehmen auf Skepsis. So erklärten jeweils 24 Prozent der vom Ifo-Institut befragten Firmen, dass sie die ab 2028 geltende Regelung als „gar nicht sinnvoll“ oder „eher nicht sinnvoll“ erachten. Nur acht Prozent halten die Neuregelung für „sehr sinnvoll“ und 19 Prozent für „eher sinnvoll“ (*Ifo Schnelldienst digital* 11/26). Vor allem mittelgroße Unternehmen sehen die Teilkrankschreibung kritisch (52 Prozent). Und in welchen Firmenbereichen ist die Idee überhaupt umsetzbar? Mit Abstand am häufigsten (55 Prozent) wurde dabei die Büroarbeit/Verwaltung genannt. 33 Prozent nannten Vertrieb und Kundenservice. In der Logistik (elf Prozent) und Produktion (acht Prozent) ist sie kaum umsetzbar. (fis)

► www.ifo.de/publikationen

Zahl der Woche

Von 549 auf 593 Autos pro 1.000 Einwohner ist die durchschnittliche Pkw-Dichte in Deutschland innerhalb von zehn Jahren gestiegen. Die 49,5 Millionen Pkw legten 576 Milliarden Kilometer zurück – das waren im Schnitt 11.642 Kilometer pro Fahrzeug. Die höchste Pkw-Dichte gab es zu Jahresanfang im Saarland (649), Rheinland-Pfalz (644) und Bayern (639). NRW lag im Bundeschnitt. Schlusslichter waren die Stadtstaaten Hamburg (432), Bremen (427) und Berlin (330).

Quelle: Statistisches Bundesamt

„Eine Wiedergeburt der Ausbildung“

Fachkräftediskussion: Nicht alle Handwerker werden dringend gesucht / Weniger Gesellen, weniger Meister

CHRISTIAN SCHREIBER

Die 2015 gestartete Masseneinwanderung brachte weder „das nächste deutsche Wirtschaftswunder“ (Daimler-Chef Dieter Zetsche 2015) noch Fachkräfte, sondern vor allem Hilfsarbeiter und Sozialleistungsempfänger. Auch das Handwerk sucht weiterhin nach Gesellen und Lehrlingen. Doch diese Sichtweise ist zu kurz gegriffen. Eine Gutachten des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW/*KOFA kompakt* 7/26) zeigt, dass hinter dem „Fachkräftemangel“ unterschiedliche Entwicklungen stecken. Während einige Gewerke tatsächlich eine Ausbildungskrise durchleben, erleben andere eine Wiederbelebung der Lehre, finden aber nicht genügend Personal.

2025 standen in den analysierten Handwerksberufen 209.000 offenen Stellen nur 139.000 passend qualifizierte Arbeitslose gegenüber. Diese Fachkräftelücke hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 9,5 Prozent verringert, jedoch war der Rückgang in der Gesamtwirtschaft deutlich größer. Besonders bemerkenswert ist die unterschiedliche Entwicklung in den einzelnen Gewerken. Die Annahme, dass das Handwerk unter einem Imageproblem leidet, greift laut den Studienautoren zu kurz. „Handwerksberufe sind nicht grundsätzlich unattraktiv. In einigen Gewerken mit Fachkräftemangel kann sogar von einer Wiedergeburt der Ausbildung gesprochen werden“, so IW-Expertin Lydia Malin.

Tatsächlich verzeichnen Elektroniker für Energie- und Gebäudetechnik, Sanitär-, Heizungs- und Klimatechniker sowie Dachdecker seit Jahren stei-

gende Bewerberzahlen, mehr Lehrstellen und mehr Neuverträge. Trotzdem wächst die Fachkräftelücke in diesen Bereichen weiter. Der Grund liegt weniger im Angebot als in der Nachfrage. Die Energiewende, aufwändige Gebäudesanierungen, der Ausbau der Stromnetze sowie milliardenschwere Infrastrukturprogramme lassen den Personalbedarf schneller steigen, als neue Gesellen ausgebildet werden können. Zudem scheiden viele erfahrene Handwerker altersbedingt aus. In der IW-Studie heißt es dazu: „Der Fachkräftemangel bleibt hoch, da die steigende Nachfrage die Wiederbelebung übersteigt.“

Bedarf durch Energiewende und staatliche Infrastrukturprogramme

Besonders deutlich zeigt sich dieses Paradox in der Bauelektrik. Mit 16.270 rechnerisch fehlenden Fachkräften weist sie die größte Lücke der untersuchten Handwerksberufe auf. Gleichzeitig gehört sie zu den Berufen mit der dynamischsten Ausbildungsentwicklung. Der Vorwurf, dass junge Leute grundsätzlich nicht mehr ins Handwerk wollen, ist daher eher ein Vorurteil. „Der Handwertermangel ist nicht einfach das Resultat eines Imageproblems handwerklicher Berufe“, schreiben die Autoren. In anderen Bereichen sieht die Situation anders aus.

Im Metallbau, im Holz-, Möbel- und Innenausbau sowie in der Augenoptik sinken die Ausbildungsangebote, Bewerberzahlen und Neuverträge gleichzeitig. Hier sprechen die Autoren tatsächlich von einer Ausbildungskrise. Alarmierend ist die Entwicklung im Metallbau. Dort fehlen 2025 mehr als

6.500 Fachkräfte – die Hälfte mehr als noch 2016. Anders als in den sogenannten Transformationsberufen wächst der Nachwuchs hier nicht mit dem Bedarf. Hinzu kommen strukturelle Probleme auf dem Ausbildungsmarkt. Dadurch bleiben immer mehr Lehrstellen unbesetzt, während Tausende Bewerber keinen Ausbildungsplatz finden. Die Ursache liegt oft nicht in der Zahl der Interessenten, sondern in mangelnder regionaler Mobilität, unterschiedlichen Berufswünschen oder fehlender Passung zwischen Betrieben und Bewerbern. Das erklärt, warum offene Ausbildungsplätze und unversorgte Jugendliche parallel existieren können. Die Folgen reichen weit über den heutigen Arbeitsmarkt hinaus. Wo Gesellen fehlen, gibt es später weniger Meister. Gerade diese sind jedoch Voraussetzung dafür, Betriebe zu übernehmen und selbst auszubilden.

Dadurch droht sich der Fachkräftemangel entlang der gesamten Qualifikationskette zu verfestigen. Die Studie räumt damit zugleich mit mehreren politischen Vereinfachungen auf. Weder lässt sich der Personalmangel pauschal auf ein schlechtes Image des Handwerks reduzieren, noch bedeuten steigende Ausbildungszahlen automatisch eine Entwarnung. Tatsächlich existieren beide Entwicklungen nebeneinander: Während die Energiewende und staatliche Infrastrukturprogramme den Bedarf in technischen Berufen immer weiter anheizen, kämpfen andere Gewerke um jeden einzelnen Auszubildenden. Vor allem Kleinbetriebe mit bis zu vier Mitarbeitern stehen dabei massiv unter Druck. Viele müssen wegen des Nachwuchsmangels aufgeben.

► www.kofa.de/daten-und-fakten/studien

KEIN TESTAMENT?

Ihr Vermögen geht an den Staat.

Setzen Sie die AfD in Ihr Testament ein!

Damit Ihr Lebenswerk für Deutschland zählt.

Jetzt informieren:

www.afd-brandenburg.de/testament