

T3 Leistungen der sozialen Mindestsicherungssysteme in Deutschland 2009 und 2008

Leistungsart	Leistungsempfänger/innen		Ausgaben (Mrd. Euro)	
	2009	2008	2009	2008
Leistungen nach SGB II "Hartz IV"	6 735 669	6 609 690	35,9	34,9
Leistungen nach SGB XII, davon				
Laufende Hilfe zum Lebensunterhalt	92 750	92 320	0,6	0,5
Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung	763 864	767 682	4,0	3,8
Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz	121 235	127 865	0,6	0,6
Leistungen der Kriegsopferfürsorge	*	46 256	*	0,5

* Erhebung findet nur alle zwei Jahre statt

Die abschließende Tabelle, die auf der Grundlage der Pressemitteilung Nr. 458 des Statistischen Bundesamtes vom 9.12.2010 erstellt wurde, verdeutlicht die Dimensionen der einzelnen Hilfearten und damit auch die Bedeutung der Grundsicherung im Rahmen der Sozialhilfeleistungen nach dem SGB XII.

(Autor: Heiner Bost)

Energiepreise dominieren Verbraucherpreisentwicklung

Preise rund ums Autofahren steigen überproportional an

Die Autofahrer als "Melkkühe der Nation"

Egal, ob es um Ökosteuern oder Benzinpreise, Versicherungen oder Werkstattkosten geht, um die Erhöhung von Bußgeldern oder um die Diskussion einer Autobahnmaut für Pkw: Immer wieder trifft man in den Medien auf die schöne Metapher vom Autofahrer als der "Melkkuh der Nation".

Nur wenige wirtschaftspolitische Themen bieten so viel emotionales Potential wie die Preisentwicklung

rund um der Deutschen liebstes Kind, das Automobil.

Die amtliche Verbraucherpreisstatistik trägt der Bedeutung der privaten Kfz-Nutzung durch die Berechnung eines so genannten Kraftfahrerpreisindex Rechnung. Dieser ermöglicht den Vergleich mit der allgemeinen Entwicklung der Lebenshaltungskosten wie auch die Darstellung der Entwicklung einzelner Kostenarten, die im Zusammenhang mit der Kfz-Nutzung stehen.

Kfz-Nutzung beansprucht gut 12 Prozent des Haushaltsbudgets

Im Rahmen der Berechnung des Verbraucherpreisindex wird Monat für Monat die Preisentwicklung eines typischen Warenkorb beobachtet, der mehr als 700 Waren und Dienstleistungen für die private Lebensführung beinhaltet. Die einzelnen Waren und Dienstleistungen werden bei der Berechnung des Preisindex in dem Ausmaß berücksichtigt, wie es ihrem Anteil an den gesamten Verbrauchsausgaben eines Durchschnittshaushaltes entspricht. Diese Gewichtung wird für den Zeitraum von fünf Jahren konstant gehalten, wobei zurzeit noch die Konsumverhältnisse des (Basis-)Jahres 2005 (=100) den Be-

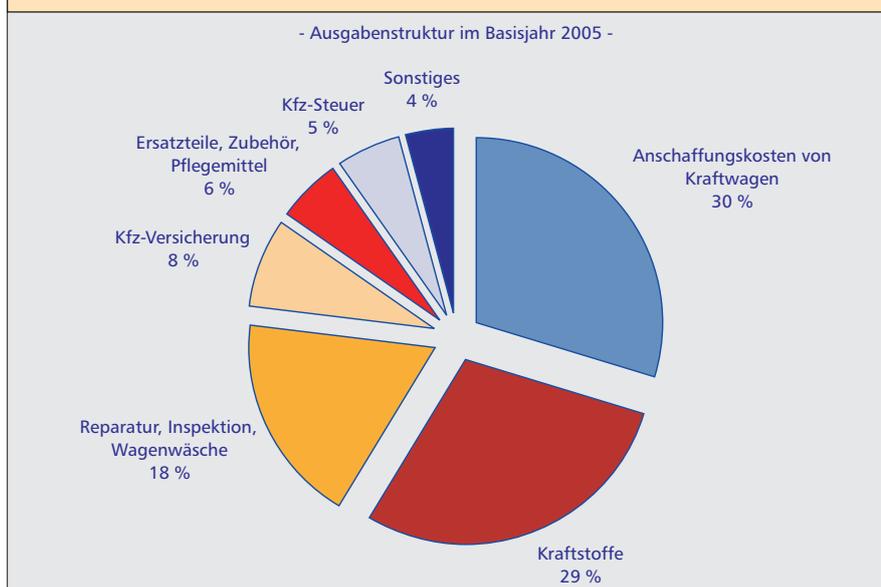
rechnungen zugrunde gelegt werden.¹⁾

Während im Verbraucherpreisindex also alle Bereiche der privaten Lebenshaltung Eingang finden, werden im Kraftfahrerpreisindex die Ausgabenbereiche zusammengefasst, die mit der Nutzung von Pkw oder Motorrädern im Zusammenhang stehen. Gemessen am Ausgabeverhalten privater Haushalte im Jahr 2005 lag der Anteil der Ausgaben für den Betrieb von Kraftfahrzeugen bei 12,2 Prozent der Gesamtausgaben. Zum Vergleich: Nahrungsmittel und alkoholfreie Getränke fielen mit einem Ausgabenanteil von 10,4 Prozent deutlich weniger ins Gewicht!

Betrachtet man die Ausgabenstruktur innerhalb des Kraftfahrerpreisindex, so fallen zunächst drei große Blöcke ins Auge: Mit 30 Prozent stellen die Kosten für den Kauf von Kraftwagen den größten Posten dar. Mit einem Anteil von 29 Prozent sind die Kraftstoffe von ähnlich hohem Gewicht. Zusammengenommen 18 Prozent entfallen auf Reparaturen, Inspektionen und Wagenwäsche.

¹⁾ Die Umstellung auf das neue Basisjahr 2010 erfolgt im Januar 2013

S 1 Kraftfahrerpreisindex



Erst mit Abstand folgen die Kfz-Versicherung (8 Prozent), Ersatzteile, Zubehör und Pflegemittel (6 %), Kfz-Steuer (5 %) und sonstige Ausgabepositionen wie Fahrschule, Führerscheingebühren oder Garagenmiete und Anschaffungskosten für Motorräder.

Bevor nun die Preisentwicklung im automobilen Bereich näher untersucht wird, zunächst ein Blick auf die allgemeine Preisentwicklung seit Mitte des vergangenen Jahrzehnts.

Lebenshaltungskosten seit 2005 um mehr als ein Zehntel gestiegen

Betrachtet man die Entwicklung der Verbraucherpreise im Saarland im aktuellen Basiszeitraum, also seit 2005, bleibt zunächst festzuhalten, dass das Preisniveau zuletzt im Oktober 2011 um 10,9 Prozent über dem durchschnittlichen Preisniveau des Jahres 2005 (= 100) lag.

Konkret bedeutet dies, dass ein Verbraucher für den vorgegebenen Warenkorb aktuell 10,9 Prozent mehr bezahlen muss als im Jahr 2005.

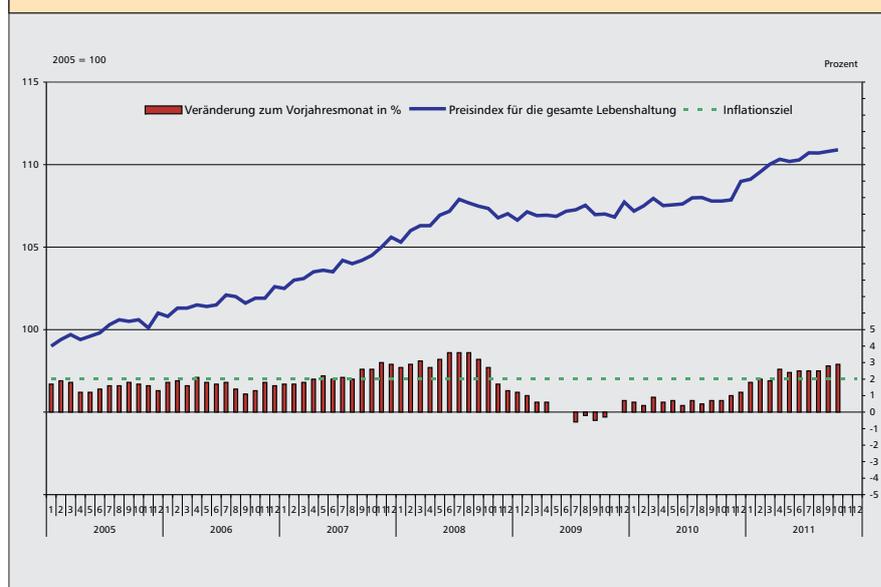
Der Indexverlauf im betrachteten Zeitraum ist von einem signifikanten Gipfel Mitte 2008 geprägt. Während

sich die Inflationsrate bis zur Jahresmitte 2007 meist in einem Bereich zwischen einem und zwei Prozent bewegte, nach Definition der EZB also in einem inflationsunkritischen Bereich, kam es im Spätsommer 2007 zu einem signifikanten Anstieg.

In den Sommermonaten Juni, Juli und August 2008 gipfelte die Entwicklung im Saarland mit Inflationsraten von jeweils 3,6 Prozent, den höchsten Werten seit 15 Jahren, bevor dann im September eine Phase der Entspannung eintrat. Die Inflationsraten verringerten sich in den Folgemonaten kontinuierlich und nahmen im Jahr 2009 sogar mehrfach negative Werte an. Diese waren allerdings Ausdruck eines so genannten Basiseffektes, der auf den Vergleich mit den extrem hohen Vorjahresvergleichswerten zurückzuführen ist.

Der Verbraucherpreisindex selbst fand lediglich den Weg auf seinen "normalen" Wachstumspfad zurück.

S 2 Verbraucherpreisentwicklung im Saarland seit Januar 2005



Nach einem moderaten weiteren Verlauf bis ins Jahr 2011 hinein verließen die Veränderungsraten im April 2011 wieder den unkritischen Korridor und indizieren mit einem Wert von zuletzt 2,9 Prozent eine Verletzung des gesamtwirtschaftlichen Ziels der Preisniveaustabilität.

Entwicklung der Rohölpreise beeinflusst Verbraucherpreisentwicklung maßgeblich

Was waren die Ursachen für diese Entwicklung? Als "Gesamttaggregat" spiegelt der Verbraucherpreisindex eine Vielzahl von Entwicklungen wider, die sich teilweise gegenseitig kompensieren, und entsprechend ihrem Gewicht Einfluss nehmen. In der Zeit des drastischen Inflationsanstieges ab Mitte 2007 waren zwei Kräfte im Spiel, die in die gleiche Richtung wirkten: Einerseits wurde eine sprunghafte Verteuerung im Bereich spezieller Nahrungsmittel wie Milch und Butter sowie deren Substitute beobachtet. Während diese Produkte aufgrund ihres Indexgewichtes noch relativ wenig Einfluss auf den Gesamtwert zeigten, schlug sich der nahezu gleichzeitig einsetzende Anstieg der Energiepreise, allen voran der von Mineralölprodukten, sehr deutlich nieder. An den Rohölmärkten waren die Preise bis Anfang Juli 2008 auf knapp 150 US-Dollar je Barrel gestiegen – binnen Jahresfrist entsprach dies einer Verdoppelung. Erst die weltweite Finanzkrise und die damit einhergehenden Rezessionsängste setzten dem Spuk ein Ende und schickten die Preise in den darauf folgenden Wochen und Monaten auf Talfahrt: Bereits Ende November 2008 notierten die Rohölpreise mit rund 50 Dollar wieder auf dem Niveau vom Frühjahr des Jahres 2007.

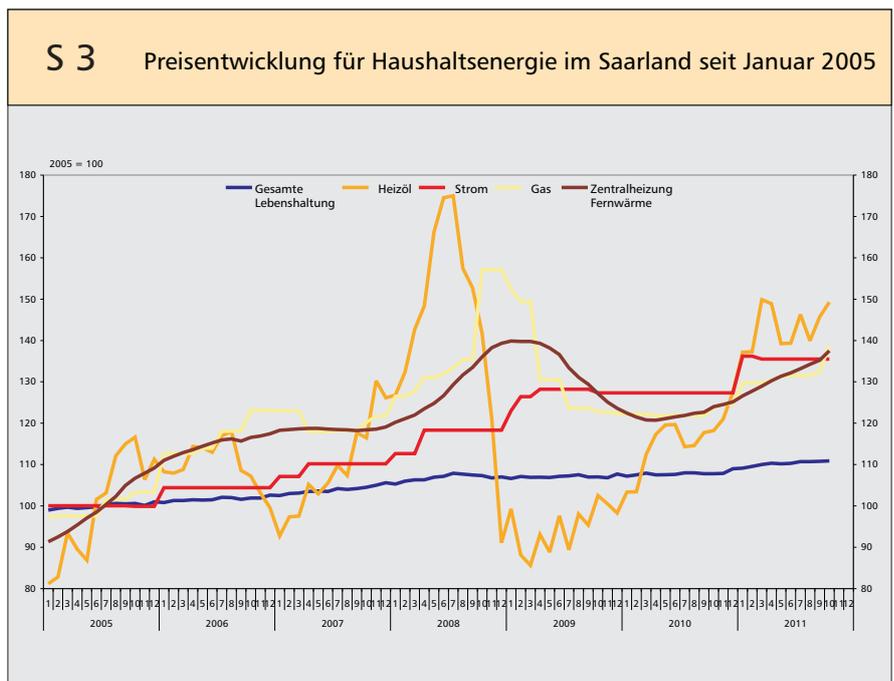
Ihren Tiefpunkt erreichten die Notierungen zum Jahreswechsel 2008/2009 mit Preisen unter 40 Dollar. Anschließend zogen die Preise allerdings wieder recht kontinuierlich an, um sich bis Ende 2009 zu verdoppeln. Ende April 2011 wurde ein weiteres Zwischenhoch mit 125 Dollar je Barrel der Sorte UK Brent erreicht, das aktuelle Niveau bewegt sich bei 110 Dollar.

Im Zusammenspiel mit dem Dollarkurs schlugen sich Änderungen der Rohölnotierungen direkt in den Konsumentenpreisen für Heizöl, Kraftstoffe und andere Mineralölprodukte nieder. Indirekt und mit gewissen zeitlichen Verzögerungen nehmen sie je nach Faktorintensität im Herstellungs- oder Bereitstellungsprozess aber auch Einfluss auf die Preisentwicklung einer Vielzahl anderer Produkte und Dienstleistungen. Sehr preisreagibel sind auch Substitute wie beispielsweise Gas als Haushaltsenergie, dessen Preisentwicklung

vielfach noch an die Entwicklung der Ölpreise gekoppelt ist und dieser mit zeitlicher Verzögerung folgt. Das nachstehende Diagramm bildet die Entwicklung der Preise für Haushaltsenergie im Saarland ab, wobei auch deutlich der time-lag in der Entwicklung von Heizöl- und Gaspreisen zu erkennen ist.

Auffallend ist hierbei die extreme Bandbreite der Heizölpreise, denen die Gaspreise jedoch nur in abgeschwächter Form sowohl nach oben als auch nach unten folgen. Die Umlagen für Zentralheizung und Fernwärme passen sich der Entwicklung der Gaspreise in geglätteter Form an.

Innerhalb des gesamten Lebenshaltungsindex hat die Haushaltsenergie einen Anteil von 6 Prozent. Entsprechend werden die Auswirkungen der hier dargestellten extremen Preisschwankungen auf den Gesamtindex relativiert. Während der Index für Haushaltsenergie insgesamt im Ok-



tober einen Stand von 138,4 erreicht hatte, Haushaltsenergie also im Durchschnitt 38,4 Prozent mehr kostete als im Jahresdurchschnitt 2005 (=100), haben sich die Lebenshaltungskosten insgesamt betrachtet um "nur" 10,9 Prozent erhöht.

Interessant ist in diesem Zusammenhang die Frage, wie die Entwicklung ohne die Bereiche Haushaltsenergie und Kraftstoffe, also ohne die in relativ direkter Weise von der Entwicklung der Rohölpreise abhängigen Produkte entwickelt hätte.

Das Ergebnis dieser Sonderrechnung wird in dem Diagramm (S 4) abgebildet. Die Kurve des entsprechend gekürzten Indexes verläuft abgesehen vom Basisjahr erwartungsgemäß unterhalb des Gesamtindex. Für den letzten Beobachtungsmonat Oktober 2011 errechnet sich mit einem bereinigten Indexstand von 108,3 eine Differenz von 2,6 Punkten zum Gesamtindexstand von 110,9.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass durch diese Berechnung die Energiepreiseinflüsse nur teilweise eliminiert wurden. Letztendlich gehen Energiekosten in die Kalkulation fast aller für den Konsum bestimmten Waren und Dienstleistungen ein und haben somit Einfluss auf die Preisgestaltung.

Tankstellenpreise von dominierendem Einfluss

Zurück zur eingangs gestellten Frage nach der Belastung der Autofahrer. Wie bereits erwähnt, sind bei den Aufwendungen rund um den Betrieb von Kraftfahrzeugen die Kraftstoffe mit einem Ausgabenanteil von 29 Prozent von hoher Bedeutung. Dies lässt bereits erwarten, dass sich die Preise für die individuelle Mobilität überdurchschnittlich entwickelt haben. Im Diagramm (S 5), das den Kraftfahrerpreisindex neben dem Verbraucherpreisindex und dem Index für Kraftstoffe darstellt, zeigt sich dies in aller Deutlichkeit.

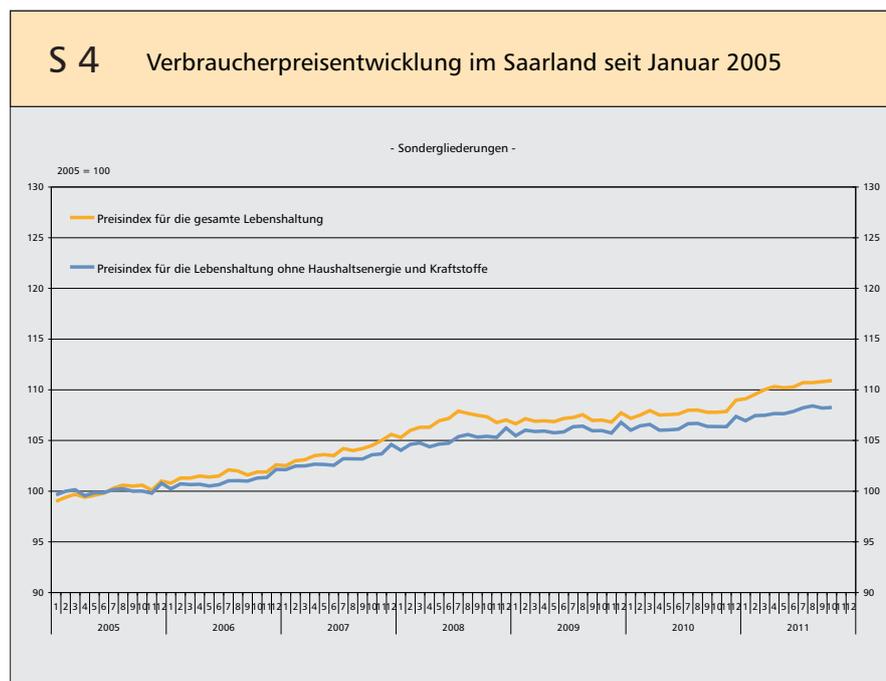
Der Einfluss der Kraftstoffpreise auf den Kraftfahrerindex lässt sich optisch sehr gut erkennen. Selbst am Verlauf des Gesamtindex erkennt man die Auswirkungen, wobei hier aber auch die mit den Kraftstoffpreisen stark korrelierenden Heizölpreise hinzukommen. Kraftstoffe haben am Gesamtindex einen Anteil von 3,5 Prozent, Heizöl von rund 1 Prozent.

Auch Kfz-Versicherungen treiben Kosten nach oben

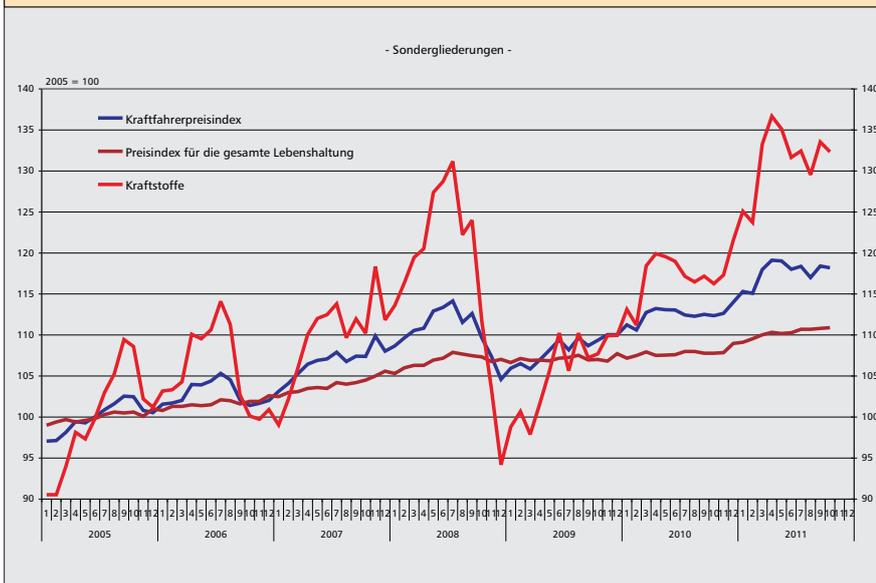
Obwohl sie in der Wahrnehmung der Autofahrenden Bevölkerung eine herausragende Rolle spielen, sind die Kraftstoffe beileibe nicht die einzigen Preistreiber. Überdurchschnittliche Preisverläufe wurden vor allem auch bei den Versicherern festgestellt. Signifikant sind zwei Niveausprünge Ende 2006 und im Herbst 2009 (S 6). Von Anfang bis Mitte 2011 kam es ebenfalls zu einem deutlichen Preisanstieg, der dann jedoch nach unten korrigiert wurde. Nach einem Höchststand von 129,4 im Juli ging der Teilindex für Kfz-Versicherungen bis Oktober 2011 wieder auf einen Stand von 121,8 zurück.

Bei einer weiteren Position wurden ebenfalls überdurchschnittliche Preissteigerungen gemessen: Und zwar lagen die Werkstattpreise für Reparaturen, Inspektionen und Wagenwäsche im Oktober 2011 um durchschnittlich 18,9 Prozent über dem Niveau des Jahres 2005.

Die Preise für Ersatzteile, Zubehör und Pflegemittel wiesen in den letzten beiden Jahren relativ starke Schwankungen auf, orientierten sich jedoch am Niveau des Gesamtlebenshaltungsindex. Angesichts eines Gewichts von 30 Prozent am Kraft-



S 5 Verbraucherpreisentwicklung im Saarland seit Januar 2005



fahrerindex (3,6 Prozent am Gesamtindex) dominierend sind jedoch Kosten für den Kauf von Kraftwagen. Hier verlief die Preisentwicklung sehr moderat und ab März 2008 durchgängig günstiger als die gesamte Lebenshaltung. Im Oktober 2011 lag der entsprechende Teilindex mit einem Wert von 107,6 um 3,3 Punkte

unterhalb des Gesamtindex. Dabei haben sich die Preise für vergleichbare Neuwagen seit 2005 lediglich um 7,4 Prozent erhöht, während die Gebrauchtwagen nach einer zwischenzeitlichen Flaute im Oktober 2011 wieder 8,9 Prozent mehr kosteten als vergleichbare Fahrzeuge im Jahr 2005.

Was noch bleibt, ist die Kfz-Steuer. Hier lag die durchschnittliche Belastung im Oktober 2011 um lediglich 2,0 Prozent über dem Niveau des Basisjahres 2005. Somit trägt sie am wenigsten zur zusätzlichen Belastung der Automobilisten bei.

Im Ergebnis lag der Kraftfahrerpreisindex im Oktober 2011 mit einem Wert von 118,2 um 7,3 Punkte oberhalb des Verbraucherpreisindex. Werte unterhalb des Indexes für die gesamte Lebenshaltung beschränken sich auf wenige Zeiträume, in denen es zu kräftigen Kraftstoffpreissenkungen kam, so etwa im Herbst 2006 oder im Winter 2008/2009.

Alternativen kaum billiger

Angesichts dieser Ergebnisse stellt sich die Frage, ob die Preisentwicklung bei den Alternativen zum motorisierten Individualverkehr günstiger verlaufen ist.

Ein Blick auf die Indexstände der einschlägigen Dienstleistungen wirkt ernüchternd.

Die Preise für die Personenbeförderung im Saarland lagen im Oktober 2011 im Durchschnitt um 27,4 Prozent über den Preisen des Basisjahres 2005! Im Einzelnen stiegen die Preise im Schienenverkehr um 19,7 Prozent, im Luftverkehr um 43,1 Prozent und kombinierte Personenbeförderungsdienstleistungen (kombinierte Fahrausweise in Verkehrsverbänden, Tarif- und Verkehrsgemeinschaften) wurden um 31,0 Prozent teurer. Lediglich die Personenbeförderung im Straßenverkehr blieb mit einem Anstieg von durchschnittlich 16,8 Prozent unterhalb der mit dem Kraftfahrerpreisindex nachgewiesenen Verteuerung.

(Autor: Wolfgang Backes)

S 6 Entwicklung ausgewählter Komponenten des Kraftfahrerpreisindex im Saarland seit Januar 2005

