

WIRTSCHAFT



Flugtickets bleiben wegen knapper Kapazitäten teuer

HAMBURG/FRANKFURT. Im internationalen Luftverkehr müssen sich die Passagiere weiterhin auf hohe Ticketpreise einstellen. Wichtigster Grund ist laut einer aktuellen Studie des Kreditversicherers Allianz Trade das nach wie vor knappe Angebot an neu fertiggestellten Flugzeugen. Von

dem Auslieferungseinbruch aus 2020 erholen sich die Hersteller demnach nur langsam und erreichen auch 2023 das globale Vorkrisen-Niveau von rund 1600 neuen Passagierjets nicht. Für die Fluggesellschaften bedeutet das bei einer stark ansteigenden Nachfrage und sinkenden Kerosinprei-

sen voraussichtlich die Rückkehr in die Gewinnzone. Sie können den einzelnen Sitzplatz wesentlich teurer verkaufen als 2019, ihre Margen steigen. Die Ticketpreise seien bei Flügen zwischen den USA und Europa im Durchschnitt 23 Prozent teurer geworden. dpa

Foto: imago/Martin Moxter

Kommentar

Dem Verwirrspiel ein Ende setzen

Um üblen Überraschungen bei den Krankenversicherten vorzubeugen, braucht es mehr Klarheit der Politik.

Das ist wirklich erstaunlich: Da zahlen Arbeitnehmer (via Arbeitgeber) über Jahrzehnte etwa in eine Kapitallebensversicherung ein und machen Pläne für die zugesagte Gesamtsumme – und als es zur Auszahlung kommt, stellen sie verärgert fest, dass ihre gesetzliche Krankenversicherung so richtig zulangt. Zehntausende Euro müssen sie wie auch die Betriebsrentner plötzlich abführen. Möglich macht es eine Gesetzesänderung von 2004, deren Konsequenzen bei den Betroffenen noch immer eine große Überraschung auslöst, obwohl dieser Umstand eigentlich bekannt sein sollte.

Dass er es nicht ist, hat viel mit der Genese des Gesetzes zu tun. Vor knapp 20 Jahren wollte der damalige SPD-Kanzler Schröder vor allem den Krankenkassen Gutes tun. Weil der Unmut der Benachteiligten über die sogenannte Doppelverbeitragung kaum auf Touren kam, hat sich die Politik – abgesehen von einer leichten Entlastung Ende 2019 – bisher nicht zum Kurswechsel durchgerungen.

Bei Politikern ist das Thema so beliebt wie Fußpilz. Eine Umkehr würde die Krankenkassen und womöglich den Staat viel Geld kosten; insofern ist sie in Zeiten hoher Schulden unwahrscheinlich. Allemal angebracht wäre aber mehr Transparenz, vor allem bei Neuabschlüssen der Direktversicherungsverträge. Jedem Kunden muss schon da klipp und klar mitgeteilt werden, dass die Rendite bei der Auszahlung erheblich geschmälert wird. Auch sollte die Bundesregierung mehr reinen Wein einschenken. Wenn es nicht mehr beabsichtigt ist, am Prinzip der Doppelverbeitragung etwas zu verbessern, muss dies klar benannt werden. Mit nebulösen Zusagen, etwa von Kanzler Olaf Scholz, werden Wähler nur unnötig verunsichert.



Von Matthias Schiermeyer

Speerspitze für Millionen Betriebsrentner

Der Verband der Direktversicherungsgeschädigten kämpft beharrlich gegen die hohen Krankenversicherungsbeiträge auf ausgezahlte Lebensversicherungen und Betriebsrenten. Die einzige Hoffnung, die praktisch noch bleibt, ist ein Versprechen von Bundeskanzler Olaf Scholz.

Von Matthias Schiermeyer

Betroffen sind etliche Millionen Bezieher von Direktversicherungen und Betriebsrentner, für die ein Verein mit 3400 Mitgliedern einen einsamen Kampf führt: Der Verband der Direktversicherungsgeschädigten (DVG) wendet sich gegen die sogenannte Doppelverbeitragung. Danach müssen auf die betriebliche Altersversorgung doppelte Beiträge (Arbeitgeber- und Arbeitnehmeranteil) zur gesetzlichen Kranken- und Pflegeversicherung gezahlt werden – insgesamt fast 20 Prozent. Zwar hat Kanzler Olaf Scholz eine Verbesserung versprochen, doch die Hoffnung schwindet, dass die Regierung dazu in der Lage ist. Ein Überblick.

— Was bedeutet die Doppelverbeitragung? Seit einer Gesetzesänderung im Jahr 2004 durch die rot-grüne Regierung müssen Krankenversicherte auf ihre betriebliche Altersversorgung in der Auszahlungsphase quasi doppelte Krankenkassenbeiträge zahlen: 14,6 Prozent plus Zusatzbeitrag. Zuvor wurde nur der halbe Satz erhoben, Einmalauszahlungen waren beitragsfrei. Brisant: Die Umstellung wurde auch für die schon abgeschlossenen Verträge verfügt. Die meisten Betroffenen merken die zusätzlichen Sozialabgaben erst, wenn ihre Kapitallebensversicherung oder Betriebsrente ausgezahlt wird.

Vor gut vier Jahren vereinbarte die große Koalition eine Entlastung. Musste bis Ende 2019 auf die gesamte Versorgung der Beitrag-

zur Kranken- und Pflegeversicherung bezahlt werden, wurde 2020 ein Freibetrag eingeführt, der jährlich an die Lohnentwicklung angepasst wird. Aktuell beträgt er 169,75 Euro. Nur noch die darüber liegende monatliche Betriebsrente ist beitragspflichtig in der Krankenversicherung. In der Pflegeversicherung besteht weiter Beitragspflicht für den kompletten Versorgungsbezug.

— Was sind die Kernargumente der DVG?

„Wir wollen, dass diese Ungerechtigkeit aus der Welt kommt“, sagt der DVG-Bundesvorsitzende Reiner Korth. „Und wir rütteln die Leute auf, welche negative Erfahrungen sie später machen werden.“ Noch immer werde von Versicherungsgesellschaften verschwiegen, was bei der Auszahlung der Direktversicherung zu erwarten sei. Daher fordere der DVG über die Aufklärungspflicht hinaus eine Protokollierungspflicht – „damit den jungen Leuten gesagt wird: Du musst später den vollen Krankenkassenbeitrag einschließlich des Arbeitgeberbeitrags bezahlen“. So handle es sich auch um eine „versteckte Arbeitgebersubventionierung“. In der Einzahlungsphase sparten Arbeitgeber und Arbeitnehmer Sozialbeiträge ein – in der Auszahlungsphase zahle der Arbeitnehmer allein.

— Welche Rolle spielt Kanzler Scholz?

Am 25. Januar 2023 sagte Kanzler Olaf Scholz bei einer Fragestunde im Bundestag auf eine Frage des Linken-Abgeordneten Matthias Birkwald, der ihn an ähnliche Aus-

sagen zuvor erinnerte: Dieses Thema treibe viele Bürger um; daher hätte sich die Koalition dies auch vorgenommen, so Scholz, der 2004 als Generalsekretär auch an der Sache dran war. „Das ist allerdings kein trivialer Auftrag – es wird noch darüber nachgedacht, wie man das konkret ausgestalten kann.“ Man könne sich aber „darauf verlassen, dass wir Lösungen dafür erarbeiten werden“.

Der DVG-Vorsitzende Korth stellt nun fest: „Die Hälfte der Legislaturperiode ist rum, deswegen möchte ich die Flinte noch nicht ins Korn werfen.“ Damit der Kanzler seine Zusage nicht vergesse, „müssen wir ihn quartalsmäßig daran erinnern“. Scholz dürfe nicht noch mehr Vertrauen zerstören, was die „ganze politische Erosion noch verschlimmern würde“. Daher hat er dem Kanzler zuletzt Mitte Mai in einem unserer Zeitung vorliegenden Schreiben die Unterstützung des Interessenverbandes angeboten.

— Welche Verbündete hat der Verband?

„Aktive Verbündete haben wir so gut wie keine, weil außer den Rentnern niemand geschädigt ist“, sagt Korth. Die Krankenkassen wollten ihre Einnahmen schützen, die Versicherungsgesellschaften wollten nicht aufgrund einer transparenteren Darstellung weniger Versicherungsverträge abschließen, und auch die Arbeitgeber verdienten an der damaligen Änderung mit. Selbst die Gewerkschaft sei nicht aufseiten des DVG, weil die Metallrente – ein gemeinsames Versorgungswerk von IG Metall und Gesamtmetall

– auch Direktversicherungen verkaufe. In der Politik habe man die Erfahrung gemacht, dass es eine Partei auf die andere schiebe – aber alle würden sich einer Lösung bisher verweigern. Selbst die FDP, die damals noch gegen das Gesetz gestimmt und seither gegengehalten hat, sei diesbezüglich abgetaucht. Und CDU-Chef Friedrich Merz, berichtet Korth, habe ihm im vorigen Jahr klar gesagt, dass sich seine Partei nicht mehr für Veränderungen einsetzen werde: „Sie haben den Freibetrag bekommen, das war's – die CDU macht dieses Fass nicht wieder auf.“

— Wie sieht der Verband seine Zukunft?

An diesem Dienstag lädt der 2016 gegründete Verein zu einem Informationstreffen in Plochingen (17 Uhr in der Gaststätte Waldhorn) – Gelegenheit, in einer Region mit vielen schon verärgerten Betriebsrentnern wieder mehr Zulauf zu erhalten. In diesem Jahr hat es circa 200 Austritte gegeben, sodass es nun bundesweit an die 3400 Mitglieder sind. Fast wären es mehr als 4000 geworden, dann kam Corona. Heute gebe es, so Korth, einen signifikanten Personenkreis, der nicht mehr an den Durchbruch glaube, weil man sich von Scholz „hinter die Fichte geführt“ fühle und der meine, der Verband könne seine Arbeit auch einstellen. „Das tun wir natürlich nicht“, sagt er. In der Satzung ist von einer möglichen Auflösung die Rede, wenn es zur Abschaffung der Doppelverbeitragung kommen sollte. So oder so hat der Verein damit vielleicht keine große Zukunft mehr.

Chinas Autobauer auf dem Weg zur „Autosupermacht“

Einer Studie zufolge könnten chinesische Autobauer 2023 erstmals Export-Weltmeister werden. Das setzt die Konkurrenz in Europa noch mehr unter Druck.

Die chinesischen Autohersteller werden nach Einschätzung der Unternehmensberatung AlixPartners dieses Jahr erstmals Export-Weltmeister. Schon im ersten Quartal habe China mit 1,07 Millionen exportierten Autos Japan mit 954 000 Autos überholt, gefolgt von Deutschland (840 000), Südkorea (750 000) und Mexiko (741 000). Die Volksrepublik sei als Produktionsstandort, Absatzmarkt und Exporteur



Autoproduktion im chinesischen Guangzhou
Foto: imago/Tian YuHao

gleichermassen „auf dem besten Weg zur automobilen Supermacht“, sagte Alix-Branchenexperte Fabian Piontek.

Von heimischen Herstellern dürften dieses Jahr 10,5 Millionen von insgesamt ver-

kauften 20,5 Millionen Autos in China kommen – also mehr als die Hälfte. Mit E-Fahrzeugen drängten die Chinesen auch auf den Weltmarkt und setzen die europäischen Autobauer zunehmend auch auf deren Heimatmärkten unter Druck. Der weltweite Automobilmarkt wachse wieder, aber deutlich langsamer als erwartet. Zugpferd seien die USA. „Die Verkaufszahlen in Europa werden langfristig um mehr als 15 Prozent unter Vor-Covid-Werten liegen“, heißt es in der Alix-Studie.

„Die Zeit der Rekordgewinne deutscher Automobilhersteller wird sich dem Ende zuneigen“, schreiben die Branchenexperten. Auf einem sich abkühlenden Weltmarkt mit steigendem Wettbewerb wachse der Druck auf die Gewinnmargen. Zu langsam sinken-

de Batteriepreise dämpfen in den nächsten drei bis fünf Jahren den schnelleren Anstieg der Verkaufszahlen von Elektroautos. Das verhindere Kostenvorteile durch große Stückzahlen. Rohmaterialkosten seien auch durch die steigende Nachfrage aus China wieder gestiegen und „werden nicht mehr auf das Vor-Covid-Niveau zurückkehren“. Dazu kämen wegen der Zinswende steigende Kapitalkosten.

Alix-Restrukturierungsexperte Jens Haas rechnet mit „einer weiteren Konsolidierung in der Zulieferbranche“. Die Verschuldung liege aktuell auf Rekordhöhe, während Kapitalkosten und Geldbedarf für das laufende Geschäft und für Investitionen stiegen. Die Chancen, Preiserhöhungen bei den Autobauern durchzusetzen, seien gering. dpa

Diehl wächst – wegen Rüstung an Ukraine

NÜRNBERG. Der Nürnberger Mischkonzern Diehl hat im vergangenen Jahr auch wegen des Ukraine-Krieges mit seiner Rüstungssparte deutlich mehr Einnahmen erzielt. Der Umsatz im Teilbereich Rüstung („Defence“) sei von 660 Millionen auf 810 Millionen Euro geklettert, teilte Diehl mit. Diehl stellt unter anderem das Flugabwehrsystem IRIS-T her, das die Bundesregierung der Ukraine im russischen Angriffskrieg zur Verfügung gestellt hat. Diehl hatte im Mai bekannt gegeben, die zweite Feuerinheit des Systems an die Ukraine ausgeliefert zu haben. dpa

Tesla verdoppelt Auslieferung

NEW YORK. Der US-Elektroautohersteller Tesla hat im zweiten Quartal von April bis Juni rund 466 000 Fahrzeuge ausgeliefert und damit fast doppelt so viele wie im Vorjahreszeitraum. Im ersten Halbjahr produzierte das Unternehmen rund 920 500 Autos, wie es am Sonntag mitteilte. Ziel für das Gesamtjahr ist die Produktion von 1,8 Millionen Fahrzeugen. Die Preissenkungen zu Beginn des Jahres „haben Früchte getragen“, erklärte die Marktforschungsfirma Wedbush Securities. Die Nachfrage sei offenbar weiterhin sehr hoch, eine effizientere Produktion habe die „massiven“ Auslieferungen ermöglicht.

In den USA profitiert Tesla auch vom Subventionsprogramm Inflation Reduction Act (IRA) der Regierung: Beim Kauf eines Tesla Model 3 werden 7500 Dollar (knapp 6900 Euro) Steuern erlassen. Die Summe war zunächst deutlich niedriger, deshalb verlegte Tesla die gesamte Produktion in die USA. Der IRA unterstützt Unternehmen, die ihre Fertigung in den USA ansiedeln. Teile des Model 3 hatte Tesla zuvor in China gefertigt. Tesla produziert in den USA, in China und in Grünheide in Brandenburg. AFP