

Der Flugzeugstreit wird verlängert

Pünktlich zum EU-US-Gipfel sollte der Streit um Subventionen für Airbus und Boeing gelöst sein. Das misslang. Zumindest die Strafzölle sollen jetzt aber fünf Jahre ruhen.

Von Hendrik Kafsack, Brüssel

So gut das Verhältnis von EU und den Vereinigten Staaten seit dem Amtsantritt des amerikanischen Präsidenten Joe Biden auch ist, in der Handelspolitik bleibt es schwierig. So wollten beide Seiten bis zum am Dienstagmorgen beginnenden EU-US-Gipfel zumindest in dem seit anderthalb Jahrzehnten schwellenden Streit um die Subventionen für Airbus und Boeing ein Zeichen setzen. Mit Hochdruck arbeiteten Unterhändler der Europäischen Kommission und der amerikanischen Regierung bis in die Nacht zuvor hinein an einer Lösung, um die von beiden gewährten Staatshilfen zu deckeln. Der Zeitdruck war ohnehin groß. Am 11. Juli lief die Frist aus, die sie sich mit der im März vereinbarten, auf vier Monate befristeten Aussetzung der gegenseitigen Strafzölle gesetzt haben.

Am Dienstagmorgen aber war klar: Die Gespräche, in die die „Airbus-Staaten“ Deutschland, Frankreich und Spanien eng eingebunden waren, sind vorerst gescheitert. Trotz zwischenzeitlich äußerst positiver Signale hätten Amerikaner und Europäer am Ende zu weit auseinandergelegen, hieß es anschließend. Die amerikanische Seite habe kein ausreichendes Angebot vorgelegt, um Fragen wie die von einzelnen Bundesstaaten gewährten Steuerbegünstigungen und die Forschungshilfen zu klären, heißt es aus der Kommission. Umgekehrt habe den Amerikanern das Angebot der Kommission für die Ausgestaltung der europäischen Anschubhilfen für Airbus-Flugzeuge nicht gereicht.

Ohne Erfolgsergebnis wollten Europäer und Amerikaner aber angesichts des Treffens von Biden mit EU-Ratspräsident Charles Michel und Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen nicht auseinandergehen. Wie die F.A.Z. als Erste berichtete, einigten sich beide Seiten auf eine langfristige Aussetzung der gegenseitigen Strafzölle. Sie sollen nun über den



Airbus (vorn) und Boeing prägen den Luftverkehr – und den Subventionsstreit zwischen EU und USA.

Foto Reuters

11. Juli hinaus für weitere fünf Jahre ruhen. Das gebe Europäern und Amerikanern Zeit, um in Ruhe weiter zu verhandeln, heißt es in der Kommission. Dafür soll eine Arbeitsgruppe eingerichtet werden, die von Handelskommissar Valdis Dombrovskis und dem amerikanischen Handelsminister geleitet wird. Böse Zungen sagten hingegen, damit werde – gemäß dem englischen Sprichwort – die Dose nur weiter die Straße heruntergetreten. Die Einigung sei eher ein langfristiger „Waffenstillstand“ als eine Verlängerung des Verhandlungszeitraums.

Im Umfeld von Dombrovskis wurde das strikt zurückgewiesen. Der Begriff „Waffenstillstand“ treffe nicht. Ein Waffenstillstand bedeute, dass zwar die Waffen ruhen, jede Seite aber aufrüsten könne. Das sei in diesem Fall ausdrücklich nicht das Ziel. Die Strafzölle gehen auf Entscheidungen der Genfer Welthandelsorganisation (WTO) zurück. Die hatte wiederholt entschieden, Airbus und Boeing würden unrechtmäßig mit Milliarden-summen subventioniert. 2019 genehmigte sie Amerika Strafzölle auf die Einfuhr aus der EU von jährlich 7,5 Milliarden Dollar. 2020 erlaubte sie der EU Importzölle von 4 Milliarden Dollar. Von diesen

sind etwa Ketchup und Traktoren betroffen. Kommissionspräsidentin von der Leyen bezeichnete die Einigung als „großen Schritt auf dem Weg zur Lösung des längsten Handelskonflikts in der Geschichte der WTO“. Sie habe mit Biden in ihrem ersten Telefonat im Februar vereinbart, eine Lösung zu finden. „Heute haben wir geliefert.“ Ratspräsident Charles Michel sprach von exzellenten Neuigkeiten. „Damit holen wir den Streit zurück auf den Boden“, sagte Dombrovskis. Die Einigung belege, dass das transatlantische Verhältnis eine neue Ebene erreicht habe und die EU gemeinsam mit den USA erfolgreich an Lösungen für seit Langem bestehende Konflikte arbeiten könne. Sie erspare zudem den Importeuren dies- und jenseits des Atlantiks Milliarden an Zöllen.

Der Europaabgeordnete Daniel Caspar (CDU) begrüßte den Kompromiss. „Dieser Konflikt war aus der Zeit gefallen und wirkte wie ein Museumsstück aus einer Realität, die heute nicht mehr in dieser Form existiert“, sagte der Handelsfachmann. Die Einigung sei das erste greifbare Resultat der Erneuerung der transatlantischen Beziehungen. Sie dürfe aber kein Strohhalm sein. Tatsächlich hatte sich schon in der Vorbereitung des EU-US-Gip-

feltreffens gezeigt, wie kompliziert die transatlantischen Beziehungen in der Handelspolitik weiter sind. So hatte die amerikanische Regierung den Wunsch der EU nach einem Auslaufen der von Bidens Vorgänger Donald Trump im Jahr 2018 verhängten Schutzzölle auf Stahl und Aluminium zum Ende des Jahres abgelehnt, wie die F.A.Z. berichtet hatte. Biden ist momentan nicht bereit, über diese Zölle ernsthaft zu verhandeln. Offenbar ist seine Sorge groß, dass er damit Wähler aus der Arbeiterschaft vergraulen und eine Wiederwahl Trumps ermöglichen könne. Damit wäre ein Ende der Schutzzölle allerdings bis zur nächsten Präsidentschaftswahl in Amerika vom Tisch.

Auch Vorschläge der EU zur Reform und Wiederbelebung der WTO hatte Biden vor dem Gipfeltreffen abgelehnt. Der zentrale Streitbeilegungsmechanismus der WTO, der auch die Airbus-Boeing-Urteile gefällt hat, ist derzeit faktisch arbeitsunfähig, weil Trump die Ernennung neuer Schiedsrichter blockiert hat. Einig sind jedoch beide Seiten hingegen über die Schaffung eines Handels- und Technologierats, den die EU vor einem halben Jahr vorgeschlagen hat. (Airbus zeigt sich erleichtert, Seite 20.)



Nur ein Waffenstillstand

Von Hendrik Kafsack, Brüssel

Es ist eine gute Nachricht, dass die EU und die Vereinigten Staaten den Airbus-Boeing-Streit auf Eis legen. Nichts anderes bedeutet es, wenn beide Seiten die seit März nur vorläufig ruhenden gegenseitig verhängten Strafzölle nun für ganze fünf Jahre aussetzen. Der seit mehr als anderthalb Jahrzehnten schwellende Streit um die Staatshilfen für die Flugzeugbauer bindet schon viel zu lange Ressourcen, die anderswo dringend gebraucht werden – nicht zuletzt für die Verhandlungen über eine Reform und Wiederbelebung der Welthandelsorganisation. Zudem bietet der lange „Waffenstillstand“ die Chance, das Problem in größerem Rahmen zu lösen. Schließlich arbeitet China gerade ebenfalls mit staatlicher Unterstützung daran, mit Comac einen eigenen Flugzeugbauer am Markt zu etablieren.

Ein Grund für Enthusiasmus in den amerikanisch-europäischen Handelsbeziehungen ist die Einigung aber nicht. Der Waffenstillstand war überhaupt nur nötig, da die eigentlich angestrebte Einigung auf einen Kompromiss zur Deckelung der Staatshilfen im Flugzeugsektor gescheitert ist. Die sollte der „Höhepunkt“ des Gip-

feltreffens zwischen Präsident Joe Biden und den EU-Spitzen am Dienstag in Brüssel sein. Entsprechend fieberhaft verhandelten beide Seiten bis in die Nacht davor. Der Waffenstillstand ist deshalb bestenfalls die zweitbeste Lösung, ein Trostpflaster, um beim Gipfeltreffen nicht mit leeren Händen dazustehen.

Vor allem aber kann er nicht darüber hinwegtäuschen, wie groß die Divergenzen zwischen der EU und den Vereinigten Staaten jenseits des Airbus-Boeing-Streits sind. Das betrifft allen voran die von Bidens Vorgänger Donald Trump 2018 in seiner konfrontativsten Phase verhängten Schutzzölle auf Stahl und Aluminium. Biden ist nicht einmal bereit, ernsthaft darüber zu reden. Er hat alle Friedensangebote der EU wie jüngst den Verzicht auf die Verschärfung der Gegenzölle unbeantwortet gelassen. Zu groß ist offenbar die Angst, damit Wähler in der Arbeiterschicht zu vergraulen. Dasselbe gilt für die Angebote der EU zur Reform der Welthandelsorganisation. Biden ist nicht Trump. So viel bleibt richtig. Aber das Ende der großen Probleme in der Handelspolitik ist seine Präsidentschaft auch nicht.

Schweizer Klimawarnung

Von Johannes Ritter, Zürich

Auch die Schweiz spürt den Klimawandel: Gletscher schmelzen, Bergflanken rutschen, in tiefer gelegenen Skigebieten fehlt der Schnee. Es liegt im unmittelbaren Interesse der Schweizer, ihren Teil dazu beizutragen, den Temperaturanstieg zu bremsen. Daher hat sich die Eidgenossenschaft im Zuge des Pariser Klimaabkommens dazu verpflichtet, die Treibhausgasemissionen bis 2030 zu halbieren. Mit den bisherigen Instrumenten ist das nicht zu erreichen. Das Versprechen sollte deshalb mit Hilfe der mühsam zustande gebrachten Revision des CO₂-Gesetzes eingelöst werden. Diese hätte die schon bisher greifende Kombination von finanziellen Anreizen sowie staatlicher Investitionsförderung weiter ausgedehnt. Doch am Sonntag haben die Bürger dieses Gesetz mit knapper Mehrheit abgelehnt – und so die Schweizer Klimapolitik mit einem Hieb zerschmettert.

Das muss auch jenseits der Schweizer Landesgrenzen beunruhigen. Denn der fortschrittliche Schweizer Ansatz hat eigentlich Vorbildcharakter: Statt auf Verbote setzt er stark auf Lenkung. Das Aufkommen aus den Lenkungsabgaben geht nicht in den allgemeinen Steuereinnahmen des Staates auf, sondern fließt seit 2008 zu zwei Dritteln als Pro-Kopf-Pauschale an alle Bürger zurück. Mit dieser Rückverteilung wird man sowohl dem Verursacherprinzip gerecht als auch dem Ziel der sozialen Gerechtigkeit. Die Gesetzesrevision hätte dem Klimaschutz zwar ein neues Preisschild gegeben, dabei aber auch das Volumen der pauschalen Ausschüttung vergrößert. Wer seine alte Ölheizung verschrottet und kaum noch fliegt, wäre nicht nur kompensiert worden, sondern hätte künftig sogar mehr Geld in der Tasche gehabt als zuvor.

Dass sich trotzdem keine Mehrheit finden ließ, hat zwar auch mit einigen taktischen Ungeschicklichkeiten wie der terminlichen Verknüpfung des Themas mit anderen Abstimmungsfragen zu tun, die für eine starke Mobilisierung der tendenziell konservativen Landbevölkerung sorgten. Doch vor allem zeigt sich dahinter das altbekannte grundlegende Dilemma der Klimapolitik: Sie kostet Geld, und niemand will die Bürde gern tragen. Wenn es an das Portemonnaie geht, ist es mit langfristigem Denken und Gemeinsinn vorbei. Stattdessen regiert das Sankt-Florians-Prinzip. Schnell ist dann die Ausrede zur Hand, dass die Schweiz ohnehin nur für 0,1 Prozent des jährlichen Ausstoßes von Treibhausgasen verantwortlich sei und insofern sowieso nichts ausrichten könne im globalen Kampf gegen die Klimaerwärmung.

Für die in populistischen Kampagnen gut geübte nationalkonservative

Schweizerische Volkspartei (SVP) war es ein Leichtes, den Bürgern plakativ Angst vor höheren Sprit-, Heiz- und Flugpreisen einzujagen. Wie Befragungen nach der Wahl zeigen, verding das Kostenargument bei der jüngeren Bevölkerung sogar stärker als bei den Älteren. Eine wichtige, auch in anderen Ländern zu beherzigende Erklärung dafür dürfte sein, dass der kompensierenden Rückverteilung des Aufkommens aus den Lenkungsabgaben etwas Wesentliches fehlt: die Sichtbarkeit.

Statt dass die Bürger einen Scheck erhalten, auf dem ihr Klimabonus deutlich erkennbar als solcher ausge-

Der viel gelobte Ansatz hat die Bürger nicht überzeugt. Daraus sollten Klimaschützer lernen.

flaggt ist, wird die Pauschale mit den Beiträgen zur obligatorischen Krankenversicherung verrechnet. Das entdeckt nur, wer sich deren Abrechnungen genau ansieht. Das tun die wenigsten, so geht das schlicht unter. Daran änderte sich auch nichts, wenn statt zwei Dritteln die gesamte Summe an die Bürger zurückflösse, wie es die am Scheitern des Gesetzes vor dem Volk mitbeteiligte FDP fordert, die sich an dem als allzu dirigistisch bewerteten Klimafonds für die staatliche Investitions- und Technologieförderung reibt.

Das Aus für das CO₂-Gesetz droht Stimmen Aufwind zu geben, die den fortschrittlichen marktwirtschaftlichen Kurs der Klimapolitik seit je mit Argwohn sehen. Das gilt auch für die Klimajugend, die sich der Gesetzesrevision in Teilen ebenfalls verweigert hat und mit der SVP gemeinsame Sache gemacht hat, allerdings aus dem entgegengesetzten Grund: Sie war ihr nicht drastisch genug. Die antikapitalistische Skepsis der auch in der Schweiz regelmäßig protestierenden Klimajugend ist nicht zu unterschätzen: Wieso den indirekten, nur langsamen und bei zumindest wenig spürbarer Kompensation als sozial problematisch empfundenen Weg über Preise gehen, wenn man doch unmittelbar wirksame Verbote erlassen kann? Auch Grüne und Sozialdemokraten rufen nun nach dem Ordnungsrecht und neuen Subventionen, um die in weite Ferne gerückten Klimaziele zu erreichen.

„Wir müssen den Scherbenhaufen zusammenkehren und neue Lösungen finden“, verlangt die langjährige Grünen-Präsidentin Regula Rytz. Das ist leichter gesagt als getan. Aus der Schweizer Klimaniederlage wird es wohl nicht so schnell einen Ausweg geben.

Überraschende Entspannung bei Beamtenpensionen

Gesetzliche Rente hat größte Finanznot noch vor sich – fürs Pensionssystem gibt es fast schon Entwarnung

dc. BERLIN. Die gesetzliche Rente läuft auf ein riesiges Finanzierungsproblem zu, wie ein Gutachten des Ökonomenbeirats beim Bundeswirtschaftsministerium gerade betont tat: Schon bald müsste mehr als die Hälfte des Bundeshaushalts an die Rentner fließen, falls deren Bezüge nach 2025 mit den heute geltenden Vorgaben weiterwachsen sollen. Doch was ist mit den Beamten – drohen deren oft üppige Pensionen die staatlichen Haushalte nicht erst recht zu überfordern?

Auch dazu gibt es nun neue Berechnungen von Ökonomen, und zwar aus dem Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH). Sie fallen aber verblüffend wenig alarmistisch aus: Die langfristige Entwicklung der Pensionsausgaben gebe „insgesamt wenig Anlass zur Sorge“, urteilt Oliver Holtemöller, Autor der Studie und Vizepräsident des Instituts. Unter realistischen Annahmen wüchsen die Pensionsausgaben in langer Frist eher langsamer als die Steuereinnahmen, ihr Anteil am Gesamtvolumen der Haushalte könnte sogar bald sinken.

Bund, Länder und Kommunen zahlten im Jahr 2019 knapp 57 Milliarden Euro an 1,7 Millionen Pensionäre, Witwen und Waisen aus. Die Länder setzten 11 bis 12 Prozent ihrer Steuereinnahmen dafür ein, der Bund etwas mehr als 4 Prozent. Zum Vergleich: 21 Millionen Rentner bezogen 2019 gut 290 Milliarden Euro Rente; mit Verwaltungskosten und Beitragszuschüssen zur Krankenkasse waren es 325 Milliarden Euro. Davon kamen gut 230 Milliarden Euro über Sozialbeiträge herein, mehr als 90 Milliarden Euro durch Hilfen aus dem Bundeshaushalt. Dort machten diese 26 Prozent des Etatvolumens aus.

Im Mittelpunkt von Holtemöllers Analyse steht nicht die – durchaus umstrittene – Frage, wie gut sich die Höhe der Pensionen im Vergleich mit gesetzlichen Rentenansprüchen rechtfertigen lässt. Sie un-

tersucht, wie sich die Pensionslast im bestehenden System bis 2080 entwickeln würde. Die zentrale Erkenntnis, kurz gefasst: Der demographische Wandel im Beamtensystem läuft dem der Gesamtgesellschaft voraus. Die Pensionslast erreicht früher ihren Höhepunkt und klingt früher wieder ab. Dabei zahlt sich auch die heute oft kritisierte Spar- und Privatisierungspolitik der vergangenen Jahrzehnte aus.

Für den Bund hat die Zahl der Versorgungsempfänger ihren Höhepunkt demnach sogar schon hinter sich, der Studie zufolge sinkt sie von derzeit rund einer halben Million bis in die 2050er-Jahre kontinuierlich auf weniger als die Hälfte. Das senkt auch die Kosten für den Bundeshaushalt, woran freilich auch ein Sonderfaktor mitwirkt: Seit der Privatisierung von Bahn und Post in den 1990er-Jahren

wurden in diesem großen Bereich gar keine Beamten mehr eingestellt, das neue Personal ist gesetzlich rentenversichert.

Im Bereich der Länder, die rund die Hälfte aller Beamten beschäftigen, sieht es nicht ganz so günstig aus – die Zahl ihrer Pensionäre steigt laut IWH von heute rund 960 000 bis etwa 2035 weiter in Richtung von gut 1,1 Millionen. In einem wichtigen Punkt verläuft aber auch diese Entwicklung günstiger als die Alterung der ganzen Gesellschaft, auf die es für die gesetzliche Rente ankommt: Nach 2035 geht auch die Zahl der Landesrentner zurück und dürfte von 2050 an ihren heutigen Stand sogar unterschreiten.

Die Gesamtzahl der über 67-Jährigen in der Gesellschaft, derzeit 16 Millionen, wird indes bis 2040 auf 21 Millionen steigen – und bleibt dann bis 2060 auf diesem

hohen Niveau, wie das Statistische Bundesamt ausweist. Da die Erwerbsbevölkerung bis dahin schrumpfen dürfte, steigt die Finanzierungslast der erwerbstätigen Generation für die gesetzliche Rente auch nach 2040 weiter an.

Das Bild einer erdrückenden Pensionslast relativiert sich in Holtemöllers Analyse noch weiter, indem diese die hochgerechneten Ausgaben ins Verhältnis zur erwartbaren Entwicklung der Steuereinnahmen setzt: Die so ermittelte Versorgungs-Steuerquote des Bundes halbiert sich demnach bis 2040 auf rund 2 Prozent. Die Quote der Länder stagniert bis 2030 auf dem heutigen Niveau von rund 11 Prozent, um dann bis 2060 in Richtung 6 Prozent zu sinken. Etwas ungünstiger läuft es für die Kommunen, bei ihnen fällt aber mit derzeit 4,5 Milliarden Euro weniger als ein Zwölftel der Gesamtlast an.

Diese fiskalische Entwarnung löst aber nicht den Streit darüber, ob eine Pensionsreform gerechtigkeitshalber nötig sei, sobald in der gesetzlichen Rente neue Kostenbremsen eingebaut werden müssen: Die Bruttorente für Durchschnittsverdiener mit 45 Beitragsjahren belief sich 2020 auf 1539 Euro, mit Riester-Vorsorge auf 1650 Euro. Die Durchschnittspension früherer Postbeamter beträgt derzeit 2300 Euro, obwohl diese im Durchschnitt weniger als 40 Jahre Dienstzeit hatten und der Akademikeranteil unter Postbeamten nicht höher ist als unter Arbeitnehmern.

Gegen die politische Forderung, Beamte in die Rentenversicherung zu holen, gibt es indes fiskalische Argumente: Da Beamte eine sehr hohe Lebenserwartung haben, würde die Rentenkasse auf Dauer noch stärker belastet – außer, man höher denn das Renteneintrittsalter umso stärker an. Auch eine von der Regierung eingesetzte Rentenkommission hat 2020 diese Idee verworfen. Sie würde die Finanzierung der Rentenkasse „voraussichtlich eher erschweren“, warnte das Gremium.



Entspannt im Alter: Zwei Müßiggänger entdecken Sachsen.

Foto dpa

SITZUNG DER US-NOTENBANK

Amerikas Wirtschaft erlebt eine fiebrige Konjunkturerholung. Wie reagiert die Fed?

Seite 19

SPASS ALS ANTRIEB

Der Capri-Sonne-Milliardär Hans-Peter Wild hält auch mit 80 Jahren die Fäden in der Hand.

Seite 22

ERSTER QUANTENCOMPUTER EUROPAS

Der IT-Konzern IBM eröffnet die Anlage vor den Toren Stuttgarts. Die Erwartungen sind hoch.

Seite 24