

Musterklausur 2

Inhaltlicher Schwerpunkt: Märkte

Aufgaben

- | | |
|---|------|
| 1. Beschreiben Sie die Funktionen des Preises in einer Marktwirtschaft. | 5 P |
| 2. Für den Arbeitsmarkt „Gartenarbeit“ in einer Kleinstadt liegen folgende Daten vor: 12 Arbeitssuchende würden Gartenarbeiten für 8 € erledigen, sechs würden auch für 5 € arbeiten, vier sogar für 4 € (jeweils pro Stunde). Aufgrund der Auftragslage suchen die Gartenbaubetriebe Arbeitskräfte und zwar zehn bei einem Stundenlohn von 4 €. Für einen Stundenlohn von 8 € würden sie sechs Arbeitskräfte einstellen und für 11 € pro Stunde noch drei. | |
| a) Ermitteln Sie grafisch mithilfe des Preis-Mengen-Diagramms, wie viele Arbeitssuchende eine Stelle erhalten und wie hoch ihr Stundenlohn ist. | 5 P |
| b) Angenommen, für den Arbeitsmarkt „Gartenarbeit“ würde ein gesetzlicher Mindestlohn von 8 € eingeführt. Stellen Sie die Auswirkung des Mindestlohns grafisch dar und erklären Sie Ihre Darstellung. | 5 P |
| 3. Arbeiten Sie aus M1 mögliche Ursachen des Anstiegs der Kraftstoffpreise heraus. | 6 P |
| 4. Überprüfen Sie, ob es sich bei dem in M1 beschriebenen Kraftstoffmarkt um einen vollkommenen Markt mit vollständiger Konkurrenz handelt. | 12 P |
| 5. Bewerten Sie die Möglichkeiten des Verbrauchers, auf steigende Kraftstoffpreise zu reagieren. | 12 P |

insgesamt 45 Punkte

Materialien

M1 Thomas Puls: Fahren und Sparen

Jetzt sollen die Tankstellen an die Kandare genommen werden – nach den Plänen [vom damaligen] Bundeswirtschaftsminister Philipp Rösler müssen sie künftig alle Spritpreisänderungen an eine zentrale „Markttransparenzstelle“ melden. Damit will der Wirtschaftsminister mögliche Preisabsprachen der Tankstellenbetreiber aufdecken. Doch ob es solche formellen Absprachen tatsächlich gibt, ist fraglich – und somit dürfen die Autofahrer wohl kaum darauf hoffen, dass der Staat ihnen auf diesem Weg niedrigere Kraftstoffpreise beschert wird. Das wäre ohnehin eine erstaunliche Kehrtwende, denn vor allem in den 1990er-Jahren war es gerade der Staat, der durch Steuererhöhungen den Preis für

Benzin und Diesel in die Höhe trieb. Zuletzt hat allerdings die Entwicklung auf dem Ölmarkt die Richtung vorgegeben – der Preis für ein Barrel Rohöl hat sich seit 2003 mehr als verdreifacht. All dies schlug sich in den Spritpreisen nieder (siehe Grafik).

Der Preis für einen Liter Diesel stieg im Zeitraum von 1993 bis 2010 um 120 Prozent, Superbenzin verteuerte sich um 99 Prozent.

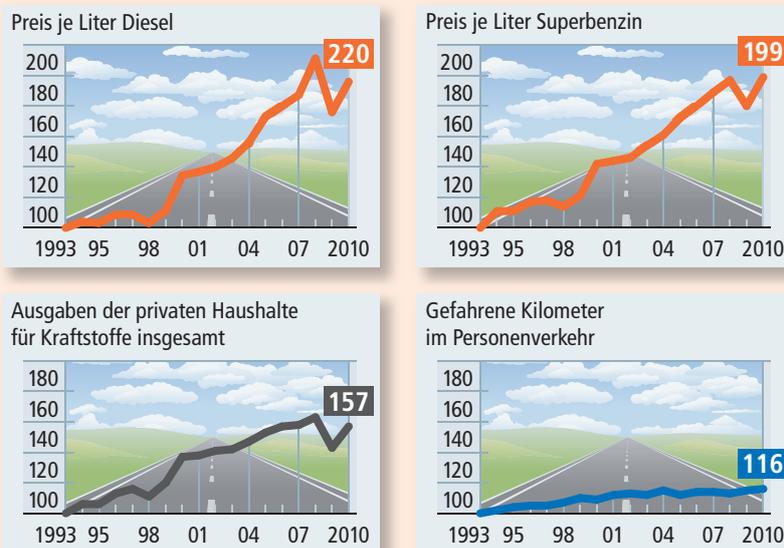
Die Autofahrer haben diesem Trend keineswegs tatenlos zugesehen. Wenn die Kraftstoffausgaben der privaten Haushalte seit 1993 „nur“ um 57 Prozent auf zuletzt annähernd 45 Milliarden Euro gestiegen sind, liegt das allerdings nicht daran, dass die Deutschen auf ihre Mobilität verzichtet hätten:

Im Jahr 2010 haben die Bundesbürger im Personenverkehr 619 Milliarden Fahrzeugkilometer zurückgelegt – rund 86 Milliarden mehr als 1993.

Vielmehr sind die privaten Ausgaben für Benzin und Diesel deshalb nicht ins Uferlose gestiegen, weil die Autokäufer verstärkt Wert auf einen geringeren Benzinverbrauch legen bzw. sich häufiger für effizientere Dieselfahrzeuge entscheiden.

Autofahrer sparsamer unterwegs

Deutschland, 1993 = 100



2009 und 2010: teilweise vorläufige Zahlen
Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 2012, IW Medien · iwd 18

Experten zufolge ist auf diesem Gebiet das Ende der Fahnenstange noch längst nicht erreicht. In den kommenden Jahren dürfte sich der Verbrauch der Verbrennungsmotoren weiter deutlich reduzieren lassen – um bis zu 20 Prozent. Auch die Hybrid-Technologie wird beim Spritsparen helfen.

Bisher hat der Staat die Bürger dabei nicht unterstützt. Stattdessen hat er mit seiner Politik bei Pkws vor allem auf die Reduzierung des Schadstoffausstoßes und eine höhere Fahrzeugsicherheit abgestellt. Hier gab es durchaus große Erfolge – so wurden die zulässigen Schadstoffemissionen eines Pkws seit der Einführung der Euro-1-Norm im Jahr 1993 um 98 Prozent gesenkt. Und die verschärften Sicherheitsanforderungen haben die Zahl der jährlichen Verkehrstoten seit 1993 um fast zwei Drittel verringert.

Diese Fortschritte waren aber nicht zum Nulltarif zu haben. Denn die immer aufwendigere Fahrzeugtechnik hat wegen des damit verbundenen Gewichts – für sich genommen – den Spritverbrauch der Pkws erhöht.

aus: iwd Nr. 18 vom 3. Mai 2012 (iw-dienst Informationen aus dem Institut der deutschen Wirtschaft Köln), <http://www.iwkoeln.de/de/studien/iw-trends/beitrag/93666>, abgerufen am 10.11.2012