

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

**Article — Digitized Version**

**Kurz kommentiert: Lufthansa - Neue Heimat -  
Ladenschlußgesetz - GATT - OPEC**

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1985) : Kurz kommentiert: Lufthansa - Neue Heimat - Ladenschlußgesetz - GATT - OPEC, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 65, Iss. 10, pp. 489-490

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136085>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

---

## Lufthansa

### Neue Variante

---

Nachdem Franz Josef Strauß die Teilprivatisierung der Lufthansa blockiert hat, versucht jetzt Uwe Barschel, Ministerpräsident in Schleswig-Holstein, Bewegung in die verfahrenere Situation zu bringen. Er schlägt unter anderem vor, von der Privatisierung Abstand zu nehmen, dafür aber im Inlandsflugverkehr Konkurrenten zuzulassen.

Befürworter des Status quo in der Bundesrepublik rechtfertigen die Monopolstellung der Lufthansa mit der Befürchtung, neue Anbieter würden sich lediglich die „Rosinen“ aus dem Markt herauspicken. Auf weniger lukrativen Strecken, die bisher ebenfalls von der Lufthansa bedient würden, wären demgegenüber Verschlechterungen in Kauf zu nehmen, da nun die (überhöhten) Gewinne zur Subventionierung dieser Strecken nicht mehr zur Verfügung stünden.

Die permanenten Klagen über zu hohe Preise, spärlichen Service und wenig kundenfreundliche Flugpläne deuten allerdings darauf hin, daß für die vermeintlichen Segnungen der Regulierung ein zu hoher Preis gezahlt wird. Effiziente Marktstrukturen sollten sich im Wettbewerb herausbilden. Regionalpolitische Ziele im Luftverkehr ließen sich mit größerer Transparenz und geringeren volkswirtschaftlichen Kosten durch entsprechende Transferleistungen besser erreichen.

Es fehlt also an einer ökonomischen Begründung, um die Lufthansa vor mehr Wettbewerb zu schützen. Der obige Vorschlag ist zwar vernünftig, aber wahrscheinlich noch weniger durchsetzbar als die Privatisierung: Marktzugangsbarrieren eignen sich eben auch hervorragend zur Durchsetzung politischer und gruppenspezifischer Interessen (Gewerkschaften, Bundesbahn). Die Barschel-Variante im Kampf um die Lufthansa verlagert die Debatte zwar auf eine andere Ebene; Zahl und Stärke der Gegenspieler dürften damit aber eher zugenommen haben. rr

---

## Neue Heimat

### Zweifelhafte Methoden

---

Seit dem Skandal von 1982, als das langjährige, durch nachlässige Aufsicht begünstigte Mißmanagement bei der Neuen Heimat die Öffentlichkeit schockierte, kommt

das um sein Überleben kämpfende Unternehmen nicht mehr aus den Schlagzeilen. Das jüngste Beispiel hierfür bietet der von vielen Seiten scharf kritisierte Verkauf von 22 000 Wohnungen auf einen Schlag an die Beteiligungsgesellschaft für Immobilien (BGI), eine Tochter der Gewerkschaftsholding BGAG. Dabei entzündet sich die Kritik weniger an den vollzogenen und den noch geplanten Verkäufen von insgesamt mehr als 100 000 Wohneinheiten als vielmehr an den dabei praktizierten Geschäftsmethoden. Es bestehen erhebliche Zweifel, ob es der BGI gelingen wird, die Wohnungen ohne Mißachtung der Mieterinteressen an seriöse Immobilienkäufer weiterzuveräußern.

Weitgehende Übereinstimmung herrscht darüber, daß angesichts mehr als 7000 leerstehender Wohnungen, hoher Mietausfälle, Grundstückshalden und hoher Zinslasten bei düsteren Aussichten für den Wohnungsmarkt die laufenden Verluste in dreistelliger Millionenhöhe nur durch Wohnungsverkäufe eingedämmt werden können. Die Alternative wäre wohl eine Pleite mit unabsehbaren Folgen für die Mieter, den Immobilienmarkt und die Gewerkschaften selbst, zumal deren Mitglieder sich weigern, weiterhin mit ihren Beiträgen für die Sanierung der Neuen Heimat aufzukommen. Es wird jedoch befürchtet, daß der drohende Ausverkauf die erforderlichen Opfer einseitig den Mietern aufbürdet, um die Gewerkschaftsmitglieder zu schonen. Das Ansehen des Unternehmens und der hinter ihm stehenden Gewerkschaften hätte in diesem Dilemma möglicherweise weniger Schaden genommen, wenn man einen behutsameren Verkauf mit einer vernünftigen Aufklärung verbunden und den Mieterschutz stärker in den Vordergrund gerückt hätte. hn

---

## Ladenschlußgesetz

### Erhöhter Druck

---

Dreißig Jahre wird das Ladenschlußgesetz im nächsten Jahr alt sein. Nachdem es sich aller Kritik zum Trotz so lange halten konnte, soll nun eine kleine Liberalisierung stattfinden: die Regierungskoalition hat sich darauf verständigt, daß Läden in Bahnhofsbereichen und Flughäfen künftig von 6 bis 22 Uhr geöffnet bleiben können. Die bisher geltende Beschränkung, nach der außerhalb der sonst geltenden Ladenschlußzeiten an diesen Verkaufspunkten nur Reisebedarf abgegeben werden darf, soll fallen.

Faktisch bedeutet dies allerdings nur, daß der geltende Zustand festgeschrieben wird: Auch bisher wurde nämlich genau die jetzt allgemein angestrebte Regelung praktiziert, allerdings auf der Grundlage von Ausnahmegenehmigungen von zweifelhafter Rechtmäßigkeit; das Bundesverwaltungsgericht hat inzwischen entschieden, daß diese Ausnahmegenehmigungen mit dem geltenden Ladenschlußgesetz nicht vereinbar sind. So war der Gesetzgeber gefordert, falls den Ladenbesitzern insbesondere an den Stuttgarter und Frankfurter Bahnhöfen sowie am Flughafen Frankfurt auch weiterhin der abendliche allgemeine Verkauf gestattet bleiben sollte.

Die vorgeschlagene Änderung des Gesetzes ist folglich eher ein Übergang von seltenen zu häufigeren Ausnahmen als eine wirkliche Neuerung. Trotzdem dürfte sich die Zahl der Geschäfte mit Abendverkauf erhöhen und damit das Ausmaß der Wettbewerbsverzerrungen, die daraus resultieren, daß einigen Geschäften längere Öffnungszeiten als allgemein üblich zugestanden werden. Diese Regelung führt also mit Sicherheit zu Ungerechtigkeiten. Vielleicht wird sich damit aber der Druck erhöhen, die Gerechtigkeit auf eine andere Weise als bisher – durch eine allgemeine Liberalisierung des Gesetzes – wiederherzustellen. kra

## GATT

### Dissens über Dienstleistungen

Nach langem Hin und Her ist nun der Vorbereitungsprozeß für eine neue GATT-Runde in Gang gekommen. Eine Sonderkonferenz des GATT hat Anfang Oktober eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die der regulären Konferenz im November einen Bericht über Verhandlungsthemen und -verfahren vorlegen soll. Erst dann könnte ein offizieller Vorbereitungsausschuß seine Arbeit aufnehmen. Die eigentlichen Verhandlungen könnten, wenn alles gutgeht, im nächsten Frühjahr beginnen. Dies wäre ein bemerkenswerter prozeduraler Erfolg.

In der Sache ist man in Genf, wie zu erwarten, keinen Schritt vorangekommen. Einflußreiche Entwicklungsländer, in erster Linie Brasilien und Indien, wehren sich nach wie vor vehement gegen eine Liberalisierung des Dienstleistungsverkehrs im Rahmen des GATT. Sie fürchten, daß bereits zugesagte Konzessionen im Warenhandel mit einer Marktöffnung für Dienstleistungen verknüpft werden, durch die sie ihre Souveränität bedroht sehen: Ein liberalisierter Dienstleistungshandel führe, da zwangsläufig mit ausländischen Investitionen verbunden, zur Überfremdung in Schlüsselbranchen wie Banken, Versicherungen und dem Nachrichtenwe-

sen; wirtschaftlich nütze er in erster Linie den etablierten Unternehmen der Industrieländer.

Diese Sorgen sind verständlich. Sie begründen zwar nicht, warum die Prinzipien und die – ohnehin zu modifizierenden – Regeln des GATT nicht auch auf den Dienstleistungssektor angewendet werden sollten. Es empfiehlt sich aber, die Verhandlungen für Waren und Dienstleistungen getrennt zu führen. Die Ausgangslage ist zu verschieden, bei den Dienstleistungen verdienen die Entwicklungsländer eine besondere Behandlung, und in beiden Bereichen ist auch ohne eine Zusammenfassung genügend Spielraum für den Austausch von Konzessionen vorhanden. ko

## OPEC

### Kurze Verschnaufpause

Mit dem Andauern der Nachfrageschwäche auf dem Weltölmarkt wird die selbstverordnete Produktionsdisziplin für viele OPEC-Länder zu einer immer größeren finanziellen Belastung. Mittlerweile fordern bereits sechs der 13 Mitglieder eine Erhöhung ihrer vor einem Jahr beschlossenen Förderquoten. Da keins der anderen Länder zu einer Einschränkung bereit ist und eine Erhöhung der gesamten OPEC-Fördermenge gegenwärtig nicht in Frage kommt, wurde das heikle Thema wieder einmal vertagt.

Neu an der jüngsten Wiener Konferenz war, daß Saudi-Arabien seine Vermittlerrolle innerhalb der Organisation aufgegeben hat. Bisher hatte das Land im Gegensatz zu den übrigen Mitgliedsländern Abschlüsse auf die offiziellen Verkaufspreise für Rohöl strikt abgelehnt und damit ein Absinken der täglichen Förderung auf ein Viertel der ihm maximal zustehenden Menge bewirkt. Seit Oktober verkauft auch Saudi-Arabien einen Teil seines Öls zu „Netback“-Bedingungen mit der Folge, daß die Produktion wieder erheblich gesteigert werden konnte.

Trotz der ergebnislosen Konferenz dürfte die OPEC das Jahr 1986 ohne größere Preiseinbrüche erreichen. Die Vorratslager bei den Verbrauchern sind auf dem niedrigsten Stand seit neun Jahren, die Sowjetunion hat Lieferschwierigkeiten, und die Ölnachfrage steigt im laufenden Quartal wegen des nahenden Winters an. Im kommenden Frühjahr allerdings, wenn die Nachfrage saisonbedingt wieder absinkt, steht die OPEC erneut vor der für ihren Bestand dann vielleicht entscheidenden Frage, wie die Forderung der Mitglieder nach höheren Förderquoten erfüllt werden kann, ohne daß es zu einem Verfall der Ölpreise kommt. ma