

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

Article — Digitized Version

Kurz kommentiert: Bundesbankgewinn - VW-Privatisierung - Öffentlicher Dienst - Straßenbenutzungsgebühr - Osthandel

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1988) : Kurz kommentiert: Bundesbankgewinn - VW-Privatisierung - Öffentlicher Dienst - Straßenbenutzungsgebühr - Osthandel, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 68, Iss. 4, pp. 173-174

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136384>

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.

Bundesbankgewinn Zurück zur Normalität?

Nach neuesten Angaben beträgt der Bundesbankgewinn für 1987 338 Mill. DM, wovon 240 Mill. DM an den Bund ausgeschüttet werden sollen. Das ist fast nichts im Vergleich zu den 7,8 Mrd. DM Gewinn und den 7,3 Mrd. DM Ausschüttung im Jahre 1986. Auch handelt es sich um den niedrigsten Gewinn seit 1980. Bedeutet dies nun, daß die Bundesbank schlecht gewirtschaftet hat, oder waren die Gegebenheiten der letzten Jahre nur außergewöhnlich günstig?

Selbstverständlich ist die Bundesbank wie andere öffentliche Unternehmen verpflichtet, sparsam zu wirtschaften. Sparen lassen sich allerdings nur Verwaltungskosten, die meist nicht mehr als 20 % der Bruttoerträge erreichen. Nun ist es gar nicht Ziel der Bundesbank, den Gewinn zu maximieren. Ihre Hauptaufgabe besteht darin, den Geldumlauf und die Kreditversorgung der Wirtschaft unter stabilitätspolitischen Gesichtspunkten zu regeln. Der dabei entstehende Gewinn ist nebensächlich. Entsprechend läßt sich am Gewinn auch nicht die Qualität der Bundesbanktätigkeit ablesen.

Der starke Gewinnunterschied beruht in erster Linie auf Wertänderungen der Devisenbestände wegen Dollarkursabwertungen. Folgerichtig stiegen auch die Bundesbankgewinne gerade, nachdem 1980 die Dollarkurse wieder angestiegen waren, und der Gewinnrückgang 1987 folgte erneuten Dollarkursenkungen. Der Jahresendkurs von 1,58 DM je Dollar und die entsprechende Änderung der Devisenreservebewertung von vorher 1,73 DM bewirkten für sich genommen schon einen Abschreibungsbedarf von über 7 Mrd. DM. Mit der nunmehr sehr niedrigen Bewertung der Dollarreserven wächst aber die Wahrscheinlichkeit, daß sich das Finanzministerium im nächsten Jahr erneut über kräftige Ausschüttungen freuen kann. de

VW-Privatisierung Geschmälerter Erlös

Mit der erfolgreichen Plazierung der 4,8 Mill. VW-Stammaktien, die sich bisher noch im Besitz des Bundes befanden, hat Bundesfinanzminister Stoltenberg einen schon lange erwarteten Schritt zur Reprivatisierung der Volkswagen AG vollzogen. Nur das Land Nieder-

sachsen hält jetzt noch ein ebenso großes Aktienpaket, das einem Anteil von 16 % am Stammkapital entspricht. Bei einem Abgabekurs von 238 DM ergibt sich für den Finanzminister ein Verkaufserlös von rund 1,1 Mrd. DM. Zwar war der nun vollzogene Verkauf insbesondere aus ordnungspolitischen Gründen schon seit längerem geplant, aber erst die unerwartet große Deckungslücke im Bundeshaushalt scheint jetzt für den endgültigen Vollzug gesorgt zu haben.

So könnte der Bundesfinanzminister zur Tagesordnung übergehen, bestünde nicht seit 1962 eine finanzielle Verpflichtung des Bundes und des Landes Niedersachsen, Dividendenausschüttungen auf ihre Anteile der Stiftung Volkswagenwerk abzutreten. Dieser Anspruch der Stiftung besteht unabhängig vom Verkauf der Bundesanteile weiterhin. Zur Vermeidung einer dauerhaften Haushaltsbelastung durch „Als-ob-Dividendenzahlungen“ könnte der Bund alternativ die VW-Stiftung auch durch Abtretung eines Teils des Verkaufserlöses kompensieren. Laut Pressemeldungen erwägt die Stiftung daher eine Klage gegen Bundesfinanzminister Stoltenberg auf die Zahlung von 766 Mill. DM, das sind etwa 70 % des Verkaufserlöses.

Welcher Alternative der Finanzminister letztlich auch den Vorzug einräumen mag, die fiskalische Ergiebigkeit des Aktienverkaufs bleibt wesentlich geringer, als es im Hinblick auf das Haushaltsdefizit gewünscht wird. Vielleicht liegt nicht zuletzt hierin ein wesentlicher Grund dafür, daß das Land Niedersachsen allen ordnungspolitischen Bedenken zum Trotz seinen Restanteil von 16 % nicht veräußern will. hn

Öffentlicher Dienst Hessens Parforce-Ritt

Deutlicher hätte der hessische Ministerpräsident Wallmann sein Mißfallen gegenüber dem Tarifabschluß im öffentlichen Dienst kaum zum Ausdruck bringen können: Er will seinen Beamten die – für die übrigen öffentlichen Bediensteten tarifvertraglich vereinbarte – Verkürzung der Wochenarbeitszeit auf insgesamt 38,5 Stunden erst einmal vorenthalten. Verständlich ist eine solche Reaktion angesichts der Ebbe in den öffentlichen Kassen schon, wenn man sie auch eher von anderen Bundesländern als vom „reichen“ Hessen erwartet hätte. Auch rechtlich stünde einem „Abkoppeln“ der Arbeitszeit der Beamten von der der übrigen öffentlichen Bediensteten nichts im Wege; Baden-Württemberg hatte das in den 70er Jahren bereits vorexerziert.

Mit seinem Vorhaben verärgert Wallmann nicht nur die Betroffenen. Er desavouiert auch den Innenminister als Verhandlungsführer der Arbeitgeberseite und den Ländervertreter in der Tarifkommission, die – sicherlich nicht ohne Rücksprache mit der Bundesregierung und den Bundesländern – eine Übernahme des Verhandlungsergebnisses für die Beamten signalisiert hatten. Überdies brüskiert er die Gewerkschaften, deren erklärtes Ziel die Verkürzung der Arbeitszeit war und die deshalb bereit waren, einen mehrjährigen Tarifvertrag mit relativ moderaten Lohnsteigerungen abzuschließen.

Würde die hessische Landesregierung ihre Absicht wahrnehmen, würde das sicherlich das Klima in den künftigen Tarifverhandlungen erheblich belasten. Sinnvoller wäre es, den Katalog der öffentlichen Aufgaben zu durchforsten und die „Entbürokratisierung“ voranzutreiben. Damit wäre auf längere Sicht eine weit wirksamere Entlastung der öffentlichen Haushalte zu erreichen als durch die Verweigerung der Arbeitszeitverkürzung für Beamte. ew

Straßenbenutzungsgebühr Der richtige Weg?

Bundesverkehrsminister Warnke plant die Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr für Lastkraftwagen. Für die inländischen Unternehmen soll diese Belastung allerdings durch eine Verrechnung mit der Kraftfahrzeugsteuer neutralisiert werden. Ausländische LKWs sollen gegen Gebühr eine zeitlich befristet geltende Plakette erwerben. Durch diese Diskriminierung der Ausländer sollen Wettbewerbsnachteile deutscher Unternehmen gegenüber dem Ausland – besonders im Hinblick auf die Liberalisierung des EG-Verkehrsmarktes 1992 – ausgeglichen werden.

In den meisten EG-Ländern werden die Wegekosten durch relativ hohe Benzinsteuern, niedrige Kfz-Steuern und zum Teil durch Autobahngebühren finanziert. In der Bundesrepublik werden höhere Kfz- und Dieselsteuern erhoben, so daß hier die LKWs einen größeren Anteil an den Wegekosten leisten. Eine Wettbewerbsverzerrung tritt indessen erst dann ein, wenn deutsche LKW-Halter im Inland oder Ausland unmittelbar mit ausländischen Anbietern um Transportleistungen konkurrieren. So zahlt zum Beispiel ein deutsches Unternehmen in Frankreich die gleichen Autobahngebühren wie sein französischer Konkurrent, ist aber mit höheren Kfz-Steuern belastet.

Diese Ungleichbehandlung würde die geplante Straßenbenutzungsgebühr nicht beseitigen. Es wird lediglich auf deutschen Straßen der Wettbewerbsvorteil aus-

ländischer Transporteure korrigiert, die durch niedrige Kfz-Steuern begünstigt sind und vor der Grenze ihre Tanks mit billigem Diesel auffüllen können. Daß ein Ausgleich geschaffen werden muß, ist unbestritten. Ob jedoch die Einführung einer eigenen Straßenbenutzungsgebühr, die hohe Einzugs- und Kontrollkosten mit sich bringt, der richtige Weg ist, ist zweifelhaft. Um Wettbewerbsgleichheit herzustellen, genügt es, die Kraftfahrzeug- und die Dieselsteuersätze in der EG anzugleichen. cw

Osthandel Geringe Aussichten

Seit Beginn der 80er Jahre verzeichnet der Handel der OECD-Staaten mit den europäischen RGW-Ländern stetige Rückgänge. Auch der deutsche Osthandel hat seinen Schwung schon vor längerer Zeit verloren. Sein Anteil am deutschen Gesamthandel ging von 7,5 % 1975 auf 3,6 % 1987 zurück (ohne Handel mit der DDR). Allein in den letzten beiden Jahren sank der Warenaustausch um rund 30 %, darunter der Handel mit der UdSSR um fast 40 %.

Die Aussichten für eine rasche Erholung sind gering: Vor allem verhindern die insgesamt geringe Exportfähigkeit der osteuropäischen Länder und die dadurch bedingte permanente Devisenknappheit sowie die auf mittlerweile rund 100 Mrd. Dollar netto gestiegene Verschuldung gegenüber den westlichen Ländern eine Wiederbelebung des Handels. Zwar scheinen die westlichen Banken aufgrund der überwiegend erfolgreichen außenwirtschaftlichen Konsolidierung der kleineren RGW-Staaten heute wieder zu einer verstärkten Kreditvergabe bereit; doch gerade diese Länder sind gebrannte Kinder. Einer Neuverschuldung nur zur Finanzierung ihrer Importe dürften sie sehr skeptisch gegenüberstehen.

Eine spürbare Aufwärtsentwicklung ist auch deshalb fraglich, weil der Warenaustausch mit dem wichtigsten Handelspartner im RGW, der Sowjetunion, noch auf längere Sicht darniederliegen könnte. Die Einnahmeverluste der UdSSR infolge des Dollarkurs- und Ölpreisverfalls haben ihren finanziellen Handlungsspielraum stark eingeengt. Obwohl die Notwendigkeit einer Exportdiversifizierung in der Sowjetunion seit langem anerkannt ist, konnte die Abhängigkeit von praktisch einem einzigen Devisenbringer bis heute nicht beseitigt werden, und auch Gorbatschows Maßnahmen zur Modernisierung und Flexibilisierung der Wirtschaft werden allenfalls längerfristig spürbare Außenhandelseffekte zeigen können. pi