

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

**Article — Digitized Version**

## Kurz kommentiert: Bundesanstalt für Arbeit - Energiesteuer - Transrapid - EG-Japan - US-Handelsgesetz

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1988) : Kurz kommentiert: Bundesanstalt für Arbeit - Energiesteuer - Transrapid - EG-Japan - US-Handelsgesetz, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 68, Iss. 9, pp. 441-442

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136434>

**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.*

---

### **Bundesanstalt für Arbeit Fragwürdige Defizitfinanzierung**

---

Die Bundesregierung hat im Rahmen des Bundeshaushalts 1989 beschlossen, das für das kommende Jahr amtlich auf 5,1 Mrd. DM geschätzte Defizit in der Arbeitslosenversicherung durch einen Bundeszuschuß von 3,3 Mrd. DM und Einsparungen bei der Bundesanstalt für Arbeit in Höhe von 1,8 Mrd. DM zu decken. Mit dieser Entscheidung wurde eine Beitragssatzanhebung vermieden; sie wäre wegen ihrer restriktiven Nachfragewirkung und steigender Lohnnebenkosten sowohl aus konjunktureller als auch aus wachstums- und beschäftigungspolitischer Sicht fragwürdig gewesen. Im Rahmen einer 9. Novelle des Arbeitsförderungsgesetzes sind jetzt im einzelnen gesetzliche Leistungskürzungen von insgesamt rund 1,3 Mrd. DM vorgeschlagen worden. Weitere 540 Mill. DM soll die Bundesanstalt für Arbeit bei den von ihr steuerbaren Leistungen einsparen.

Der Bundeszuschuß soll zwar formal als Darlehen gewährt werden; mangels vorhandener Rücklagen bei der Arbeitslosenversicherung wird er jedoch am Ende des Haushaltsjahres in einen Zuschuß umgewandelt werden. Die Finanzierung des Bundeszuschusses erfolgt im Bundeshaushalt allerdings nicht durch entsprechende zusätzliche Kürzungen an anderer Stelle – z.B. bei den Subventionen –, sondern im Rahmen der konjunkturell fragwürdigen Verbrauchsteuererhöhungen. Mit dem Ziel der Bundesregierung, den Staat zugunsten einer Stärkung der Marktkräfte auf den Kern seiner Aufgaben zurückzuführen, ist dies nicht vereinbar. Die als Folge von Leistungsausweitungen stark zunehmenden Ausgaben bei der Nürnberger Bundesanstalt werden zum Großteil letztlich doch über eine Erhöhung der Abgabenbelastung finanziert. Die positiven Wirkungen der Steuersenkungsstufe 1990 werden dadurch geringer ausfallen als ursprünglich vorgesehen. ws

---

### **Energiesteuer Geringe Chancen**

---

Nur wenige Wochen, nachdem die Bundesregierung zusätzliche Steuern auf Treibstoffe, Heizöl und Erdgas angekündigt hat, kommt aus der Opposition die Forderung nach einer allgemeinen Steuer auf den Energiever-

brauch. Die Kommission für Energie- und Umweltpolitik der SPD rechtfertigt ihren Vorschlag mit dem verschwenderischen Umgang mit Energie in den Industrieländern und betont dabei insbesondere die schädlichen Umweltwirkungen. Zudem hätte eine allgemeine Energiesteuer immerhin den Vorzug, Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Energieträgern zu vermeiden, wobei allerdings die Ausklammerung der Kohle das Prinzip von vornherein durchbricht.

Die Idee einer Energiesteuer ist nicht neu. Seitdem die Ölpreise, nach ihrem Rekordniveau zu Beginn des Jahrzehnts, rückläufig sind, wurde sie wiederholt gefordert – und stets verworfen. Die Überlegung, der Staat müsse die Energiepreise nach oben korrigieren, weil sie nicht die längerfristigen Knappheiten der fossilen Energieträger widerspiegeln und insofern dem Verbraucher die falschen Signale geben, geht von der Annahme aus, diese Bedingungen könnten vom Staat richtig vorhergesagt werden. Die mangelnde Treffsicherheit bisheriger Energieprognosen läßt dies allerdings sehr zweifelhaft erscheinen.

Andererseits wird niemand bestreiten, daß höhere Energiepreise das Energiesparen fördern und insoweit die Emissionen aus dem Energieverbrauch mindern. Schon heute aber erhöhen Umweltauflagen die Kosten der Energienutzung in der Bundesrepublik mehr als in vielen anderen Ländern. Bei einer beträchtlichen zusätzlichen Besteuerung wäre daher, wie auch ihre Befürworter betonen, wegen der gravierenden Wettbewerbswirkungen eine Koordinierung mit wichtigen Partnerländern unerläßlich. Die Chancen für ein gemeinsames Vorgehen sind aber schon innerhalb der EG denkbar gering. ma

---

### **Transrapid Neuer Vorschlag**

---

Die Thyssen AG hat die bereits abgeschlossen geglaubte Diskussion um die vorgesehene Transrapidstrecke erneut aufleben lassen. Zunächst hatte die Koalitionsarbeitsgruppe „Magnetbahn“ den Bau der Trasse Hamburg-Hannover beschlossen, wobei sie von vornherein von einer dauerhaften Subventionierung dieses Projektes ausging. Diese Strecke ist zu kurz, um die Vorteile der Transrapidbahn gegenüber Pkw, Bahn oder

Flugzeug zum Tragen kommen zu lassen. So wird bereits heute mit einem Fahrgastaufkommen von nur etwa 5 % der auf der entsprechenden Bundesbahnstrecke beförderten Personen gerechnet.

Die Entscheidung der öffentlichen Hand, das bisher schon mit 1,3 Mrd. DM geförderte Projekt zu realisieren, hängt hauptsächlich mit Hoffnungen auf den Export des Transrapid zusammen, wobei offenbar gar nicht erwartet wird, daß in einem kleinen Land wie der Bundesrepublik ein rentabler Betrieb der Magnetbahn ohne Subventionen jemals möglich sein wird. Somit geht es hier um eine versteckte Exportsubvention, die, insbesondere in einem Land mit hohen Exportüberschüssen, nicht zu rechtfertigen ist.

Die Demonstration der Leistungsfähigkeit des angebotenen Produkts ist Aufgabe des Exportunternehmens. Es ist daher folgerichtig, daß der Thyssen-Konzern eine Strecke Ruhrgebiet-München vorschlägt, die seiner Meinung nach rentabler ist und weder für den Bau noch für den Betrieb öffentliche Mittel erfordert. Es muß allerdings gewährleistet sein, daß bei einem eventuellen Fehlschlag nicht doch die öffentliche Hand zur Kasse gebeten wird, das Risiko also tatsächlich bei den privaten Betreibern und ihren Geldgebern liegt. cw

---

### EG – Japan Brüsseler Vorwand

---

Die geplante Vollendung des Binnenmarktes bedingt eine einheitliche Außenhandelspolitik der EG. Diese Binsenweisheit ist für einige Branchen hochbrisant, bedeutet sie doch den Fortfall bestehender nationaler Einfuhrbeschränkungen gegenüber Drittländern. Deren ersatzlose Streichung wäre angemessen. Derart liberale, dem Geist des EWG-Vertrages (Präambel und Artikel 110) entsprechende Lösungen scheinen jedoch in Brüssel gar nicht ernsthaft diskutiert zu werden, wie das Beispiel der Automobilindustrie eindrucksvoll zeigt. Nach den Vorstellungen der EG-Kommission sollen die japanischen Automobilexporte in die Gemeinschaft auf dem gegenwärtigen Niveau von rund 1,1 Mill. Autos so lange „eingefroren“ werden, bis die europäischen Automobilhersteller in Japan die Hälfte des japanischen Marktanteils in der EG erreicht haben. Von diesen etwa 5% ist die Branche aber noch weit entfernt.

Offensichtlich ignorieren die Brüsseler Kommissare, daß die angepeilte Steigerung des Marktanteils keine Sache der Handelspolitik, sondern der richtigen Unternehmensstrategie ist. So hat die deutsche Automobilindustrie durch beharrliche Eigenanstrengungen den von der Kommission geforderten Anteil bereits erreicht. Demgegenüber haben die französischen, italienischen und britischen Hersteller, deren Heimatmärkte der japanischen Konkurrenz weitgehend verschlossen sind, bisher in Japan nicht Fuß gefaßt. Die Ursache dafür ist nicht in japanischer Vergeltung, sondern in mangelndem Engagement der Unternehmen zu suchen. Daß die nunmehr anvisierte gemeinschaftliche Protektion hier Abhilfe schaffen könnte, ist nicht zu erkennen. Das Verlangen nach einem höheren Marktanteil entpuppt sich als bloßer Vorwand. ko

---

### US-Handelsgesetz Fataler Eindruck

---

Zu den unfairen ausländischen Handelspraktiken, die der amerikanische Kongreß mit dem neuen Handelsgesetz ins Visier genommen hat, gehört auch die Verweigerung von Arbeitnehmerrechten. Sollte der Handelsbeauftragte des Präsidenten beispielsweise befinden, daß im Ausland kollektive Tarifverhandlungen nicht erlaubt sind oder die Sicherheit am Arbeitsplatz und der Gesundheitsschutz mißachtet werden, so kann er die betreffenden Länder mit Handelssanktionen bestrafen. Vergeltungszwang, wie z.B. in anderen Fällen unfairer Handelspraktiken, besteht hier freilich nicht.

Doch Clayton Yeutter, dem derzeitigen Amtsinhaber, scheint das neue Mittel nur recht zu sein. Er hat bereits mehreren Ländern den Entzug bestimmter Handelsprivilegien für den Fall angekündigt, daß sie ihr „Sozialdumping“ nicht beenden. Weitergehende Forderungen der amerikanischen Gewerkschaften ließen nicht lange auf sich warten. Deren Dachverband hält es beispielsweise für „selbstverständlich“, daß nunmehr der US-Import aus Polen gestoppt werden muß.

Die genannten Vorgänge deuten darauf hin, daß die Gangart der amerikanischen Handelspolitik sich in Zukunft noch verschärfen wird. Der bevorstehende Präsidentschaftswahlkampf tut ein übriges. Und im Ausland entsteht der fatale Eindruck, daß die USA in die Rolle des Welthandelspolizisten schlüpfen. gk