

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

Article — Digitized Version

**Kurz kommentiert: Daimler-MBB - Bundesbank -
Gewerkschaften - EG - Stahlindustrie**

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1988) : Kurz kommentiert: Daimler-MBB - Bundesbank - Gewerkschaften - EG - Stahlindustrie, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 68, Iss. 11, pp. 545-546

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136454>

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.

Daimler-MBB

Ordnungspolitischer Sündenfall

Nun wird ein seit langem vorbereitetes Geschäft wohl Wirklichkeit werden: Daimler-Benz engagiert sich bei MBB. Mit dem Ziel, die Subventionen für den Airbus irgendwann einmal loszuwerden, wurde die Verbindung von staatlicher Seite betrieben und einiges an Vorleistungen erbracht. Neben der – beschränkten und befristeten – Übernahme von Verlusten aus einer Dollarabwertung und der direkten staatlichen Kapitalbeteiligung an einer neu zu gründenden Airbus-Gesellschaft sind schließlich auch die Entscheidungen für die bemannte Raumfahrt und den „Jäger 90“, die beide für die Auslastung von MBB von Bedeutung sind, wichtig für die Bereitschaft von Daimler-Benz, sich an der von der Bundesregierung gewünschten Lösung zu beteiligen.

Die geplante Fusion ist ein Fall für das Bundeskartellamt, denn die ohnehin schon bedeutende Stellung von MBB bzw. Daimler-Benz auf den Märkten vor allem für Rüstungsgüter wird verstärkt. Das Amt wird wohl untersagen müssen. Dann werden die Beteiligten beim – dann neuen – Wirtschaftsminister darum nachsuchen, den Zusammenschluß gleichwohl wegen gesamtwirtschaftlicher Vorteile oder einem überragenden Interesse der Allgemeinheit – so ist es im Gesetz formuliert – zu genehmigen. Dieser muß zwar erst noch ein Gutachten der Monopolkommission einholen, aber wird eine Erlaubnis sicherlich aussprechen, denn er trägt den getroffenen Kabinettsbeschluß mit. Die offensichtliche Farce dieses Prozesses hat den Vorsitzenden der Monopolkommission schon bewogen, seinen Rücktritt in Betracht zu ziehen, und zeigt eines ganz deutlich: Für diese Art von Industriepolitik ist unser Kartellgesetz nicht geschaffen worden, oder – im Umkehrschluß – sie widerspricht eindeutig den ordnungspolitischen Grundsätzen in dieser Republik. kra

Bundesbank

Überraschender Doppelbeschluß

Mit ihrem Doppelbeschluß vom 25. Oktober hat die Bundesbank die Kreditwirtschaft überrascht. Die Banken hatten zwar eine Erneuerung auslaufender Wertpapierpensionsgeschäfte in Höhe von 26 Mrd. DM erwartet, aber weder mit Zinstendern noch mit einer Erhö-

hung der Rediskontkontingente gerechnet. In diesem Jahr hatte die Bundesbank das einfacher zu handhabende Mengentenderverfahren meist bevorzugt, und die Rediskontkontingente waren zuletzt 1985 erhöht, seither aber schrittweise gesenkt worden.

Spekulationen, die Bundesbank habe so die Liquiditätsversorgung fast unbemerkt erhöhen wollen, bestätigen sich nach der Zuteilung nicht. Aber auch die umgekehrte Annahme, die Bundesbank habe das Geldmengenwachstum noch bis Jahresende in den Zielkorridor zurückführen wollen, findet keine Bestätigung. Der Abgabesatz, der im Zinstenderverfahren durch Gebote der Banken mit beeinflußt wird, stieg zwar leicht, der Tagesgeldsatz am Geldmarkt gab aber gleichzeitig geringfügig nach.

Damit kommen nur wettbewerbspolitische oder technische Motive für die Änderung in der Anwendung des geldpolitischen Instrumentariums in Frage. Zinstender- und Rediskontkredite begünstigen annahmegemäß kleinere Banken und solche, die im Handelskreditgeschäft stark engagiert sind. Die Bundesbank kann solche Nebenziele allerdings nur begrenzt berücksichtigen, sei es, weil Rediskontkontingente nur entsprechend dem tendenziell abnehmenden Wechselbestand ausgedehnt werden können, sei es, weil das geldpolitisch notwendige Offenmarktgeschäft von den Liquiditätswirkungen offizieller Devisenmarktinterventionen abhängt. In jedem Fall muß der Bundesbank Flexibilität und Ideenreichtum bei der Handhabung ihres geldpolitischen Instrumentariums bescheinigt werden. ud

Gewerkschaften

Wagenburg-Mentalität

Den Eindruck, daß sie die Zeichen der Zeit schlichtweg verschlafen haben, wollen die Gewerkschaften offenbar nicht länger erwecken. Auf dem Zukunftskongreß der IG-Metall bekundete Franz Steinkühler den Willen, an der Neugestaltung der Arbeit und der Industriegesellschaft von morgen mitzuarbeiten. Im Bereich der Arbeitszeit soll die Souveränität der Arbeitnehmer durch eine stärkere Flexibilisierung auf Betriebsebene erhöht werden, ohne daß jedoch gleichzeitig vom Ziel der Verkürzung der Wochenarbeitszeit auf 35 Stunden abgerückt wird. Bei künftigen Auseinandersetzungen um die 35-Stunden-Woche sollen mit den Unternehmern Bandbreiten vereinbart werden, innerhalb derer die Beleg-

schaften der Firmen die Verteilung der Arbeitszeit selbst festlegen können.

Die Wende zu einer beweglicheren Arbeitszeitgestaltung ist jedoch fragwürdig, solange die Überschreitung des 8-Stunden-Tages ebenso tabu bleibt wie die Einbeziehung des Samstags. Eine 4-Tage-Woche mit täglich neun Stunden unter Berücksichtigung des Samstags, wie sie von Arbeitsminister Blüm vorgeschlagen wird, lehnen die Gewerkschaften ab. Dabei sollte ihnen der Erfolg dieses bei BMW bereits praktizierten Arbeitszeitmodells Anlaß zum Nachdenken geben. Neben dem Freizeitgewinn der betroffenen Arbeitnehmer und einer 30prozentigen Produktivitätssteigerung ist zu berücksichtigen, daß BMW 900 zusätzliche Stellen geschaffen hat. Statt Flexibilitätsspielräume durch das Beharren auf alten Arbeitszeitnormen doch wieder einzuengen, wären die Gewerkschaften gut beraten, Arbeitszeitmodelle mitzugestalten, die zu einer Schaffung von Arbeitsplätzen führen. Damit hätten sie nicht nur endlich mit der „Wagenburg-Mentalität“ gebrochen, auch steigende Mitgliederzahlen wären ihnen sicher. dw

EG

Dosierte Anpassung

Wenn der europäische Binnenmarkt und die einheitliche Außenhandelspolitik der EG Wirklichkeit werden, entfallen die innergemeinschaftlichen Grenzkontrollen. Jede Ware, die aus einem Drittland in die Gemeinschaft importiert wird, kann dann an jedem Ort der EG ungehindert abgesetzt werden, so zum Beispiel Fernsehapparate aus Südkorea und Taiwan. Deren Direktimport wird von den französischen Behörden im Rahmen eines nationalen Kontingents begrenzt, sie dringen aber in großer Anzahl aus den Nachbarländern nach Frankreich ein. Die EG-Kommission hat daher die französische Regierung ermächtigt, auch diese Umwegefuhren zu beschränken. Sie hat ihr freilich nicht erlaubt, sie ganz zu unterbinden.

Die Entscheidung der Kommission ist ein Vorgriff auf die Vollendung des Binnenmarktes. Denn Frankreich wird auf die nationale Quote verzichten müssen und – so ist es jedenfalls geplant – nicht durch eine gemeinschaftliche Quote entschädigt werden. Daher ist es nur folgerichtig, den Anpassungsdruck durch Verkehrsverlagerungen nicht völlig aufzuheben. Andernfalls wäre eine bruchartige Entwicklung zu befürchten und die politische Durchsetzbarkeit der Liberalisierung in Frage gestellt.

Leider handelt die Kommission nicht immer so konsequent und liberal. Die zahlreichen derzeit noch bestehenden nationalen Quoten in der EG sollen überwiegend in Gemeinschaftskontingente umgewandelt werden. Auch hier wäre dosierte Anpassung bloßer Umschichtung vorzuziehen. Das Beispiel der Automobilquoten zeigt aber, daß ökonomische Vernunft gelegentlich durch den Einfluß mächtiger Interessengruppen verdrängt wird. ko

Stahlindustrie

Sanierung auf italienisch

Wieder steht ein Sanierungsprogramm für die marode staatliche Stahlindustrie Italiens an: Am 19. Oktober entschied die EG-Kommission, den damit verbundenen Subventionsplan über umgerechnet gut 10 Mrd. DM dem Ministerrat zur Genehmigung vorzulegen. Nach geltendem Beihilferecht ist eine solche Subventionsgewährung nicht mehr möglich und kann daher nur im Wege der Ausnahmeregelung erfolgen.

Gemäß den italienischen Stahlplänen werden die „überlebensfähigen“ Anlagen der staatlichen Stahlindustrie in die Finsider-Nachfolgegesellschaft Ilva eingebracht. Die anderen Anlagen sollen geschlossen oder verkauft werden. Die 10-Mrd.-DM-Subventionsspritze dürfte in erster Linie dem Schuldenabbau, und damit der Senkung der Zinslast, dienen. Auf den italienischen Steuerzahler werden allerdings noch erheblich mehr Belastungen zukommen (Gelder für vorzeitigen Ruhestand; zugesagte Arbeitsplatzbeschaffung). Berücksichtigt man, daß der staatlichen Stahlindustrie schon 1980 bis 1985 umgerechnet etwa 25 Mrd. DM an Beihilfe zuflossen, so wird deutlich, daß sie einem Faß ohne Boden gleicht.

Abzuwarten bleibt, ob und inwieweit der Ministerrat den Vorschlägen sein Placet gibt. Sicherlich wird er sich nicht auf das aus der Vergangenheit sattem bekannte italienische Verwirrspiel über Kapazitäts- und Beschäftigungsabbau einlassen. Voraussetzung für eine Genehmigung der Subventionen dürften exakte Vorgaben für einen deutlichen Kapazitätsabbau – darunter wohl auch die Schließung der Warmwalzstraße in Bagnoli – sein, verbunden mit scharfer Abbaukontrolle. Dieser Option dürfte sich letztlich auch die Bundesregierung aus politischen Gründen anschließen, statt der verständlichen Forderung der deutschen Stahlindustrie nach Verweigerung der Subventionsgenehmigung zu folgen. kr