

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

**Article — Digitized Version**

**Kurz kommentiert: Kohlesubventionen -  
Landesbankenfusion - Katalysator-Autos - Werften - Polen**

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1989) : Kurz kommentiert: Kohlesubventionen - Landesbankenfusion - Katalysator-Autos - Werften - Polen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 69, Iss. 9, pp. 425-426

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136553>

**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.*

---

## Kohlesubventionen Keine tragfähige Lösung

---

Bis zum Jahresende muß der Bundestag über die Höhe des Kohlepfennigs im nächsten Jahr entscheiden. Einigkeit herrscht in der Regierung darüber, daß die Ausgleichsabgabe der Stromverbraucher für den Einsatz teurer deutscher Steinkohle in den Kraftwerken wieder sinken soll, ist doch der Strompreis in der Bundesrepublik höher als in den meisten anderen EG-Ländern. Vor allem die Aufforderung der EG-Kommission, bis zum Herbst einen Plan zur Verminderung der Kohlesubventionen bis zum Jahr 1993 vorzulegen, hat den Druck verstärkt, zu einer längerfristigen Lösung zu kommen.

Das jüngste Spitzengespräch der zuständigen Vertreter von Bund und Kohleländern brachte jedoch nur eine Minimallösung. Um den Kohlepfennig etwas zu verringern, sollen die Zahlungen des Ausgleichsfonds, die spezifischen regional- und beschäftigungspolitischen Zielen dienen, in Zukunft aus Haushaltsmitteln erfolgen. Die teilweise Entlastung der Stromverbraucher zu Lasten der Steuerzahler ist sicherlich ein – wenn auch sehr zaghafter – Schritt in die richtige Richtung.

Ein umfassender Einstieg in den angestrebten Abbau der Kohlesubventionen läßt sich jedoch nicht auf den Kohlepfennig beschränken. Vielmehr müßte auch das sogenannte Mengengerüst des Jahrhundertvertrags zwischen Steinkohlenbergbau und Stromerzeugern, das eine jährliche Abnahmemenge von mindestens 42 Mill. t Steinkohle bis zum Jahre 1995 vorsieht, in Frage gestellt und letztlich nach unten revidiert werden. Daran denkt die Bundesregierung jedoch – zumindest öffentlich – nicht. Auch die unabhängige Expertenkommission, die im kommenden Frühjahr ihren Bericht vorlegen wird, soll sich mit der Zeit nach Auslaufen des Vertrages befassen. Vor diesem Hintergrund bieten die jetzt bekanntgegebenen, eher kosmetischen Korrekturen keine tragfähige Lösung für die nächsten sechs Jahre. Spätestens 1991, nach der Bundestagswahl, dürfte das Thema wieder auf dem Tisch sein, und dann wird man um schmerzhaft Eingriffe kaum herumkommen. ma

---

## Landesbankenfusion Gigantomanie

---

Stehen mächtige Anteilseigner – oder gar staatliche Fürsorge – hinter Unternehmen, so neigen diese dazu,

an Strukturen festzuhalten, bis deren Überlebtheit offenkundig ist. Dann erst kommt es zu – meist abrupten – Anpassungen. Vor diesem Hintergrund findet seit geraumer Zeit die Neuordnung der Sparkassenorganisation statt. Derzeit stehen die Landesbanken, an denen neben den Sparkassenverbänden überwiegend auch die Bundesländer beteiligt sind, im Zentrum der Überlegungen. Sie sollen zu leistungsfähigeren Einheiten fusioniert werden. Mit der Vorlage des Gutachtens der Beratungsfirma McKinsey wird in dieser Diskussion eine Neigung zur Gigantomanie erkennbar. Demnach sollen die verbliebenen zehn Landesbanken in die Deutsche Girozentrale eingebracht werden. Das dabei entstehende Institut wäre mit einer Bilanzsumme von etwa 700 Mrd. DM um ein Mehrfaches größer als der bisherige Branchenerste, die Deutsche Bank.

Allerdings ist kaum zu befürchten, daß diese Vorstellung Realität wird – neben den Partikularinteressen einiger Landesbanken werden wohl auch divergierende industriepolitische Konzepte der beteiligten Landesregierungen die Umsetzung der Fusionspläne verhindern. Dennoch wird sich das Fusionskarussell wohl weiterdrehen – angetrieben durch marktliche Notwendigkeiten. Hinter den Diskussionen um die organisatorische Umgestaltung kommen dabei deutlich die eigentlichen Problemfelder zum Vorschein. Diese liegen im obsoleten öffentlichen Auftrag des Sparkassenverbundes, in seinen Geschäftsfeldbeschränkungen und auch den bestehenden Kapital- und Haftungsstrukturen. Erst wenn diese durch marktconforme Regelungen ersetzt werden, ist zu erwarten, daß erforderliche strukturelle Anpassungen kontinuierlicher erfolgen. wal

---

## Katalysator-Autos Entscheidung korrigiert

---

Mit dem jetzt vorgelegten Gesetzentwurf zur steuerlichen Förderung schadstoffarmer Autos, der die bislang geltende Regelung aus dem Jahr 1985 ersetzen soll, will die Bundesregierung die Verbreitung des geregelten Drei-Wege-Katalysators weiter fördern. Ausdrücklich zu begrüßen ist dabei die rückwirkende Einbeziehung von PKW mit einem Hubraum von weniger als 1,4 l in die entsprechende steuerliche Begünstigung. Damit wird nach mehr als vier Jahren eine Entscheidung des Gesetzgebers korrigiert, die dem Halter eines Kleinwagens mit geregelter Katalysator nur ein Drittel der Steuerer-

sparnis bescherte, die der Besitzer eines großen Fahrzeugs erzielte.

Für die Neuwagenkäufer wird das bis Mitte 1991 befristete Förderkonzept einen zusätzlichen Anreiz bieten, sich für ein umweltfreundlicheres Modell zu entscheiden. Mittlerweile wählt im Durchschnitt jeder zweite eine Abgasreinigung nach der US-Abgas-Norm. Allerdings machen alle Neuzulassungen zusammen jährlich nur rund 10% des PKW-Bestands aus. Um die Besitzer der mit Abstand „schmutzigsten“ Fahrzeuge unter den 30 Millionen in der Bundesrepublik zugelassenen PKW, die 18,7 Mill. Fahrzeuge ohne jede schadstoffmindernde Technik, ebenfalls anzusprechen, soll daher auch der nachträgliche Einbau von Katalysatoren steuerlich gefördert werden. Die dafür vorgesehenen Zuschußbeträge jedoch dürften zu gering bemessen sein, um eine größere Zahl von Autobesitzern zur Nachrüstung zu bewegen. Wenn nicht abgewartet werden soll, bis sich das Problem durch natürlichen Abgang der Emissionsquellen im Lauf der Zeit von selbst erledigt, sind zusätzliche Maßnahmen wohl kaum zu vermeiden. km

#### Werften

### Ende der Schiffbaukrise?

Seit einiger Zeit blickt die deutsche Schiffbauindustrie wieder mit mehr Zuversicht in die Zukunft. Nach langen Jahren der Unterauslastung und des Kapazitätsabbaus füllen sich jetzt wieder die Auftragsbücher der deutschen Werften. Jüngstes Erfolgsbeispiel ist der Abschluß eines Vertrages über den Bau von sechs Containerschiffen für die UdSSR. Dieser Auftrag, der gegen starke japanische und spanische Konkurrenz gewonnen wurde, sichert den beteiligten Werften Beschäftigung bis 1993.

Die Gründe für die positive Entwicklung der deutschen Werften liegen zum einen in der wachsenden Nachfrage nach Schiffen: wegen steigender Frachtraten und besserer Ertragslage sowie einer zum Teil überalterten Handelsflotte geben die Reeder ihre Investitionszurückhaltung auf; verschiedene Prognosen sagen übereinstimmend eine weitere Belebung der Schiffbaunachfrage bis Ende der neunziger Jahre voraus. Zum anderen haben der Kapazitätsabbau der letzten Jahre und die Konzentration auf technisch anspruchsvolle Produkte die Wettbewerbsfähigkeit der Branche wesentlich verbessert.

Es scheint jedoch verfrüht, von einem Ende der Schiffbaukrise zu sprechen. Es darf nicht übersehen

werden, daß die Aufträge nur mit staatlicher Unterstützung zustande gekommen sind. Die Schiffbaupreise sind trotz eines Anstiegs während der letzten beiden Jahre noch nicht hoch genug, um den deutschen Schiffbauern mit ihren relativ hohen Kosten ausreichende Erlöse zu verschaffen. Da zudem angesichts der Haltung Koreas in absehbarer Zeit weder mit einem Abbau der weltweit weiterhin vorhandenen Überkapazitäten noch mit einem Ende seiner aggressiven Preispolitik zu rechnen ist, werden die deutschen Werften auch weiterhin nicht ohne Subventionen auskommen. wei

#### Polen

### Unpopuläre Wahrheiten

Die Suche nach dem berühmten „Licht am Ende des Tunnels“ geht in Polen weiter. Die Weichen wurden auf Marktwirtschaft gestellt; unter den neugeschaffenen Bedingungen eines politischen Pluralismus soll der Ausweg aus der tiefen ökonomischen Krise nun endlich gefunden werden.

Die Ausgangslage ist äußerst schwierig: die Regale in den Läden sind leer, die Inflationsrate ist dreistellig, das Budgetdefizit betrug allein im ersten Halbjahr 3500 Mrd. Zloty – für das ganze Jahr war ein Defizit von maximal 1000 Mrd. Zloty geplant –, die Auslandsverschuldung schränkt die binnenwirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten ein. Die Freigabe der Nahrungsmittelpreise seit dem 1. August löste eine neue Teuerungswelle aus, brachte bisher jedoch keine Angebotssteigerung.

In dieser prekären Situation werden in Polen die Erfolgsaussichten der Reform immer enger an die Leistung westlicher Hilfe geknüpft. Diese kann aber stets nur eine flankierende Maßnahme sein. Die entscheidenden Anstrengungen müssen aus eigener Kraft kommen; es gilt die Lohn-Preis-Spirale zu stoppen und die Bevölkerung davon zu überzeugen, daß sie nun mehr arbeiten und nicht streiken soll und daß die schmerzlichen Lasten des Umbaus von ihr zu tragen sind. Diese unpopulären Wahrheiten müssen nun auch von der Solidarnosc vertreten und verantwortet werden. Erst dann kann die westliche Hilfe zur Selbsthilfe wirksam greifen.

Übrigens ist der polnische Reformweg noch immer nicht ganz klar. „Wir wollen sowohl die Fehler der kapitalistischen Marktwirtschaft als auch die des bisherigen Systems ausschließen“ – sagte Walesa. Hat Polen denn Zeit und der Westen Geld für derartige Experimente? ap