

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

Article — Digitized Version

**Kurz kommentiert: Überstundenverbot - Eisenbahn -
Werften - Europäische Energiecharts - GATT**

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1992) : Kurz kommentiert: Überstundenverbot - Eisenbahn - Werften - Europäische Energiecharts - GATT, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 72, Iss. 1, pp. 5-6

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136836>

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.

Überstundenverbot Schlechte Medizin

Zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in der Bundesrepublik hat die stellvertretende DGB-Vorsitzende Ursula Engelen-Kefer angesichts steigender Überstundenzahlen in Westdeutschland ein gesetzliches Verbot bezahlter Überstunden verlangt. Allenfalls in unvermeidbaren Ausnahmefällen sollten Überstunden erlaubt sein, und sie müßten dann durch Freizeit ausgeglichen werden.

Mögliche Beschäftigungswirkungen aus einem Überstundenabbau sollten nicht überschätzt werden. Unternehmen und Arbeitnehmer machen weit weniger Gebrauch von Mehrarbeit als früher. Selbst in den Boomjahren 1990 und 1991 wurden in Westdeutschland schätzungsweise fast 50% weniger Überstunden geleistet als im Jahr der Hochbeschäftigung 1970. In diesem Jahr wird die Zahl übrigens wahrscheinlich zurückgehen. Bei einem Verbot von Überstunden entstanden zwar sicherlich einige neue Arbeitsplätze; jedoch würden auch die Arbeitskosten der Unternehmen steigen, und vor allem würde die Fähigkeit zur Anpassung an zusätzlichen Arbeitsanfall sinken. Es bestände die Gefahr, daß Unternehmen Aufträge ablehnen müßten und damit auch bestehende Arbeitsplätze gefährdet würden.

Vermutlich wäre die Wirkung eines Überstundenverbots auf die Beschäftigtenzahl insgesamt negativ. Die Arbeitslosigkeit würde eher zunehmen. Neue staatliche Regulierungen am Arbeitsmarkt sind kein geeignetes Rezept zur Verringerung der Arbeitslosigkeit. Nötig ist statt dessen der Abbau bestehender Regulierungen. Zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in Ostdeutschland sollten die Rahmenbedingungen für private Investitionen verbessert und – dies erscheint am dringlichsten – eine Pause in der allzu raschen Anpassung an das westdeutsche Lohnniveau eingelegt werden. sp

Eisenbahn

Umschichtung im Staatshaushalt

Die Regierungskommission Bahn schlägt in ihrem kürzlich der Bundesregierung übergebenen Abschlußbericht vor, die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn in eine bundeseigene Deutsche Eisenbahn AG (DEAG) umzuwandeln. Diese soll in die drei Sparten Fahrweg, Güterverkehr und Personenverkehr aufgeteilt werden. Die Schulden der Bahn, die Ende 1992 bereits mehr als 45 Mrd. DM betragen werden, soll der Bund

übernehmen, so daß die DEAG von den hohen Zinszahlungen zunächst befreit wäre.

Die Notwendigkeit einer Reform des Eisenbahnwesens ist unbestritten. Das Defizit der Bahn nimmt laufend zu, während das Beförderungsaufkommen an Personen und Gütern schon seit langem zurückgeht. Außerdem muß insbesondere in Hinblick auf den kommenden EG-Binnenmarkt mit einem kräftigen Anstieg des Verkehrsaufkommens gerechnet werden. Eine unzureichende Leistungsfähigkeit der Bahn hätte zur Folge, daß der Verkehr sich noch stärker auf die Straße konzentrieren würde. Dies würde wiederum zu einer erhöhten Umweltbelastung führen, da der Straßenverkehr emissionsintensiver als der Bahnverkehr ist.

Aber gerade weil eine Reform zu diesem Zeitpunkt so wichtig ist, ist es bedauerlich, daß lediglich eine Umschichtung im Staatshaushalt vorgenommen werden soll. Eine wirkliche Privatisierung, die die Bahn auch wieder zu einem effizienten Verkehrsträger machen könnte, würde nämlich bedeuten, daß nur das Netz staatlich bereitgestellt werden müßte, die Bahngesellschaften könnten dann privat betrieben werden. Nur so kann eine Reform der Bahn sowohl in umwelt- als auch in verkehrspolitischer Hinsicht befriedigende Ergebnisse hervorbringen. cw

Werften

Marktgerechte Verkaufsstrategie

Bis Mitte März 1992 will sich der Vorstand der Treuhandanstalt entschieden haben, welche Investoren die beiden mecklenburgischen Großwerften in Wismar (Mathias-Thesen-Werft) und Rostock/Warnemünde (Neptun-Warnow-Werft) sowie das Dieselmotorenwerk Rostock und die Peene-Werft in Wolgast kaufen werden. Dazu sind bis zum 15. Januar die entsprechenden Kaufofferten bei der Treuhandanstalt einzureichen. Es ist zu begrüßen, daß die Anstalt hier eine marktgerechte Verkaufsstrategie gewählt hat. Die damit gewährleisteten Verhandlungen mit mehreren, auch ausländischen Kaufinteressenten sorgen für einen Wettbewerb um die Werften, der den Vergleich unterschiedlicher Konzepte gestattet. Unverständlich bleibt aber, daß sämtliche ostdeutschen Seeschiffswerften über einen so langen Zeitraum (ab Juni 1990) in einem Konzern, der Deutschen Maschinen- und Schiffbau AG (DMS), zusammengefaßt blieben und damit bis heute weitgehend die Kombiatsstruktur erhalten wurde. Einerseits widerspricht dies dem marktwirtschaftlichen Prinzip der Dezentralität von Entscheidungsträgern, andererseits leidet darunter die Anpassung der einzelnen Unternehmen an die Marktgegebenheiten.

Angesichts dieser Nachteile sollte dem Angebot des Bremer Vulkan, von einem für ihn geschürften – aus den Werften in Wismar und Rostock/Warnemünde und dem Dieselmotorenwerk bestehenden – Paket 51% zu übernehmen, nicht schon deshalb der Vorzug gegeben werden, weil dadurch eine „große Lösung“ zu erreichen wäre. Der norwegische Schiffbaukonzern Kvaerner A/S möchte nur die Warnow-Werft in Warnemünde kaufen und konkurriert damit gegen die Paketofferte des Vulkan. Selbst der Vulkan war ursprünglich nur an der Wismarer Werft interessiert, DMS und Treuhandanstalt lehnten damals allerdings Teilprivatisierungen wegen angeblicher „Rosinenpickerei“ ab. Es ist zu hoffen, daß die Anstalt beim bevorstehenden Verkauf nicht weiterhin diesem Irrtum unterliegt. Warum sollte es ökonomisch rational sein, das Schicksal der Mathias-Thesen-Werft mit dem der Rostocker Werften zu verknüpfen? Möglicherweise werden dann einzelne Werften durch die Ineffizienzen einer anderen mitbelastet. Die ehemaligen Kombinatstrukturen waren und sind ineffizient, und sie sollten daher keine Grundlage für Privatisierungen bilden. rk

Europäische Energiecharta Allmählicher Fortschritt

Im Dezember wurde in Den Haag die Europäische Energiecharta verabschiedet. Das Dokument, das 48 Länder unterzeichnet haben, ist eine politische Absichtserklärung zur Kooperation im Energiebereich, die durch die Beteiligung auch der wichtigsten außereuropäischen OECD-Länder noch über Europa hinausreicht. Die westlichen Länder verfolgen mit der angestrebten Zusammenarbeit sowohl wirtschaftliche als auch politische Ziele. Im Kern geht es darum, daß die Industrieländer gegen die Zusage einer langfristigen Belieferung mit Energie Kapital und Know-how für die Erschließung der großen Energiereserven im Osten, vor allem in der ehemaligen Sowjetunion bereitstellen. Auf längere Sicht könnte sich daraus eine Verminderung der starken Ausrichtung auf Energielieferanten im Nahen Osten ergeben.

Wichtiger als die Grundsatzerklärung vom Dezember, die keine bindenden Vereinbarungen enthält, ist die angekündigte Unterzeichnung eines Basisabkommens, die aber infolge des Zerfalls der Sowjetunion erst im Laufe des Jahres erfolgen wird. Mit ihm wird der institutionelle Rahmen gesetzt, in dem – in gesonderten Protokollen – verbindliche Absprachen über konkrete Projekte getroffen werden sollen. Wie schnell auf diese Weise das Ziel einer formellen energiepolitischen Ost-West-Kooperation zu erreichen sein wird, ist ungewiß; angesichts der

ungeklärten Lage in den östlichen Unterzeichnerländern ist wohl nur ein allmählicher Fortschritt zu erwarten. Für etliche Investoren aus dem Westen stellt dies allerdings kaum ein Problem dar, denn sie haben sich bereits vor Unterzeichnung der Charta um Lizenzen in ehemaligen Sowjetrepubliken, die über Öl- und Gasvorkommen verfügen, beworben und Verträge mit dortigen Partnerunternehmen geschlossen. ma

GATT Hektische Bemühungen

Trotz hektischer Bemühungen in den letzten Wochen des vergangenen Jahres wurde das Ziel verfehlt, die Uruguay-Runde noch vor Ende 1991 erfolgreich abzuschließen. Nachdem Verhandlungen auf hoher Ebene zwischen der EG und den USA kurz vor Weihnachten in Brüssel nicht zum gewünschten Kompromiß in der umstrittenen Agrarfrage geführt hatten, präsentierte der Generaldirektor des GATT, Arthur Dunkel, seinen fast 500 Seiten umfassenden Entwurf einer Schlußakte der Uruguay-Runde. Auf Ablehnung – in erster Linie bei der EG – stießen insbesondere seine Vorschläge zur Liberalisierung des Agrarhandels.

Danach sind im Zeitraum von 1993 bis 1999 die Agrarzölle – einschließlich der in Zolläquivalente umgewandelten übrigen Importrestriktionen – auf der Basis der Jahre 1986 bis 1988 um durchschnittlich 36% zu senken, je Zolltariflinie aber um mindestens 15%. Der Mindestzugang für jedes Agrarerzeugnis soll zunächst 3% und später 5% des Verbrauchs betragen. Interne Stützungsmaßnahmen sind erlaubt, sofern sie weder Handelsströme verzerren noch Produktion und Preise beeinflussen. Alle anderen internen Beihilfen müssen um 20% reduziert werden. Im gleichen Zeitraum sind die für Exportsubventionen eingesetzten Haushaltsmittel um 36% und die subventionierten Exportmengen um 24% zu kürzen, wobei hier die Jahre 1986 bis 1990 als Berechnungsgrundlage dienen.

Aus politischer Sicht stellt der Dunkel-Entwurf einen Kompromiß dar, der allen Verhandlungspartnern Opfer abverlangt. Ökonomisch würde eine Realisierung seiner Vorschläge im Agrarbereich eine Verbesserung gegenüber dem Status quo bedeuten, obwohl ein großer Teil der handelsverzerrenden Agrarinterventionen bestehen bliebe. Als größtes Problem dürfte sich die Abgrenzung unschädlicher interner Stützungsmaßnahmen erweisen. Die Kluft zwischen den Vorstellungen der einzelnen Vertragsparteien und dem Dunkel-Entwurf erscheint jedoch nicht so groß, als daß eine Einigung unmöglich wäre.hg