

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

**Article — Digitized Version**

**Kurz kommentiert: Bundesbank - Arbeitszeit - Duales System - Energiesteuer - LKW-Straßenbenutzungsgebühr**

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1993) : Kurz kommentiert: Bundesbank - Arbeitszeit - Duales System - Energiesteuer - LKW-Straßenbenutzungsgebühr, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Nomos, Baden-Baden, Vol. 73, Iss. 7, pp. 337-338

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/137021>

**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.*

---

**Bundesbank**  
**Erneute Leitzinssenkung**

---

Zum 1. Juli hat die Deutsche Bundesbank nach neunwöchiger Pause nun doch die fünfte Leitzinssenkung seit September 1992 vorgenommen. Sie setzte den Diskontsatz auf 6,75 (vorher 7,25) und den Lombardsatz auf 8,25 (vorher 8,50) Prozent herab. Die EG-Länder schlossen sich in der Mehrzahl der Zinssenkung an, obgleich sie per 22. Juni bereits eine Zinssenkungsrunde ohne Deutschland realisiert hatten. Wegen der Leitwährungsrolle der D-Mark und der prekären Konjunkturlage hatten Verantwortliche aller EG-Staaten und der USA die Bundesbank schon seit längerem zu einem solchen Schritt gedrängt. Auch die deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute und die Industrie hatten Zinssenkungen gefordert. So verwundert es nicht, daß die Leitzinssenkung einhellig begrüßt wurde. Zu fragen bleibt, warum dieser Schritt nicht eher erfolgte und ob er ausreicht.

Die Bundesbank selbst begründet ihr Zögern mit der besonderen Lage der Bundesrepublik nach der Vereinigung, die durch relativ hohe Inflationsraten, ein starkes Geldmengenwachstum und einen bei einem Leistungsbilanzdefizit gefährdeten Wechselkurs geprägt ist. Die Inflationsrate betrug noch im Juni 4,2%, wenngleich die laufende Rate niedriger liegt. Das Wachstum der Geldmenge M3, das im ersten Quartal fast stagniert hatte, lag im Mai wieder bei 6,9% und damit über dem für 1993 anvisierten Maximum. Unabhängig davon, wie man die Daten angesichts des schwierigen „Wirtschaftsaufbaus Ost“ interpretiert, hat sich die Lage seit Mai kaum verändert. Neu ist nur, daß die Koalitionsfraktionen direkt vor dem 1. Juli und vor dem Weltwirtschaftsgipfel erheblichen Einsparungen bei den Staatsausgaben zustimmten. Das erleichterte der Bundesbank zweifellos ihren Schritt. Weitere Leitzinssenkungen werden in gebührendem Abstand bei entsprechender Datenlage jedoch unausweichlich sein. de

---

**Arbeitszeit**  
**Paradoxe Situation**

---

Als Schleswig-Holsteins Ministerpräsidentin eine Verlängerung der Wochenarbeitszeit für die Beamten um eine Stunde ohne Lohnausgleich ankündigte, bekam sie von anderen Regierungschefs rasch Unterstützung. Die Tatsache, daß zwei Drittel der Beamten bereits vor Vollendung des 63. Lebensjahrs aus dem Berufsleben aus-

scheiden, hat zudem die Politiker dazu veranlaßt, eine Anhebung der Altersgrenze ab Mitte 1994 zu beschließen. Gleichzeitig sind aber Überlegungen bekannt geworden, daß im Zuge der Post- und Bahnreform der erforderliche Stellenabbau durch die Gewährung einer großzügigen Vorruhestandsregelung geschehen soll, wonach 55jährige ohne Einkommensverlust in Pension gehen können.

In dieser paradoxen Situation scheint es fraglich, ob die Rechnung des Staates aufgeht, mittels Wochenarbeitszeitverlängerung auf der einen Seite und einer unentschiedenen Strategie für die Lebensarbeitszeit auf der anderen Seite seine Personalausgaben in den Griff zu bekommen. Nach Expertenmeinung sollten völlig andere Wege eingeschlagen werden, nämlich die Ausschöpfung des Rationalisierungspotentials, das für den öffentlichen Dienst auf 50 Mrd. DM geschätzt wird. Die Wiedereinführung der 40-Stunden-Woche für die Beamten brächte dagegen nur Einsparungen von 4 Mrd. DM. Bei einzelnen staatlichen Aufgaben mag durch die Arbeitszeitkomponente eine Entlastung eintreten. Vor einer generellen Anpassung der Arbeitszeit für die Beamten sollten jedoch Umstrukturierungen vorgenommen werden, die Rationalisierungen und den erforderlichen Personalabbau zwar nicht scheuen, aber auch den zusätzlichen Personalbedarf in vielen staatlichen Bereichen berücksichtigen. dw

---

**Duales System**  
**Mangelnde Differenzierung**

---

Die Duales System Deutschland GmbH (DSD) geriet in jüngster Zeit bei der Verwertung von Kunststoffabfällen in Verzug und zudem in Liquiditätsschwierigkeiten, weil die Verantwortlichen offenbar die Sammelbereitschaft der Verbraucher zunächst unterschätzt hatten. Diese Krise der DSD führte zu erneuten Diskussionen über den Sinn der Verpackungsverordnung und gab Kritikern Anlaß, abermals das gesamte System in Frage zu stellen.

Das Ziel der Verpackungsverordnung ist es, die Umweltkosten so gering wie möglich zu halten. Vor der Verordnung stiegen die Mengen der Umverpackungen und Verkaufsverpackungen maßlos an, weil die Hersteller von der Entsorgung völlig abgekoppelt waren und die für die Entsorgung zuständigen Verbraucher durch das regulierte System der Abfallbeseitigung eine Erhöhung der Abfallmenge kostenmäßig kaum spürten und eine stärkere Umweltinanspruchnahme schon gar nicht bezahlen mußten. Es ist daher grundsätzlich richtig, die Hersteller

– über den Handel – in die Entsorgung der Verpackungen einzubeziehen.

Allerdings kann dieses System nur dann schlüssig funktionieren, wenn – solange es ökologisch sinnvoll ist – einerseits die privat zu tragenden Kosten für die Deponierung höher als die des Recyclens sind. Andererseits müssen die Entsorgungskosten entsprechend ihrer Umweltkosten ausgestaltet sein. Einen ersten Schritt geht die DSD zwar zum 1. Oktober, indem sie die Gebühr für den Grünen Punkt differenziert, jedoch immer noch nicht nach der Umweltschädlichkeit. Wären beide Bedingungen erfüllt, käme es gar nicht zu einem überhöhten Recyclingbedarf für Kunststoffe, weil diese so teuer wären, daß ihr Einsatz verstärkt vermieden würde. cw

---

### Energiesteuer Festgeschriebene Belastungen

---

Auf die deutschen Energieverbraucher kommen neue Belastungen zu. Neben der Anhebung der Mineralölsteuer auf Benzin und Dieselöl zum 1. Januar 1994 rückt nun auch die Einführung einer allgemeinen Energiesteuer näher. Unter umweltpolitischen Gesichtspunkten ist eine Verteuerung des Energieeinsatzes eigentlich zu begrüßen. So sieht es auch der Ministerrat der EG, allerdings mit dem Zusatz, daß aus Wettbewerbsgründen entsprechende Maßnahmen im Gleichschritt der OECD-Länder erfolgen müssen. Da die Einführung einer EG-Steuer bisher an diesem Junktim scheiterte, will die Bundesregierung nicht länger warten und alle Energieträger mit rund 17 DM pro Tonne SKE besteuern. Das geschieht allerdings wohl weniger aus Sorge um die Umwelt als vielmehr auf der Suche nach neuen Einnahmequellen: Während die Autofahrer zur Finanzierung der Bahnreform herangezogen werden, sollen alle Energieverbraucher in Zukunft Mittel für die Subventionierung der heimischen Steinkohle aufbringen.

Der Bundeswirtschaftsminister rechnet mit Einnahmen aus der geplanten Energiesteuer in Höhe von 7 Mrd. DM. In der Frage, ob die Steuer wie der EG-Vorschlag eine CO<sub>2</sub>-Komponente haben sollte, bestehen weiterhin Differenzen zwischen dem Umweltministerium, bei dem das Klimaziel im Vordergrund steht, und dem Wirtschaftsministerium, das in der Steuer zunächst einen Ersatz für die – vielfach kritisierte – Verstromungsabgabe sieht und das die Wettbewerbsverhältnisse zwischen den Energieträgern nicht zu Lasten der Kohle verändert sehen will. Im Vergleich zum gegenwärtig bei den

Stromverbrauchern erhobenen Kohlepfennig wäre die Energiesteuer zwar insofern eine Verbesserung, als die Sonderbehandlung der Elektrizität beendet werden könnte. Die Belastungen der Energieverbraucher in der Bundesrepublik durch eine verfehlte Kohlepolitik würden jedoch mit Einführung der neuen Steuer festgeschrieben. Bei alledem darf der Grundgedanke nicht in Vergessenheit geraten, daß eine Energiesteuer nicht zu einer – wachstumsdämpfenden – Erhöhung der gesamten Abgabenlast führen sollte. ma

---

### LKW-Straßenbenutzungsgebühr Hoher Preis

---

Die EG-Verkehrsminister haben sich nach einem über Jahre andauernden Streit endlich über Straßenbenutzungsgebühren und LKW-Mindeststeuersätze in der Gemeinschaft geeinigt. Die Beneluxländer, Dänemark und Deutschland können eine Regional-Vignette für LKW auf Autobahnen einführen, die im Jahr etwa 2 500 DM kosten soll. Gleichzeitig wird in der EG eine Mindeststeuer für LKW in Höhe von etwa 1 400 DM festgelegt und die Kabotage, die ausländischen Transporteuren das Recht gibt, Fahren auch innerhalb der übrigen EG-Länder zu übernehmen, schrittweise freigegeben. Bislang beträgt die LKW-Steuer in Deutschland etwa 10 000 DM; sie soll nun je nach Umweltfreundlichkeit der LKW um mindestens die Hälfte gesenkt werden.

Es ist sicher begrüßenswert, daß es endlich zu einer Einigung innerhalb der EG gekommen ist. Erfreulich ist insbesondere, daß eine Vignette auch für deutsche Straßen genehmigt wurde, so daß die ausländischen LKW auch für die Be- und Abnutzung deutscher Straßen bezahlen müssen. Allerdings kann von Wettbewerbsgleichheit nach wie vor keine Rede sein. Denn schließlich muß der deutsche LKW-Betreiber etwa 7 500 DM bezahlen und der ausländische, der in seinem Land eventuell nur den festgelegten Mindeststeuersatz zahlen muß und durch die Kabotagefreiheit zum direkten Konkurrenten für den deutschen Unternehmer geworden ist, lediglich 3 900 DM.

Zu fragen bleibt außerdem, ob gerade in Zeiten, in denen die Gefahr eines Verkehrschaos auf der Straße immer größer wird, eine Absenkung der Steuern einschließlich Straßenbenutzungsgebühren nicht ein zu hoher Preis für die EG-Einigung ist. Auch die Anhebung der Steuer auf Dieselkraftstoff um 7 Pfennig je Liter – eine Maßnahme, die grundsätzlich besser geeignet ist, auch den Umweltverbrauch widerzuspiegeln – reicht nicht aus, die Verkehrslawine aufzuhalten. wac