

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

**Article — Digitized Version**

**Kurz kommentiert: Preisentwicklung - Staatsquote -  
Gesundheitsreform - EU - LKW-Verkehr**

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1995) : Kurz kommentiert: Preisentwicklung - Staatsquote - Gesundheitsreform - EU - LKW-Verkehr, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Nomos, Baden-Baden, Vol. 75, Iss. 6, pp. 289-290

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/137248>

**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.*

---

### Preisentwicklung

## Deutliche Stabilisierungsfortschritte

---

Im Mai hat sich der Preisanstieg in Westdeutschland auf 2,2% im Vorjahresvergleich ermäßigt; das ist so niedrig wie seit 1988 nicht mehr. Damit wird auch annähernd die von der Bundesbank bei der Ableitung des Geldmengenziels angesetzte Stabilitätsnorm – ein Anstieg der Verbraucherpreise um höchstens 2% pro Jahr auf mittlere Sicht – erreicht. Zu dieser Entwicklung trug zwar auch die kräftige Aufwertung der D-Mark in den letzten Monaten bei, die die Importe verbilligte, ein Nachlassen des Preisauftriebs hatte sich jedoch schon seit einiger Zeit abgezeichnet.

Ein wichtiger Faktor war die gemäßigte Lohnpolitik in den letzten Jahren; 1994 stiegen die effektiven Stundenlöhne nur um 2%. Da sich gleichzeitig die Produktivität als Folge der während der Rezession eingeleiteten Rationalisierungsmaßnahmen und der im Zuge der Konjunkturerholung steigenden Kapazitätsauslastung kräftig erhöhte, sanken die Lohnstückkosten deutlich, insbesondere in der Industrie. Aber auch der Anstieg der administrierten Preise und der Mieten ließ nach, obwohl er in beiden Fällen immer noch über dem Durchschnitt liegt.

Die wieder höheren Tarifabschlüsse dieses Jahres haben das Preisklima zwar tendenziell verschlechtert, ihre negativen Einflüsse werden aber zunächst noch von den preisdämpfenden Auswirkungen der Höherbewertung der D-Mark aufgefangen. So ist die Chance, daß die Preisanstiegsrate im Laufe der Sommermonate eine Eins vor dem Komma erreicht, größer als das Risiko, daß sie schon bald wieder ansteigt. jh

---

### Staatsquote

## Ehrgeiziges Ziel

---

Vor kurzem hat der Bundesfinanzminister im Rahmen einer Modellrechnung Vorstellungen über die „Senkung der Staatsquote bis zum Jahr 2000“ veröffentlicht. Um die Staatsquote (Relation von Staatsausgaben zu nominalem Bruttoinlandsprodukt) von derzeit reichlich 50% bis Ende dieses Jahrzehnts wieder auf den vor der Wiedervereinigung erreichten Stand von knapp 46% zurückzuführen, dürften danach – bei einem angenommenen jährlichen Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von 5 1/2% p.a. – die Staatsausgaben nur durchschnittlich um 3% pro Jahr

steigen. Dadurch würde finanzieller Spielraum gewonnen, der gleichermaßen zur Senkung des Staatsdefizits und der Steuerbelastung verwendet werden soll. Nach Berechnungen des Bundesfinanzministeriums könnten unter den genannten Bedingungen das Staatsdefizit in Relation zum Bruttoinlandsprodukt von derzeit 2 1/2% auf 1% und die Steuerquote von 25% auf 23,5% zurückgehen.

Den Anstieg der Staatsausgaben auf Jahre hinaus so deutlich unter dem des Bruttoinlandsprodukts zu halten, ist sicherlich ein recht ehrgeiziges Ziel. Gleichwohl erscheint dies aus wachstums- und beschäftigungspolitischer Sicht unerlässlich. Die im Zuge des Einigungsprozesses kräftig erhöhte Inanspruchnahme des Bruttoinlandsprodukts durch den Staat sowie der starke Anstieg der Staatsverschuldung und der Belastung mit Steuern und Abgaben, die die Leistungsbereitschaft und das Wirtschaftswachstum dämpfen, können dauerhaft nur durch strikte Ausgabendisziplin zurückgeführt werden. Der vom Bundesfinanzministerium anvisierte Ausgabenzuwachs von maximal 3% jährlich erscheint indes als erreichbares Ziel, wenn sich der Staat zunehmend auf den Kern seiner Aufgaben zurückzieht und in einigen Bereichen wie z.B. der Krankenversicherung besondere Anstrengungen zur Begrenzung der Ausgabendynamik unternimmt. ws

---

### Gesundheitsreform

## Beitragsstopp bei der GKV?

---

Gesundheitsminister Seehofer hat vorgeschlagen, den Beitragssatz der Arbeitgeber zur Gesetzlichen Krankenversicherung (GKV) in der dritten Stufe der Gesundheitsreform gesetzlich festzuschreiben. Wenn die Ausgaben der GKV nach der Aufhebung der Budgetierung Anfang nächsten Jahres stärker steigen sollten als die Grundlohnsumme, würde sich dies dann in voller Höhe in den Beitragssätzen der Arbeitnehmer niederschlagen.

Zu befürworten ist ein solcher Stopp für die Arbeitgeberbeiträge dann, wenn dieser zu einer effizienteren Ressourcenverwendung im Gesundheitswesen beiträgt. Durch höhere Arbeitnehmerbeiträge wird dem Anspruchsdenken der Versicherten aber noch Vorschub geleistet, so daß hier eher kontraproduktive Wirkungen zu erwarten sind. Andererseits steigt der Anreiz für die Versicherten, ihr Interesse an einer sparsamen Mittelverwendung in den Selbstver-

waltungsgremien der GKV durchzusetzen. Auf diese Weise soll letztlich die Politik der Ausgaben- deckelung auf freiwilliger Basis fortgeführt werden.

Die Budgetierung ist aber langfristig keine sinnvolle Lösung für die Leistungssteuerung, da weder auf seiten der Leistungserbringer noch auf seiten der Leistungsnachfrager ein effizientes Anreizsystem geschaffen wird. Und selbst bei effizienter Leistungserstellung wird sich die Schere zwischen dem medizinisch Machbaren und dem Finanzierbaren durch den medizinischen Fortschritt und die Bevölkerungsentwicklung weiter öffnen, so daß stabile Beitragsätze auf Dauer ohne Einschränkungen bei den Leistungen nicht möglich sind. Welche Leistungen zukünftig noch im Rahmen einer einheitlichen Grundversorgung von der GKV bereitgestellt werden, muß aber auf politischer Ebene entschieden werden. gt

---

## EU

### Streit um Währungsausgleich

---

Angesichts bestehender Interessengegensätze war in der EU eine Einigung über die künftige Absicherung landwirtschaftlicher Einkommen bei Wechselkursveränderungen bisher nicht möglich. Dabei ist dies ein dringliches Problem: Eine Fortführung des gegenwärtigen Systems droht den EU-Haushalt zu sprengen. Konkret geht es um die direkten Beihilfen, die im Zuge der Rückführung der Preisstützung im Rahmen der Agrarreform von 1992 eingeführt wurden. Diese Subventionen sind – wie die Stützpreise – in ECU festgelegt. Gäbe es keinen Währungsausgleich, so würden die Bauern bei einer Aufwertung der nationalen Währung gegenüber dem ECU einen geringeren Beihilfegegenwert in nationaler Währung erhalten, bei einer Abwertung einen höheren. Nach geltender Regelung sind die direkten Beihilfen aber „aufwertungsfest“. Zahlungen an deutsche Landwirte in gewohnter DM-Höhe würden nach den jüngsten Währungsbewegungen den EU-Haushalt, so die Kommission, mit fast 2 Mrd. DM belasten. Sie schlug daher einen Abbau währungsbedingter Ausgleichszahlungen für Hartwährungsländer vor. Dieses lehnte die Bundesregierung ab.

Prinzipiell ist nicht einzusehen, warum die Landwirtschaft überhaupt vor Wechselkursrisiken geschützt wird. Dennoch besteht Verständnis für die deutsche Position. Die Verwirklichung des Kommissionsvorschlags wäre ein Vertrauensbruch: Noch Ende 1994 hatte die Kommission die Fortführung ihrer

bisherigen Politik angekündigt. Wenn jetzt eine Kostensenkungslösung gefunden werden muß, darf sie – so die Bundesregierung – nicht einseitig die Hartwährungsländer treffen. Vermutlich wird man einen Kompromiß im Rahmen eines „Paketes“ finden. Mittelfristig wird sich dieses Problem von selbst lösen, wenn es zur Währungsunion kommt. Dieser Automatismus gilt leider nicht für die Lösung des dringlichsten Problems des Agrarmarktes: den Übergang auf einen marktwirtschaftlichen Ansatz. kr

---

## LKW-Verkehr

### Höhere Straßengebühren?

---

Bundesverkehrsminister Wissmann will sich in der Europäischen Union dafür einsetzen, daß die seit Jahresbeginn geltenden Straßenbenutzungsgebühren für LKW 1997 abermals angehoben werden. Diese Gebühren waren erst zu Jahresbeginn für deutsche Transporteure eingeführt worden. Gleichzeitig wurde die Kfz-Steuer für LKW gesenkt und der LKW-Verkehr insgesamt deutlich entlastet. Die deutschen Transporteure müssen nun nicht mehr etwa 10000 DM pro LKW zahlen, sondern maximal 7400 DM, wobei dieser Wert allerdings nur selten erreicht wird. Wenn bestimmte Umweltnormen in bezug auf Emissionen und Lärm erfüllt sind, gelten niedrigere Steuersätze: Die Gesamtbelastung nach Euro-Norm 1 beträgt nur noch etwa 5900 DM, die nach Euro-Norm 2 etwa 5200 DM.

Diese Reformschritte waren sicherlich im Sinne von mehr Wettbewerbsgleichheit zwischen deutschen und ausländischen Konkurrenten auf deutschen Straßen. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die schrittweise Freigabe der Kabotage, die es ausländischen Transporteuren erlaubt, Fahren auch innerhalb der EU-Länder zu übernehmen. Allerdings verbilligten die Maßnahmen die LKW-Transporte in der Bundesrepublik erheblich, was unter umweltpolitischen Gesichtspunkten problematisch ist. Die jetzt von Wissmann geforderte Gebührenerhöhung würde zwar die Belastung des LKW-Verkehrs in etwa auf das alte Niveau schleusen und damit die Anreize für LKW-Verkehr wieder reduzieren, sie wird aber auf EU-Ebene wohl kaum in voller Höhe durchsetzbar sein. Deshalb sollte Wissmann gleichzeitig Initiativen ergreifen, die den Dieselkraftstoff deutlich verteuern, um mit – bezogen auf den Umweltverbrauch – besseren Instrumenten den Umweltschäden des Verkehrs entgegenzuwirken. cw