ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of
ZBW
Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Eisenkopf, Alexander

Article — Published Version

Autobahnen: Privatisierung - Nein Danke!

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Eisenkopf, Alexander (2017) : Autobahnen: Privatisierung - Nein Danke!, Wirtschaftsdienst, ISSN 1613-978X, Springer, Heidelberg, Vol. 97, Iss. 5, pp. 314-, https://doi.org/10.1007/s10273-017-2138-x

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/172702

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.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

DOI: 10.1007/s10273-017-2138-x

Europäische Säule sozialer Rechte

Zu kurz gesprungen

Am 26. April 2017 hat die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine „Europäische Säule sozialer Rechte" (ESSR) vorgelegt. Die ESSR besteht aus 20 allgemeinen Grundsätzen, die als eine rechtlich-unverbindliche Erklärung von Kommission, Rat und Europäischem Parlament verabschiedet werden soll. Die Grundsätze der ESSR sind in Form individueller Rechtsansprüche formuliert, wie z.B. dem Recht auf Mindestlohn oder dem Anspruch auf ein angemessenes Mindesteinkommen. Interessant ist aus deutscher Sicht vor allem das flankierende Maßnahmenpaket zur ESSR. Die dazugehörigen Richtlinienentwürfe sehen ein Recht auf Elternzeit für Väter und Mütter mit einem Elterngeld mindestens auf Höhe des Krankengeldes ebenso vor wie das Recht, aus einer befristeten Teilzeitbeschäftigung auf eine Vollzeitstelle zurückzukehren.

Mit der ESSR signalisiert die Kommission, dass sie die Bedeutung der sozialen Dimension der EU erkannt hat und die bestehenden sozialen Probleme angehen will. Aber ist die ESSR geeignet, den Schutz sozialer Rechte in der EU zu verbessern? Dies darf aus zwei Gründen bezweifelt werden. Erstens dürfte die ESSR für Länder wie Deutschland kaum Verbesserungen des Sozialschutzbestandes bringen. Dafür sind die Grundsätze zu allgemein formuliert und überdies in den nationalen Kontexten bereits weitgehend verwirklicht. Anders könnte dies für Länder wie Spanien oder Italien aussehen, deren rudimentäre Grundsicherungssysteme den Anforderungen möglicherweise nicht genügen. Zweitens formuliert die ESSR individuelle Anspruchsrechte der europäischen Bürger, die diese von den Mitgliedstaaten gerichtlich einklagen können sollen. Dieser Ansatz geht allerdings an einem zentralen Problem vorbei: Der Unterwanderung kollektiver Rechte von Arbeitnehmern durch europäische Institutionen selbst. Dies geschieht auf zwei Ebenen. Erstens hat der Europäische Gerichtshof den europäischen Marktfreiheiten in der Vergangenheit immer wieder einen Vorrang vor sozialen Grundrechten eingeräumt. Auch momentan ist ein Verfahren anhängig, in dem die Vereinbarkeit der deutschen Unternehmensmitbestimmung mit den europäischen Grundfreiheiten überprüft wird. Zweitens haben europäische Organe aktiv daran mitgewirkt, in den sogenannten Troika-Ländern soziale Rechte abzubauen. Sozialleistungen wurden gekürzt, Tarifvertragssysteme dezentralisiert, Mindestlöhne und Gehälter im öffentlichen Dienst eingefroren oder gesenkt. Diese Maßnahmen waren im Hinblick auf die wirtschaftliche und soziale Lage der Krisenländer katastrophal.

Auffallend ist in beiden Fällen, dass es immer wieder kollektive soziale Rechte wie etwa die Tarifautonomie, das Streikrecht oder die Unternehmensmitbestimmung sind, die in das Räderwerk europäischer Interventionen geraten. Es muss folglich bezweifelt werden, dass individuelle soziale Rechte, die gegenüber den Mitgliedstaaten und nicht gegenüber der EU einforderbar sein sollen, dagegen etwas ausrichten können. Dies gilt umso mehr, als die ESSR aller Voraussicht nach ein rechtlich unverbindliches Dokument bleiben wird. Tatsächlich sind kollektive soziale Rechte bereits heute durch bindendes europäisches Recht – die europäische Grundrechtecharta – geschützt. Jedoch haben diese Schutzbestimmungen europäische Organe nicht davon abgehalten, soziale Grundrechte zu umgehen oder gar direkt zu verletzen. Das Problem ist demnach nicht (nur) ein mangelhafter Sozialschutz in den EU-Mitgliedstaaten, sondern die Verletzung sozialer Rechte durch europäische Politik und Verfahren. Die EU und insbesondere die Eurozone braucht zuallererst eine wirtschafts-, sozial- und rechtspolitische Neuausrichtung, die den Bestand sozialer Rechte inklusive der nationalen sozialen Sicherungs- und Tarifvertragssysteme respektiert und nicht länger untergräbt. Von einer nichtbindenden Empfehlung individueller sozialer Rechte ist diese Neuausrichtung nicht zu erwarten.

Anke Hassel, Daniel Seikel
Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliches Institut (WSI)
anke-hassel@boeckler.de, daniel-seikel@boeckler.de

Leistungsbilanzüberschuss

Widersprüchliche Empfehlungen

Nicht nur Donald Trump kritisiert die hohen Leistungsbilanzüberschüsse Deutschlands. Sein Vorwurf der bilateralen Überschüsse ist unsinnig. Aber richtig ist, dass Deutschland einen multilateralen Überschuss von mehr als 8% des Bruttoinlandsprodukts hat, der voraussichtlich sinken wird, aber dennoch hoch bleibt. Dies ist auch aus Sicht der Europäischen Kommission ein Problem, sieht doch ihr Verfahren zur Korrektur makroökonomischer Ungleichgewichte vor, dass Überschüsse von mehr als 6% zu korrigieren sind. Schließlich hat anlässlich der Frühjahrstagung von Währungsfonds und Weltbank auch IWF-Chefin Lagarde die deutschen Überschüsse kritisiert und zur Korrektur aufgerufen. Eine der Aufgaben, die dem IWF 1944 in Bretton Woods mit auf den Weg gegeben wurde, war die Überwachung von Zahlungsbilanzen. Schon in der Gründungsphase waren einige Fragen strittig. Tatsächlich sah der britische Vorschlag vor, dass auch die Überschussländer verpflichtet sein sollten, Ungleichgewichte zu korrigieren. Weil die USA damals Überschüsse hatten, sahen die Amerikaner die Pflicht zur Korrektur vornehmlich bei den Defizitländern. Sie setzten sich damals durch, sind heute

aber bekanntlich anderer Meinung. Lagarde mahnt also an, wofür ihre Organisation eigentlich geschaffen wurde und formuliert einen Vorwurf, der alles andere als neu ist. Das Problem der deutschen Überschüsse existiert schon lange und fast ebenso lange gibt es regelmäßig Konflikte darüber zwischen Deutschland, den USA und anderen. Insbesondere US-Präsident Carter und Bundeskanzler Schmidt warfen sich jeweils gegenseitig vor, zu wenig für die Weltkonjunktur zu tun. Das hieß vor allem, dass ihre Bürger mehr konsumieren sollten, dass sie aber andererseits über ihren Verhältnissen lebten und also mehr sparen sollten. An den Positionen hat sich wenig geändert.

Mit derselben Regelmäßigkeit wird die Position der USA aus deutscher Sicht zurückgewiesen, so jüngst wieder durch Finanzminister Schäuble und in etwas anderer Form vom Sachverständigenrat für Wirtschaft. Aus Schäubles Sicht ist der Überschuss lediglich ein Beweis für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Produkte. Das Argument geht allerdings am eigentlichen Kern des Vorwurfs vorbei. Außer vielleicht mit Ausnahme von Präsident Trump bemängelt niemand, dass deutsche Autos überall gerne gefahren werden, sondern vielmehr, dass deutlich weniger Produkte nach Deutschland importiert als von dort exportiert werden. Der Überschuss zeigt somit vor allem, dass die Deutschen lieber sparen als konsumieren und mehr im Ausland als im Inland investieren, das Land insgesamt also Kapital exportiert. So beträgt das Auslandsvermögen der Deutschen laut Daten der Deutschen Bundesbank mittlerweile nahezu 8000 Mrd. Euro und es ist vor allem diese hohe Ersparnis, die Deutschlands Handelspartner stört.

Erst kürzlich hat auch der gewählte französische Präsident Macron die deutschen Überschüsse thematisiert. Wenn Deutschland also nicht nur von den USA, sondern auch von internationalen Organisationen und europäischen Partnern kritisiert wird, sollte man das im eigenen Interesse ernst nehmen, und nicht nur lapidar darauf verweisen, dass die Überschüsse eben Ergebnisse privater Entscheidungen seien und man politisch nichts dagegen tun könne. Das vermag weder politisch noch ökonomisch zu überzeugen, denn laut einer Unternehmensumfrage des Deutschen Industrie- und Handelskammertages planen die deutschen Unternehmen in diesem Jahr nochmals mehr im Ausland zu investieren, wobei sie als Gründe hohe inländische Produktionskosten und mangelnde Verfügbarkeit von geeignetem Personal angeben. Die Anreize für Unternehmen im Inland zu investieren, kann man durchaus durch Abbau von Regulierung, bessere Infrastruktur und mehr Bildungsausgaben verbessern.

Carsten Hefeker
Universität Siegen
carsten.hefeker@uni-siegen.de

Stromnetzausbau

Mehr als nur Übertragungsnetze

Der Ausbau der Stromnetze liegt in Deutschland weiterhin deutlich hinter den Planungen zurück, sodass die Fertigstellungsprognosen in den letzten Jahren wiederholt revidiert werden mussten. Dies ist weithin bekannt und schon so etwas wie ein selbstverständlicher Teil der Diskussion über die Energiewende geworden. So hat sich auch Bundeskanzlerin Angela Merkel im Rahmen des 9. Energiepolitischen Dialogs der Unionsfraktion am 24. April 2017 kritisch zum schleppenden Ausbau der Stromnetze geäußert, wobei die Unzulänglichkeiten beim Netzausbau vor allem durch den insgesamt erfreulich stark voranschreitenden Ausbau der erneuerbaren Energien immer offensichtlicher werden.

Jedoch wird der notwendige Stromnetzausbau fast immer nur mit dem Ausbau der Übertragungsnetze gleichgesetzt. Natürlich wird hier ein Netzausbau benötigt, vor allem um die Windenergie aus dem Norden in den Süden zu transportieren. Zu wenig berücksichtigt wird jedoch die Ebene der Verteilnetze, die mit knapp 900 Verteilnetzbetreibern ungefähr 98% der Länge des Gesamtnetzes ausmacht. In den nächsten Jahren und Jahrzehnten sind auch hier substanzielle Anpassungen und Erweiterungen der Netzinfrastruktur als Reaktion auf die sich wandelnden Energieerzeugungsstrukturen notwendig. Hierbei ist zudem zu berücksichtigen, dass sich die ökonomische Bedeutung des Verteilnetzes regional stark dahingehend unterscheidet, welche ökonomische Wertschöpfung verloren geht, wenn eine Kilowattstunde Strom nicht geliefert wird oder wie groß die durchschnittliche ökonomische Bedeutung des Stromnetzes pro Netzkilometer ist.

Insbesondere im Südwesten und Westen Deutschlands sowie z.B. in Metropolen wie Hamburg, Berlin oder München zeigt sich ein relativ hoher ökonomischer Wert einer zuverlässigen Stromnetzinfrastruktur. Das Mittelspannungsnetz ist dabei von großer Relevanz für die Qualität der Versorgung, die auch vor dem Hintergrund zusätzlicher Anforderungen im Rahmen der Energiewende als Wettbewerbsvorteil für den Industriestandort Deutschland auf hohem Niveau aufrechtzuerhalten ist. So betrugen 2015 die durchschnittlichen Versorgungsunterbrechungen nur 2,25 Minuten im Niederspannungsnetz und 10,45 Minuten im Mittelspannungsnetz, was internationale Spitzenwerte sind. Um dies weiterhin zu gewährleisten, gilt es, das gesamte Energiesystem übergreifend zu optimieren und eine isolierte Betrachtung der elektrischen Energie zu überwinden. Für diese unter dem Schlagwort der Sektorkopplung zunehmend diskutierte Betrachtung der Energiewende eröffnet gerade die Verteilnetzebene wichtige neue Möglichkeiten.

Zusammenfassend steht außer Frage, dass der elektrizitätswirtschaftlichen Infrastruktur eine zentrale Rolle für das Gelingen der Energiewende zukommt und sie durch einen angemessenen Netzausbau sowie eine Weiterentwicklung der Anreizsetzungen zukunftsfähig zu machen ist. Die bisherigen politischen Rahmenbedingungen, wie das Netzausbaubeschleunigungsgesetz, sind jedoch noch nicht ausreichend. Zudem zeigt sich, dass neben den Übertragungsnetzen auch die Verteilnetze eine deutlich stärkere Berücksichtigung finden sollten – sowohl im Rahmen der politischen Diskussion als auch hinsichtlich einer engeren Kooperation von Übertragungs- und Verteilnetzbetreibern. Die Kritik am schleppenden Ausbau der Übertragungsnetze ist also nicht neu, aber weiterhin richtig und wichtig. Doch sie greift letztlich dahingehend sogar noch zu kurz als die Verteilnetze das eigentliche Rückgrat der Energiewende sind und die zunehmend wichtigeren Möglichkeiten der Sektorkopplung noch viel deutlicher berücksichtigt werden müssen, um das Infrastrukturpuzzle der Energiewende effizient, nachhaltig und resilient zusammenzufügen.

Markus Groth
Climate Service Center Germany (GERICS)
Markus.Groth@hzg.de

Autobahnen

Privatisierung – Nein Danke!

Steter Tropfen höhlt den Stein. Bereits 1994 legte die Deutsche Bank Research eine Studie vor, in der die Privatisierung des Bundesautobahnnetzes als verkehrspolitisch zweckmäßig, finanzpolitisch sinnvoll und ordnungspolitisch erwünscht bewertet wurde. Dass eine solches Privatisierungsprojekt auch nicht zum Schaden des seinerzeit im Investmentbanking stark expandierenden Kreditinstituts sein würde, war den Lesern und zahlreichen Kritikern klar.

Angesichts der Instandhaltungs- und Bereitstellungskrise, der sich die bundesdeutsche Verkehrsinfrastrukturpolitik seit geraumer Zeit ausgesetzt sah und immer noch sieht, wurde in den letzten Jahren vielfach die Nutzung privaten Kapitals und Know-hows in Form von öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) gefordert und auch in einigen Projekten realisiert. Darüber hinaus wurden aber auch umfassende institutionelle Reformen des Systems diskutiert, wie Fonds, Finanzierungs- oder sogar Betreibergesellschaften für das Fernstraßennetz. Neue Dynamik bekam das Thema Privatisierung mit dem Abschlussbericht der sogenannten „Fratzscher-Kommission“ vom April 2015. Zumindest im Mehrheitsvotum des Gutachtens wurde eine stärkere Beteiligung privater Investoren an der Verkehrsinfrastruktur gefordert. Der Lösung der wichtigen institutionellen Probleme ist man mit dem Vorhaben der Gründung einer Infrastrukturgesellschaft, die Planung, Bau, Betrieb und Finanzierung von Bundesautobahnen aus einer Hand gewährleisten soll, mittlerweile um einiges nähergekommen. Gibt es aber im Zuge der zu begrüßenden institutionellen Reformen tatsächlich einen materiellen Privatisierungsbedarf, d.h. insbesondere eine objektive Notwendigkeit privater Finanzierung über Eigenkapital bzw. Eigenkapitalsurrogate?

Angesichts der Möglichkeit, das Bundesfernstraßennetz über Mauteinnahmen auskömmlich zu finanzieren (Nutzerfinanzierung), halte ich einen solchen Bedarf für eine Chimäre, da hierdurch lediglich höhere Renditeerwartungen privater Anleger befriedigt werden, ohne dass dem zusätzliche relevante ökonomische Effizienzvorteile gegenüberstehen. Es dürfte vielmehr regelmäßig zu Konflikten zwischen den Interessen privater Kapitalanleger und dem öffentlichen Auftrag der Infrastrukturgesellschaft kommen. Die grundsätzlich positiv zu bewertende Idee einer Infrastrukturgesellschaft sollte auch nicht dadurch diskreditiert werden, dass der Eindruck entsteht, die Höhe der Nutzergebühren sei von den Renditeerwartungen privater Eigentümer bestimmt, denen eine Beteiligung – z.B. an ÖPP-Teilnetzen – in der gegenwärtigen Nullzinsumgebung attraktive Anlagemöglichkeiten eröffnen würde.

Wenn der politische Wille, für den Bereich der Bundesfernstraßen das ausschließliche öffentliche Eigentum sicherzustellen, in Einklang steht mit ökonomischen Überlegungen, die nahelegen, dass eine materielle Privatisierung der hochrangigen Straßeninfrastruktur keine Vorteile bringt, sollten die politischen Festschreibungen sicherstellen, dass es auch nicht „durch die Hintertür“ zu einer materiellen Privatisierung oder Teilprivatisierung des Bundesfernstraßennetzes kommen kann. Derartige Hintertüren bestehen auch nach dem Beschluss des Koalitionsausschusses vom 27. März 2017 fort, der lediglich wohlmeinende Absichten festschreibt. Letztlich können nur durch eine entsprechende grundgesetzliche Regelung ökonomisch ineffiziente Teilnetz-ÖPP, mittelbare private Finanzierungen und auch die Privatisierung von Tochtergesellschaften dauerhaft verhindert werden. Eine solche Lösung wäre in der Lage, alle Befürchtungen und politischen Befindlichkeiten hinsichtlich einer möglichen Privatisierung der Autobahnen zu zerstreuen und jegliches politisches Hintertürchen dauerhaft zu verschließen.

Alexander Eisenkopf
Zeppelin Universität
alexander.eisenkopf@zu.de