

Mindestlöhne**Keine einfachen Wahrheiten**

Deutschland ist eines der wenigen Industrieländer ohne flächendeckende Regelungen zum Mindestlohn. In der EU und in anderen OECD-Ländern lassen sich hierbei vielfältige Gestaltungen in unterschiedlichen institutionellen Arrangements beobachten. In der aktuellen Debatte um die Einführung eines Mindestlohns gibt es deshalb keine einfachen Wahrheiten. Die ökonomische Theorie liefert keine eindeutigen Aussagen zu den Wirkungen eines Mindestlohns: Zwar vernichtet im klassischen ökonomischen Modell ein über dem Marktlohn angesetzter Mindestlohn in jedem Fall Arbeitsplätze, während ein darunter angesetzter überhaupt keine Auswirkungen hat. Sowie aber Marktmacht oder andere Marktunvollkommenheiten ins Spiel kommen, werden die Beschäftigungseffekte eines Mindestlohns unbestimmt.

Auch die empirischen Befunde sind uneinheitlich: Insbesondere in den angelsächsischen Ländern kann kein schädlicher Einfluss von Mindestlöhnen nachgewiesen werden. Dort sind allerdings die Arbeitsmärkte deutlich flexibler und das Niveau der Grundsicherung in der Regel eher niedrig. In Frankreich dagegen haben nach Einführung der Mindestlöhne vor allem Jüngere größere Probleme, Arbeitsplätze zu bekommen, und müssen aufwendig subventioniert werden. Insgesamt deuten die Befunde darauf hin, dass ein hoch angesetzter Mindestlohn insbesondere in Kombination mit einer ansonsten inflexiblen Arbeitsmarktordnung beschäftigungsschädlich wirkt.

Somit darf nicht verkannt werden, dass die Einführung von Mindestlöhnen in Deutschland durchaus mit Gefahren für den Arbeitsmarkt verbunden ist. Allerdings hat sich die Situation mit der Einführung des SGB II signifikant geändert. Die Zahl der Personen, die ergänzend zu einer Vollzeitbeschäftigung Arbeitslosengeld II beziehen, hat sich seit Anfang 2005 drastisch erhöht. Dabei hat sich in diesem Zeitraum weder die Anzahl der Niedriglohnbezieher signifikant erhöht noch gab es besonders niedrige Tarifabschlüsse in unteren Lohngruppen – die gern zitierten Stundenlöhne um 3 Euro z.B. in Teilen des ostdeutschen Friseurhandwerks sind durchweg schon mehrere Jahre vor Einführung des SGB II vereinbart worden. Offensichtlich hat aber das SGB II dazu beigetragen, dass mehr Niedrigverdienender Transferleistungen in Anspruch nehmen.

Damit wird aber ein gewisser Druck auf die Lohnverhandlungen – gerade für Einfacharbeitsplätze – ausgeübt, sich zu Lasten des Steuerzahlers auf einen

geringeren Lohnabschluss zu einigen, der dann durch Transferleistungen aufgestockt wird. Hier könnte ein moderater Mindestlohn durchaus ein Signal im Sinne einer akzeptierten Lohnuntergrenze setzen. Eine feine Differenzierung nach Branchen mit allen administrativen Problemen und nicht intendierten Ausweichaktionen ist hierfür jedoch nicht nötig, allenfalls eine Unterscheidung nach West- und Ostdeutschland. Insofern wäre auch eine Ausdehnung des Entsendegesetzes unnötig, die ohnehin problematisch ist: Das Entsendegesetz wurde geschaffen, um bestimmte Branchen vorübergehend vor Lohnkonkurrenz im Zuge der EU-Osterweiterung zu schützen. Das Problem der Niedriglöhne in manchen Dienstleistungsbranchen ist aber nicht die ausländische Lohnkonkurrenz, sondern der zu hohe Abgabenkeil im Inland in Verbindung mit einem nicht bewältigten Strukturwandel.

Susanne Koch

Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB)

Susanne.Koch@iab.de

Steinkohlenbergbau**Ende spätestens 2018**

Die „Steinkohlenländer“ Nordrhein-Westfalen (NRW) und Saarland sowie der Bund, die RAG AG und die IG BCE haben sich auf Eckpunkte für das weitere Vorgehen bei der Steinkohlenförderung in Deutschland geeinigt. Die Subventionen an die Deutsche Steinkohle (DSK), eine Tochter des Essener RAG-Konzerns, werden nur noch bis einschließlich 2018 gewährt. Damit wurde praktisch das Ende des deutschen Steinkohlenbergbaus besiegelt, weil die deutsche Kohle ohne Subventionen (2007 von Bund und NRW etwa 2,5 Mrd. Euro) nicht wettbewerbsfähig ist. Derzeit liegt der Weltmarktpreis bei etwa einem Drittel der geologisch bedingt sehr hohen inländischen Förderkosten (von etwa 160 Euro pro Tonne). Zwar wurde eine Überprüfung dieses Beschlusses für das Jahr 2012 vereinbart, an der Tatsache des unter wirtschaftlichen, ökologischen und energiepolitischen Gesichtspunkten ineffizienten deutschen Steinkohlenbergbaus wird sich aber auch bis dahin nichts ändern.

Noch keine Beschlüsse gab es zur Finanzierung des Stilllegungsprozesses sowie der Alt- und Ewigkeitslasten des Steinkohlenbergbaus (Reparaturen der enormen Bergschäden, Abpumpen des Grundwassers etc.). Auch zu dem von der RAG geplanten Börsengang wurde noch nichts Konkretes vereinbart. Das Unternehmen will seine Sparten Chemie (Degussa), Energie (Steag) und Immobilien als Mischkonzern an der Börse platzieren und sich zugleich von der Steinkohle trennen. Die RAG erwartet, beim Börsen-

gang des Mischkonzerns 5 bis 6 Mrd. Euro einnehmen zu können. Mit diesen Erlösen soll eine Stiftung gegründet und finanziert werden, die sowohl für die Abwicklung der Steinkohlenförderung als auch für die Ewigkeitskosten zuständig sein soll. Die Politik sollte sich deshalb dafür einsetzen, dass beim Börsengang ein möglichst hoher Erlös erzielt wird und dabei insbesondere prüfen, ob nicht höhere Erlöse erzielt werden können, wenn die einzelnen Sparten getrennt am Kapitalmarkt platziert würden.

Es sollte unbedingt verhindert werden, dass auch noch die Ewigkeitskosten vom Steuerzahler getragen werden müssen. Immerhin sind aus der Staatskasse im Laufe der Jahre schon rund 130 Mrd. Euro gezahlt worden – und das, obwohl allen Beteiligten schon lange klar ist, dass mit diesen Geldern unter dem Strich kein Mehrwert erzielt wird. Auch das Argument der Energiesicherheit überzeugt schon seit langen nicht mehr, weil das in Deutschland geförderte Steinkohlenvolumen (2007 noch rund 21 Mio. t) ohne Probleme importiert werden könnte – sehr viel preiswerter und aus Ländern, zu denen auch in Zukunft stabile Handelsbeziehungen bestehen werden. Das Aus für den deutschen Steinkohlenbergbau ist zwar besiegelt, aber es sind noch wichtige Details zu klären – auch von denjenigen, die sich als „Gewinner“ des Kohlekompromisses feiern ließen.

Rainer Kambeck

*Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung
kambeck@rwi-essen.de*

CO₂-Emissionen

Alternativen zu Grenzwerten?

Transportbezogene Emissionen machen ca. ein Fünftel der europäischen CO₂-Emissionen aus und wachsen so stark, dass in anderen Sektoren bereits gewonnene Emissionsreduktionen teilweise wieder aufgehoben werden. Aus diesem Grund rückte der PKW-Verkehr in den letzten Wochen verstärkt in das Blickfeld der Europäischen Kommission. In einem neuen Strategiepapier empfiehlt sie eine Obergrenze für den durchschnittlichen Flottenverbrauch von Neuwagen europäischer Automobilhersteller von 130g CO₂ pro Kilometer bis 2012. Besonders deutsche Automobilhersteller wehren sich gegen eine gesetzlich festgelegte Obergrenze. Da sie bei Mittel- und Oberklasse-PKW führend sind, würden sie überproportional getroffen. Eine

Abwanderung von Produktionsstandorten ins Ausland und der Verlust von Arbeitsplätzen werden befürchtet.

Bisher bestand eine freiwillige Selbstverpflichtung vonseiten der Automobilindustrie auf eine Obergrenze von 120g CO₂ pro Kilometer. Es zeichnet sich seit langem ab, dass diese nicht eingehalten wird. Die Hersteller begründen dies mit gestiegenen Sicherheitsvorschriften innerhalb der EU einerseits und mit einem gesteigerten Interesse der Konsumenten an größeren Modellen andererseits. Beide Aspekte sorgten für ein erhöhtes Gewicht der Fahrzeuge, was wiederum zu einem höheren Kraftstoffverbrauch führe. Diese Entwicklungen würden bereits durch den technischen Fortschritt erreichte Emissionsreduktionen wieder aufheben. Die neue Obergrenze soll hier Abhilfe schaffen.

In der wirtschaftswissenschaftlichen Diskussion gelten gesetzliche Vorgaben für die maximal erlaubte Ausstoßmenge eines Schadstoffes nur in Ausnahmefällen als geeignet, um ein politisch festgelegtes Umweltziel zu erreichen. Sie ermöglichen es im Unterschied zu marktwirtschaftlichen Instrumenten nicht, Emissionen dort zu vermeiden, wo dies am kostengünstigsten möglich ist, da die Obergrenzen für alle Emittenten gleich sind. Doch welche Alternativen hat der Gesetzgeber bezüglich einer Verringerung der CO₂-Emissionen von PKW? Freiwillige Selbstverpflichtungen haben ihr Ziel verfehlt, und in der Diskussion um eine EU-weite CO₂-Steuer sind die Mitgliedstaaten auf Grund ihres Beharrens auf nationalen Hoheitsrechten weit von einer schnellen Einigung entfernt. Auch eine Integration von PKW-Emissionen in den europaweiten Handel mit Emissionszertifikaten erweist sich aufgrund einer geringen Lenkungswirkung bei den derzeitigen Zertifikatspreisen als problembehaftet und lässt sich zumindest nicht zeitnah realisieren. Eine gesetzlich festgelegte Obergrenze, unter dem Vorbehalt einer gewissen Flexibilisierung, scheint vor diesem Hintergrund durchaus angemessen, um CO₂-Emissionen zu senken und umwelttechnische Innovationen in der Automobilindustrie voranzutreiben. Nach einer Analyse des Fraunhofer-ISI rangiert Deutschland weltweit an zweiter Stelle der Patentanmeldungen für emissionsmindernde Technologien im Verkehr. Die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen könnten den deutschen Automobilherstellern und ihren Vorlieferanten somit sogar zu einem Wettbewerbsvorteil verhelfen.

Nele Glienke

*Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (ISI)
nele.glienke@isi.fraunhofer.de*

Literatur und Links zu diesen und anderen aktuellen wirtschaftspolitischen Themen finden Sie auf der Website der ZBW unter ECONIS Select www.zbw.eu/dienstleistungen/econis_select.htm