

# Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:  
Helmut G. Schmidt  
Heussallee 2-10, 5300 Bonn 1

Postfach: 1204 08  
Telefon: (02 28) 21 90 38/39  
Telex: 08 86 846 ppbr d



## Inhalt

Karl Weinhofer MdB, Mitglied im Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung des Deutschen Bundestages, zur Behauptung, die 35-Stunden-Woche schwäche die bundesdeutsche Konkurrenzfähigkeit: Widerlegung einer Legende.  
Seite 1

Dr. Herbert Günther MdL, Innenminister von Hessen, fordert den Verzicht auf den fälschungssicheren Personalausweis: Im Orwell-Jahr eine Last von uns nehmen.  
Seite 3

Horst Seefeld MdEP, Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments, beschreibt die Wirkung einer Klage gegen den EG-Ministerrat: Impulse für europäische Verkehrspolitik.  
Seite 5

39. Jahrgang / 94

16. Mai 1984

### Widerlegung einer Legende

Die Verkürzung der Wochenarbeitszeit schwächt nicht die Konkurrenzfähigkeit gegenüber Japan

Von Karl Weinhofer MdB  
Mitglied im Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung des Deutschen Bundestages

Die Auseinandersetzung um die 35-Stunden-Woche tritt in ihre heiße Phase. Während sich einerseits zeigt, daß die IG Metall auf eine breite Unterstützung ihrer Basis rechnen kann, werden auf der anderen Seite immer düstere Bilder über die Folgen der 35-Stunden-Woche gemalt. Sie erhöhe den Kostendruck auf die Unternehmen. Sie gefährde sogar bestehende Arbeitsplätze und schaffe keine neuen in der Bundesrepublik, sondern allenfalls in Japan. Sie ruiniere die internationale Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft.

Dieses bedrückende Szenario dürfte so manchem die Sprache verschlagen. Ob der geballten Argumente fällt einem dann oft nicht einmal auf, daß hier so gut wie keinerlei weitere Begründungen, geschweige denn Zahlen zur Untermauerung gegeben werden. Man verfährt nach einem bewährten Rezept: "Für uns in Deutschland - zur Rettung der deutschen Industrie sozusagen vor der gefährlichen englischen Konkurrenz - gibt es nur ein Mittel: niedrigere Löhne und längere Arbeitszeit." So hieß es schon 1978 beim Zentralverband Deutscher Industrieller als Antwort auf die sozialdemokratische Forderung nach dem Zehn-Stunden-Arbeitstag. Und heute ist's die gefährliche japanische Konkurrenz.

Aber damals wie heute beweisen alle Zahlen das Gegenteil, zeigen die Haltlosigkeit der Argumente der Unternehmerverbände. Die bundesdeutsche Wirtschaft ist konkurrenz- und wettbewerbsfähiger denn je. 1982 erreichte sie den Rekordhandelsbilanzüberschuß von 51 Milliarden DM, 1983

Verlag:  
Sozialdemokratischer  
Pressedienst GmbH  
Heussallee 2-10/217  
5300 Bonn 2

Kontoführer Umwelt  
mit maximaler Fähigkeit  
Recycling-Papier



waren es 42 Milliarden DM, immerhin das bisher drittbeste Ergebnis in der Geschichte. Damit nimmt die Bundesrepublik Deutschland im Welthandel Platz zwei hinter den USA und noch vor Japan ein. Noch deutlicher wird die hervorragende Stellung, wenn man den nominalen Warenexport der Bundesrepublik Deutschland mit dem anderer Länder vergleicht. Immerhin ging 1982 zum zweiten Mal nacheinander der Wert aller exportierten Waren auf dem Weltmarkt zurück. Bei den großen Drei (USA, Bundesrepublik Deutschland, Japan) konnte die Bundesrepublik Deutschland aber dennoch mehr verkaufen als im Vorjahr, während die beiden anderen einen Rückgang zu vermelden hatten.

Dabei ist noch ein weiterer Faktor zu beachten. Die wachsende Exportorientierung der deutschen Wirtschaft hat unter anderem auch mit dazu geführt, daß die DM in den letzten Jahren insgesamt sieben Mal aufgewertet werden mußte, sich also die Konkurrenzsituation bundesdeutscher Unternehmer dadurch kurzfristig verschlechterte. Und doch konnte auch das den weiteren Anstieg nicht aufhalten.

Nun sollen es - so die Arbeitgeber - aber gerade die steigenden Kosten des Faktors Arbeit sein, die die internationale Wettbewerbsfähigkeit ruinieren. Dafür gelieferte Zahlenbeispiele klingen auf den ersten Blick auch ganz eingängig. Und dennoch sind sie falsch. Zur Beurteilung der Frage, ob der Faktor Arbeit teurer (oder zu teuer) geworden ist, muß stets die Entwicklung von Arbeitskosten und Arbeitsleistung zusammen gesehen werden. Das ergibt aber ein völlig anderes Bild: Gemessen an der Produktionsleistung der Beschäftigten sind die Arbeitskosten nämlich gesunken. Die Lohnstückkosten liegen nach Berechnungen des DGB 1983 real (inflationbereinigt) um etwa sechs Prozent niedriger als 1975.

Die Unternehmensverbände werden diese Zahlen anzweifeln. Aber selbst die ihnen sicherlich nicht fern stehende "Frankfurter Allgemeine Zeitung" berechnete für 1983 einen bloßen Anstieg von 2,5 Prozent bei den Lohnkosten je Produkteinheit (unklar, ob nominal oder real) und für 1984 nur von 1,5 Prozent. Darin sieht sie für 1983 eine erheblich geringere Steigerung als in den meisten Konkurrenzländern, und für 1984 einen durchschnittlich viermal so starken Anstieg bei den wichtigsten Wettbewerbern. An anderer Stelle wurden für 1983 folgende Zuwachsraten genannt: USA drei Prozent, Japan 3,5 Prozent, Frankreich zehn Prozent, Italien 15,5 Prozent. Da sind also noch erhebliche Spielräume vorhanden, die selbst bei Einführung der 35-Stunden-Woche auf einen Schlag keine wesentlichen Wettbewerbsnachteile erwarten lassen.

Die stark anwachsende Exportorientierung der bundesdeutschen Wirtschaft hat aber auch noch etwas anderes zur Folge gehabt: Die Inlandsnachfrage blieb dabei auf der Strecke. Hier die Fakten: Während sich die Ausfuhr von 1970 bis 1981 um 95 Prozent erhöhte, stieg die Inlandsnachfrage im gleichen Zeitraum nur um 34 Prozent. Kein Wunder, wenn man zum Vergleich die Entwicklung bei den Einkommen heranzieht. Die privaten Nettoprofiten des Jahres 1983 lagen real um 30 Prozent über dem Niveau von 1975. Hingegen stiegen die realen Nettolöhne im gleichen Zeitraum gerade um 3,2 Prozent. Kein Wunder also, daß im Inland die kaufkräftige Nachfrage fehlte.

Es droht also nicht so sehr die Verlagerung deutscher Arbeitsplätze nach Japan durch die Einführung der 35-Stunden-Woche. Vielmehr bleibt ohne deren Einführung bei vollem Lohnausgleich die Gefahr bestehen, daß immer weniger Arbeitnehmer in der Bundesrepublik noch mehr als bisher Erzeugnisse produzieren, die nicht sie, sondern Arbeitnehmer und Industrie in Japan und anderswo kaufen können.

(-/16.5.1984/ks/rs)

+ + +



Auf den maschinenlesbaren Ausweis verzichten

Im Orwell-Jahr würde eine Last von uns genommen

Von Dr. Herbert Günther MdL

Innenminister von Hessen

Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 15. Dezember 1983 zum Volkszählungsgesetz hat Epoche gemacht. Alle politisch Verantwortlichen sollten das in dem Urteil festgeschriebene Recht des Bürgers auf informationelle Selbstbestimmung ernst nehmen und hieraus die Konsequenzen ziehen. Vor allem muß Bereitschaft vorhanden sein, Gesetzesvorhaben grundlegend zu revidieren oder zu streichen, wenn sie nach den vom Bundesverfassungsgericht aufgestellten Grundsätzen die freie Entfaltung der Persönlichkeit gefährden.

Mir geht es vor allen Dingen um den neuen fälschungssicheren und maschinenlesbaren Personalausweis. Als die Innenministerkonferenz des Bundes und der Länder 1978 die Einführung dieses Ausweises beschloß, geschah dies vor allem vor dem Hintergrund der damals häufig festzustellenden Praxis terroristischer Gewalttäter, sich durch Einbrüche in die Gebäude von Personalausweisbehörden Blankettvordrucke zu beschaffen, um sie zur Herstellung falscher Personalausweisdokumente zu verwenden. Die Gefahren, die mit Hilfe von gefälschten Personalausweisen von diesem Personenkreis ausgehen, sind inzwischen unstreitig geringer geworden.

Gleichwohl verkenne ich nicht, daß die Ausweis-Delikte im Rahmen der allgemeinen Kriminalität von großer Bedeutung sind, wofür die Tatsache, daß die Polizei bundesweit zur Zeit über 380.000 Personalausweise sucht, als Hinweis dienen mag. Die damit verbundene Unsicherheit im Rechts- und Wirtschaftsleben kann deshalb nur dadurch wirkungsvoll beseitigt werden, daß durch einen Einschnitt die weitere Verwendbarkeit der jetzt gültigen Dokumente ausgeschlossen wird. Der Nutzen der Fälschungssicherheit (die auch nur in der Theorie 100prozentig ist) läge darin, zukünftig eine vergleichbare Entwicklung wie in der Gegenwart zu erschweren. Es muß jedoch die Frage erlaubt sein, ob dieser Nutzen es alleine rechtfertigt, ein neues Personalausweisystem mit beträchtlichem Kostenaufwand für Bürger und Verwaltung einzuführen.

Selbst wenn man diese Frage noch bejaht, so stehen jedenfalls der vorgesehenen Maschinenlesbarkeit nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts erhebliche rechtliche Bedenken entgegen.

Als Hauptbegründung für die Maschinenlesbarkeit wird immer wieder angeführt: Sie diene dazu, die Kontrolle des Grenzübertrittspapiers zu beschleunigen und damit die Wartezeiten der Reisenden zu verkürzen oder die Fahndung nach Kriminellen zu intensivieren. Wenn dieses Argument auch auf die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und den Europarat zurückgeht, so trägt es schon deshalb nicht, weil außer der Bundesrepublik Deutschland kein Europarat- oder ICAO-Mitglied bereit oder in der Lage ist, uns zu folgen. Wo bleibt denn zum Beispiel für Autofahrer die Beschleunigung an den Grenzen, wenn es für den Bundesbürger (und nur für den!) zwar einfacher sein wird, die Bundesrepublik zu verlassen, aber 200 m weiter



die Einreisekontrolle ins Nachbarland nach altüberlieferter Methode erfolgt? Ganz abgesehen davon, wird ein Zeitgewinn für Bundesbürger erst dann spürbar werden, wenn fünf Jahre nach der Einführung, also vielleicht 1990, alle Ausweispflichtigen damit ausgestattet sind. Entfielen demnächst die Grenzkontrollen zu den Benelux-Staaten ganz, so ginge das Beschleunigungs-Argument insoweit erst recht ins Leere.

Sollte der Beschleunigungseffekt in Wirklichkeit aber nur dazu dienen, die Grenzkontrollen zur besseren Kriminalitätsbekämpfung zu intensivieren, so ist bisher mit keinem Wort dargelegt, daß das gegenwärtig praktizierte Verfahren mangelhaft und andere Abhilfe nicht möglich ist.

Die viel gewichtigere Begründung für meine Forderung, jedenfalls auf die Maschinenlesbarkeit des neuen Personalausweises zu verzichten, aber ist - und darin schließe ich mich den jüngsten Empfehlungen der Datenschutzbeauftragten des Bundes und der Länder an -, daß ein mit der Maschinenlesbarkeit möglicherweise infolge intensiverer Grenzkontrollen erreichbarer Sicherheitsgewinn - und erst recht ein bloßer Zeitgewinn - in keinem Verhältnis zu den neuen, uneingrenzbaaren Risiken steht, die sich daraus für das Persönlichkeitsrecht des Bürgers ergeben. Das gilt selbst dann, wenn die Bonner Regierungskoalition den Forderungen der Datenschutzbeauftragten von 1979 nach bereichsspezifischen Datenschutzregelungen sowie den Empfehlungen des Bundestages von 1980 nachkommen sollte, ein - zugegebenermaßen - unrealistischer Fall.

Da abzusehen ist, daß neue Computer-Generationen ohnehin bald in der Lage sein werden, auch den gegenwärtig noch gültigen Personalausweis zu lesen, muß dieser Entwicklung nicht noch Vorschub geleistet werden. Die Zeit sollte vielmehr genutzt werden, um den Datenschutz insbesondere auch im Sicherheitsbereich vorbeugend weiter auszubauen, damit der Gesetzgeber der technischen Entwicklung nicht hinterherhinkt.

Gerade wegen der Problematik der Maschinenlesbarkeit wird niemand dem neuen Personalausweissystem auch nur eine Träne nachweinen, wenn man am besten ganz darauf verzichtete. Im Orwell-Jahr würde eine Last vom Land genommen.

(-/16.5.1984/ks/rs)

+ + +



Impulse für die europäische Verkehrspolitik

Untätigkeitsklage hat bereits Bewegung bei den EG-Verkehrsministern erzeugt

Von Horst Seefeld MdEP

Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments

Das Europäische Parlament hat bekanntlich - vor nicht ganz eineinhalb Jahren - beim Europäischen Gerichtshof Klage gegen den Ministerrat wegen Untätigkeit auf dem Gebiet der gemeinsamen Verkehrspolitik erhoben.

Dieser Schritt war juristisch und politisch eine völlige Neuheit. Ein gewähltes Parlament verklagt den "allmächtigen" Gesetzgeber, daß er gegen den EWG-Vertrag, also die "Verfassung" der Gemeinschaft verstoßen hat. Dies war das letzte politische Instrument, das dem Europäischen Parlament nach langem nutzlosen Fordern und Mahnen zur Verfügung stand, von dem es entschlossen Gebrauch machte und das wie eine Bombe beim Rat eingeschlagen hat. Jedenfalls zeigten sich die jeweiligen Präsidenten, sei es der deutsche Verkehrsminister Dollinger anfangs 1983 oder jetzt die französische Präsidentschaft, sehr bemüht und gesprächsbereit, während zuvor die Vorschläge des Parlaments zusammen mit denen der Kommission in den Schubladen des Rates und seiner Ständigen Vertreter verstaubten.

Gerichtsverfahren dauern ihre Zeit. Der Gerichtshof scheint seine Sache sehr ernstzunehmen und den Fall in aller Gründlichkeit zu prüfen. Das schriftliche Verfahren ist mittlerweile abgeschlossen und die Prozeßbevollmächtigten des Parlaments warten darauf, vom Gerichtshof zur mündlichen Verhandlung geladen zu werden. Während wir auf der politischen Ebene also schon die ersten Früchte unserer Klage ernten konnten, warten wir mit Zuversicht auf die Entscheidung der europäischen Justitia.

Man wird aber fragen, ob es denn um die europäische Verkehrspolitik wirklich so schlecht aussieht, daß die Klage des Europäischen Parlaments gerechtfertigt ist. Sind nicht in den vergangenen 25 Jahren doch eine ganze Reihe von Rechtsakten erlassen worden (etwas mehr als 70), die europäische Regelungen auf den verschiedenen Sektoren des Verkehrswesens einführen?

Die europäischen Abgeordneten sind der Überzeugung, daß diese vereinzeltten Regelungen, vergleicht man sie mit dem was nötig wäre, die Versäumnisse des Ministerrates erst richtig deutlich werden lassen. Der Ministerrat hat selbst eingeräumt, daß für eine gemeinsame Verkehrspolitik weitere Maßnahmen erforderlich sind. Und die niederländische Regierung hat in einem Memorandum im März 1983 zum Ausdruck gebracht, daß in der gemeinschaftlichen Konzeption für den Verkehrssektor noch wesentliche Punkte fehlen und von einer zusammenhängenden gemeinsamen Verkehrspolitik kaum gesprochen werden kann. Ähnliche Bekundungen des Verständnisses oder gar von Unterstützung der Untätigkeitsklage hat in persönlichen Gesprächen mit mir auch der eine oder andere nationale Verkehrsminister aus der Gemeinschaft abgegeben.

Die Verkehrspolitiker des Europäischen Parlaments vertreten seit eh und je die Meinung, daß man nicht für den Bereich eines Verkehrsträgers, zum Beispiel die Eisenbahn oder den Güterkraftverkehr, Regelungen treffen kann, ohne daß dies Rückwirkungen auf andere Verkehrsträger hätte, und auch im Bereich ein und desselben Verkehrsträgers können erhebliche Verzerrungen auftreten, wenn eine an und für sich vernünftige Regelung aus



dem Kontext der Maßnahmen gerissen wird, in den sie hineingehört, und isoliert erlassen wird. Diese Problematik stellt sich verschärft in der gemeinsamen Verkehrspolitik, deren Aufgabe es ist, zehn unterschiedlich strukturierte Verkehrsmärkte zu einem gemeinsamen Markt zu verschmelzen. Aus diesen Gründen hat der Verkehrsausschuß des Europäischen Parlaments seit über 20 Jahren unablässig gefordert, daß der Ministerrat, wie in Artikel 74 des EWG-Vertrags vorgesehen, zunächst den Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik rechtsverbindlich festlegt. Ist dieser Rahmen erst einmal festgelegt, so ist es für jedermann erkennbar, wie die einzelnen Maßnahmen ineinandergreifen sollten, und es kann nicht bei jedem Einzelproblem die gesamte Grundsatzproblematik der Verkehrspolitik aufgeworfen werden.

Dieser vertragliche Auftrag wurde vom Ministerrat bis heute nicht erfüllt, ja man kann sogar sagen, er hat sich nicht einmal ernsthaft um die Erfüllung dieser Verpflichtung bemüht. Diese vertragswidrige Unterlassung ist der erste Vorwurf der Untätigkeitsklage des Parlaments.

Unter diesen Umständen war es kaum verwunderlich, daß der Ministerrat nur in den seltensten Fällen zu einer Beschlußfassung über die von der Kommission vorgelegten und vom Europäischen Parlament gutgeheißenen Vorschläge zu Einzelproblemen aus dem Verkehrsbereich gelangen konnte. Unzählige Vorschläge sind von der Kommission wieder zurückgezogen worden, nachdem sie jahrelang in den Schubladen des Rates verstaubten. Aus den immer noch zahlreichen Kommissionsvorschlägen, die dem Rat nach wie vor vorliegen, wählte der Verkehrsausschuß 16 Einzelfälle aus, in denen er überzeugt ist, daß es der Ministerrat unter Verletzung seiner Pflichten aus dem EWG-Vertrag unterlassen hat, eine Entscheidung über den betreffenden Vorschlag zu treffen. Dieser 16-fache Vorwurf geht ganz bewußt nicht dahin, daß der Rat diese Vorschläge nicht angenommen hat. Der Ministerrat kann einen Vorschlag auch abändern oder wenn der ganz und gar unannehmbar ist, völlig ablehnen, aber er muß innerhalb einer vernünftigen Frist eine Entscheidung treffen, und zwar gegebenenfalls mit den Mehrheiten, die der EWG-Vertrag selbst vorsieht. Wenn der Ministerrat aber innerhalb einer angemessenen Frist keine Entscheidung trifft, so verletzt er die Vorschriften des EWG-Vertrages und die Rechte der anderen Institutionen der Gemeinschaft.

Was sind nun die Folgen, wenn der Europäische Gerichtshof, wie wir hoffen, vor Ablauf dieses Jahres der Klage des Europäischen Parlaments stattgibt? Ein solches Urteil würde freilich noch nicht die fehlende gemeinsame Verkehrspolitik schaffen, sondern lediglich feststellen können, daß der Ministerrat den EWG-Vertrag verletzt hat. Es ist aber damit zu rechnen, daß dieser dann unter dem Druck der Autorität des Gerichtshofes die notwendigen Entscheidungen fällt, denn der Gemeinschaftsgesetzgeber wird es sich nicht leisten können, eine förmlich festgestellte Rechtsverletzung weiter bestehen zu lassen.

Wir Europapolitiker erhoffen uns durch eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes Impulse für eine gemeinschaftliche Verkehrspolitik. Immerhin ist allein schon durch das Einbringen der Untätigkeitsklage Bewegung in den Ministerrat gekommen - und das ist gut.

(-/16.5.1984/eh/rs)

+ + +

