

Article — Published Version

Kurz kommentiert: Tarifverhandlungen - Krankenhausreform - Bombardier - Deutsche Bank - EU- Automobilsektor

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: (2002) : Kurz kommentiert: Tarifverhandlungen - Krankenhausreform - Bombardier - Deutsche Bank - EU-Automobilsektor, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Springer, Heidelberg, Vol. 82, Iss. 2, pp. 65-66

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/41275>

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.

Tarifverhandlungen Auf Vernunft setzen

In der gerade begonnenen Metall-Tarifrunde stehen sich Gewerkschaften und Arbeitgeber angesichts von Lohnforderungen in Höhe von 6,5% noch unversöhnlich gegenüber. Zweifelsohne würden Tarifabschlüsse nur wenig unterhalb dessen die Preisstabilität gefährden sowie die labile Konjunktur und die unbefriedigende Beschäftigungssituation zusätzlich belasten.

Panik ist deshalb gleichwohl noch nicht angezeigt. Denn es gehört zum Ritual von Tarifverhandlungen, daß zu deren Beginn Gewerkschaftsforderungen und Arbeitgeberangebot mehr oder weniger weit auseinanderklaffen. Schaut man in die Vergangenheit, zeigt sich, daß überhöht erscheinende Lohnforderungen nicht automatisch volkswirtschaftlich angemessene Abschlüsse ausschließen. 1994 war die konjunkturelle Situation ähnlich ungünstig wie derzeit; vorausgegangen war eine Rezession und die Inflationsrate war noch etwas höher gewesen. Obwohl die Gewerkschaften damals zwischen 5,5 und 6% Lohnerhöhung gefordert hatten, begnügten sie sich letztlich mit 1,9%.

Die Friedenspflicht für diese Metall-Lohnrunde endet Ende März. Es besteht also noch einige Zeit, um sich in den Positionen anzunähern, und es werden bis dahin auch noch einige wichtige Daten für die Entscheidungsfindung hinzukommen. So die neueste Inflationsrate, die sich schon im Februar wieder verringern wird, nämlich auf merklich unter 2%. Zieht man überdies die steuerbedingten Preiseffekte ab, die ohnehin nicht in die Lohnfindung eingehen sollten, so wird die jahresdurchschnittliche Teuerungsrate in diesem Jahr nach Einschätzung des HWWA auf annähernd 1% zurückgehen. Eine Fortsetzung der moderaten Lohnpolitik der vergangenen Jahre würde durchaus die Reallöhne steigen lassen und zugleich zur wirtschaftlichen Besserung beitragen. jh

Krankenhausreform Bundesländer mauern

Der Krankenhausbereich enthält eine Menge Sprengstoff für eine weitere Kostenexplosion im Gesundheitswesen, denn insbesondere hier sind erhebliche Steigerungen des Aufwands aufgrund des medizinisch-technischen Fortschritts und der demographischen Entwicklung zu erwarten. Die Kosten der stationären Behandlung waren schon in der Vergangenheit im Vergleich zu den Gesamtkosten der

Krankenversorgung weit überdurchschnittlich gestiegen. Gleichzeitig liegt Deutschland bei der Bettenzahl pro Einwohner in der EU an der Spitze.

Die seit langem geplante Krankenhausreform ist nun Anfang Februar im Bundesrat gescheitert. Bei diesem wichtigen gesundheitspolitischen Projekt war vorgesehen, das Abrechnungssystem der Krankenhäuser ab 2004 auf Fallpauschalen umzustellen. Ausgestattet werden die Krankenhäuser bis 2007 aber noch weitgehend nach den alten Krankenhausbudgets. Bei einem Fallpauschalensystem würde sich eine maximale Auslastung der Betten nicht mehr lohnen, ineffiziente Kliniken müßten schließen. Klinikschließungen werden aber aus politischen Gründen vor allem von den Kommunen abgelehnt, zumal gegenwärtig nicht sie, sondern letztlich die Kassen den Betrieb auch überdimensionierter Krankenhauskapazitäten finanzieren.

An dem Abstimmungsverhalten der Länder zeigt sich wieder einmal die geringe Bereitschaft, Reformen durchzuführen, die klar zurechenbare Einschnitte verursachen. Sichtbar wird außerdem, wie alle Interessengruppen gemeinsam jede sinnvolle Änderung blockieren. So befürchten beispielsweise die Krankenhausärzte Nachteile für die Patienten durch kürzere Liegezeiten. Diese würden erst gar nicht entstehen, wenn die ambulante und die stationäre Behandlung besser verzahnt wären. Aber auch diese Reform war schon vor zwei Jahren – vor allem auf Druck der Kassenärztlichen Vereinigungen – im Bundesrat gescheitert. er

Bombardier Ordnungspolitisches Lehrstück

Seitdem der Schienenfahrzeughersteller Bombardier die Schließung des in Sachsen-Anhalt gelegenen Standortes Ammendorf nach der Intervention des Kanzlers zurückgenommen hat, rätselt die Öffentlichkeit über die Motive: Beugte sich das Unternehmen politischem Druck, oder wurden ihm staatliche Vergünstigungen und Aufträge von der D-Bahn in Aussicht gestellt? Beides könnte den Bund teuer zu stehen kommen. Schwingt der Kanzler die Peitsche, dann gibt er potentiellen Investoren das Signal, daß sie sich in eine Falle begeben, aus der sie zwar hinein, aber nicht mehr herauskommen. Lockt er mit dem Zuckerbrot, macht er sich in Zukunft erpreßbar.

Es scheint, daß der Kanzler sein Amt mit dem eines Landesfürsten oder Lokalpolitikers verwechselt. Für diese mag es angehen, in der Region ansässigen Betrieben beizustehen, die von überregionaler Konkurrenz bedrängt werden, vorausgesetzt, daß die natio-

nalen oder supranationalen Instanzen darüber wachen, daß die Unterstützung nicht den Wettbewerb verfälscht. Diese ihm aufgetragene Schiedsrichterfunktion hat der Bundeskanzler bei seiner Intervention zugunsten von Ammendorf aus dem Blick verloren. Auf dem deutschen Markt für Schienenfahrzeuge konkurrieren neben Bombardier zwei weitere deutsche Anbieter. Darüber hinaus hat Bombardier in Deutschland mehrere Produktionsstandorte, die nicht nur in einem Komplementaritäts-, sondern auch in einem Konkurrenzverhältnis stehen. Nach den bekannt gewordenen Restrukturierungsplänen von Bombardier konkurriert Ammendorf z.B. vor allem mit dem brandenburgischen Henningsdorf.

Bislang haben es die Bundesregierungen im Interesse ihrer Regierungsfähigkeit tunlichst unterlassen, ihre neutrale Position aufzugeben. Anders als in Bonn fehlt es der Bundesregierung in Berlin offenbar an dem notwendigen Instinkt oder an geeigneten Ratgebern
hä

Deutsche Bank

Neue Corporate Governance

Die Deutsche Bank versucht den Spagat, im Mantel des deutschen Aktienrechtes, das eine institutionelle Trennung zwischen dem Aufsichtsrat und dem gesamtverantwortlichen Vorstand fordert, die amerikanische Unternehmensverfassung zu etablieren. Dieses integriert den deutschen Aufsichtsrat und Vorstand zum Board, in dem Non Executive Directors – unter Führung des Chairmans – und Executive Directors – unter Führung des Chief Executive Officer (CEO) – vertreten sind. Häufig sind die Funktionen des Chairmans und des Chief Executive Officer in Personalunion verbunden.

Das zentrale Gremium der Deutschen Bank wird künftig das Group Executive Committee sein. Es besteht zum einen aus dem traditionellen – auf fünf Mitglieder reduzierten – Konzernvorstand, der allerdings keine operativen, sondern nur noch strategische Aufgaben wahrnimmt. Zum anderen gehören dem Gremium sieben „Global Business Heads“ an, denen das operative Geschäft anvertraut ist. Sie sind allein dem Vorsitzenden des Konzernvorstandes verpflichtet, der dadurch de facto die herausgehobene Stellung eines Chief Executive Officer einnimmt.

Die Frage ist nun, welche Rolle künftig die vier auf Stabsfunktionen zurückgesetzten Mitglieder des Konzernvorstandes spielen, die ja nach deutschem Recht weiterhin die Gesamtverantwortung für den Konzern tragen. Mutieren sie zu „Non Executive Members of the Board“, also zum „Aufsichtsrat“ nach amerikani-

ischem Muster? Was wird dann aber aus dem nach deutschem Recht für die Kontrolle und die strategische Ausrichtung zuständigen Aufsichtsrat? Man kann die Prognose wagen, daß die Deutsche Bank eine Entwicklung angestoßen hat, die das deutsche Modell der Corporate Governance auf den Prüfstand stellt. Für den Ausgang dieses Systemwettbewerbs spielt auch eine Rolle, daß die Deutsche Bank sich dem deutschen Modell durch Verlagerung des Konzernsitzes nach London entziehen könnte. hh

EU-Automobilsektor

Abbau von Preisdifferenzen

Wieder einmal beschäftigt sich die EU-Kommission mit dem Automobilsektor. Schon in der Vergangenheit war der Sektor häufig in die Schlagzeilen geraten, weil es erhebliche Preisunterschiede bei Autos in den einzelnen Ländern der Union gibt. Eine mögliche Ursache hierfür ist die derzeit gültige Gruppenfreistellungsverordnung von 1995, die dem Kraftfahrzeugsektor eine besondere Art der vertikalen Vertriebsbindung über Händler mit Regionalmonopolen erlaubt. Diese Freistellung läuft am 30. September 2002 aus.

Wettbewerbskommissar Monti schlägt nun vor, daß die Automobilhersteller in Zukunft zwischen zwei Systemen zu wählen haben. Entweder sie erhalten die regionalen Monopole und eine quantitative Begrenzung der Zahl der Händler aufrecht. Doch auch in diesem Falle könnten die Händler in anderen Mitgliedsländern Filialen unterhalten und Automobile an Zwischenhändler – etwa Supermärkte – weiterverkaufen. Oder die Vertriebshändler werden von den Herstellern nach qualitativen und möglicherweise auch quantitativen Kriterien ausgewählt, besäßen dann allerdings kein Regionalmonopol mehr. In jedem Falle können Händler mehrere Marken vertreiben und nicht mehr gezwungen werden, selbst Reparaturen durchzuführen – diese können in Zukunft auch subkontrahiert werden.

Die Kommission dürfte mit diesen Neuerungen ihrem Ziel, die Preisdifferenzen bei Automobilen auf dem Binnenmarkt zu verringern, wohl näher kommen. Auch der Wettbewerb auf dem Werkstattsektor dürfte zunehmen, weil viele Hersteller die Auswahl der Händler nach von ihnen festgelegten qualitativen Mindeststandards bevorzugen dürften; quantitative Beschränkungen würden wohl erodieren. Insgesamt sind die Änderungen eher vorsichtig und die Wirkungen werden eher langsam als abrupt auftreten. Daß sie nicht nur kosmetischer Natur sind, zeigt der geballte Widerstand des Sektors. kra