

Von engagiert bis abwartend

Investitionen. Private Unternehmen und die öffentliche Hand haben zuletzt eher zurückhaltend in neue Maschinen, Gebäude und andere Anlagen investiert. Die Entwicklung in den einzelnen Sparten war allerdings recht unterschiedlich. Vor allem bei den Fahrzeuginvestitionen gab es zum Teil starke Schwankungen.

Der Internationale Währungsfonds (IWF) hat erst kürzlich gemahnt, Deutschland müsse mehr investieren, um das Wirtschaftswachstum anzukurbeln. Zwar hatten die IWF-Experten dabei vor allem staatliche Investitionen in die Infra-

struktur im Blick. Doch der Zusammenhang gilt auch für die privaten Unternehmen: Nur wenn genügend neue, moderne Fertigungskapazitäten entstehen, kann die deutsche Wirtschaft wachsen und neue Arbeitsplätze schaffen.

Tatsächlich ist die Investitionsdynamik in Deutschland derzeit nicht allzu stark. Nachdem die staatlichen und privaten Anlageinvestitionen 2013 sogar leicht zurückgegangen sind, ist 2014 laut IW-Prognose zwar ein Plus von 3 ½ Prozent drin. Doch schon 2015 wachsen die Anlageinvestitionen voraussichtlich wieder langsamer (vgl. iwd 40/2014).

Solche zusammenfassenden Zahlen lassen allerdings leicht vergessen, wie vielschichtig der Investitionsbegriff ist. Entsprechend unterschiedlich sind auch die Trends in den einzelnen Teilbereichen, wie ein Blick auf die zurückliegenden Jahre verdeutlicht (Grafik Seite 2):

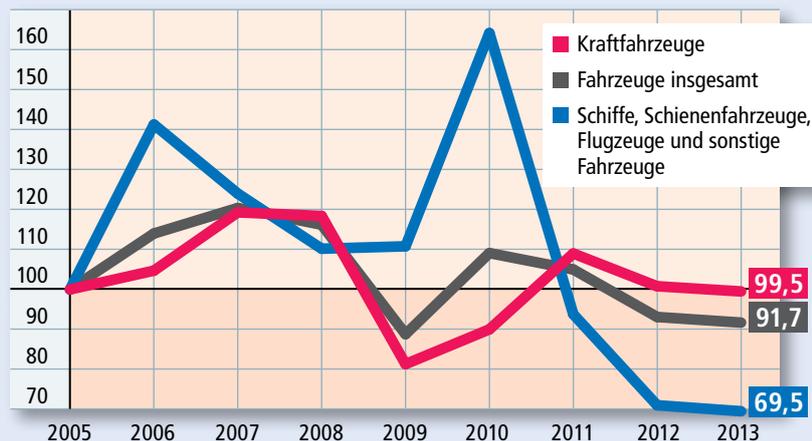
- **Ausrüstungsinvestitionen.** Mit 176 Milliarden Euro entfiel 2013 knapp ein Drittel aller Bruttoanlageinvestitionen in Deutschland auf Ausrüstungen. Dieser Bereich lässt sich nochmals unterteilen:

Maschinen und Geräte machten im vergangenen Jahr 73 Prozent aller Ausrüstungsinvestitionen aus.

Hier gab es über die vergangenen drei Jahre hinweg nur geringe →

Fahrzeuginvestitionen in Deutschland

Preis-, saison- und arbeitstäglich bereinigte Bruttoinvestitionen, 2005 = 100



Ursprungsdaten: Statistisches Bundesamt

Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

© 2014 IW Medien · iwd 42

Inhalt

Fachkräfte. Größere Unternehmen stellen vermehrt Fachkräfte aus dem Ausland ein, kleinere Firmen zögern oft noch.
Seite 3

Außenhandel. Deutschland profitiert im Geschäft mit den Ölländern durch den Export von Investitionsgütern – und ist so trotz der teuren Ölimporte im Plus.
Seite 4-5

Arbeitsmarkt. Die Bahn beschäftigt immer mehr Mitarbeiter, aber Lokomotiven, Züge und Co. bleiben eine Domäne der Männer.
Seite 6

Tarifpolitik. Arbeitgeberverbände und Gewerkschaften handeln meist Branchentarifverträge aus. Daneben gibt es aber auch Firmenverträge.
Seite 7

Nachhaltigkeit. Mehr Firmen nehmen ihre Lieferanten in die Pflicht, soziale und ökologische Standards zu erfüllen. Dies zeigt eine IW-Studie.
Seite 8

Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

Präsident:
Arndt Günter Kirchoff
Direktor:
Professor Dr. Michael Hüther
Mitglieder:
Verbände und Unternehmen
in Deutschland

→ reale Zuwächse – vor allem weil die deutschen Unternehmen angesichts der noch immer nicht überwundenen Staatsschuldenkrise in Europa und wegen der aktuellen Entwicklungen in der Ukraine und im Nahen Osten verunsichert sind.

Daneben umfasst die Kategorie der Ausrüstungen vor allem die Käufe von Fahrzeugen durch Firmen und die öffentliche Hand. In diesem Bereich war zwischen dem vierten Quartal 2010 und dem ersten Quartal 2013 sogar ein realer Rück-

gang um 23 Prozent zu verzeichnen. Doch auch hier gilt es zu differenzieren (Grafik Seite 1):

Die Investitionen in gewerblich genutzte Kraftfahrzeuge – also Firmenwagen und Lkws – waren 2013 etwa 10 Prozent höher als im Jahr 2010. Bei Schiffen, Lokomotiven, Flugzeugen und sonstigen Fahrzeugen gab es dagegen ein Minus von 57 Prozent.

Die Investitionen deutscher Reeder in neue Schiffe zum Beispiel sanken – nach einem siebenjährigen Aufschwung – von 10,6 Milliarden

Euro 2010 auf nur noch 2,4 Milliarden Euro drei Jahre später. Hier machte sich die globale Finanz- und Wirtschaftskrise erst mit Verzögerung bemerkbar, weil zwischen der Bestellung eines Frachtschiffs und dessen Auslieferung und Bezahlung im Schnitt rund zwei Jahre liegen. Inzwischen ordern die Reeder jedoch wieder mehr, weil die hohen Treibstoffkosten den Trend zu neuen, größeren Schiffen vorantreiben.

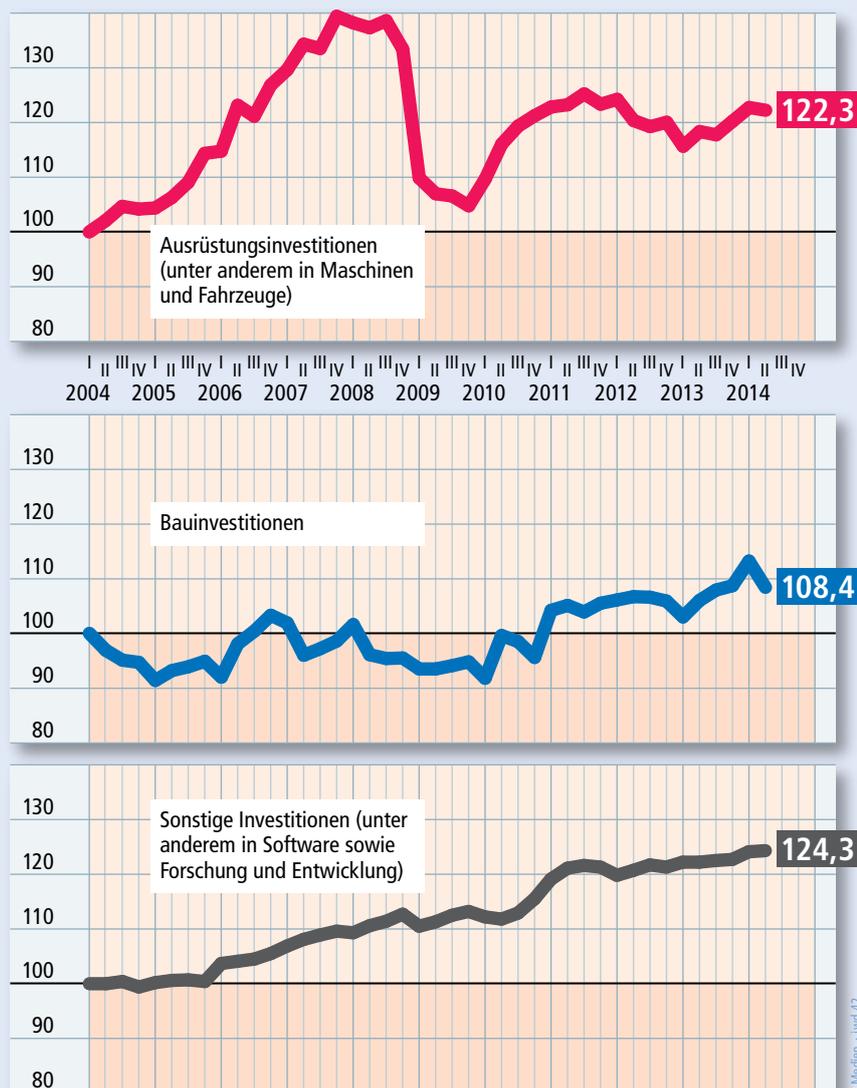
- **Bauinvestitionen.** Die realen Investitionen in Wohn- und Geschäftsgebäude summierten sich im vergangenen Jahr auf 279 Milliarden Euro. Gegenüber dem Tiefpunkt von 2009 bedeutete das einen realen Zuwachs von mehr als 12 Prozent. Im Jahr 2013 schrumpfte der Gewerbebau allerdings preisbereinigt um 1,8 Prozent – offenbar hielten sich die Unternehmen bei der Errichtung neuer Werkhallen ebenso zurück wie beim Kauf von Maschinen.

Im Wohnungsbau gab es 2013 mit 0,6 Prozent zwar ein kleineres Plus als in den vorherigen beiden Jahren – am grundsätzlichen Aufwärtstrend dieser Sparte dürfte sich allerdings vorerst nichts ändern. Denn die Einkommen der Bundesbürger steigen weiter und die Finanzierungsbedingungen für Häuslebauer bleiben günstig.

- **Sonstige Investitionen.** In diesem Bereich ging es in den vergangenen Jahren relativ stetig bergauf. Ein Grund dürfte sein, dass die hier enthaltenen Investitionen in Software eher dem langfristigen technischen Fortschritt als kurzfristigen Konjunkturtrends folgen. Und auch die Forschungs- und Entwicklungsausgaben, die erst seit kurzem als Investitionen erfasst werden (vgl. iwD 37/2014), haben einen recht langen Zeithorizont.

Investitionen: Unterschiedliche Trends

Preis-, saison- und arbeitstäglich bereinigte Bruttoanlageinvestitionen in Deutschland, 1. Quartal 2004 = 100



Zuwanderer mit Potenzial

Fachkräfte. Große Konzerne haben sich bereits darauf eingestellt, mehr Fachkräfte aus dem Ausland einzustellen. Kleine und mittlere Unternehmen dagegen benötigen oftmals noch Hilfestellung.

Deutschland wandelt sich zum Einwanderungsland: Laut Statistischem Bundesamt sind 2013 rund 1,2 Millionen Menschen nach Deutschland zugezogen. Zieht man die Zahl derer ab, die der Bundesrepublik im selben Zeitraum den Rücken gekehrt haben, bleiben immer noch etwa 430.000 Menschen übrig. Solch einen hohen Wanderungsüberschuss gab es zuletzt 1993.

Unter den Zuwanderern gibt es viele gut ausgebildete Fachkräfte, von denen die heimische Wirtschaft profitiert. Insbesondere große Unternehmen haben das Potenzial ausländischer Fachkräfte zur Stärkung ihrer Wettbewerbsfähigkeit erkannt. So zeigt eine repräsentative Unternehmensbefragung, der sogenannte Qualifizierungsmonitor des Bundeswirtschaftsministeriums (Grafik):

Zwei von drei Firmen mit mindestens 5.000 Beschäftigten wollen in Zukunft Fachkräfte aus dem Ausland anheuern – definitiv oder eventuell.

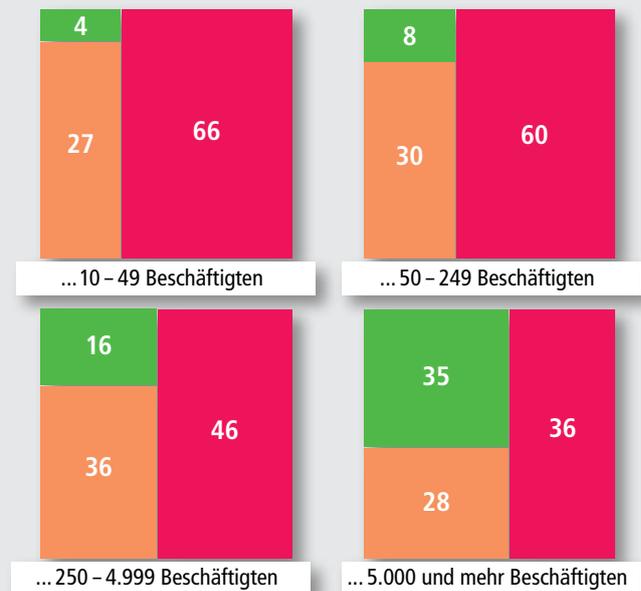
Der Hauptgrund für diese Offenheit seien Fachkräfteengpässe auf dem heimischen Arbeitsmarkt, sagen zwei Drittel aller engagierten Unternehmen. Aber auch die bessere Erschließung ausländischer Märkte (45 Prozent) und der Wunsch nach einer kulturell gemischten Belegschaft (37 Prozent) sind für die Betriebe wichtige Aspekte.

Ausländische Fachkräfte: Mal mehr, mal weniger willkommen

So viel Prozent der Unternehmen mit ... wollen in Zukunft Fachkräfte aus dem Ausland rekrutieren

- Ja, auf jeden Fall
- Ja, eventuell
- Nein

Rest zu 100: keine Angabe; Befragung von 2.965 Unternehmen im Herbst 2013
Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie



Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 2014 IW Medien - iw42

Gefragt sind insbesondere Personen mit Berufsausbildung. So beabsichtigen 76 Prozent aller suchenden Unternehmen, Fachkräfte mit ausländischer Berufsausbildung anzuwerben. Lediglich jede zweite Firma sucht im Ausland nach Akademikern.

Obwohl kleine und mittlere Unternehmen (KMU) vergleichsweise viele Mitarbeiter mit einer Berufsausbildung beschäftigen, suchen sie deutlich seltener im Ausland nach Fachkräften als größere Unternehmen. Während immerhin 38 Prozent der Firmen mit 50 bis 249 Beschäftigten angeben, zumindest eventuell ausländische Fachkräfte rekrutieren zu wollen, sind es bei Unternehmen mit 10 bis 49 Mitarbeitern lediglich 31 Prozent. Gerade einmal 4 Prozent dieser Kleinunternehmen wollen auf jeden Fall Fachkräfte aus dem Ausland anheuern.

Für diese Zurückhaltung gibt es viele Gründe. Zahlreiche KMU sehen aktuell keinen Bedarf an ausländischen Fachkräften. Zudem er-

scheinen vielen das Anwerben ausländischer Aspiranten als zu teuer, die rechtlichen Rahmenbedingungen als zu kompliziert. Tatsächlich können sich kleinere Unternehmen nur selten eine kostspielige spezialisierte Personalabteilung leisten. Deshalb mangelt es ihnen auch oft an Know-how oder an den entsprechenden Kontaktpersonen.

In solchen Fällen kann das Kompetenzzentrum Fachkräftesicherung helfen, das für kleine und mittlere Firmen ein umfangreiches Informationsangebot bereithält: Das Spektrum reicht von Tipps zur Ausbildung europäischer Jugendlicher bis zur Gewinnung internationaler Studenten. Damit sich die neuen Fachkräfte auch in ihrer neuen Umgebung wohlfühlen, zeigt das Kompetenzzentrum zudem Wege auf, wie die Unternehmen ihre Willkommenskultur verbessern können.

Weitere Informationen unter:
kompetenzzentrum-fachkraeftesicherung.de

Öl rein, Maschinen raus

Außenhandel. Die Ölländer Russland und Norwegen sowie die OPEC-Staaten haben aufgrund ihrer Energieexporte gegenüber den meisten Ländern einen Handelsbilanzüberschuss. Deutschland dagegen schreibt im Außenhandel mit den Ölländern schwarze Zahlen: Zwar wird der Import von Öl immer teurer, allerdings laufen die Exporte von Investitionsgütern noch besser. 

Nur 0,80 Euro für einen Liter Super – das ist gar nicht so lange her: Obwohl sich die Benzinpreise in den 1970er Jahren aufgrund der Ölkrise verdoppelt hatten, konnten die deutschen Autofahrer Ende der 1990er Jahre trotz Ökosteuern noch für circa 80 Cent – damals 1,56 D-Mark – pro Liter tanken. Aktuell sind ungefähr 1,40 Euro fällig, 2012 waren es aber auch schon einmal 1,70 Euro, obwohl der Staat nicht weiter an der Preisschraube gedreht hat.

Dahinter steckt die Ölpreis-Rallye (Grafik). Nachdem ein Barrel Rohöl bis Ende der 1990er Jahre fast durchgängig weniger als 20 Dollar gekostet hatte, kam es danach zu einer Preisexplosion. Bis zum Krisenjahr 2008 stieg der Ölpreis zeitweise auf mehr als 130 Dollar, stürzte dann aber um rund ein Drittel ab und liegt seit 2011 im Jahresdurchschnitt wieder deutlich über 100 Dollar.

Doch so ärgerlich die hohen Benzin- und Heizölkosten für die privaten Haushalte auch sein mögen – des einen Ausgaben sind des anderen Einnahmen. Soll heißen: Zusammen mit der weltweit gestiegenen Nachfrage hat die Preis-Rallye den Ölländern (Kasten Seite 5) viel Geld in die Kassen gespült. Da stellt sich die Frage, was diese Länder mit den „Petrodollar“ angestellt haben.

Die Antwort lautet: Sie haben investiert, und zwar kräftig (Grafik Seite 5 oben):

Die Bruttoinvestitionen der Ölländer haben sich von 2000 bis zur Finanzkrise 2008 auf rund 1,2 Billionen Dollar fast verfünffacht.

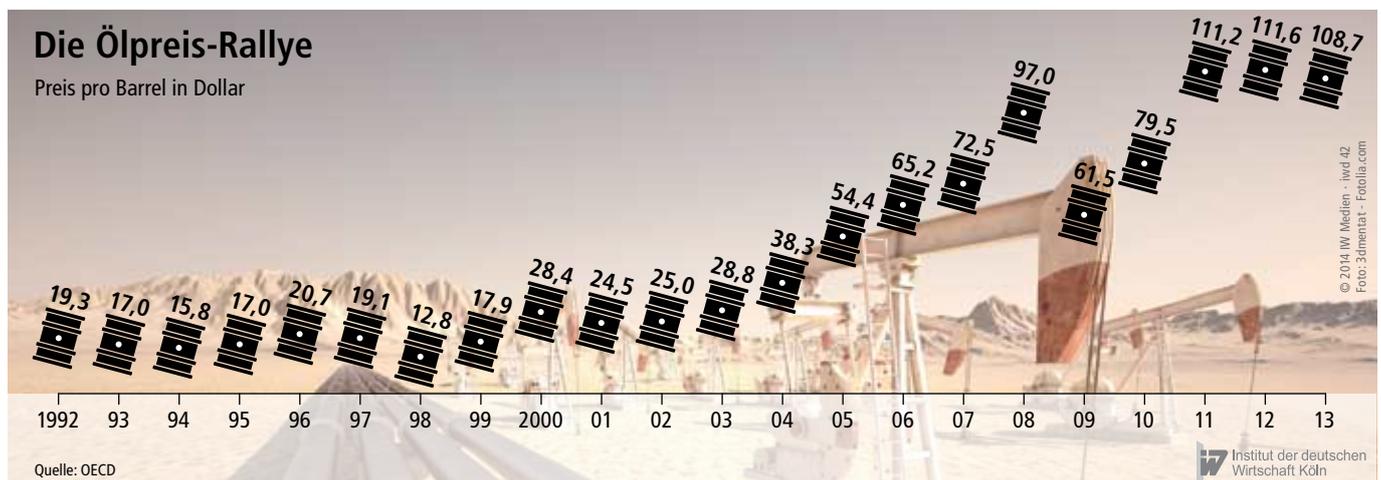
Nach dem vorübergehenden Rückgang im Jahr 2009 hat sich der Boom ungebremst fortgesetzt. Im Jahr 2013 beliefen sich die Bruttoinvestitionen bereits auf fast 1,5 Billionen Dollar. Damit sind die Öl-

länder wieder zu einem bedeutenden Investitionsstandort geworden. In den 1980er Jahren war ihr Anteil (ohne Russland) an den globalen Investitionen noch von 6 auf 2 Prozent gefallen; und in den 1990er Jahren schwankte der Anteil (einschließlich Russland) zwischen 3 und 4 Prozent. Mit den steigenden Öleinnahmen aber hat sich der Beitrag der Ölländer zu den weltweiten Bruttoinvestitionen deutlich erhöht und liegt mittlerweile bei rund 8 Prozent. Das entspricht ihrem Anteil an der globalen Wirtschaftsleistung.

Auch für die Investitionen gilt: Die Ausgaben des einen sind die Einnahmen des anderen. Der Investitionsboom in den Ölstaaten spielt daher der Exportnation Deutschland mit ihrem Spitzenangebot an Maschinen und Ausrüstungsgütern in die Karten (Grafik Seite 5 unten):

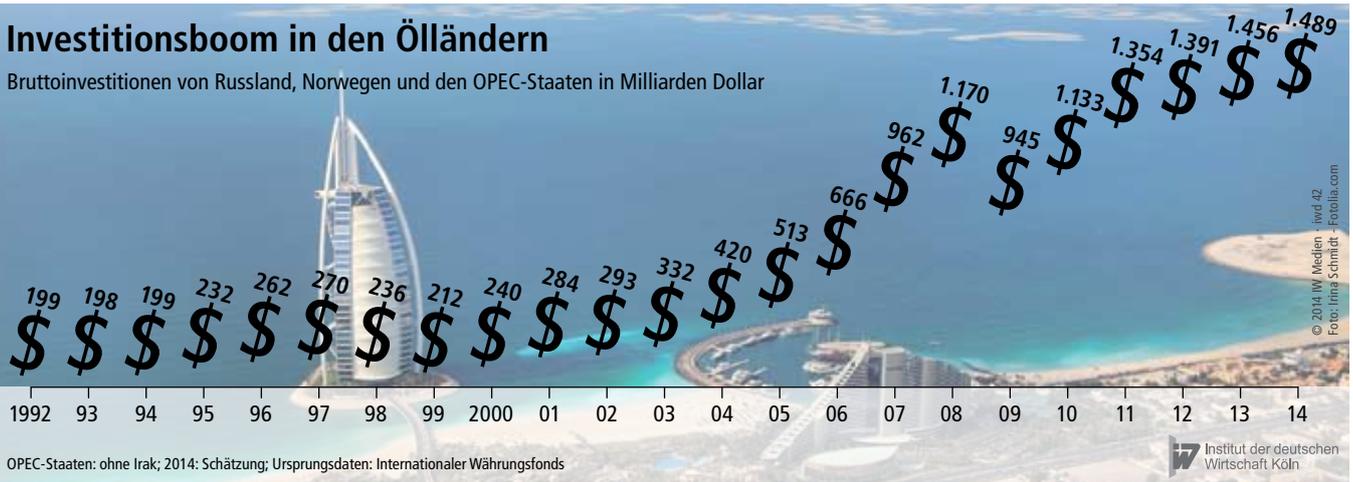
Von 2000 bis 2008 hat sich der deutsche Export von Investitionsgütern in die Ölländer auf 66 Milliarden Dollar nahezu versechsfacht.

Wie bei fast allen Gütern gab es dann einen spürbaren Rückgang infolge der Finanz- und Wirtschafts-



Investitionsboom in den Ölländern

Bruttoinvestitionen von Russland, Norwegen und den OPEC-Staaten in Milliarden Dollar



Die Ölländer

Zu den Ölländern zählen im IW-Gutachten Russland und Norwegen sowie die OPEC-Länder Algerien, Angola, Ecuador, Iran, Katar, Kuwait, Libyen, Nigeria, Saudi-Arabien, Venezuela und die Vereinigten Arabischen Emirate. Für das OPEC-Land Irak liegen keine Daten vor, für Russland erst ab 1992. Auf diese 13 Länder entfielen 2012 knapp 60 Prozent der weltweiten Ölförderung und 2010 fast drei Viertel der globalen Ölexporte.

krise: Binnen Jahresfrist sanken die Ausfuhren von Maschinen, Ausrüstungen und Fahrzeugen in die Ölländer um rund ein Drittel auf knapp 44 Milliarden Dollar.

Mittlerweile haben sich die deutschen Investitionsgüterausfuhren in

diese Region fast vollständig erholt und liegen seit 2011 wieder über der Marke von 60 Milliarden Dollar.

Selbstverständlich stehen den deutschen Exporten auch Importe von Investitionsgütern gegenüber – doch auch, wenn man diesen Posten ebenfalls gegenrechnet, bleibt ein dickes Plus für Deutschland:

Der deutsche Überschuss beim Investitionsgüterhandel mit den Ölländern hat sich in den Jahren 2000 bis 2008 auf fast 57 Milliarden Dollar versechsfacht.

Dieses Niveau ist – nach einem zwischenzeitlichen Rückgang – bereits im vergangenen Jahr wieder erreicht worden.

Investitionsgüter spielen für den deutschen Außenhandel mit den Ölländern die zentrale Rolle: Maschi-

nen, Anlagen und Fahrzeuge machten im Durchschnitt der Jahre 1992 bis 2013 fast 70 Prozent des gesamten deutschen Warenhandels mit diesen Staaten aus. Damit gehen heute rund 7,5 Prozent aller deutschen Investitionsgüterexporte in die Ölländer – gut doppelt so viel wie zur Jahrtausendwende. Auch ihr Beitrag zu den deutschen Handelsbilanzüberschüssen mit Investitionsgütern hat sich inzwischen auf rund 17 Prozent mehr als verdoppelt.

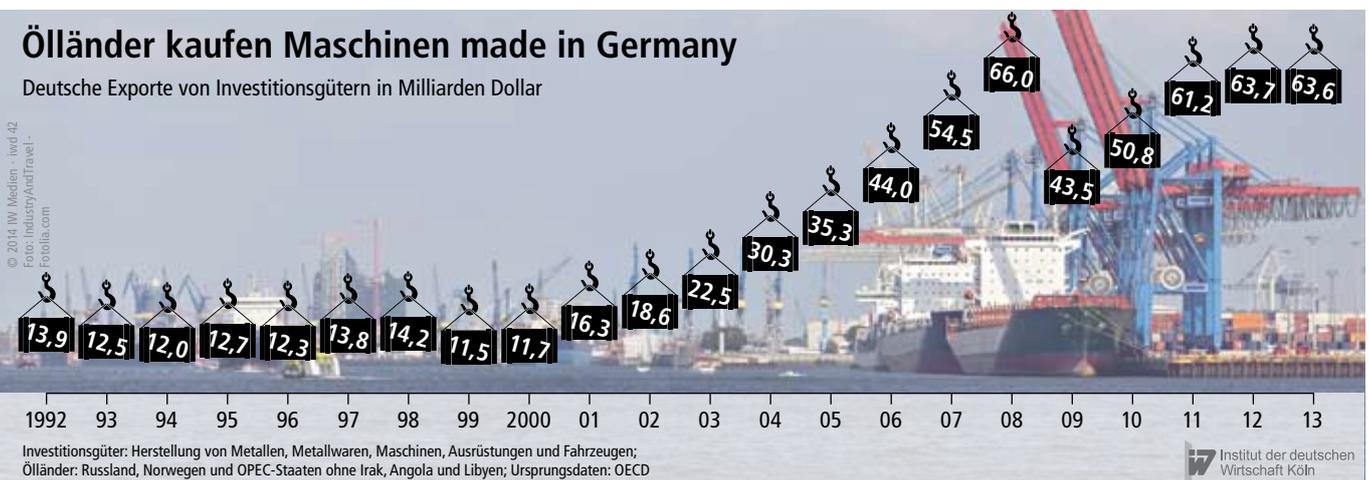


aus IW-Trends
3/2014

Michael Grömling:
Deutsche Leistungsbilanz und Recycling
der Petrodollars
iwkoeln.de/petrodollar

Ölländer kaufen Maschinen made in Germany

Deutsche Exporte von Investitionsgütern in Milliarden Dollar



Die Männer und die Eisenbahn

Arbeitsmarkt. Die Bahn gibt immer mehr Menschen Arbeit. Vor allem im Personenfernverkehr ist die Zahl der – meist männlichen – Beschäftigten deutlich gestiegen.

Die Eisenbahnen in Deutschland stehen, was Jobs anbelangt, richtig unter Dampf. In den vergangenen fünf Jahren ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Personenfernverkehr um nicht weniger als 60 Prozent gestiegen (Grafik). Insbesondere 2013 gab es einen Personalschub – ungeachtet der neuen Konkurrenz durch zahlreiche Fernbusse.

Die Beschäftigung im Güterverkehr war zwar etwas weniger dynamisch, legte aber dennoch um nahezu 9 Prozent zu.

Noch erheblich mehr Personen als im Fern- und Güterverkehr sind im Eisenbahnnahverkehr beschäftigt, der aber statistisch nicht von anderen Verkehrsträgern getrennt werden kann (Kasten).

Allein die Deutsche Bahn hat in ihrer Nahverkehrssparte DB Regio rund 38.000 Mitarbeiter.

Die Bahn ist nach wie vor eine Männerdomäne. Der Frauenanteil im Personenfern- und Güterverkehr beträgt trotz eines leichten Anstiegs in den vergangenen Jahren lediglich 20 Prozent – in der Gesamtwirtschaft liegt er bei 46 Prozent.

Dementsprechend gering ist die Bedeutung von Teilzeit – einer Domäne der Frauen. Stolze 88 Prozent der sozialversicherungspflichtigen Eisenbahner arbeiten Vollzeit. Darüber hinaus gibt es in den beiden Sparten Fern- und Güterverkehr nur rund 400 geringfügig Beschäftigte.

Die Bahnen setzen überwiegend qualifizierte Kräfte ein:

Fast drei Viertel der Bahnbeschäftigten verfügen über eine abgeschlossene Berufsausbildung.

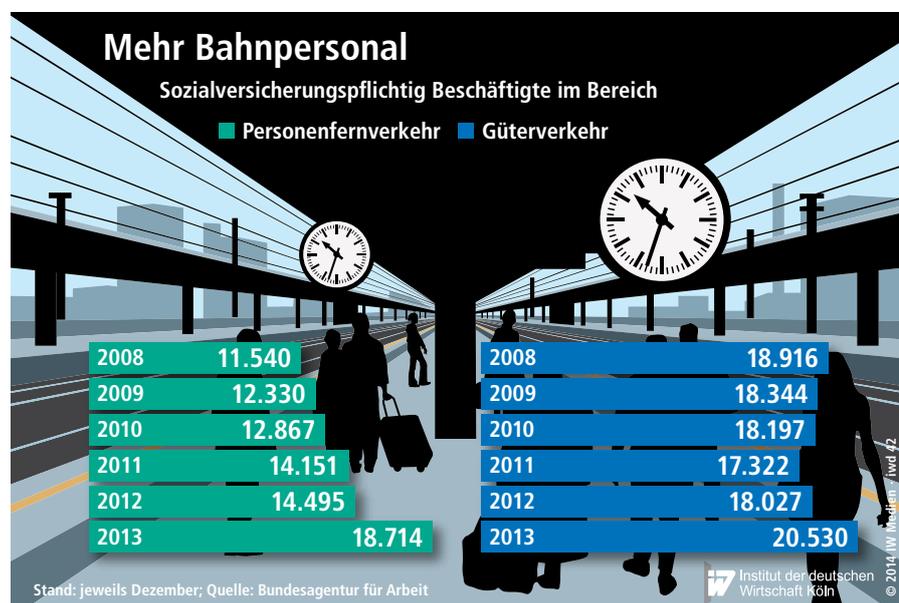
In der gesamten deutschen Wirtschaft beträgt der Anteil nur 60 Prozent. Beschäftigte ohne Berufsausbildung stellen lediglich 15 Prozent

der Eisenbahner. Doch selbst viele dieser Mitarbeiter werden für qualifizierte Tätigkeiten eingesetzt – gerade einmal 2 Prozent der Jobs in der Branche sind Anlernertätigkeiten.

Andererseits gibt es weniger Beschäftigungsmöglichkeiten für Akademiker. Ganze 5 Prozent der Bahner verfügen über einen Hochschulabschluss, in der Gesamtwirtschaft liegt diese Quote bei 13 Prozent.

Die Bahnen suchen nach wie vor Mitarbeiter – im September 2014 verzeichneten die Arbeitsagenturen 390 offene Stellen im Personenfern- und Güterverkehr.

Wie gut die Arbeitsmarktchancen speziell für Lokführer sind, macht eine Statistik der Arbeitsagenturen deutlich: 215 arbeitslos gemeldeten Lokführern stehen 539 Jobangebote gegenüber. Dazu kommen erfahrungsgemäß weitere offene Stellen, die den Arbeitsagenturen nicht angezeigt werden. Zum Teil erklärt also auch die günstige Arbeitsmarktlage die hohe Streikbereitschaft.



Die Branche Schienenverkehr

Der Schienenverkehr verteilt sich auf mehrere Wirtschaftszweige: Personenbeförderung im Fernverkehr, Güterbeförderung und Personenbeförderung im Nahverkehr. Letztere umfasst allerdings auch den Verkehr außerhalb von Eisenbahnen: Omnibusse, Straßenbahnen, U-Bahnen usw. – nicht jedoch Taxis, die wiederum eine eigene Branche bilden. Jeweils nicht enthalten sind der Betrieb von Bahnhöfen und die Eisenbahninfrastruktur.

Firmentarifverträge sind die Ausnahme

Tarifpolitik. In Deutschland handeln die meisten Gewerkschaften und Arbeitgeberverbände die Entgelte und Arbeitsbedingungen für ganze Branchen aus. Daneben gibt es auch Firmentarifverhandlungen – vor allem im Nachrichten- und Verkehrssektor.

Obwohl die Zahl der Unternehmen mit Firmentarifverträgen inzwischen auf fast 10.400 gestiegen ist, dominiert in Deutschland der Branchentarifvertrag:

Für jeden zweiten Arbeitnehmer richteten sich Arbeitszeiten, Löhne und Urlaub 2013 nach einem Branchentarifvertrag, nur für jeden elften nach einem Firmentarifvertrag.

Bei Branchentarifverträgen lassen sich grundsätzlich zwei verschiedene Modelle unterscheiden:

1. Bundesweite Verhandlungen. Sie regeln die Arbeitsbedingungen deutschlandweit für eine ganze Branche – egal wo die Betriebe angesiedelt sind. Das gilt zum Beispiel für Banken und Versicherungen sowie den öffentlichen Dienst. Aber keine Regel ohne Ausnahme: Im Bauhauptgewerbe etwa wird zwar bundesweit verhandelt, aber beim Entgelt weiterhin nach West, Ost und Berlin differenziert (Tableau).

2. Regionale Verhandlungen. Hier verhandeln die Tarifparteien getrennt nach Bundesländern oder Tarifbezirken. In der Chemie etwa existieren die Tarifbezirke Nordrhein und Westfalen, in der Metall- und Elektro-Industrie (M+E) gibt es den Bezirk Berlin-Brandenburg.

Die Tarifparteien verhandeln in den einzelnen Regionen autonom und schließen auch individuell ab.

Tarifverhandlungen: Unterschiedliche Modelle

Verhandlungsebene	Branche	Entgelt differenzierung
Bundesweite Verhandlungen	Abfallwirtschaft	keine
	Bankgewerbe	keine
	Bauhauptgewerbe	zwischen West/Ost/Berlin
	Dachdeckerhandwerk	keine
	Druckindustrie	Arbeiter: keine; Angestellte: zwischen West/Ost
	Öffentlicher Dienst (Bund und Gemeinden)	keine
	Öffentlicher Dienst (Länder)	keine (außer: Berlin, Hessen)
	Tourismus	keine
	Versicherungsgewerbe	keine
	Wohnungs- und Immobilienwirtschaft	keine
	Zeitarbeit	zwischen West/Ost
Regionale und bundesweite Verhandlungen	Chemische Industrie	nach Bundesländern
Regionale Verhandlungen mit Pilotabschluss	Einzelhandel	nach Bundesländern
	Großhandel	nach Bundesländern
	Metall- und Elektro-Industrie	nach Bundesländern
Regionale Verhandlungen ohne Pilotabschluss	Energieversorgung	zwischen West (Regionale Tarifgemeinschaften)/Ost
	Friseurhandwerk	nach Bundesländern
	Hotel- und Gaststättengewerbe	nach Bundesländern
	Kfz-Handwerk	nach Bundesländern
	Privates Transport- und Verkehrsgewerbe	nach Bundesländern
Unternehmensbezogene Verhandlungen	Luftfahrt (z. B. Deutsche Lufthansa, Air Berlin)	nach Unternehmen
	Nachrichtenübermittlung (z. B. Deutsche Telekom, Deutsche Post)	nach Unternehmen
	Schiienenverkehr (z. B. Deutsche Bahn, Privatbahnen)	nach Unternehmen

Ursprungsdaten: BDA-Tarifarchiv, WSI-Tarifarchiv, IW-Tarifdatenbank

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 2014 IW Medien - iw-d-42

Folglich unterscheiden sich die Entgelte zwischen den verschiedenen Tarifbezirken mehr oder weniger stark.

Weitere Nuancen finden sich bei der Wochenarbeitszeit. In der westdeutschen M+E-Industrie beispielsweise beläuft sich das Wochenpensum auf 35 Stunden, in der ostdeutschen aber auf 38 Stunden. Zudem können die Laufzeiten der Tarifverträge variieren.

Bei den regionalen Verhandlungen lassen sich außerdem zwei Besonderheiten finden:

- In der Chemischen Industrie wird nur in der ersten Runde regional verhandelt, danach bundesweit.

- In der Metall- und Elektro-Industrie wird eine Pilotregion bestimmt, deren Abschluss Vorbild für die übrigen Regionen ist.

Vielfach ist auch beides vorhanden: Branchentarifverträge sowie Haustarifverträge. Für das Bundesland Niedersachsen beispielsweise gilt zwar ein branchenweiter M+E-Vertrag, Volkswagen hat allerdings einen eigenen Firmentarifvertrag.

Es gibt aber auch Branchen ohne bedeutsame Branchentarifverträge. Im Verkehrs- und Nachrichtensektor haben vor allem die ehemaligen öffentlichen Unternehmen wie die Telekom, die Post, die Bahn oder die Lufthansa eigene Haustarifverträge.

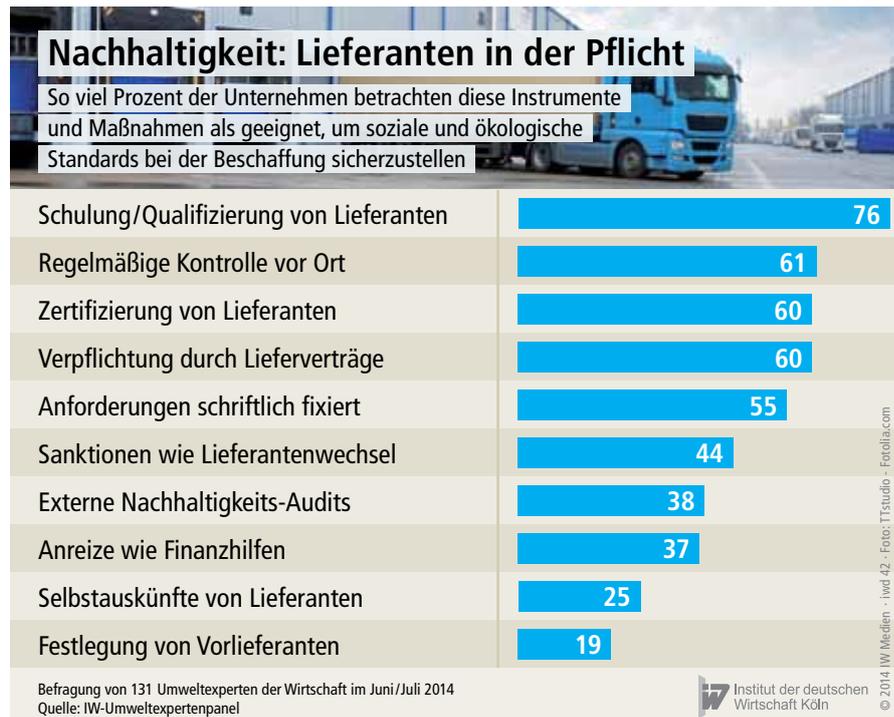
Öko, fair & sozial

Nachhaltigkeit. Mit Kinderarbeit, Menschenrechtsverletzungen oder Umweltverschmutzung möchte niemand in Verbindung gebracht werden. Deshalb schließen viele international agierende Unternehmen mit ihren Lieferanten Vereinbarungen ab, die soziale und ökologische Standards setzen.

Die meisten Betriebe in Deutschland haben das Thema Nachhaltigkeit längst auf dem Schirm:

Rund 71 Prozent der 131 vom IW Köln befragten Umweltexperten sagen, dass in ihrer Firma oder ihrem Verbandsbereich soziale und ökologische Belange beim Einkauf in Schwellen- und Entwicklungsländern berücksichtigt werden.

Da Unternehmen ihre Rohstoffe und (Vor-)Produkte oft weltweit einkaufen, ist es allerdings nicht leicht, das ethische Verhalten der Zulieferer lückenlos zu überprüfen. Zwar existieren in vielen Branchen und Ländern gesetzliche Sozial- und Um-



weltstandards. Doch zum einen gelten die nicht automatisch in allen Staaten, zum anderen werden sie in vielen Schwellen- und Entwicklungsländern systematisch unterlaufen.

Deshalb werden viele Unternehmen selbst aktiv, um für nachhaltige Lieferketten zu sorgen. In der Automobilindustrie etwa haben einige Konzerne mit ihren Zulieferern Beschäftigungsstandards und Umweltschutzrichtlinien vereinbart.

Befragt man die Firmen, welche Maßnahmen sie als besonders zielführend betrachten, ergibt sich eine eindeutige Reihenfolge (Grafik):

Gut drei Viertel der Betriebe halten die Schulung und Qualifizierung ihrer Lieferanten für geeignet, um soziale und ökologische Aspekte in den Lieferketten einzubeziehen.

Auch die Kontrolle vor Ort, die Zertifizierung der Lieferanten und die Verpflichtung durch Lieferverträge sind für die Mehrheit der Umweltexperten sinnvolle Maßnahmen.

Vor allem bei mehrstufigen Lieferketten ist es für die Firmen jedoch schwierig, die Einhaltung der Sozial- und Umweltstandards in allen beteiligten Betrieben zu kontrollieren – zumal diese mitunter auf anderen Kontinenten zu Hause sind.

Jedoch bieten Nachhaltigkeitsverträge und -verpflichtungen, die ein Unternehmen in Deutschland mit seinen weltweit verstreuten Lieferanten schließt, einen entscheidenden Vorteil: Dann nämlich, wenn die vereinbarten Standards die gesetzlichen Normen in den entsprechenden Ländern übertreffen.

Adressaufkleber

Impressum

Herausgeber:
Institut der deutschen Wirtschaft Köln

Chefredakteur: Axel Rhein
Stellv. Chefredakteur: Klaus Schäfer (verantwortlich)

Redaktion: Andreas Wodok (Textchef), Berit Schmiedendorf, Sara Schwedemann, Alexander Weber

Redaktionsassistentz: Ines Pelzer

Grafik: Michael Kaspers, Ralf Sassen

Telefon: 0221 4981-523, **Fax:** 0221 4981-504
E-Mail: iwd@iwkoeln.de

Bezugspreis: € 8,84/Monat, zzgl. € 3,08 Versandkosten, inkl. Mehrwertsteuer, Erscheinungsweise wöchentlich

Abo-Service: Therese Hartmann, Telefon 0221 4981-443, hartmann@iwkoeln.de

Verlag: Institut der deutschen Wirtschaft Köln Medien GmbH, Postfach 10 18 63, 50458 Köln, Konrad-Adenauer-Ufer 21, 50668 Köln
Telefon: 0221 4981-0, **Fax:** 0221 4981-445

Druck: Warlich Druck Meckenheim GmbH, Meckenheim

Dem iwd wird einmal monatlich (außer Juli und Dezember) „Wirtschaft und Unterricht“ beigelegt.

Rechte für den Nachdruck oder die elektronische Verwertung über: lizenzen@iwkoeln.de
Rechte für elektronische Pressespiegel unter: www.pressemonitor.de

IW.KÖLN.WISSEN
SCHAFFT KOMPETENZ.